

Bayerisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
Abteilung Verkehr
Öffentlichkeitsbeteiligung BVWP

80525 München

Per E-Mail: bwvp@stmwivt.bayern.de

Ihr Ansprechpartner
Peter Stöferle

E-Mail
Peter.stoeflerle@schwaben.ihk.de

Tel.
0821 3162-206

Fax
0821 3162-178

Datum
17.01.2013

Fortschreibung Bundesverkehrswegeplan Stellungnahme der IHK Schwaben zur Vorschlagsliste des Freistaats Bayern für die Schiene

Sehr geehrter Herr Ministerialdirigent Göttler,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Gelegenheit, im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung die Einschätzungen der IHK Schwaben zum Aufstellungsverfahren für den Bundesverkehrswegeplan bereits heute in einem frühen Stadium übermitteln zu können.

1. Vorbemerkungen

Die IHK Schwaben vertritt die Interessen von rund 130 000 Unternehmen. Die Unternehmen und ihre Beschäftigten sind auf Verkehrsverbindungen zur Sicherstellung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts bzw. der Märkte angewiesen.

Der Einsatz für die nachfolgenden Projekte ist durch Beschlüsse von IHK-Vollversammlungen, Regionalversammlungen und des IHK-Ausschusses für Verkehr und Logistik abgedeckt.

Deshalb möchten wir in diesem Zusammenhang die Hoffnung und auch Erwartung äußern, dass Stellungnahmen von Verbänden wie auch IHKs und die regionalwirtschaftliche Bedeutung von Infrastruktur-Projekten ein angemessenes Gewicht auch gegenüber Einzel-Äußerungen erhalten.

Zur Erreichbarkeit dieser Wirtschaftsregion gehören funktionierende Verbindungen im Fern- und Regionalverkehr der Bahn. Dies gilt nicht nur für die Zentren, sondern auch für die touristisch wichtige Region Allgäu.

Schwaben gehört außerdem nach einer Untersuchung von Fraunhofer SCS aus dem Jahr 2011 zu den 18 deutschen „Top-Logistik-Regionen“; überdies tragen produzierende Unternehmen einen überproportionalen Anteil zur Wirtschaftskraft bei. Deshalb ist auch für den Güterverkehr eine leistungsfähige Infrastruktur erforderlich.

Neben den regionalen Projekten tragen in beiden Bereichen auch Vorhaben außerhalb Schwabens zur Verbesserung der Erreichbarkeit bei, etwa das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm vor allem für den schnellen Personenverkehr, aber auch Kapazitätserweiterungen für die Hauptachsen des Seehafen-Hinterlandverkehrs sowie des alpenquerenden Güterverkehrs.

Insgesamt ist festzuhalten, dass – gemessen am erforderlichen Investitionsvolumen – im Bereich Schiene ein Großteil der Vorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 auch in Schwaben nicht umgesetzt worden ist. In erster Linie betrifft dies die Ausbaustrecke Neu-Ulm–Augsburg sowie den Ausbau der Strecke München–Memmingen–Lindau.

Wir nehmen aber erfreut zur Kenntnis, dass einige Projekte verwirklicht worden sind, allen voran der viergleisige Ausbau München–Augsburg sowie das Bahnhofsprojekt „Neu-Ulm 21“ als Teil der NBS/ABS Stuttgart–Ulm–Augsburg, und dass für das „internationale Vorhaben“ München–Memmingen–Lindau zumindest vertraglich die Weichen gestellt worden sind, auch wenn die zuletzt entstandenen Verzögerungen äußerst bedauerlich sind.

Vor diesem Hintergrund begrüßen wir, dass Ihr Haus vorschlägt, die noch nicht (vollständig) umgesetzten Projekte zur Fortschreibung des BVWP erneut anzumelden.

Die bayerischen Industrie- und Handelskammern (BIHK) haben sich im Dezember 2012 mit einem gemeinsamen BIHK-Positionspapier „Für ein leistungsfähiges Schienennetz“ – so der Titel – ausgesprochen. Auf dieses Papier, das Ihnen die IHK für München und Oberbayern in Namen des BIHK gemeinsam mit ihrer Stellungnahme übermittelt, mit den darin enthaltenen Projekten und Argumenten verweisen wir ergänzend.

