



Planungsausschuss am 3. Juli 2019

- öffentlich -

Vorlage zu TOP 4

Reaktivierung von SPNV-Schienenstrecken in Baden-Württemberg

- Bericht

Kenntnisnahme

1. Sachstand

Das Land Baden-Württemberg möchte in den kommenden Jahren das Angebot im öffentlichen Nahverkehr deutlich steigern. Dazu gehört auch die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken. Viele der zwischen 1960 und 1990 stillgelegten Strecken hätten auch heute noch ein hohes Fahrgastpotential. Das beweisen die zwölf seit 1995 wieder reaktivierten Bahnstrecken (u.a. Radolfzell-Stockach (Seehäsele)), bei denen in vielen Fällen die prognostizierten Fahrgastzahlen deutlich überschritten wurden.

Um die Mittel für Wiederinbetriebnahmen optimal einzusetzen, hat das Ministerium für Verkehr (MV) Ende 2018 eine vergleichende Machbarkeitsuntersuchung in Auftrag gegeben. In einem Beteiligungsverfahren wurden von kommunalen Gebietskörperschaften sowie von Verkehrsverbänden Vorschläge aus regionaler Sicht für mögliche Reaktivierungsstrecken eingeholt. Dabei wurden insgesamt 75 Strecken vorgeschlagen, die vom MV fachlich untersucht und auf ihre Realisierbarkeit hin geprüft wurden. Dabei schieden Vorschläge aus, bei denen es sich um endwidmete Strecken handelt, deren Trassen heute nicht mehr zur Wiederaufnahme des Schienenverkehrs zur Verfügung stehen oder bei denen es sich nicht um eine Reaktivierung von früheren SPNV-Strecken handelt.

Danach verblieben 41 Strecken, die jetzt in 2 Phasen insgesamt drei Untersuchungsschritte durchlaufen sollen:

- In der Phase 1 soll für diese Strecken im Rahmen einer vereinfachten Nachfrageanalyse eine grobe Ermittlung des Fahrgastpotentials erfolgen.
- In der Phase 2 sollen auf der Basis der Ergebnisse dieser Untersuchungen ca. 15 Strecken ausgewählt werden, für die dann parallel zwei nähere Analysen erfolgen: Eine vertiefte Untersuchung des Fahrgastpotentials und eine Abschätzung der notwendigen Kosten.

Auf Basis der Untersuchungen wird entschieden, für welche Strecken die Reaktivierung bei Interesse der kommunalen Seite durch das Land unterstützt werden soll. Für eine vollständige Reaktivierung im Stundentakt oder mehr kommen dabei Strecken in Frage, die eine zu erwartende durchschnittliche Nachfrage von mindestens 1.000 Fahrgästen je Schultag aufweisen. Außerdem müssen die zu erwartenden Investitionskosten bei einem volkswirtschaftlichen Bewertungsverfahren einen Nutzen-Kosten-Index > 1 erwarten lassen. Die notwendigen Fakten für diese Entscheidung sollen bis Ende 2020 vorliegen.

Wenn die kommunale Seite sich für eine Reaktivierung entscheidet, können Fördermittel vom Land beantragt werden. Bau und Betrieb müssten kommunal finanziert werden. Das Land kann Investitionen wie den Streckenausbau oder eine mögliche Elektrifizierung über das Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGFVG) fördern. Außerdem können auch Mittel für die Schülerbeförderung bereitgestellt werden. Als besonderen Anreiz bietet das Land ferner an, auf den ersten 100 Kilometern reaktivierter Bahnstrecken auch den Zugbetrieb gemäß dem Landesstandard im Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren.

Im o.g. Beteiligungsverfahren hat die Verwaltung des Regionalverbandes folgende Strecken zur Prüfung einer Reaktivierung bzw. zur Wiederaufnahme einer regelmäßigen Bedienung mit dem Schienenpersonennahverkehr vorgeschlagen:

- Die Strecke **Gammertingen-Schelklingen**. Sie führt von Gammertingen (ca. 6.500 EW) über Engstingen (5.100 EW) und Münsingen (14.500 EW) nach Schelklingen (7.000 EW) und ist ein Lückenschluss zwischen der Donaubahn und der Zollern-Alb-Bahn. Sie bindet dabei zahlreiche Albgemeinden an das Schienennetz an. Die Streckeninfrastruktur

tur ist vollständig erhalten. Die Strecke wurde zwischen Münsingen und Engstingen für den Schülerverkehr reaktiviert. Das Angebot auf der Strecke ist wochentags auf Schülerverkehre ausgerichtet sowie an den Wochenenden und Feiertagen auf Ausflugsverkehre. Die Strecke zwischen Gammertingen und Engstingen soll ab Dezember 2019 für den Schüler- und Freizeitverkehr reaktiviert werden.

