



SIEGFRIED LEHMANN
Mitglied des Landtages von Baden-Württemberg

Oberbürgermeister
Horst Frank

Rathaus
Kanzleistraße 15

Tel. (07531) 900-211
und 900-212
Fax (07531) 900-214
ob-frank@stadt.konstanz.de

Datum
06.10.2011

Presseinformation zum Pressegespräch „Die Gäubahn auf dem Abstellgleis“ am 06.10.2011

Weniger Geld für Schienenprojekte bis 2015

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer plant mit dem Entwurf des Investitionsrahmensplans (IRP) in den kommenden fünf Jahren deutlich weniger Mittel für den Ausbau des Schienenweges bereitzustellen, als in den vergangenen fünf Jahren: Das Planungsvolumen des Bundes sieht im Bereich der Schiene lediglich 11,4 Mrd. Euro vor, im IRP 2006 – 2010 waren es noch 28 Mrd. Euro.

Dennoch ist auch dieser Entwurf für den Ausbau des Schieneweges des Bundes deutlich überzeichnet, da nach der mittelfristigen Finanzplanung lediglich 6 Mrd. Euro an Haushaltsmitteln zur Verfügung stehen werden.

Zu begrüßen ist, dass der Bundesverkehrsminister deutlich formuliert hat, was bereits seit langer Zeit bekannt ist: Es stehen nicht ausreichend finanzielle Mittel für die notwendigen Schienenprojekte zur Verfügung. Die vorhandenen Mittel sollten daher auf abgestimmte notwendige Infrastrukturmaßnahmen konzentriert werden, anstatt auf Projekte mit geringem verkehrlichen Nutzen wie das Projekt Stuttgart 21.

Nicht hinzunehmen ist darüber hinaus, dass die von der DB Netz jährlich erwirtschafteten Gewinne in Höhe von über 700 Mio. Euro an den Mutterkonzern abgeführt werden, um neue Verkehrsgesellschaften in Europa aufzukaufen, anstatt in den Erhalt und den Ausbau des Netzes reinvestiert zu werden.

Baden-Württemberg zahlt einen hohen Preis für Stuttgart 21

Für das Projekt Stuttgart 21 einschließlich der Neubaustrecke nach Ulm – die lediglich mit einigen Tricks auf ein geringes Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1,2 kommt – muss das Land Baden-Württemberg auf alle anderen wichtigen Schienenprojekte verzichten:

- Für das wichtigste europäische Ausbauprojekt, die Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel werden in den nächsten Jahren von den benötigten 3,87 Mrd. Euro lediglich 685 Mio. Euro eingeplant. Es fehlen also rund 3,2 Mrd. Euro!

- Die Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim (Rhein/Main – Rhein/Neckar), die im letzten IRP noch eingestellt war, wird im neuen IRP ganz gestrichen (2,183 Mrd. Euro).
- Die Ausbaustrecke Kehl – Appenweiher auf der Strecke Paris – Strasbourg – Stuttgart, welche ebenfalls im letzten IRP eingestellt war, wird ganz gestrichen (102 Mio. Euro).
- Der Umbau des Knotens Mannheim, der bei der letzten Bedarfsplanüberprüfung auf ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 3,5 kam, ist ebenfalls nicht in den neuen IRP übernommen worden (160 Mio.).
- Die Elektrifizierung der Südbahn (Ulm – Friedrichshafen – Lindau), die im letzten IRP noch eingestellt war, ist im neuen IRP ebenfalls ganz gestrichen (140 Mio. Euro).
- Ein Ausbau der Gäubahn (Stuttgart – Singen – Grenze D/CH) soll entsprechend dem neuen IRP ebenfalls nicht in den kommenden fünf Jahren in Angriff genommen werden (162 Mio. Euro).

	Erforderliche Bundesmittel	IRP 2011-2015	nach 2015 zu finanzieren
Stuttgart 21 und NBS Wendlingen – Ulm	2.195 Mio. €	2.195 Mio. €	0 Mio. €
4gleisiger Ausbau der Rheintalbahn	3.870 Mio. €	685 Mio. €	3.185 Mio. €
NBS Frankfurt-Mannheim	2.183 Mio. €	0 €	2.183 Mio. €
Ausbau Kehl-Appenweiher	102 Mio. €	0 €	102 Mio. €
Umbau Knoten Mannheim	160 Mio. €	0 €	160 Mio. €
Elektrifizierung der Südbahn	140 Mio. €	0 €	140 Mio. €
Ausbau der Gäubahn	162 Mio. €	0 €	162 Mio. €
gesamt	8.812 Mio. €	2.880 Mio. €	5.932 Mio. €

Für das Land Baden-Württemberg ist ausschließlich das Projekt „Stuttgart 21“ einschließlich der Neubaustrecke nach Ulm mit einem Gesamtinvestitionsbedarf von 2,2 Mrd. Euro in den Investitionsrahmenplan aufgenommen worden.

