

Rede von Norbert Zeller (SPD) zum Antrag der Fraktionen Die Grünen und SPD

- Es gilt das gesprochene Wort -

Kreistagssitzung 16.10.2019

1. Verzicht auf den Ausbau der Ortsumfahrung Markdorf (OUM)
2. Zusätzliche Haltestelle der Bodenseegürtelbahn beim Gewerbegebiet Negelsee, Markdorf

Anrede,

Unser gemeinsamer Antrag von Grünen und SPD hat zwei Teile, die vordergründig nicht viel miteinander zu tun haben, aber letztendlich doch zusammengehören.

Es geht um den Verzicht auf den Bau der OUM und um eine deutliche Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs, also um ein neues Verständnis von klimaneutraler Mobilität. Und hier konkret um einen weiteren Haltepunkt der Bodenseegürtelbahn beim Markdorfer Gewerbegebiet Negelsee.

Wir wissen, dass Lärm und Gestank krank machen, vor allem an viel befahrenen Straßen. Dazu zählt auch die B 33 in Markdorf. Seien Sie alle versichert, dass es unser gemeinsames Anliegen ist, diese krankmachenden Belastungen zu reduzieren. Die Frage ist allerdings, wie dies geschehen kann ohne den Bau der OUM.

Wahrscheinlich hätte niemand hier im Raume vor Jahren gedacht, wie rasant die technologische Entwicklung im Verkehrsbereich voranschreitet. E-Mobilität galt lange als etwas für Futuristen oder Utopisten. Heute aber sind alle großen Automobilhersteller und Zulieferer mit Hochdruck dabei, E-Fahrzeuge marktfähig zu machen. Und zwar nicht erst in 10 Jahren, sondern wir sind mittendrin. Und nicht alle werden glauben, dass dies auch für Nutzfahrzeuge gilt. Einer, der es wissen muss, ist der Vorstandschef von ZF, Wolf-Henning Scheider. Im Interview mit dem Südkurier im Wirtschaftsteil vom 21. Sept. 2019 sagt er: „Mobilität findet nicht nur mit vier Rädern und fünf Sitzen statt. Unser Unternehmen hat mittlerweile umfassende Elektrifizierungssysteme für leichte

und schwere Nutzfahrzeuge, für Baumaschinen und Traktoren, für Busse, aber auch für E-Fahrräder oder Lastenfahrräder im Programm.“

Warum sage ich Ihnen das, wenn es um die OUM geht? E-Motoren und Hybride bestimmen die Entwicklungen, sind marktfähig. Das hat positive Auswirkungen auf Lärm und Gestank. Also genau die Belastungen, die wir reduzieren wollen. Das ist ein entscheidender zukunftsweisender Aspekt.

Mit unserem heutigen Antrag wollen wir Sie überzeugen, dass wir die OUM nicht mehr brauchen, wenn wir die zukünftigen Entwicklungen berücksichtigen. Eine Straße wird aber nicht nur für die nächsten 5 oder 10 Jahre gebaut, sondern für die nächsten 50 oder gar 100 Jahre. Wir sehen unsere Verantwortung nicht nur den Menschen an der B 33 gegenüber, sondern auch gegenüber unseren künftigen Generationen. Ich selber habe den Anspruch, dass unser ganzes Tun enkeltauglich sein muss. Ich bitte Sie eindringlich, diesen Anspruch sich zu eigen zu machen.

Auch wir sind für eine Politik der Verlässlichkeit. Aber wenn sich wesentliche Änderungen ergeben haben, dürfen wir davor die Augen nicht verschließen.

Eine solche gravierende Änderung ist neben der technologischen Entwicklung, das negative Nutzen-Kosten-Verhältnis, das selbst eingefleischte Befürworter der OUM nicht leugnen können. Dabei geht es nicht um eine bestimmte Lesart der Verkehrsgutachten, wie uns unterstellt wird.

