

BODENSEEKREIS 02. Juni 2020, 17:24 Uhr

# Kreistag trotz drohender Kostenexplosion und bekennt sich klar zur Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn

Ausbau der Strecke Friedrichshafen – Radolfzell als „alternativlos“  
Kosten steigen schon in ersten Phasen massiv: um 6,7 Millionen Euro  
Räte stärken Wilfried Franke und Lothar Wölfle dennoch den Rücken



Eine der technischen Herausforderungen für die Elektrifizierung werden auch die beiden Tunnel bei Überlingen sein. | Bild: Hanspeter Walter

VON [HANSPETER WALTER](#)

Der Begriff „alternativlos“ wurde bei der Diskussion um die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn von Kreisräten gleich mehrfach verwendet und am Ende stellte sich das Gremium trotz einer massiven Kostensteigerung gegenüber den vorausgegangen Schätzungen einhellig hinter das Projekt.

Allein die Planungskosten für die Leistungsphase eins und zwei, mit deren Finanzierung der Bodenseekreis und der Landkreis Konstanz mit Beteiligung des Landes in Vorleistung gehen wollen, werden nach den Darstellungen von Wilfried Franke, dem Geschäftsführer der Interessengemeinschaft Bodenseegürtelbahn, um 6,7 Millionen Euro teurer und steigen damit auf 10,5 Millionen Euro. Für den Bodenseekreis wären das Mehrkosten von rund 4 Millionen Euro.

▸ Der Interessenverband

„Wenn wir es nicht machen, macht es niemand.“ Auch diese Erkenntnis war bei der Kreistagssitzung gleich mehrfach zu hören – von Landrat [Lothar Wölfle](#), von Geschäftsführer Wilfried Franke und von verschiedenen Kreisräten. Tatsächlich sind die Landkreise nicht zuständig und gehen mit der Planung der Ertüchtigung des Schienenverkehrs und deren Kosten in Vorleistung für Bund und Land. Fast genau zehn Jahre ist es her, dass die Landkreise Bodenseekreis, Konstanz und zahlreiche Mitstreiter am 20. Mai 2010 die Absichtserklärung zur Gründung eines Interessenverbands für die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Radolfzell unterzeichneten. Beteiligt sind auch die Städte Friedrichshafen, Markdorf, Radolfzell und Überlingen, die Gemeinden Bermatingen, Bodman-Ludwigshafen, Salem, Sipplingen und Uhldingen-Mühlhofen, die Regionalverbände Bodensee-Oberschwaben und Hochrhein-Bodensee, die Industrie- und Handelskammer (IHK) Bodensee-Oberschwaben und die IHK Hochrhein-Bodensee. Jetzt liegen aussagekräftige Planungs- und Realisierungskosten für verschiedene Ausbauvarianten auf dem Tisch. (hpw)

Das Verkehrsministerium des Landes habe zwar schon eine Beteiligung an dieser Kostensteigerung signalisiert, berichtete Landrat Lothar Wölfle aus einer aktuellen Videokonferenz. Allerdings habe es dafür noch kein grünes Licht aus dem Finanzministerium gegeben.

## **Kreisverwaltung soll weiter mit dem Land über Kostenbeteiligung verhandeln**

Ungeachtet dessen war sich der Kreistag auch darin einig, dass die Planung möglichst aktiv vorangetrieben werden sollte und bekräftigte dies mit einem ergänzenden überfraktionellen Antrag. „Der Kreistag wird sich auch an den weiteren Planungskosten beteiligen“, heißt es da unter anderem. Die Kreisverwaltung möge weiter mit dem Land über die Kostenbeteiligung verhandeln und

dem Gremium anschließend einen Finanzierungsvorschlag machen.

## **Region soll nicht vom überregionalen Verkehr abgehängt werden**

Nur ein Lückenschluss zwischen den in naher Zukunft elektrifizierten Strecken von Ulm nach Friedrichshafen auf der einen Seite und von Basel nach Radolfzell auf der anderen Seite garantiere der Bodenseeregion, später nicht vom überregionalen Schienenverkehr ganz abgehängt zu werden. Davon zeigten sich die Kreisräte überzeugt und stärkten Wilfried Franke und Lothar Wölfle mit einem einstimmigen Votum den Rücken. „Wir wollen damit auch ein Signal geben“, betonte Georg Riedmann, Fraktionssprecher der CDU.

