

Rede

Kreistagssitzung, 26. Juli 2022, Ludwig-Roos-Halle Ettenkirch

TOP 4, Ausbau und Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn im Abschnitt Friedrichshafen – Radolfzell

Norbert Zeller, Vorsitzender der SPD-Kreistagsfraktion Bodenseekreis

- Es gilt das gesprochene Wort –

Anrede,

mit unserem Antrag wollen wir unsere Unzufriedenheit gegenüber der DB und dem Land zum Ausdruck bringen.

Die DB informiert unzureichend bis mangelhaft, kassiert aber dafür kommunale Millionen.

Das Land verkündet schon fast prophetenhaft die Bedeutung der Schiene und des ÖPNV, lässt aber zufriedenstellende Taten vermissen.

Wir wollen den zügigen Ausbau der BSGB, die Elektrifizierung, einen (weitgehend) zweigleisigen Ausbau, weitere Haltepunkte wie in Lipbach, die Verlängerung der Bahnsteige.

Wir wollen die Vorzugsvariante plus. Und die Kosten sollen Land und Bund übernehmen. Das ist keine kommunale Aufgabe. Träger des Schienenpersonennahverkehrs ist das Land, so steht es im ÖPNVG 1995, das ich damals noch mitbeschlossen habe.

Doch der Reihe nach:

Anstatt in die 121 Jahre alte BSGB zu investieren, wurden Gleise und Kreuzungspunkte abgebaut und die marode Strecke sich selbst überlassen.

Dem wollten und wollen wir nicht tatenlos zusehen, weshalb wir zusammen mit dem Lkr. KN und den Anliegerkommunen einen „Interessenverband BSGB“ nach dem Vorbild der Südbahn gegründet haben.

Obwohl wir nach dem ÖPNVG nicht zuständig sind, haben wir uns bereiterklärt, uns an den Kosten für die Leistungsphasen zu beteiligen.

Hier setzt unsere Kritik an. Wir nehmen eine Menge Geld in die Hand. Die Kosten der LP 1 belaufen sich auf rund 800.000 €. Wir erhielten von der DB bislang keinen Abschlussbericht, sondern lediglich eine veraltete Betriebsprogrammstudie aus dem Jahre 2019, die bereits früh nach Beginn der LP 1 erstellt wurde.

LP 1 und LP 2 sollten ursprünglich 3,8 Mio. € kosten. Inzwischen haben sich die Gesamtkosten auf 10,5 Mio. € erhöht.

Arbeitspaketbeschreibungen mit Angabe der Arbeitspaket-Ergebnisse sowie die Lieferung entsprechender Zwischenergebnisse, die wir als SPD-Fraktion immer wieder gefordert haben, lehnt die DB ab. Welche Arroganz und Hochnäsigkeit. Dafür geben wir Millionen aus.

Wir fordern künftig von den Planern, dass sie in einem jeweiligen Quartalsbericht den aktuellen Stand der Planungen aufzeigen. Wir wollen nicht mehr warten, bis ein zusammengefasster Schlussbericht kommt. Kaufmännisch korrekt ist Zahlung gegen Leistungsnachweis, und das nicht nur in der Industrie.

Gleichzeitig wird immer noch die Referenzvariante mitgeplant, obwohl schon längst klar ist, dass für eine tragfähige Schienenpolitik mindestens die Vorzugsvariante verwirklicht werden muss. Dazu müsste sich auch das Land eindeutig erklären, statt immer noch die der Referenzvariante ins Spiel zu bringen, die nicht in der Lage ist, die kommenden Verkehrsströme zu bewältigen. Wir dürfen nicht nur vom Klimawandel und der notwendigen Änderung in der Mobilitätspolitik sprechen. Wir müssen Taten folgen lassen.

Wir fordern das Land und die DB auf, die Referenzvariante nicht länger zu verfolgen, sondern endlich die Vorzugsvariante plus als Planungsgrundlage zu nehmen. Für uns bedeutet das, dass wir nicht nur ca. 20 km zweigleisig ausbauen müssen, sondern deutlich mehr. Dazu zählt auch die Strecke Fischbach-Manzell – Stadtbahnhof FN, der Brandbühltunnel, weitere Haltepunkte wie in Lipbach und die Verlängerung der Bahnsteige.

Die BSGB muss so ausgebaut werden, dass ein stabiler Betrieb garantiert werden kann, anpassungsfähig an höhere Taktdichten und auftretende

Betriebsstörungen aber auch an Fahrplanänderungen an den Anschlussknoten Friedrichshafen, Radolfzell und Singen, die u.a. von Stuttgart21 beeinflusst werden. Die BGSB ist Teil einer überregionalen Zugstrecke von Basel nach Ulm und München.

Die Initiative Bodensee-S-Bahn fordert sogar den durchgehenden zweigleisigen Ausbau, wenn wir den Bedarf der nächsten 50 Jahre zugrunde legen. Dazu zählen verbesserte Angebote im grenzüberschreitenden Verkehr und im internationalen Verkehrsverbund der Euregio Bodensee.

Die Durchführung einer standardisierten Bewertung (Nutzen-Kosten-Analyse) wurde 2021 in Auftrag gegeben. Inzwischen gibt es den Entwurf einer neuen Richtlinie des Bundes, in der u. a. ökologische Aspekte wie die CO₂-Bepreisung bei der Nutzenbewertung zu berücksichtigen ist. Das können wir nur begrüßen, denn damit rechnet sich die BSGB noch mehr. Wir kennen allerdings diesen Entwurf nicht, den unser Auftragnehmer zur Bewertung des Ausbaus der BSGB anwendet, und bitten um Aushändigung.

Zu den Kosten: Ich habe schon darauf hingewiesen, dass für den Schienenpersonennahverkehr eigentlich das Land zuständig ist.

Im Koalitionsvertrag der grün-schwarzen Regierung steht:

Schienenpersonennahverkehr weiter ausbauen und verbessern: Eine zentrale Rolle bei der ÖPNV-Offensive spielt der Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs. Wir werden ein Zielkonzept 2030 mit einem 15-Minuten-Takt im Verdichtungsraum und einen 30-Minuten-Takt im ländlichen Räumen entwickeln, die infrastrukturellen Voraussetzungen angehen und die Umsetzung bis zum Ende des Jahrzehnts vorbereiten.

Eine klare Ansage, der endlich die Taten folgen müssen.

Der Bund hat seinen Anteil an den Baukosten erhöht. Das Land muss nachziehen. Aktuell sollen die Kommunen 20% der Gesamtkosten tragen, für Leistungen die Aufgabe des Landes sind.

Bei den Eigenmitteln in der GVFG-Finanzierung des ÖPNVs legt BW nur etwa die Hälfte des Bundesanteils oben drauf. Andere Bundesländer verdoppeln den Betrag des Bundes durch Eigenmittel, wie Bayern und NRW. Da ist viel Luft nach oben in BW. Es geht um rund 500 Mio. Euro zusätzliches Geld.

Wir appellieren an das Land, deutlich mehr Mittel bereitzustellen und auf manche sinnlose Investition zu verzichten, wie z. B. die Verlagerung des

Rettungshubschraubers Christoph 45. Aber auch der Bund muss mehr tun. An den Interessenverband BSGB gewandt, verhandeln Sie hart.

Wir wollen den raschen Ausbau der BSGB. Ich würde gerne noch die ausgebaute Strecke nutzen. Ein taktieren auf dem St. Nimmerleinstag geht nicht.