Gerne würden wir erfahren, nach welchen Kriterien die Stellungnahmen zur Vorschlagsliste ausgewertet werden und welche der zur Anmeldung vorgeschlagenen Projekte sich in diesem Verfahren für eine Vorlage beim Bund qualifizieren konnten.

2. Anmerkungen zu den Projektvorschlägen / vorläufigen Anmeldungen des Freistaats

(in der Reihenfolge der vom Ministerium veröffentlichten Übersicht):

NBS/ABS Stuttgart–Ulm–Augsburg (Geschwindigkeitserhöhung) ABS Neu-Ulm–Augsburg / Kapazitätserweiterung Neu-Ulm–Neuoffingen (aus BVWP 2003) 3-gleisiger Ausbau Augsburg–Gessertshausen (neues Projekt)

Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieser Strecke ist sowohl als Teil der „Magistrale für Europa“ (Paris–Wien–Budapest) wie auch als „logische Fortsetzung“ der NBS Stuttgart–Ulm erforderlich. Die Ende des Jahrzehnts durchgehenden europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecken aus Paris, London und Marseille/Lyon dürfen nicht an der Landesgrenze mit dem bereits abgeschlossenen Bahnhofsprojekt „Neu-Ulm 21“ enden bzw. es darf keine Lücke bis zu dem ebenfalls bereits fertiggestellten Abschnitt Augsburg–München verbleiben.

Ggf. erschiene es sinnvoll, die drei Teilprojekte für den Streckenabschnitt Neu-Ulm–Augsburg in einem Vorhaben zusammenzuführen. Das Ziel der Geschwindigkeitserhöhung ist für den Teilabschnitt Neu-Ulm–Dinkelscherben mit Blick auf die überregionale und internationale Bedeutung der Gesamtstrecke zwar vorrangig, eine Reduzierung auf dieses Ziel in der Bezeichnung des Vorhabens sollte es aber nicht mehr geben. Erkennbar ist, dass auf einigen Abschnitten überdies Kapazitätserweiterungen notwendig sind.

Dies hat auch Herr Staatsminister Zeil am 06.12.2012 im Verkehrsausschuss des Landtags deutlich gemacht:

„Die Ergebnisse sind eindeutig. Durch das Wachstum von Fern- und auch Güterverkehr aufgrund der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm bzw., Stuttgart 21 wird es zu einem Engpass kommen, der durch den BVWP gelöst werden muss. Das ‚Dritte Gleis‘ ist für die künftige Entwicklung Augsburgs als Mobilitätsdrehscheibe elementar.“

Dem ist uneingeschränkt zuzustimmen.

Dieser Einschätzung trägt der Vorschlag Ihres Hauses Rechnung, auch einen dreigleisigen Ausbau zwischen Gessertshausen und Augsburg zum BVWP anzumelden. Die zugrundeliegende Untersuchung der Arbeitsgruppe ist leider öffentlich noch nicht vorgestellt worden, so dass uns die Argumente für eine Konzentration auf dieses Teilstück nicht bekannt sind.

Grundsätzlich bzw. vorsorglich plädieren wir dafür, die Strecke nicht ab Gessertshausen, sondern bereits ab Dinkelscherben bis Augsburg für eine solche Kapazitätserweiterung vorzusehen. Denn genau in diesem (längeren) Bereich überlagern sich Fern- und Güterverkehr mit dem verdichteten Angebot des „Regio-Schienen-Takts“ Augsburg (i.d.R. Halbstundentakt). Ein drittes Gleis ab Dinkelscherben würde Überholungen von Regional- bzw. Güterzügen durch ICE und IC auf einem längeren Abschnitt ermöglichen als nur zwischen Gessertshausen und Augsburg und somit zu mehr Flexibilität bei der Fahrplangestaltung führen.

Uns ist bewusst, dass ein dreigleisiger Ausbau dort besonders dringlich ist, wo die Kapazitätsgrenze (annähernd) erreicht ist und dass dies ggf. zwischen Dinkelscherben bzw. Gessertshausen früher der Fall sein wird als zwischen Neu-Ulm und Neuoffingen. BVU/Intraplan haben in der Bedarfsplanüberprüfung des Bundes 2010 zwar die Feststellung getroffen, „dass zwischen Ulm und Augsburg auf dem Streckenabschnitt Dinkelscherben–Augsburg eher ein Ausbaubedarf besteht als auf dem Abschnitt Ulm–Neuoffingen“ und den Vorschlag unterbreitet: „Die gesamte Strecke Ulm–Augsburg sollte unter Berücksichtigung des vom SPNV beabsichtigten Bestellumfangs neu überplant werden“ (S. 9-219). Dies darf nach unserer Auffassung aber nicht dazu führen, auf einen Ausbau Neu-Ulm–Neuoffingen zugunsten eines Ausbaus Dinkelscherben– bzw. Gessertshausen–Augsburg zu verzichten. Vielmehr sind die beiden Abschnitte ggf. in der Priorität nacheinander anzuordnen. Der Freistaat sollte sich aber in jedem Fall beim Bund klar für Kapazitätserweiterungen auf *beiden* Teilstücken aussprechen.

ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (württembergische Südbahn)

Wir sehen dieses Projekt in einem engen Zusammenhang – und nicht etwa als Alternative – zum Ausbau und zur Elektrifizierung München–Memmingen–Lindau (siehe unten). Aus unserer Sicht ist die derzeit noch in der Detaildiskussion befindliche Verknüpfung der beiden Vorhaben im Dreieck Lindau-Aeschach, Lindau-Hbf (Insel) und Lindau-Reutin zu klären und ggf. auch im BVWP abzusichern. Es darf keine künftigen „Fahrplanzwänge“ durch unzureichende oder fehlende Infrastruktur (etwa durch eine Nicht-Elektrifizierung der Spange Lindau-Aeschach–Lindau Insel) geben.

ABS München–Mühldorf–Freilassing Grenze

Diese Strecke liegt zwar außerhalb unseres Kammerbezirks; gleichwohl halten wir ihre Stärkung für den schnellen internationalen Personenverkehr als Teil der „Magistrale für Europa“ (vgl. Ulm–Augsburg) wie auch für den Güterverkehr („Chemiedreieck“) für unbedingt erforderlich. Diese Strecke bliebe sonst ein weiteres bayerisches Nadelöhr auf der Achse Paris–Wien.

ABS München–Lindau–Grenze D/A (aus BVWP 2003) 2-gleisiger Ausbau Buchloe–Türkheim (neues Projekt)

Ungeachtet mehrfacher Verzögerungen ist der Ausbau dieser Strecke dringend notwendig, um eine leistungsfähige Verbindung zwischen München und dem Bodensee bzw. Zürich sowie einen „Zulauf“ im Personen- wie im regionalen Güterverkehr zum künftigen Gotthard-Basistunnel herzustellen und einen ersten Schritt hin zu einer Schließung des „Diesellochs Allgäu/Bodensee“ zu erreichen. Schließlich geht es angesichts der angebotenen finanziellen Vorleistungen der Schweiz auch um eine gewisse außenpolitische Reputation.

Dieses Vorhaben sollte nach dem bei Abschluss der Finanzierungsvereinbarungen vorgestellten Zeitplan eigentlich beim Inkrafttreten des nächsten BVWP bereits abgeschlossen sein. Die aufgelaufenen Verzögerungen wie auch die (zum Teil als Folge davon) eingetretenen Kostensteigerungen dürfen nicht dazu führen, das Projekt im Wege einer „Neubewertung“ von noch nicht begonnenen BVWP-Vorhaben wieder in Frage zu stellen. Hierzu halten wir ggf. eine klare Aussage des Freistaats gegenüber dem Bund für erforderlich.

Wir begrüßen, dass der Freistaat als Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung 2010 über das bisherige Projekt hinaus einen zweigleisigen Ausbau des Teilstücks Buchloe–Türkheim zum BVWP anmelden will. Die angedachte Verknüpfung mit dem laufenden ABS-48-Projekt halten wir für sinnvoll, sofern gewährleistet ist, dass dies nicht zu weiteren Verzögerungen bei dem Elektrifizierungs- und Neigetechne-Vorhaben führt. – Unabhängig von der formalen Frage, ob dies nun als ein oder zwei Projekte im künftigen BVWP verankert wird, sollte sichergestellt sein, dass die bereits laufenden Planungen der DB AG für den Umbau des Bahnhofs Türkheim als Teil des Projekts ABS 48 (Elektrifizierung) mit einer künftig zweigleisigen Einfädelung aus Richtung Buchloe kompatibel sind und diese nicht etwa erschwert oder verteuert werden.