## **Kosten für Vorzugsvariante sollen rund 350 Millionen Euro betragen**

Gemäß dem Vertrag mit den drei betroffenen Gesellschaften der Deutschen Bahn seien von der DB Netz AG die Kosten für Planung und Realisierung mehrerer Varianten ermittelt worden. Danach beläuft sich der Bau der Vorzugsvariante auf 350 Millionen Euro. Diese hat einen Stundentakt im überregionalen Verkehr und einen Halbstundentakt im Regionalverkehr zum Ziel. Gut 100 Millionen Euro Mehrkosten gegenüber Lösungen mit der halben Frequenz im langsamen Verkehr verursachen insbesondere vier zusätzlich notwendige zweigleisige Abschnitte für den Begegnungsverkehr.

## **Franke: Aktuelle Hochpreisphase bei Kalkulation berücksichtigt**

Zum einen habe man die Kosten nach bestem Wissen und Gewissen und auf Grundlage umfangreicher Erfahrungen ermittelt, betonte Wilfried Franke. Auf der anderen Seite lägen hier die Werte der aktuellen Hochpreisphase zugrunde. „Bei den Ausschreibungen für die Südbahn waren wir manchmal schon froh über ein einziges Angebot“, sagte Franke, um die Marktlage zu illustrieren.

## **Allein die komplette Planungsphase soll zehn Jahre in Anspruch nehmen**

Man habe das Projekt zudem über alle Leistungsphasen durchgerechnet, um aussagekräftige Zahlen zu haben. „Ich halte nichts von einer Salomitaktik“, erklärte Franke. Reinen Wein schenkte er dem Gremium auch bei den zeitlichen Dimensionen ein. Allein die komplette Planungsphase bis zu den erforderlichen gerichtsfesten Planfeststellungsbeschlüssen werde zehn Jahre in Anspruch nehmen. Die elektrifizierte Gürtelbahn werde „nicht vor Ablauf von 15 Jahren“ in Betrieb gehen.

## **Blick auf die Zahlen bereitet manchen Kreisräten Sorgen**

Henrik Wengert von der FWV bekannte: „Mir hat der Atem gestockt, als ich die Zahlen gesehen habe.“ De facto bedeute dies bei einem 25-prozentigen Planungskostenanteil im Extremfall, dass über die zehnjährige Planungsphase hinweg rund 86 Millionen Euro von den Kreisen getragen werden müssten. Dennoch sei das Vorhaben „alternativlos“ und ein Stopp „abwegig“, wolle man die Verkehrsprobleme im Kreis aktiv lösen.

Auch für Kreisrat Norbert Zeller (SPD) hat die Elektrifizierung weiter höchste Priorität. „Wir dürfen hier keine Zeit verlieren“, betonte Zeller. „Wir stehen auch zu der Vorzugsvariante“, sagte der SPD-Sprecher und sah darin einen Schritt zum Traum von einer Bodensee-S-Bahn.

„Ein gutes Signal für die Wirtschaft am See“ erkannte Gerhard Brugger (FDP) und konstatierte zu der Kostenexplosion: „Es isch, wie es isch.“ Über die Höhe der Planungskosten etwas verwundert zeigte sich Martin Hahn (Grüne). Allerdings sei die Ausbaustufe der Vorzugsvariante sehr wichtig für die Verlässlichkeit des Schienenverkehrs. Den Landtagsabgeordneten hatte Wilfried Franke zuvor schon um nachdrückliche Unterstützung des Vorhabens bei der Landesregierung gebeten, was die Kostenbeteiligung angeht.

Auch die AfD stehe zu der Elektrifizierung, sagte Kreisrat Detlev Gallandt. Unter der Prämisse, „die Kosten im Auge zu behalten“. Die Vorzugsvariante müsse „nicht um jeden Preis“, sein, sagte Christoph Högel (AfD) und kritisierte, dass seine Fraktion bei dem gemeinsamen Antrag der anderen nicht einbezogen worden sei. „Dazu haben wir keinen Anlass gegeben.“