

VIEREKG - RÖSSLER GmbH Innovative Verkehrsberatung



**Überprüfung der von SMA und Partner AG
im Juni 2001 vorgelegten Studie
"Wiederaufnahme des Personenverkehrs
auf der Strecke Stockach – Mengen"**

Auftraggeber:

VCD Verkehrsclub Deutschland
Landesverband Baden-Württemberg e.V.

München, im Juli 2004

Sendlinger Str. 46 80331 München
Tel. 089/260236-55 Fax -56
E-Mail info@vr-transport.de
Internet <http://www.vr-transport.de>

Geschäftsführer:
Dipl.-Psych. Karlheinz Rößler
Dipl.-Kfm. Dr. Martin Vieregg
Registergericht: München HRB 94833

Flessabank München
BLZ 70030111
Konto-Nr. 770 504
USt-IdNr.: DE129487819



6. Zusammenfassung

Im Auftrag des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben legte das Büro SMA und Partner AG, Zürich, im Juni 2001 unter dem Titel "Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Stockach – Mengen, Potentialabschätzung und Angebotskonzept" eine Studie vor (im folgenden als "SMA-Studie" bezeichnet). Der VCD Verkehrsclub Deutschland Landesverband Baden-Württemberg e.V. beauftragte die VIEREGG-RÖSSLER GmbH, diese SMA-Studie zu überprüfen.

Der in der SMA-Studie betrachtete Planfall 1 ist durch das Fehlen von Überhöhungen in Kurven charakterisiert. Der Verzicht auf Überhöhungen in Kurven von Bahnstrecken ist jedoch laut Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) gar nicht zulässig, so daß sich die Überprüfung dieses Planfalles erübrigt. Der Planfall 2 ist zwar EBO-konform, aber er stellt in vielen Relationen des Raumes Stockach – Mengen – Sigmaringen eine Verschlechterung des Angebots im ÖPNV gegenüber heute dar, vor allem durch die Einstellung direkter Buslinien, an deren Stelle ein gebrochener Verkehr (Bus-Zug, Bus-Zug-Bus oder Bus-Zug-Zug), also mit Umsteige-Verbindungen treten soll.

Bei diesem Nahverkehrsangebot bilden die RB-Züge mit 11 Zwischenhalten auf der relativ kurzen Strecke Stockach – Mengen das Rückgrat, obwohl für diesen Raum aufgrund seiner dispersen Siedlungsstruktur die Eisenbahn zur Feinerschließung ungeeignet ist, während der Bus das adäquate Verkehrsmittel darstellt. Folglich sind die Zuwächse im ÖPNV dieser Region, die sich im Falle einer Reaktivierung der Bahnlinie Stockach – Mengen mit RB-Zügen gegenüber dem heutigen reinen Bussystem ergeben würden, äußerst gering. Die von der Firma Intraplan Consult GmbH, München, erstellten Prognosen des Fahrgastaufkommens sind plausibel. Auch die in der SMA-Studie genannten und detailliert aufgeschlüsselten Investitionskosten für die Wiedereröffnung der Bahnstrecke sind nachvollziehbar, wobei allerdings die ausgewiesenen jährlichen Kosten überhöht sind. Außerdem wurde nicht berücksichtigt, daß der bereits wieder stattfindende und noch steigerungsfähige Güterzugverkehr zu den Kosten der Bahnlinie Stockach – Mengen einen beträchtlichen Deckungsbeitrag leisten kann. Deshalb ergibt sich die mangelhafte Wirtschaftlichkeit des Projekts zwangsläufig, wenn die Strecke allein von RB-Zügen genutzt werden soll.



Aus diesem Ergebnis kann logischerweise überhaupt nicht geschlossen werden, daß die Wieder-Inbetriebnahme der Bahnlinie Stockach – Mengen als Personenzugstrecke grundsätzlich abzulehnen sei. Denn es fehlt in der SMA-Studie eine ernsthafte Auseinandersetzung mit der Frage, ob die Reaktivierung als RE- bzw. Fernzug-Strecke sinnvoll ist. Dies verwundert umso mehr, als die Bahnstrecke Stockach – Mengen aufgrund ihrer Trassenführung (großzügige Kurven, Trassenverlauf meist abseits der Ortschaften) als Fernbahn und gerade nicht als Nahverkehrsstrecke konzipiert wurde und ursprünglich dem Fernverkehr Ulm – Bodensee – Schweiz dienen sollte. Doch für diesen Verkehrszweck war in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts, als diese Bahnlinie entstand, die Zeit noch nicht reif, so daß sie zur reinen Nahverkehrsstrecke degradiert wurde. Doch mit diesem Angebotskonzept konnte sie in der Nachkriegszeit des 20. Jahrhundert angesichts der dünnen Besiedlung in Oberschwaben nicht überleben.

Es liegt jetzt nahe, die Reaktivierung dieser Strecke für RE- und Fernverkehr näher zu untersuchen. Hierfür sind weitere Planfälle denkbar, die stufenartig aufeinander aufbauen, was das Angebotskonzept sowie die erforderlichen Baumaßnahmen bezüglich der Infrastruktur betrifft:

- Planfall 3: RE-Verkehr Singen – Stockach – Mengen (– Ulm) mit Neigetechnik für 160 km/h
- Planfall 4: IRE Basel – Singen – Ulm mit Neigetechnik für 160 km/h
- Planfall 5: vollständige Elektrifizierung Basel – Ulm und durchgehende IC/ICE-Angebote

Erst nach einer Ausarbeitung und Bewertung der genannten 4 zusätzlichen Planfälle sollte über die Zukunft der Bahnstrecke Stockach – Mengen entschieden werden.