Grundsätzlich halten wir Kapazitätserweiterungen zumindest perspektivisch auch auf weiteren Teilabschnitten der Strecke für geboten. Dies gilt insbesondere für das Teilstück Memmingen–Hergatz (württembergischer Abschnitt), wo eine Ausweitung des internationalen Verkehrs München–Zürich (Eurocity) und eine politisch immer noch als Ziel genannte Wiederherstellung des Stundentakts im Regionalverkehr möglicherweise zu Engpässen führen würde.

Wenn auch nicht Bestandteil des Projekts ABS 48 und auch kaum im nächsten BVWP realisierbar halten wir eine Langfrist-Perspektive für die seit Jahrzehnten diskutierte Abkürzung des „Tannheimer Bogens“ durch eine Neubaustrecke im Bereich Memmingen–Aichstetten weiterhin für sinnvoll. Hierin liegt Potenzial für eine weitere Leistungssteigerung der Strecke gerade für den internationalen Verkehr. Der Freistaat Bayern sollte sich beim Bund diese Option offen halten.

Knoten München („Großknotenbereiche“)

Die IHK Schwaben begrüßt die unter diesem Begriff subsummierten Projekte zur Verbesserung der Situation im Großraum München. Von besonderer Bedeutung hierbei ist aus schwäbischer Perspektive die rasche Schaffung der erforderlichen Infrastruktur für eine leistungsfähige durchgehende Anbindung an den Flughafen München.

Knoten Augsburg

Die Verbesserung der Situation im Bereich des Knotens Augsburg ist erkennbar notwendig. Die zu einem großen Teil auf einigen Abschnitten ohne Kapazitätserweiterungen umgesetzte Vermehrung der Zugfahrten für das „Regio-Schienen-Takt“-Konzept hat an einigen Stellen zu deutlichen Engpässen geführt.

Über die vorgesehenen Umbauten des Hauptbahnhofs im Rahmen des Projekts „Mobilitätsdrehscheibe“ sowie der Kapazitätserweiterungen im Hauptbahnhof selbst für den „Regio-Schienen-Takt“ (vor allem: Bahnsteig F) hinaus sind erforderlich bzw. zu untersuchen:

- Verbesserung der Durchfahrmöglichkeit für Güterzüge in Augsburg Hbf.
- Anbindung des künftigen KV-Terminals im Güterverkehrszentrum (GVZ)
- Wendegleis Augsburg-Oberhausen
- Kapazitätserweiterungen Paartalbahn Augsburg–Ingolstadt (Teilstücke) und Einfädelung in Augsburg-Hochzoll
- Einfädelung vom Bahnhof Augsburg-Ring (Localbahn) in die Schnellstrecke München–Augsburg
- „Dritte Gleise“ siehe oben: Ulm–Augsburg, sowie unten unter 3.: Augsburg–Donauwörth.

„Mottgers-Spange“ vs. ABS/NBS Hanau–Nantenbach (Schwarzkopftunnel)

Wir teilen die von Herrn Staatsminister Zeil am 06.12.2012 angekündigte Ablehnung der sog. Mottgers-Spange und begrüßen die Position der bayerischen Staatsregierung in diesem Punkt. Richtig, aber nicht allein ausschlaggebend ist aus unserer Sicht der Hinweis auf die sonst drohende Abkopplung Aschaffenburgs vom ICE-Netz.

Vielmehr ist – nicht nur aus unserer Sicht, sondern des gesamten Wirtschaftsraums zwischen Stuttgart und München – das Argument entscheidend, dass die Mottgers-Spange den Nutzen der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm zumindest teilweise schmälern würde, insbesondere für die Relation Frankfurt–München. Angesichts der hohen Investitionen zwischen Stuttgart und Ulm bei gleichzeitig insgesamt unzureichender Finanzausstattung für Verkehrsprojekte, aber auch vor dem Hintergrund der Bedeutung der Strecke für den Verkehr in großen nationalen Korridoren wie auch in europäischen Relationen halten wir es nicht für vertretbar, zusätzliche Mittel aufzuwenden, um eine lediglich parallele, faktisch konkurrierende Infrastruktur zu schaffen, ohne einen nennenswerten zusätzlichen verkehrlichen Nutzen zu generieren.