Tatsache ist, dass die Entlastung der Südumfahrung wesentlich geringer ist als prognostiziert, bei drastisch gestiegenen Kosten.

- Verkehrsuntersuchungen von ModusConsult Ulm zeigen eine Entlastungswirkung der OUM nur noch von 4.200 Kfz/24 h.
- Entlastungsprognose beim Bürgerentscheid waren 10.300 Kfz/h.
- Beim Planfeststellungsverfahren 2013 sogar 13.300 Kfz/h

Der Planfall 7.5 geht von einer Bündelungswirkung der B 31, B 30 und B 33 aus. Nicht eine Zersplitterung der Verkehrswege, sondern eine Bündelung, des Verkehrs, insbesondere des Schwerlastverkehrs, soll bewirkt werden, was zur Entlastung der B 33 führt.

Seien wir ehrlich, viele haben gedacht, dass die B 31 noch Jahrzehnte braucht, bis sie gebaut wird. Inzwischen aber gehen die Planungen zügig voran und Geld für den Bau wird auch vorhanden sein.

Und inzwischen hat der Kreistag auf der Basis eines vorbildlichen Mediationsverfahrens auf die OU Kluffern verzichtet, ebenso auf die OU Schnetzenhausen. (Koll. Faden wird aus berufenem Munde dazu Näheres sagen).

Geradezu diametral zur geringeren Verkehrsentlastung sind allerdings die gestiegenen Kosten. Knapp 30 Mio. € soll die OUM kosten. Der Landesanteil ist bei 9,5 Mio. € gedeckelt. Den Rest teilen sich der Landkreis und die Stadt Markdorf zu gleichen Teilen. Derzeit liegen wir bei jeweils 8,45 Mio. €. Und es ist wahrscheinlich keine Übertreibung, wenn ich sage, dass wir bei 10 Mio. landen werden, wohlgemerkt, jeweils für Kreis und Stadt.

Kurz gesagt: Wir haben eine Halbierung der Entlastung und eine Verfünffachung der Kosten seit dem Bürgerentscheid.

Nun maße ich mir nicht an, über die Finanzen der Stadt Markdorf ein Urteil zu bilden, (nebenbei bemerkt, laut Vertrag muss die Stadt zahlen, egal was die Straße kostet, ohne Entscheidungsrechte zu haben), aber was den Bodenseekreis betrifft erlaube ich mir sehr wohl ein Urteil.

Erst vor kurzem haben wir auf unserer Klausurtagung gehört, welche enormen finanziellen Verpflichtungen auf den Bodenseekreis in den nächsten Jahren zukommen.

- Sanierung und Bau des BZM (22 Mio.), die Maßnahmen laufen bereits
- Berufsschulzentrum Überlingen (> 40 Mio.)
- Neubau Landratsamt (> 40 Mio.)
- Energetische Sanierung kreiseigener Gebäude
- Bau von PV-Anlagen
- Ausbau des ÖPNV
- Ausbau des Radwegenetzes
- Notwendige Maßnahmen im sozialen Bereich (Kinder, Jugend, Familie, Inklusion, Integration) will ich nur ergänzend nennen.

Angesichts dieser enorm wichtigen Projekte und riesigen Kosten, müssen wir doch fragen, ob der Bau der OUM unter dem Nutzen-Kosten-Verhältnis noch zu rechtfertigen ist. Wir können das Geld eben nur einmal ausgeben. Oder sollen wir die Kreisumlage entsprechend erhöhen?

Zu diesem negativen Nutzen-Kosten-Verhältnis kommen erfreulicherweise neue technologische Entwicklungen, die deutlich weniger Lärm und Gestank bringen. Auch haben wir ein neues Verständnis von Mobilität (die Stelle eines Mobilitätsbeauftragten werden wir erneut stellen) und nicht zuletzt ein verändertes Bewusstsein hinsichtlich der Klimaentwicklung. All diese Punkte sprechen eindeutig gegen den Bau der OUM.

