



SIEGFRIED LEHMANN
Mitglied des Landtages von Baden-Württemberg

Siegfried Lehmann, MdL – Jahnstr. 7 – 78315 Radolfzell

An die Redaktion

bodenseeland
UNITED INNOVATIONS

78315 RADOLFZELL
Jahnstraße 7
Telefon: 07732 - 972443
Telefax: 07732 - 972444
siegfried.lehmann@web.de
www.siegfried-lehmann.de

Büro:
Daniel Eggstein
Rheingasse 8
78462 Konstanz
Tel.: 07531 / 2842620
Fax: 07531 / 2842621

Konstanz, 13.08.2015

Pressemitteilung des MdL Lehmann: „Mit Grün-Rot boomt der Bahnverkehr: Die Fahrgastzahlen auf der Bodenseegürtelbahn und der Schwarzwaldbahn steigen weiter. Für einen Ausbau der Kapazitäten sind weitere Bundesmittel erforderlich“.

„Baden-Württemberg ist ein Land der Bahnfahrerinnen und Bahnfahrer. Das bestätigen auch die gestiegenen Zahlen auf der Schwarzwald Bahn von Offenburg nach Konstanz und der Bodenseegürtelbahn von Radolfzell nach Lindau“, sagt MdL Siegfried Lehmann. Die Zahl der Fahrgäste hat sich im Jahr 2014 auf der Bodenseegürtelbahn im Vergleich zum Jahr 2012 um 20 Prozent erhöht, im Vergleich zu 2002 hat sie sich sogar mehr verdoppelt. Im Jahr 2014 nutzen knapp 10 000 Menschen die Züge zwischen Radolfzell und Lindau an einem durchschnittlichen Werktag.

Auch auf der Schwarzwaldbahn gab es deutliche Zuwächse bei den Fahrgastzahlen. Im Jahr 2014 fuhren an einem Werktag 29 500 Personen mit. Dies entspricht einem Zuwachs von 10,5 Prozent im Vergleich zu 2012 und sogar über 70 Prozent im Vergleich zu 2002. Das geht aus einer Antwort der Landesregierung auf eine Anfrage der grünen Fraktion im Landtag hervor.

„Immer mehr Bürger steigen um und sind nachhaltig mobil. Das ist ein großartiger Erfolg für Mensch und Umwelt. Diesen Weg wollen wir fortsetzen“, so MdL Lehmann. Dafür bedarf es aber einer Ausweitung des Zugangebots im Land, denn auf einigen Strecken sind die Züge einfach voll. Die Fahrgastzahlen sind sehr viel stärker und schneller gestiegen als die gefahrenen Zugkilometer. Auf der Bodenseegürtelbahn beispielsweise stagniert das Angebot

bei steigenden Fahrgastzahlen seit 2002. „Die gestiegene Nachfrage ist ein deutliches Zeichen für die Bedeutung und die Attraktivität der Strecke. Für eine Erweiterung des Angebots ist die Elektrifizierung der Strecke dringend notwendig“, verdeutlicht Lehmann. Auf der Schwarzwald Bahn ist das Angebot im Vergleich zu 2012 zwar um 8,7 Prozent gewachsen, im Vergleich zu 2002 betrug der Anstieg lediglich 4,5%.

Das Land arbeitet derzeit daran, Angebot und Attraktivität der Zugverbindungen durch Neuausschreibungen zu steigern. Ein Großteil der Strecken hatte die CDU 2003 ohne Wettbewerb an die Deutsche Bahn AG vergeben. Aufgrund der hohen Entgelte pro Zugkilometer und fehlender Vorgaben zur Ausstattung der Wagen bezahlt Baden-Württemberg derzeit die bundesweit höchsten Preise, die Fahrgäste erhalten dafür jedoch den im Schnitt ältesten Fuhrpark der Republik. In den neuen Verträgen wird festgeschrieben, dass die Züge komfortabler und barrierefrei sein müssen. Außerdem gibt es empfindliche Vertragsstrafen, wenn Züge mit weniger Waggons auf die Strecke geschickt werden als vereinbart. Auf der Bodenseegürtel Bahn werden die neuen Verträge voraussichtlich ab Ende 2016 greifen. Für die Schwarzwald Bahn gibt es noch laufende Verträge bis 2026.

Durch Wettbewerb und ein Ende des weitgehenden Monopols der Deutschen Bahn AG soll mehr Komfort und mehr Angebot zu besseren Konditionen ermöglicht werden. Dazu braucht es nach Ansicht von MdL Lehmann aber auch mehr Geld vom Bund – dieser stellt den Ländern so genannte Regionalisierungsmittel zur Organisation des Nahverkehrs auf der Schiene zur Verfügung. Da diese aber lange Jahre zu gering erhöht und zwischenzeitlich sogar gekürzt wurden, -während die Gebühren der Bahn für die Nutzung ihrer Gleise und Bahnhöfe stark steigen - klafft im System eine Lücke von 100 Millionen Euro allein in Baden-Württemberg. „Das schießen wir aus dem Landeshaushalt zu, da wir keine Züge abbestellen wollen, wie es die CDU-Regierungen getan haben. Umso dringender ist aber eine bedarfsgerechte Reform der Finanzierung, auf die sich die Landesverkehrsminister längst geeinigt haben. Lediglich der Bund blockiert noch“, so MdL Lehmann. Außerdem müsse in Berlin möglichst rasch eine Nachfolgeregelung für das auslaufende Bundesverkehrswegefinanzierungsgesetz gefunden werden. Es bildet derzeit die Grundlage für Bau und Erweiterung von Schieneninfrastruktur. Da das Programm 2019 endet, sind neue Projekte faktisch derzeit nicht möglich.