Denn die Fahrgäste in der großen Relation München–Rhein/Main bzw. –Rhein/Ruhr bedürfen nicht zweier praktisch gleich schneller Streckenvarianten. Für die „Binnenverkehre“ von, zu und zwischen den Stationen an beiden Strecken – über Stuttgart wie auch über Nürnberg – wiederum bringen die geringen Fahrzeitvorteile, die die Mottgersspange ausschließlich zwischen den Bahnhöfen Frankfurt und Würzburg realisieren würde, keinen nennenswerten Unterschied. Insofern halten wir eine solche Investition, die zudem den laufenden Bau des Schwarzkopftunnels zwischen Aschaffenburg und Würzburg entwertet, für nicht gerechtfertigt.

3. Weitere aus Sicht der IHK Schwaben sinnvolle bzw. notwendige Projekte in der Region

Augsburg–Donauwörth („Drittes Gleis“)

Weil die Ergebnisse der Untersuchung zum Bedarf für die „Dritten Gleise“ im Großraum Augsburg noch nicht vorliegen, ist bislang nicht nachvollziehbar, warum diese für die Streckenabschnitte zwischen Augsburg und Donauwörth nicht mehr für notwendig gehalten werden (oder ggf. von Ihrem Haus nicht mehr vorgeschlagen werden). In der Vergangenheit hatte der Bedarf selbst stets als unstrittig gegolten; im Vordergrund stand vor allem die Frage, auf welchem Teilstück die Kapazitätserweiterung stattfinden sollte.

Vor diesem Hintergrund halten wir an der Forderung nach „Dritten Gleisen“ von Augsburg aus nicht nur nach Westen, sondern auch nach Norden fest, solange nicht öffentlich und nachvollziehbar dargelegt ist, warum der Bedarf hierfür inzwischen nicht mehr gesehen wird.

Die Bedarfsplanüberprüfung Schiene (BVU/Intraplan, 2010) legt für den Streckenabschnitt Donauwörth–Augsburg im Bezugsfall eine „Vollauslastung“ (85 bis 110%) zugrunde (Abb. 9.18-2 und 9.18-3, S. 9-216). Weiter heißt es:

„Die limitierenden Netzabschnitte für die Züge im Zulauf auf den Rangierbahnhof München bzw. weiter in Richtung Südostbayern liegen damit nicht mehr im Knotenbereich München, sondern auf den nördlichen Zulaufstrecken aus den Richtungen Donauwörth, Ingolstadt und Regensburg“ (S. 9-262; Hervorhebung: IHK Schwaben).

Angesichts der Prognosen, die von einem weiteren erheblichen Anstieg des Seehafen-Hinterlandverkehrs ausgehen, erscheint uns die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten als notwendig, um diesen Güterverkehr und die verbesserten Angebote des „Regio-Schienen-Takts“ wie auch das bestehende Restangebot des Fernverkehrs mindestens im heutigen Umfang auf dieser Strecke konfliktfrei abwickeln zu können.

Eine Prognose der DB Netz AG aus dem Jahr 2009 legt für die beiden Strecken südlich von Treuchtlingen über Ingolstadt und über Augsburg in Richtung München bis 2030 eine Zunahme um rund 100 Güterzüge täglich zugrunde. Mit Blick auf die hohe Auslastung der Strecke Ingolstadt–München als Fortsetzung der NBS Nürnberg–Ingolstadt im Personenschnellverkehr ist davon auszugehen, dass der größere Teil dieser Züge – gerade auch tagsüber – aus Kapazitätsgründen den Weg über Augsburg nehmen muss.

Deshalb ist aus unserer Sicht einer möglicherweise drohenden Entwicklung entgegenzutreten, dass die „Trassen“-Kapazitäten auf dieser Strecke durch (im Durchschnitt etwa gleich schnell und deshalb relativ dicht fahrende) Regional- und Güterzüge aufgebraucht werden und keine „Trassen“ für schnellere Fernverkehrszüge zwischen Nürnberg und Augsburg mehr verbleiben, die ja wegen der höheren Geschwindigkeit mehr Streckenkapazität benötigen.

Wir sehen die Gefahr, dass dies dazu führt, dass zu einem künftigen Zeitpunkt Fernverkehrszüge zwischen der zweit- und der drittgrößten Stadt Bayerns mangels verfügbarer „Trassen“ auf dieser Strecke in bestimmten Zeitlagen nicht mehr angeboten werden können. Dem müsste auch die bayerische Staatsregierung mit Blick auf landesplanerische Ziele entschieden widersprechen bzw. die Aufnahme eines „Dritten Gleises“ in den BVWP fordern.

