Der Landrat

Mitteilungsvorlage

Organisationseinheit	Datum	Drucksachen-Nr.
Nahverkehr und Schülerbeförderung	12.10.2016	**2016/198**

⇩ Beratungsfolge	⇩ Sitzungsart	⇩Sitzungstermin/e
Kreistag	öffentlich	24.10.2016

Tagesordnungspunkt 18.2

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

Sachverhalt

Im Kreistag wurde wiederholt der Wunsch geäußert, dass sich der Fachausschuss mit der Reaktivierung der Bahnstrecke Stockach – Mengen befassen soll, nachdem zwischenzeitlich ein entsprechendes Gutachten vorliegt.

Dies ist am 19.09.2016 im Technischen und Umweltausschuss in öffentlicher Sitzung erfolgt.

Der Ausschuss fasste einstimmig den Beschluss, dass eine **Reaktivierung der Bahnstrecke Stockach – Mengen für den Schienenpersonenverkehr vom Landkreis Konstanz aufgrund gravierender negativer Auswirkungen auf den bestehenden „seehäsle-Verkehr“ (Studie SMA) nicht weiter verfolgt werden soll.**

Historie und Begründung:

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

- die Strecke Stockach – Mengen als Fernbahn und nicht als Nahverkehrsstrecke konzipiert wurde und ursprünglich dem **Fernverkehr** Ulm – Bodensee – Schweiz dienen sollte,
- eine Inbetriebnahme als Nahverkehrsstrecke in vielen Relationen des Raumes Stockach – Mengen – Sigmaringen eine **Verschlechterung des ÖPNV-Angebots** 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 bei einer Reaktivierung der Bahnlinie äußerst gering).

Eine solche Reaktivierung für den Fernverkehr würde in der Zuständigkeit des Bundes als Aufgabenträger liegen.

Soweit diese Reaktivierung entsprechend der Studie tatsächlich mit der Maßgabe des Aus-

baus 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 zum damaligen Zeitpunkt keine Veranlassung, eine Reaktivierung der Bahnstrecke Stockach – Mengen für den Schienenpersonennahverkehr weiterzuverfolgen.

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. Wesentliche Feststellungen der Studie sind:

- 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 seehäsle belegt. Dies lässt wenig Spielraum für eine zusätzliche, überregionale Verbindung – ein Anschluss zwischen „seehäsle“ und überregionalem Produkt in Stockach ist zudem unmöglich.
- Das „seehäsle“ müsste deshalb in ein überregionales Produkt integriert werden. Dies hätte zur Folge, dass mit einem kombinierten, **stündlichen** Produkt „seehäsle“/überregionales Produkt **nicht mehr alle Haltestellen zwischen Stockach und Radolfzell bedient werden könnten.** Damit würden nur noch mit dem **zusätzlichen halbstündlichen seehäsle** (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 seehäsle der **Anschluss auf den seehas** (Konstanz – Engen) **nicht mehr erreicht werden.** Ob dieses Problem mit zusätzlichen Ausbauten („Stufe 2 Variante 2“) behoben werden könnte, ist aus dem Kurzbericht nicht ersichtlich.
- 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“.

Aufgrund der genannten negativen Auswirkungen für den Landkreis Konstanz (keine zusätzlichen Haltestellen und Anbindungen für den Schienenpersonennahverkehr im Landkreis Konstanz; statt dessen wegfallende Halte auf der „seehäsle-Strecke“ und keine Anbindung mehr an den „seehas“ bei einer Integration des „seehäsle“ in ein überregionales Produkt) **hat der Ausschuss den o. g. Beschluss (keine Weiterverfolgung des Projekts) gefasst.**

Finanzielle Auswirkungen

Keine.

Anlagen

Keine.