



Kommission Verkehr der Internationalen Bodenseekonferenz:

## Schienschnellverkehr in den Bodenseeraum verbessern

(BI) Die Kommission Verkehr der Internationalen Bodenseekonferenz (IBK) hat auf ihrer Sitzung am 17. September 2003 in Friedrichshafen die Ausbaupläne für den Schienenverkehr der an den Bodensee angrenzenden Länder behandelt. Dies sind der Bundesverkehrswegeplan (Deutschland), der Generalverkehrsplan (Österreich), sowie der Anschluss der Ost- und Westschweiz an den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) und die Neue Alpentransversale (NEAT), beide Schweiz.

Besonderes Augenmerk galt dabei dem vor wenigen Tagen, am 10. September 2003, ergangenen Beschluss des schweizerischen Bundesrats (Regierung), mit dem die Kreditfreigabe (Mittelbewilligung) insbesondere für die NEAT ab 2006 und die Eröffnung der Vernehmlassung (Anhörung) der HGV-Botschaft Ost- und Westschweiz eingeleitet wurde.

Dabei stellte die Kommission Verkehr der IBK fest, dass entgegen früheren Äußerungen des schweizerischen Bundesrats nun nicht ausgewogen in den besseren Anschluss der Ost- und Westschweiz investiert werden soll. Nach dem Willen des Bundesrats sind von dem geplanten Verpflichtungskredit von 590 Mio. Franken für die erste Bauphase (2004 bis 2010), die für die nächsten Jahre bestimmend sein wird, lediglich knapp ein Viertel für die Ostschweiz einschließlich dem Bodenseeraum und über drei Viertel für den Westanschluss vorgesehen. In der Ostschweiz soll nur ein Ausbau zwischen St. Gallen und St. Margrethen (80 Mio. Franken) sowie zwischen Romanshorn und Kreuzlingen (60 Mio. Franken) erfolgen. Zurückstellen will der Bundesrat den Ausbau zwischen Zürich und Schaffhausen (130 Mio. Franken) und den Ausbau zwischen St. Margrethen und Sargans (70 Mio. Franken). Einen Beitrag zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke (Zürich-) Lindau – München (75 Mio. Franken), über die zur Zeit Gespräche stattfinden, sieht der Entwurf des schweizerischen Bundesrats nicht vor.

Der Bundesrat hat sich zugunsten des Westanschlusses für einen Beitrag der Schweiz von 125 Mio. Franken an den Ausbau der französischen Strecke Belfort – Dijon eingesetzt, womit insgesamt 330 Mio. Franken des Schweizer Kredites für Maßnahmen in Frankreich und 70 Mio. Franken in den Knoten Genf und Lausanne eingesetzt werden sollen. Die versprochene Gleichbehandlung der Ost- und Westanschlüsse ist damit zulasten der Bodenseeregion nicht gegeben.

Die Kommission Verkehr der IBK nimmt diese Entwicklung mit Besorgnis zur Kenntnis. Sie stellt fest, dass, sollte es hierbei bleiben, die zeit- und bedarfsgerechte Verknüpfung des ostschweizerischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs mit den österreichischen und deutschen

Anschlussstrecken und Bahnknoten nicht erreicht wird. So will Österreich den Verkehr zwischen St. Margrethen und Bregenz bis 2006 beschleunigen. Der deutsche Bundesverkehrswegeplan sieht den Ausbau der Gäubahn Stuttgart – Singen – Schaffhausen (-Zürich) sowie den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecken München – Lindau und Ulm – Friedrichshafen – Lindau vor.

Es kommt hinzu, dass die für den Bodenseeraum wichtigen ostschweizerischen Anschlüsse an den alpenquerenden Verkehr (NEAT) durch den neuen Gotthard-Basistunnel um mehrere Jahre (Bau des Zimmerbergtunnels) oder sogar auf unbestimmte Zeit (Hirzeltunnel) verschoben werden sollen. Auch Baden-Württemberg und Bayern messen diesen im Abkommen von Lugano über den alpenquerenden Verkehr von 1996 enthaltenen Ausbaumaßnahmen überregionale Bedeutung zu. Sie sind Voraussetzung für die Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs, vor allem auch des Güterverkehrs, auf die umweltfreundliche Schiene. Die Realisierung der Maßnahmen käme auch dem angrenzenden süddeutschen Einzugsgebiet zugute und schafft eine leistungsfähige Ergänzung zu den Haupttrouten über Brenner und Basel.

Der schweizerische Bundesrat hat die IBK in die Vernehmlassung (Anhörung) zur HGV – Botschaft einbezogen. Die Kommission Verkehr der IBK tritt in Übereinstimmung mit mehrfachen Erklärungen und Resolutionen, auch der Konferenz der Regierungschefs der IBK, weiterhin für eine angemessene Anbindung des Bodenseegebiets an die Schienenschnellverkehrssysteme aller drei Staaten ein. Sie wird der Regierungschefkonferenz, als oberstes Gremium der IBK, vorschlagen, sich in der Vernehmlassung gegenüber dem schweizerischen Bundesrat für eine nachhaltige Verbesserung der Anschlüsse der Ostschweiz und somit des Bodenseegebiets an die Hochgeschwindigkeitsverkehre der Schweiz und der Anschlussstrecken nach Österreich und Deutschland auszusprechen.

### **Impressum:**

Der Bodensee-Informationsdienst ist ein Mediendienst der Internationalen Bodenseekonferenz (IBK) - Kommission Öffentlichkeitsarbeit (Hrsg.)

#### *Verantwortlicher Redakteur:*

Thomas Gossner, Geschäftsführer der Internationalen Bodenseekonferenz (IBK)  
Fon: 0049-7531-52722 / Fax: 0049-7531-52869  
E-Mail: [info@bodenseekonferenz.org](mailto:info@bodenseekonferenz.org)

#### *Vertrieb:*

Geschäftsstelle der IBK  
Benediktinerplatz 1 / D-78467 Konstanz oder Postfach 1914 / CH-8280 Kreuzlingen  
E-Mail: [info@bodenseekonferenz.org](mailto:info@bodenseekonferenz.org) / Internet: [www.regio-bodensee.net](http://www.regio-bodensee.net)