Entgegen aller Beteuerungen der alten Landesregierung sowie des Vorsitzenden des Gäubahnverbandes, der Bau von Stuttgart 21 würde den Ausbau der Gäubahn vorantreiben, wird mit Vorliegen des Entwurfs zum neuen Investitionsrahmenplan nun überdeutlich, dass das Prestigeprojekt Stuttgart 21 bereits allein aufgrund des enormen Finanzbedarfs den notwendigen Ausbau der Gäubahn blockiert!

Die Bodenseeregion auf dem Abstellgleis

Die Bodenseeregion ist von den Einsparbemühungen des Bundes in mehrfacher Hinsicht betroffen:

Der notwendige Ausbau der Gäubahn wird entsprechend dem neuen Investitionsrahmenplan frühestens ab 2016 in Angriff genommen werden. Damit ist nicht nur die Anbindung der Bodenseeregion an die Landeshauptstadt Stuttgart gefährdet, sondern insbesondere wird damit der Staatsvertrag von Lugano mit der Schweiz aus dem Jahr 1996 gebrochen, in

welchem vereinbart wurde, bis zum Jahr 2012 die Reisezeit zwischen Stuttgart und Zürich von drei Stunden auf 2 ¼ Stunden zu verkürzen und eine angemessene Frequenz der Züge einzuführen.

Bei punktuellen Ausbesserungsarbeiten auf der Gäubahnstrecke, welche für das Jahr 2012 angesetzt sind, ist die Bahn offensichtlich nicht in der Lage, durch nächtliche Arbeiten einen durchgehenden Verkehr zwischen Zürich und Stuttgart sicherzustellen: Vom 8. Oktober 2012 bis zum 18. November soll die Gäubahn nach Bahnangaben voll gesperrt sein.

Die weitere Verzögerung der Elektrifizierung der Südbahn (Ulm – Friedrichshafen) verhindert dauerhaft ein wirtschaftliches und fahrgastfreundliches Angebot, da aufgrund der niedrigen Streckengeschwindigkeit auf der Südbahn zwei Züge in kurzem Abstand hintereinander herfahren müssen und somit für hohe finanzielle Mittel ein relativ geringer Nutzen erzielt werden kann. Zudem können in Ulm Reisende aus Stuttgart nicht aufgenommen werden.

Eine Elektrifizierung der Südbahn muss darüber hinaus in Abstimmung mit der Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn sowie der Hochrheinbahn umgesetzt werden, da nur eine gemeinsame Realisierung der Elektrifizierung dieser Strecken ein Reisen auf der Strecke zwischen Ulm und Basel ohne mehrfaches Umsteigen ermöglichen könnte. Der jetzt vorliegende Investitionsrahmenplan macht jedoch deutlich, dass jegliche Ausbauplanung auf diesen Strecken in den kommenden fünf Jahren keine Chance auf Realisierung haben wird und damit auch zukünftig mit langen Reise- und insbesondere Wartezeiten zu rechnen ist.

Ab dem Jahr 2016 stehen Ausschreibungen über den Schienenbetrieb in Baden-Württemberg an. Eine Verzögerung der Elektrifizierung aus den an die Schweiz angrenzenden Bahnstrecken bedeutet, dass die Schweizer Bahngesellschaft SBB die Bahnstrecken nicht wirtschaftlich bedienen kann, da sie über keine Dieselloks verfügt. Gegenüber der Deutschen Bahn AG wäre die SBB bei bereits elektrifizierten Strecken jedoch in der Lage, ein wesentlich günstigeres und fahrgastfreundlicheres Angebot zu realisieren.

Der Konstanzer Oberbürgermeister Frank sowie der Landtagsabgeordnete Siegfried Lehmann fordern daher:

- Die Gäubahn muss zügig ausgebaut und in den Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 aufgenommen werden, um endlich eine verbesserte Anbindung der Bodenseeregion an die Landeshauptstadt zu gewährleisten
- Ausbauarbeiten auf der Gäubahn dürfen nicht zu einer Vollsperrung der Strecke führen, da ansonsten mit einem langfristigen Fahrgastrückgang zu rechnen ist
- Die Elektrifizierung der Südbahn sowie der Bodenseegürtelbahn und der Hochrheinbahn muss zügig und noch vor 2016 realisiert werden und daher dringend in den Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 aufgenommen werden, damit ein Wettbewerb hinsichtlich des Betriebs auch tatsächlich stattfinden kann
- Anstatt die Finanzen der Kommunen durch eine Beteiligung an der Finanzierung des Schienenweges zu belasten, müssen die von der DB Netz erwirtschafteten Gewinne in den Erhalt und den Ausbau des Schienennetzes investiert werden