Wenn der Meeresspiegel dramatisch steigt, wie uns erst kürzlich ein Klimaforscher auf dem Jugendklimagipfel des Landkreises deutlich vor Augen führte, dürfen wir nicht wegsehen.

Für uns gilt auch hier: Global denken, lokal handeln

Und jene, die den von Menschen verursachten Klimawandel bezweifeln, glauben wahrscheinlich auch noch, dass die Erde eine Scheibe ist.

Ökologisch wertvolle, landwirtschaftliche Flächen könnten ohne OUM erhalten werden, das sind immerhin 17 ha für die Straße und 14 ha Ausgleichflächen.

Wenn Sie die von mir und im Anschluss von Helmut Faden vorgetragene Argumente wirklich ernsthaft gewichten, werden Sie zum Ergebnis kommen, dass sich in den letzten 16 Jahren viel verändert und weiterentwickelt hat und dass es keine OUM mehr braucht.

Ich erkenne nicht die schwierige Situation einiger Kreisrätinnen und Kreisräte, zu einer einmal gemachten Zusage zu stehen. Auch ich habe mich in der Vergangenheit für die OUM ausgesprochen, aufgrund der damaligen Fakten. Aber die haben sich entscheidend verändert, nach 16 Jahren. Und Größe zeigen in der Politik heißt, nicht krampfhaft an etwas

Überholten festzuhalten, sondern Veränderungen zu erkennen und getroffene Entscheidungen zu korrigieren. Dazu zähle ich insbesondere das schlechte Nutzen-Kosten-Verhältnis, wie eben dargestellt, verbunden mit einem veränderten Bewusstsein.

Wenn ich in der Schwäbischen Zeitung vom 27. September über Bürgermeister Riedmann lese, „dass es ja bekannt sei, dass es nicht sein persönliches politisches Ziel sei, diese Straße zu verwirklichen“, dann verlange ich einfach den Mut, zu seiner Position konsequent zu stehen. Oder gestern werden Sie Herr Riedmann im Südkurier zitiert, dass Sie gegen unseren Antrag stimmen, obwohl Sie die Umfahrung persönlich eher ablehnen. Ihre Argumentation, mit der Planung bekämen wir die größtmögliche Transparenz für die Bevölkerung, ist eine Ablenkung und in sich widersprüchlich. Wenn ich etwas aus guten Gründen ablehne und für überflüssig halte, brauche ich nicht noch einer weiteren Planung zustimmen. Es wäre gut, wenn Sie heute Farbe bekennen würden. Weshalb sollen wir 850.000 € für eine Planung ausgeben, wenn heute schon klar ist, dass diese Straße nicht mehr zu rechtfertigen ist. Stecken wir das Geld lieber in den Ausbau des ÖPNV und von Radwegen.

Lassen Sie mich noch kurz zum Punkt 2 unseres Antrags kommen. Wenn wir gegen die OUM sind, so wollen wir doch die anderen Verkehrssysteme ausbauen. Dazu gehört natürlich der Ausbau der Bodenseegürtelbahn. Darin sind wir uns alle einig. Wir möchten aber an dieser Stelle deutlich machen, dass wir eine weitere Haltestelle, die bislang nicht vorgesehen war, beim Markdorfer Gewerbegebiet für dringend notwendig halten. Ich erinnere an das gemeinsame Schreiben der großen Markdorfer Firmen, die eine fehlende Anbindung an das öffentliche Verkehrssystem bemängelten.

Wie die Kreisverwaltung auf die Idee kommt, unser Antrag würde eine weitere Bushaltestelle durch den zusätzlichen Bahnhaltepunkt erübrigen, entzieht sich unserer Erkenntnis. Natürlich ist beides notwendig. Dies wird doch überhaupt nicht in Frage gestellt. Der Punkt 2 ist sinnvoll und nicht überflüssig. Deshalb bitten wir auch hier um Ihre Zustimmung.