

Friedrichshafen, 8. April 2025

Fraktionserklärung zur Fortschreibung und Neukonzeption des Nahverkehrsplanes für den Bodenseekreis

Für die Fraktion: Frank Heimpel-Labitzke f.labitzke@kreistag-bodenseekreis.de
Dieser Beitrag ist ohne Unterstützung von KI erstellt worden.
Es gilt das gesprochene Wort.

Sehr geehrter Herr Landrat Prayon, sehr geehrte Mitarbeitende in der Verwaltung, liebe Kreisrätinnen und Kreisräte, liebe Gäste,

Zur Beschlussfassung steht die Fortschreibung und damit auch Neukonzeption des Nahverkehrsplanes des Bodenseekreises, vorberaten im ANV.

Der Nahverkehrsplan ist hochkomplex, müssen hier doch sehr unterschiedliche Interessenlagen von Kommunen, Interessenverbänden wie z.B. dem VCD und Naturschutzverbänden, Anbietern und Trägern, benachbarten Kreisen, nicht zuletzt den Einwohnerinnen und Einwohnern des Kreises unter Berücksichtigung der gesetzlichen, finanziellen und auch geographischen Rahmenbedingungen zu einem Konzept verschmolzen werden. In seiner Gesamtheit, das haben auch die Vorberatungen gezeigt, hat das vom Kreis beauftragte Planungsbüro Plan:Mobil in Zusammenarbeit mit der Verwaltung diese anspruchsvolle Aufgabe hervorragend gemeistert. Uns hat auch die Transparenz des Umgangs mit Einwänden und Kritik, Anforderungen, Änderungen von Rahmenbedingungen ausgesprochen gut gefallen. Dafür herzlichen Dank an das Planungsbüro und die Mitarbeitenden in der Verwaltung.

Wir finden es ein wichtiges Zeichen, dass der Kreis auch in der angespannten Haushaltslage die Bedeutung des ÖPNV hochhält, zumal etliche Studien und Untersuchungen diverser Universitäten und Hochschulen im In- und Ausland klar belegen, dass die Förderung des ÖPNV die Kommunen finanziell Netto entlastet. In einer Gesamtkostenbetrachtung kommt individueller motorisierter Verkehr jede einzelne Kommune teurer als der ÖPNV. Ich zitiere hier den Autor der aktuellsten Studie zu dem Themenkomplex, Daniel Schröder von der TU München: *"Jeder gefahrene Kilometer mit dem Auto kostet die Gesellschaft mehr als doppelt so viel wie ein gefahrener Kilometer mit dem ÖPNV. Das bedeutet, der Ausbau aktiver Mobilität sowie des ÖPNV in Deutschland schont nicht nur das Klima, es entlastet unser aller Portemonnaie"*. Für München macht der motorisierte Verkehr 80% der externen (also nicht vom Verursacher = Autofahrer getragenen) Kosten aus. Gesamtkostenberechnungen für etliche Städte, bis jetzt gibt es noch keine spezifisch für uns hier im Bodenseekreis, zeigen: Um die öffentlichen Zuschüsse für den LKW- und PKW- sowie die externen Kosten dieser Verkehre durch eine City-Maut auszugleichen, müsste Bremen 36,7 Cent je LKW-Kilometer



berechnen, Kassel 55,9 Cent je Kilometer und Kiel 28,7 Cent je Kilometer. Für den PKW-Kilometer müsste die Maut in Bremen 12,9 Cent, in Kassel 12,2 Cent und in Kiel 6,6 Cent betragen.

Wenn wir uns also berechtigterweise darüber unterhalten, an welcher Stelle wir sparen können, um unseren Aufgaben nachzukommen, dann ist genau hier ein wichtiger Hebel. Die Förderung von ÖPNV, Fahrrad- und Fussverkehr sparen uns letztendlich Geld.

Kurzum, wir finden das eingebrachte Nahverkehrskonzept inhaltlich insgesamt schlüssig, klar und gut kommunizierbar und zukunftsfähig.

Gleichwohl bedauern und hinterfragen wir die Einstufung der B33-Linie von Konstanz bis Ravensburg als „Ergänzungsbahn“ (Stufe 3). Diese erscheint uns nach wie vor nicht plausibel. Unsere Anregung, diese wichtige Verkehrsachse höher zu priorisieren und als Hauptachse einzustufen hat, was nicht die nicht nur der VCD, sondern auch Bodo gefordert haben, hat leider keine Umsetzung gefunden. Diese Linie ist im Regionalplan ausdrücklich als Entwicklungsachse ausgewiesen, sie stellt die Verbindung der beiden Oberzentren Konstanz und Ravensburg dar. Wir sehen hier auch eine Diskrepanz zwischen dieser Einstufung und der Einstufung der Linie im Nahverkehrsplan (Seite 232) als eine der acht Hauptachsen.

Perspektivisch halten wir es, auch im Hinblick auf später möglicherweise weitere notwendige Fördermittel nach wie vor für wichtig, diese Achse zur Hauptachse zweiter Ordnung hochzustufen. Das bedeutet aus unserer Sicht nicht, jetzt sofort etwas an der Taktung zu ändern, zumal hier auch wichtig werden dürfte, was die bereits angesprochenen Verhandlungen zur Einbindung der Fährverbindungen ergeben. Gleichzeitig würde das der Bedeutung einer Achse, auf der derzeit teils deutlich über 10.000 motorisierte Fahrzeuge pro Tag fahren, deutlich gerechter werden.

Ebenso möchten wir perspektivisch die Schiffsverbindungen über den See (FN -Konstanz, Meersburg - Konstanz) im Nahverkehrsplan eingebunden sehen.

Insgesamt stimmen wir der eingebrachten Fortschreibung des Nahverkehrskonzepts zu.