

Beschlussvorlage

Organisationseinheit Nahverkehr und Schülerbeförderung	Datum 30.05.2016	Drucksachen-Nr. 2016/088
---	---------------------	------------------------------------

↓ Beratungsfolge	↓ Sitzungsart	↓ Sitzungstermin/e
Technischer und Umweltausschuss	öffentlich	19.09.2016

Tagesordnungspunkt 1.4

**Schienenpersonenverkehr;
Erweiterung der Schienenstrecke zwischen Radolfzell und Stockach nach Mengen -
Sigmaringen (- Ulm)**

Beschlussvorschlag

Eine Reaktivierung der Bahnstrecke Stockach – Mengen für den Schienenpersonenverkehr wird vom Landkreis Konstanz wegen den negativ prognostizierten Auswirkungen aus der Studie von SMA (Kurzbericht vom 20.01.2016) nicht weiterverfolgt.

Sachverhalt

Historie:

Am 14.10.2013 hat der KT beschlossen, eine Verlängerung der seehäse-Strecke bis Hindelwangen vorerst nicht weiterzuverfolgen. Mit dem Land sollte geklärt werden, ob es sich an einer Verlängerung/Reaktivierung der Strecke über Hindelwangen hinaus beteiligen würde.

Verkehrsminister Hermann hat geantwortet, dass sich das Land finanziell nicht an einer Reaktivierung der Ablachtalbahn für den Personenverkehr beteiligen wird. (Info KT in der Sitzung am 27.01.2014). Soweit sich die Region zur Durchführung einer vorangehenden Machbarkeitsuntersuchung (für eine Machbarkeitsstudie) entschließen sollte, wurde eine fachliche Begleitung durch das Ministerium angeboten.

Im Juli 2004 wurde damals eine „neue Potentialanalyse“ (**Anlage 2**) erstellt. Hierbei handelte es sich um eine Überprüfung des von SMA u. Partner AG im Juni 2001 (**Anlage 1**) vorgelegten Gutachtens "Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Stockach Mengen" im Auftrag des VCD Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg e.V. durch die Verkehrsberatung Vieregg - Rössler GmbH aus München. Wesentliche Feststellungen der Studie Vieregg - Rössler waren, dass

- die Bahnstrecke Stockach – Mengen als Fernbahn und gerade nicht als Nahverkehrsstrecke konzipiert wurde und ursprünglich dem **Fernverkehr** Ulm – Bodensee – Schweiz dienen sollte,
- eine Inbetriebnahme als Nahverkehrsstrecke („Planfall 1 + 2 der SMA-Studie“) in vielen Relationen des Raumes Stockach – Mengen – Sigmaringen eine **Verschlechterung des Angebots im ÖPNV** gegenüber heute bedeuten würde, da für diesen Raum die Eisenbahn zur Feinerschließung ungeeignet ist, während der Bus das adäquate Verkehrsmittel darstellt (direkte Buslinien würden eingestellt - Fahrgastzuwächse wären im Falle einer Reaktivierung der Bahnlinie äußerst gering).

Eine solche Reaktivierung für den Fernverkehr würde in der Zuständigkeit des Bundes (und nicht beim Land) als Aufgabenträger liegen. Soweit diese Reaktivierung entsprechend der Studie tatsächlich mit der Maßgabe des Ausbaus des **Güterverkehrs** verbunden wäre, sollte mit Rücksicht auf die damit verbundene Belastung für die Anliegergemeinden im Landkreis Konstanz auf eine Forderung nach einer solchen Reaktivierung verzichtet werden.

Aufgrund dieser Feststellungen bestand keine Veranlassung, eine Reaktivierung der Bahnstrecke Stockach – Mengen für den Schienenpersonennahverkehr weiterzuverfolgen.

Soweit die Anliegergemeinden eine neue Machbarkeitsuntersuchung anstreben sollten, würde die Verwaltung diese selbstverständlich fachlich unterstützen.