Augsburg–Buchloe (Elektrifizierung)

Die IHK Schwaben setzt sich weiterhin für einen „elektrischen Lückenschluss“ zwischen Augsburg und Buchloe an der künftig elektrifizierten Strecke München–Memmingen–Lindau ein. Dies würde künftig durchgehende elektrische Angebote zwischen Augsburg und Bodensee, aber auch in der großen Relation Nürnberg–Schweiz ermöglichen. Im Personenverkehr ließen sich damit auch neue Modelle für die Fernverkehrsanknüpfung Schwabens in Nord-Süd-Richtung entwickeln.

Für den Güterverkehr ließe sich mit der Elektrifizierung dieser 40 Kilometer zumindest für den regionalen Bedarf ein „Zulauf“ zum Gotthard-Basistunnel schaffen. Züge könnten so vom künftigen KV-Terminal Augsburg in den Wirtschaftsraum Mailand ohne Lokwechsel und ohne Umweg über München mit Fahrtrichtungswechsel fahren. Am KV-Terminal Augsburg ließen sich Verknüpfungen beispielsweise zum Seehafen-Hinterlandverkehr herstellen.

Neu-Ulm – Senden (zweites Gleis)

Für das geplante regionale länderübergreifende Nahverkehrskonzept für die Region Donau-Iller, dessen ersten Schritt die Eröffnung der Linie Ulm–Senden–Weißenhorn bereits im Dezember 2013 darstellen soll, halten wir einen möglichst raschen zweigleisigen Ausbau zwischen Neu-Ulm (Bahnhof Finningerstraße) und Senden für zwingend erforderlich. Dies gilt zunächst ungeachtet der Frage, ob ein zusätzliches Gleis an einem kurzen Teilstück der „Illertalbahn“ von acht Kilometern (analog zu Türkheim–Buchloe) ein BVWP-Projekt darstellt oder aus formalen Gründen aus anderen Töpfen finanziert werden muss. Auf der Strecke Ulm–Oberstdorf verkehrt heute ein Fernzug-Paar (IC Dortmund–Oberstdorf).

Vorliegenden Daten zufolge wird die Zahl der Züge zwischen Neu-Ulm und Senden auf der eingleisigen Strecke auf ca. 120 bis 130 pro Tag steigen. Wir haben bei Recherchen keine andere eingleisige Bahnstrecke in Deutschland gefunden, auf der so viele Züge fahren.

Dabei ist die Illertalbahn – nach Darstellung der bayerischen Eisenbahngesellschaft BEG – schon heute eine der verspätungsanfälligsten Strecken des Landes; dies wird auch ganz offen mit Kapazitätsmängeln und der Eingleisigkeit begründet. Deshalb sehen wir die große Gefahr, dass nun mit einer Ausweitung des Zugangebots auf dem gemeinsam genutzten Abschnitt Neu-Ulm–Senden in einer Größenordnung von fast 40 Prozent die Grenze der Leistungsfähigkeit überschritten wird. Zwar wissen wir, dass es ein „rechnerisch“ fahrbares Fahrplankonzept gibt, doch schon der heutige Fahrplan scheitert erkennbar oftmals an den Realitäten. Darunter leiden der Pendler- und Geschäftsreiseverkehr wie auch die für den touristischen Verkehr von und nach Oberstdorf wichtigen ICE- und IC-Anschlüsse in Ulm.

4. Finanzierung des künftigen BVWP

Unabhängig von der voraussichtlich erforderlichen Vorauswahl vom Projekten durch den Freistaat und die vom Bund vorzunehmende Auswahl bzw. Priorisierung sehen wir die grundsätzlich Notwendigkeit, durch eine verbesserte Finanzierung die Umsetzung der Vorhaben des Bedarfsplans tatsächlich sicherzustellen. Hier können wir nur an Sie und an die anderen Bundesländer appellieren, sich beim Bund für eine angemessene Mittelausstattung einzusetzen, die sowohl den Erhalt des Bestandnetzes sicherstellt wie auch Spielräume für die erforderlichen Neuinvestitionen offen hält.

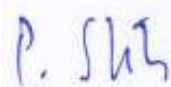
Wir freuen uns auf die Gelegenheit, im weiteren Verfahren die Vorschläge vertieft zu diskutieren.

Mit freundlichen Grüßen

Industrie- und Handelskammer Schwaben



Dr. Peter Lintner



Peter Stöferle