



Antrag der SPD-Kreistagsfraktion

Resolutionentwurf Bodenseegürtelbahn

Der Kreistag des Bodenseekreises fordert das Land Baden-Württemberg auf, sich konsequent für den schnellen Ausbau der Bodenseegürtelbahn einzusetzen und die notwendigen Mittel dafür bereitzustellen.

Begründung:

Unabhängig von der Diskussion über Zuständigkeiten bezüglich der Einstufung der Bodenseegürtelbahn als Nah- oder Fernverkehrsinfrastruktur ist nun entschlossenes Handeln wichtig. Dadurch werden letztendlich positive Auswirkungen auf den Nahverkehr und mögliche Fernverbindungen geschaffen.

Die Bodenseegürtelbahn ist für die Entwicklung einer leistungsfähigen und nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur am Nordufer des Bodensees von großer Bedeutung. Während die Planungen und deren Umsetzung für eine leistungsfähige B31 Ost-West-Achse durch bereits erfolgten Baubeginn bzw. durch die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 auf gutem Wege sind, gibt es für die Schiene noch erheblichen Nachholbedarf.

Die Zahl der Fahrgäste auf der Gürtelbahn ist in den vergangenen 12 Jahren um 80% gestiegen (siehe Details im Anhang). Das zeugt von einem hohen Wachstumspotenzial einer Bahnverbindung, die heute in Baden-Württemberg durch veraltetes Zugmaterial und Unpünktlichkeit auf der eingleisigen Strecke negativ auffällt und wegen dieser Mängel bisher weit hinter ihren Möglichkeiten bleibt. Eine konsequente Vernetzung mit Busverkehren und dem Radverkehr (Bike&Ride) muss mit dem Ausbau der Schiene erfolgen, um ein attraktives, zuverlässiges Angebot zu schaffen und den maximalen Nutzen aus den Investitionen zu erzielen.

Im Koalitionsvertrag 2016 – 2021 ist die „Zukunftsoffensive für Bahnen und Busse“ und die Investitionsoffensive Schiene in vorbildlicher Weise vereinbart. Jetzt müssen für die lange vernachlässigte Gürtelbahn und ihre Zubringer „ Bus und Rad“ Taten folgen.

Die Bodenseegürtelbahn ist nicht im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 enthalten, da der Bund davon ausgeht, dass es sich um ein Projekt aus dem Nahverkehrsbereich handelt. Hier dürfen Zweifel angemeldet werden, da auf der Gürtelbahn auch die internationalen RE-

Verbindungen aus der Schweiz verkehren. Damit kommt der Strecke durchaus Fernbahnrelevanz zu, zumal nach entsprechendem Ausbau.

Im BVWP wurden vom Bund nur solche Projekte aufgenommen, die durchgerechnet und geprüft wurden. Das Bundesverkehrsministerium hat zudem aus grundsätzlichen Erwägungen „kleinere“ Strecken aus den Berechnungen herausgenommen, da sie dem Nahverkehr zugeordnet wurden. Damit fällt die Bodenseegürtelbahn in die Verantwortlichkeit des Landes Baden-Württemberg.

Dafür erhält das Land vom Bund pauschal knapp 333 Mio. €, sog. GVFG-Mittel. Das bedeutet, dass der Bund zwar die Mittel zur Verfügung stellt, das Land jedoch über die Verwendung entscheidet. Am 14. Oktober 2016 fand auf der Konferenz der Regierungschefinnen und Regierungschefs von Bund und Ländern bei der Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehung eine Einigung statt, wonach diese GVFG-Mittel dauerhaft fortgeführt werden. Außerdem hat der Bundesrat am 25.11.2016 der Reform des Regionalisierungsgesetzes zugestimmt, was mehr Mittel für den Nahverkehr bedeutet.

Da die Bodenseegürtelbahn nicht im BVWP aufgenommen wurde, muss der Ausbau dieser Strecke (Erhöhung der Streckenkapazität, neue Haltepunkte, Elektrifizierung) entweder mit Regionalisierungsmitteln und/oder GVFG-Mitteln finanziert werden. Deshalb ist das Land Baden-Württemberg in der Verantwortung.

Die SMA-Studien für den Bahnverkehr in der Region bestätigen insbesondere der Gürtelbahn ein hohes Wachstumspotenzial.

Im Bereich des westlichen Bodensees mit seiner auch für den Tourismus bedeutenden Landschaft, seiner hohen Wachstumsdynamik und dem schrittweisen Ausbau der Bundesfernstraßen muss der Ausbau der Schiene zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung eine hohe Priorität bei den Investitionen der Landesregierung erhalten.

Friedrichshafen, 08.12.2016

SPD-Kreistagsfraktion

Anhang: Entwicklung der Fahrgastzahlen auf der Gürtelbahn

Quelle: MVI BW 8.7.2015 Aktenzeichen 3-3820.0-0/362 mit Anlage

Die Fahrgastzahlen pro Zug-Kilometer stiegen an Werktagen wie auch an den Wochenenden auf der Gürtelbahn kontinuierlich stark an. Eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen sollte Ziel der Planungen sein:

		Pkm/Zkm entspricht Fahrgästen pro Zug											
		Mo-Fr				Sa				So			
KBS	Streckenabschnitt	2002	2007	2012	2014	2002	2007	2012	2014	2002	2007	2012	2014
731	Radolfzell - Lindau	34	47	53	61	34	52	62	64	29	52	55	65
751	Ulm - Friedrichshafen	58	66	85	97	76	75	113	131	57	73	120	118

		Pkm/Zkm entspricht Fahrgästen pro Zug											
		Mo-Fr				Sa				So			
KBS	Streckenabschnitt	2002	2007	2012	2014	2002	2007	2012	2014	2002	2007	2012	2014
731	Radolfzell - Lindau	100%	138%	156%	178%	100%	151%	179%	186%	100%	181%	192%	228%
751	Ulm - Friedrichshafen	100%	115%	147%	167%	100%	98%	149%	171%	100%	129%	211%	207%

Pkm: Personenkilometer Zkm: Zugkilometer