Eine Reaktivierung der Strecke Stockach – Mengen wurde in letzter Zeit in unterschiedlicher Weise neu diskutiert. Vom Landkreis Sigmaringen und der Stadt Meßkirch ist eine weitere Studie zur Reaktivierung der Bahnstrecke Stockach – Mengen („Ablachtalbahn“) in Auftrag gegeben worden. Ein Kurzbericht der Studie der Firma SMA liegt zwischenzeitlich vor (**Anlage 3**). Wesentliche Feststellungen der Studie sind aus Sicht der Verwaltung:

- Eine Reaktivierung der Ablachtalbahn ist höchstens als **überregionale Verbindung** sinnvoll. Ein überregionales Produkt zusätzlich zu den bereits bestehenden Linien ist aber kaum durch den Landesstandard gedeckt.
- Aufgrund der geringen Einwohnerzahlen sowie der Lage der Bahnhöfe bieten sich als **Haltepunkte** für ein übergeordnetes Produkt auf der Ablachtalbahn lediglich Stockach und Meßkirch (ggf. noch Krauchenwies) an.
- **Infrastrukturmaßnahmen** sind erforderlich (z.B. Ausbau für 120 km/h Streckengeschwindigkeit (heute: 80 km/h). Zwischen Stockach und Mengen ist derzeit nur Güterverkehr zugelassen; evtl. ein neuer Kreuzungsbahnhof in Nenzingen).

- Zwischen Stockach und Stahringen ist die Strecke in der **Hauptverkehrszeit** bereits durch den Halbstundentakt des seehäse belegt. Dies lässt wenig Spielraum für eine zusätzliche, überregionale Verbindung – ein Anschluss zwischen seehäse und überregionalem Produkt in Stockach ist zudem unmöglich (s. Anlage 1 Seite 19).
- Das seehäse müsste deshalb in ein überregionales Produkt integriert werden. Dies hätte zur Folge, dass mit einem kombinierten, **stündlichen** Produkt seehäse/überregionales Produkt **nicht mehr alle Haltestellen zwischen Stockach und Radolfzell bedient werden könnten**. Damit würden nur noch mit dem **zusätzlichen halbstündlichen seehäse** (das derzeit aber auch **nur in der Hauptverkehrszeit** verkehrt) alle Haltestellen bedient.
- Voraussichtlich würde mit dem nur in der Hauptverkehrszeit in der halben Stunde verkehrenden seehäse der **Anschluss auf den seehas** (Konstanz – Engen) **nicht mehr erreicht werden**. Ob dieses Problem mit zusätzlichen Ausbauten („Stufe 2 Variante 2“) behoben werden kann, ist aus dem Kurzbericht nicht ersichtlich. (s. Anlage 3 Seite 22 und 29).
- Gegenüber der heutigen **Reisezeit** mit dem IRE von Radolfzell über Friedrichshafen nach Ulm ergibt sich kein nennenswerter Vorteil. Die für einen solchen Vorteil erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen sind aufgrund der damit verbundenen Kosten „sehr unwahrscheinlich“ (s. Anlage 3 Seite 41).

Aufgrund der eher negativen Auswirkungen für den Landkreis Konstanz (keine zusätzlichen Haltestellen und Anbindungen für den Schienenpersonennahverkehr im Landkreis Konstanz; statt dessen wegfallende Halte auf der seehäse-Strecke und keine Anbindung mehr an den seehas bei einer Integration des seehäse in ein überregionales Produkt) **empfiehlt die Verwaltung, eine Reaktivierung der Bahnstrecke Stockach – Mengen für den Schienenpersonen(nah)verkehr nicht weiter zu verfolgen.**

Der Landkreistag hat mit Rundschreiben vom 29.04.2016 darüber informiert, dass die DB Netz AG ein Prüfverfahren für stillgelegte Bahnstrecken durchführen möchte, um Reaktivierungspotentiale zu ermitteln. Hierfür können Bahnstrecken zur Prüfung vorgeschlagen werden. Die Verwaltung hat aufgrund der o.g. zu befürchtenden Nachteile auf eine Benennung der Ablachtalbahn als Prüfvorschlag verzichtet.

Finanzielle Auswirkungen

Keine.

Anlagen

Anlage 1 - Auszug SMA - Studie Juni 2001

Anlage 2 - Auszug Ergebnisse der Studie Vieregg-Rössler; Juli 2004

Anlage 3 - Kurzbericht zur Studie von SMA vom 20.01.2016 bzgl. "Reaktivierung für den SPNV und Einbindung der Ablachtalbahn ins überregionale Schienennetz"