

Resolution der Landesdelegiertenkonferenz am 8. und 9. Oktober 2011 in Aalen

Elektrifizierung der Südbahn

Wir fordern die Bundesregierung auf, weiterhin zu ihrer in Aussicht gestellten Kofinanzierung der Elektrifizierung der Südbahn zu stehen und die benötigten Mittel in der Haushaltsplanung sowie dem Investitionsrahmenplan des Bundesverkehrsministeriums vorzusehen, um die Umsetzung des Projekts bis zum Jahr 2015 zu realisieren. Dies ist mit dem Land Baden-Württemberg durch einen Finanzierungsvertrag bzw. -vereinbarung zu sichern.

Begründung:

Die Südbahn ist eine der wenigen nicht elektrifizierten Hauptbahnen in Baden-Württemberg. Mit der seit Jahren in Aussicht gestellten Elektrifizierung und den daraus folgenden Verkürzungen der Fahrtzeit ergäben sich für die Umsteigebahnhöfe Ulm und Friedrichshafen neue Anschlussmöglichkeiten. Für die Anlieger- und Umlandgemeinden der Südbahn, von Ulm über Biberach und Meckenbeuren bis hin nach Friedrichshafen und Lindau, ergäbe sich die große Chance die Attraktivität des ÖPNV zu stärken und mehr Individualreisende und Pendler als bisher auf die Schiene zu bringen. Zudem stünde sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr vor allem in die Schweiz und nach Österreich eine leistungsfähige Alternativroute zur Verfügung.

Über Jahre hinweg weckten Abgeordnete vor allem der ehemaligen baden-württembergischen Regierungsparteien sowie Mitglieder der Landesregierung immer wieder den Eindruck, dass die Kofinanzierung durch den Bund so gut wie beschlossene Sache sei. Die Anliegergemeinden der Südbahn gingen nicht zuletzt aufgrund dieser Aussagen bereits in die Vorplanung und investierten einen Millionenbetrag in diese.

Im Vorfeld der Landtagswahl hatte Bundesverkehrsminister Ramsauer noch im November 2010 selbst die Finanzierung der Elektrifizierung zugesichert – allerdings damals schon erst bis 2017. Und nur wenige Wochen ist es her, da nannte Bahnchef Grube sogar 2015 als Zeitpunkt der Fertigstellung.

Dass sich nun herausstellt, dass der Investitionsrahmenplans des Bundesverkehrsministeriums aus Etatgründen bei weitem nicht alle gewünschten Projekte beinhalten kann, überrascht Bündnis 90/Die Grünen nicht. Umso wichtiger aber erscheint, dass auch die Abgeordneten der anderen Parteien und die Bundesregierung zur Kenntnis nehmen, dass die knappen vorhandenen Mittel des Bundes zuerst nur für äußerst sinnvolle und betriebswirtschaftlich besten unter den vielen Projekten ausgegeben werden dürfen. Die Südbahn hat mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von bis zu 2,4 ein außergewöhnlich gutes Wirtschaftlichkeitsergebnis, was bestätigt, dass der Ausbau volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Der Nutzen wird mehr als doppelt so hoch sein wie die Kosten.

Dass unter diesen Gesichtspunkten Großprojekte wie Stuttgart 21 – mit einem Wirtschaftlichkeitsergebnis, das nur bei viel gutem Willen nur knapp über 1 ausfällt – vom Bund bezuschusst werden, betriebswirtschaftlich sinnvollere Projekte aber das Nachsehen haben, ist unverständlich.