- **Die Ablachtalbahn zwischen Stockach und Mengen.** Sie ist eine eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke, die von Mengen (ca. 10.000 EW) von der Donautalbahn abzweigt und über Krauchenwies (5.000 EW), Meßkirch (8.500 EW) und Sauldorf (2.500 EW) nach Stockach (17.000 EW) führt. Die Bahnstrecke zwischen Stockach und Radolfzell wurde 1996 reaktiviert und wird vom „Seehäsle“ im SPNV erfolgreich bedient. Damit hat die Strecke Anschluss an die Bodenseegürtelbahn und die Hochrheinstrecke. Die Strecke zwischen Stockach und Mengen wurde von der Ablachtal GmbH übernommen, die zur Firma Tegometall gehört. Die Strecke wird gelegentlich vom Güterverkehr genutzt.
- Die Strecke **(Aulendorf-Bad Waldsee)-Rossberg-Bad Wurzach, die sog. „Moorbahn“.** Sie befindet sich im Besitz der Stadt Bad Wurzach. Hier finden im Sommer (Mai bis Oktober) an Sonn- und Feiertagen bereits Freizeitverkehre statt. Auf der Strecke verkehrt der Radexpress Oberschwaben, die Fahrradmitnahme ist kostenlos. Die Stadt Bad Wurzach hat eigens einen neuen Bahnsteig in Bad Wurzach errichtet. Die Strecke wird auch vom Güterverkehr genutzt.
- **Die Strecke (Aulendorf)-Altshausen-Ostrach-Burgweiler-Pfullendorf, die sog. „Räuberbahn“.** Sie befindet sich im Besitz der Stadt Pfullendorf und der Gemeinden Ostrach und Altshausen. Seit 2011 verkehren hier im Sommer (Mai bis Oktober) an Sonn- und Feiertagen regelmäßig Züge in Form des Radexpress Oberschwaben. Die Stadt Pfullendorf errichtete hierfür extra einen Bahnsteig am heutigen Streckenende am Stadtgarten. Auch die anderen Bahnhöfe an der Strecke (Altshausen, Ostrach, Burgweiler) wurden schon u.a. mit Info-Stelen und Sitzgelegenheiten aufgewertet. Aktuell ist der Neubau eines Bahnhaltdepotpunktes Hoßkirch-Königsegg geplant. Die Strecke wird auch vom Güterverkehr genutzt.

Alle aufgeführten Strecken wurden vom MV aufgegriffen und in die Liste der 41 landesweiten Strecken aufgenommen, für die zunächst im Rahmen einer vereinfachten Nachfrageanalyse eine grobe Ermittlung des Fahrgastpotentials erfolgen soll.

Zusätzlich wurde überraschenderweise die Bahnstrecke Krauchenwies-Sigmaringen in die Liste mit aufgenommen. Die Strecke verband zwischen 1873 und 1969 die Gemeinde Krauchenwies an der Ablachtal-Bahn mit dem Eisenbahnknoten Sigmaringen. Die Deutsche Bundesbahn stellte am 1. Juni 1969 sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr auf der Strecke ein, bereits 1971 wurde sie abgebaut. Bis heute sind der Bahndamm sowie einzelne Eisenbahnbrücken erhalten.

In der nachfolgenden Karte des Landes sind die Strecken in unserer Region aufgeführt, für die das Land zunächst im Rahmen einer vereinfachten Nachfrageanalyse eine grobe Ermittlung des Fahrgastpotentials vornehmen möchte (Blau: Aktuell nur beschränkter Personenverkehr; Rot: Aktuell ohne Personenverkehr, Nummern beziehen sich auf die Liste des Landes).

Nr. 1: Altshausen – Pfullendorf

Nr. 9: Engstingen – Gammertingen

Nr. 21: Krauchenwies – Sigmaringen

Nr. 32: Roßberg – Bad Wurzach

Nr. 36: Stockach – Mengen



Abb. 1: Mögliche Reaktivierungsstrecken für den SPNV in der Region (Quelle: MV)