



Pressemitteilung

Bundesweit gibt es nur zwei große, zusammenhängende Bereiche, in denen kein einziger Bahnkilometer des Streckennetzes elektrifiziert ist. Neben der Region Oberpfalz-Nord und Oberfranken-Ost mit angrenzenden Landkreisen in Ostbayern ist dies die Region Bodensee-Oberschwaben mit Teilen der Regionen Donau-Iller und Allgäu. Hier sind die angrenzenden Land- und Stadtkreise Zollernalbkreis, Biberach, Kaufbeuren, Kempten, Memmingen, Ostallgäu, Unterallgäu und Oberallgäu betroffen. In diesem „Dieselloch“, in dem nur dieselgetriebene Schienenfahrzeuge fahren können, leben über 1,5 Mio. Menschen auf einer Fläche von ca. 10.000 km².

Geprägt ist dieser Bereich zwischen Donau, Bodensee und Allgäu von einer überdurchschnittlich hohen wirtschaftlichen Prosperität. Dies drückt sich u.a. in einer im bundesweiten Vergleich sehr niedrigen Arbeitslosigkeit aus, die zwischen 3,5% (Kreis Biberach) und maximal 7,7% (Stadt Kaufbeuren) liegt. Zudem zeugt die Anzahl von sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeitsort (knapp 500.000) bei einer Bevölkerung von etwas über 1,5 Millionen Menschen von einer hohen Arbeitsplatzdichte. Dass der Bereich Oberschwaben-Allgäu nicht nur als Wirtschaftsstandort attraktiv ist, sondern auch als Lebensmittelpunkt, zeigt die positive Bevölkerungsentwicklung in fast allen entsprechenden Stadt- und Landkreisen. So wuchs beispielsweise die Bevölkerung im Landkreis Biberach zwischen 1995 und 2005 um 7,4%. Damit diese positiven Trends auch zukünftig anhalten, müssen die Grundlagen in eine moderne Infrastruktur gelegt werden. Auch der Tourismus in den Destinationen Allgäu und Bodensee wird dadurch gesichert.

Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und ein veralteter technischer Standard des Schienennetzes passen im Bereich Donau, Bodensee und Allgäu schon lange nicht mehr zusammen. Daher besteht die Notwendigkeit und Dringlichkeit, die Elektrifizierung und den Ausbau der Bahnstrecken Lindau-Memmingen-München und Lindau-Friedrichshafen-Ulm voranzutreiben. Beide Strecken haben in einer vom Bund in Auftrag gegebenen Studie hervorragende Ergebnisse erzielt. So hat die Strecke Lindau-Memmingen-München ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,9-2,0 und die Strecke Lindau-Friedrichshafen-Ulm sogar von 2,2-2,4 erreicht. Damit ist der volkswirtschaftliche Nutzen des Ausbaus dieser beiden Strecken bewiesen. Zugleich erfüllen beide Maßnahmen dem im aktuellen Investitionsrahmenplan (IRP) 2006-2010 des Bundesverkehrsministeriums aufgeführten Grundsatz, dass für die Aufnahme eines Projektes die Stärkung von Wirtschaftszentren und Wachstumskernen entscheidend ist. Trotzdem sind beide Strecken nicht im IRP aufgeführt. Eine Finanzierung durch den Bund ist daher frühestens ab 2011 wieder realistisch, sofern nicht vorher z.B. ein „Sonderprogramm Schiene“ aufgelegt werden sollte.

Vor dem Hintergrund des derzeitigen Ratsvorsitzes von Deutschland bei der EU und dem Willen der Bundesregierung, das Zusammenwachsen Europas voranzutreiben, dürfen in diesem prosperierenden Grenzraum zu Österreich und der Schweiz Investitionen in die Bahninfrastruktur nicht länger zurückgestellt werden.

Daher fordern die drei Verbände vom Bundesverkehrsminister, dass der völlig unterfinanzierte IRP 2006-2010 aufgestockt wird und die beiden Bahnstrecken Lindau-Memmingen-München und Lindau-Friedrichshafen-Ulm entsprechend ihrer Bedeutung und ihrer anerkannten Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden.