

SÜDBAHN ULM – LINDAU

EINE „NEVER ENDING“ STORY oder DIE UNENDLICHE GESCHICHTE

Seit Jahren fordern Politiker aller Couleur die Elektrifizierung der Bahn zwischen Ulm und Lindau, um eine schnellere und ökologisch sauberere Verbindung möglich zu machen. Diese schnellere Verbindung ist besonders interessant

- für die Menschen, die täglich zwischen Lindau, Friedrichshafen, Meckenbeuren, Ravensburg, Biberach und Ulm beruflich pendeln oder den Schülern, die auswärts in eine Schule gehen:
- Für Fernreisende, die in Ulm umsteigen

Auch wird durch eine bessere öffentliche Nahverbindung der tägliche PKW Berufsverkehr weiter auf die Schiene verlagert und so Umwelt und Straße entlastet. Die Südbahn ist also eines der dringlichsten Themen unserer Region. Darin sind sich alle einig. Und trotzdem wurde der Beginn der Planung immer wieder nach hinten verschoben.

Da fragen wir uns: wieso, wenn alle von der Notwendigkeit überzeugt sind.

Liegt es an den fehlenden finanziellen Mittel? Wir sind überzeugt: JA? Denn es wurde von der Bahn und der Regierung immer viel versprochen, aber nie seriös in Angriff genommen, weil der Bedarf an Ausbaustrecken bundesweit enorm ist, aber die Investitionshöhe nicht aufgestockt wurde.

Selbst Köberle, CDU sagt: „... dass der Bedarfsplan für den Bundesschienenweg massiv unterfinanziert sei.“

Deshalb steht die Südbahn nicht mehr auf der Liste der vordringlichen Bahnprojekte. Zwar war sie schon einmal aufgenommen worden, aber vor ca. 1 Jahr ist sie auf der sogenannten Streichliste der Bahn nach ganz hinten gerückt. Und obwohl jetzt vor der Wahl von der Landespolitik die Jahreszahl 2015 als Fertigstellungstermin versprochen wurde, konnte ich im Internet nirgends eine Aktualisierung der Streichliste finden, also eine Zusage der Bahn, dass nun doch schneller gebaut wird. Typisch ist, dass die Landesregierung jedes Versprechen zu einem schnelleren Ausbau zum Schluss mit der Bemerkung einschränkt: vorbehaltlich der Zusage aus Berlin.

Und wie schnell diese kommt, ist fraglich.

Der Verkehrsinvestitionsbericht des Bundeshaushalts hat seit 1993 gerade mal **ca. 2 Milliarden Euro jährlich** für Neu- und Ausbaumaßnahmen in das gesamte Schienennetz gesteckt.

Und jetzt kommt das ehrgeizige Projekt S 21 daher, das Schätzungen zufolge ca 10 Milliarden Euro verschlingt.

Gleichzeitig steht noch der Ausbau der Rheintalbahn an, der durch ein Abkommen mit der Schweiz terminiert ist.

Ein weiterer falscher Ansatz ist auch die verkehrspolitische Verquickung von S21 mit dem Ausbau der Südbahn. Denn die Südbahn ist verkehrspolitisch nicht von S21 abhängig, auch wenn es einige Landespolitiker so hinstellen, aber sie ist finanziell abhängig. Köberle irrt, wenn er sagt: „Das Bahnprojekt Stuttgart - Ulm hilft auch dem Ausbau der Südbahn.“ Denn das sind 2 Paar Stiefel, weil sie sowohl planerisch wie auch von der Hauptzielgruppe her unabhängig voneinander sind.

Natürlich fahren etliche Reisende von Lindau nach Stuttgart. Wichtiger aber für den täglichen Bedarf sind die Kurzstrecken zwischen Lindau und Ulm. Und ein weiterer Aspekt: Weil dann statt Dieselloks nur noch Triebwagen fahren, können die Züge

problemlos von Lindau aus auch weiter in die Schweiz oder nach Österreich fahren. Ein Nahverkehrsverbund, der dem Tourismus dient und somit der Wirtschaft Oberschwabens wäre tatsächlich ein Stück näher gerückt.

Je eher also die Elektrifizierung kommt, die sowohl ihrer Zeitersparnis wie räumliche Erweiterungsmöglichkeit bringt, desto besser für unsere Region. Für den Alltag, für die Menschen hier.

Wir wollen nicht abwarten, was mit S21 passiert, sondern jetzt endlich den öffentlichen Nahverkehr im ländlichen Raum gefördert wissen.

Politiker von CDU und FDP wiederholen jetzt vor der Wahl gebetsmühlenartig, dass der Ausbau kurz bevorstehe und dass das Scopingverfahren jetzt eingeleitet wurde - scoping heißt: erste Schritte zu einem Feststellungsverfahren. Dabei wird geklärt, welche Gutachten, Anhörungen usw man in Auftrag geben bzw in die Wege leiten muss - also wenn dieses Verfahren jetzt ansteht, heißt das aber noch lange nicht, dass das Projekt finanziell abgesichert und in trockenen Tüchern ist. Wie oft wurden Planfeststellungsverfahren eingeleitet und dann auf Eis gelegt. Deshalb können die Aussagen der Landesregierung, Ende 2015 sei die Südbahn fertig, nur mit Worten aus Goethes Faust kommentiert werden:

Die Botschaft hör ich wohl, allein mir fehlt der Glaube.

Gerlinde Wiencirz