

Konstanz, den 03. November 2020

## Medienmitteilung

### **Stellungnahme der Initiative Bodensee-S-Bahn (IBSB) zur Studie des Landes BW zur Reaktivierung von Schienenstrecken in BW**

Selbstverständlich ist jede reaktivierte Bahnstrecke ein Gewinn für ganz Baden-Württemberg – speziell mit Blick auf den Bodenseeraum reagiert die IBSB mit großer Freude auf die Botschaft: **zwei Schienenstrecken in der Bodenseeregion wurden hinsichtlich des Fahrgastpotentials in der Studie des Landes BW positiv eingeschätzt.** Die 42 untersuchten Strecken wurden in vier Kategorien hinsichtlich ihres Fahrgastpotentials eingeteilt. Sehr erfreulich ist in diesem Zusammenhang, dass die geplante Deckelung (max. 15 von 42 untersuchten Strecken sollten reaktiviert werden) aufgegeben wurde.

#### **1. BEWERTUNG DER EINZELNEN ERGEBNISSE**

##### **A) ABLACHTALBAHN**

Die mit Abstand wichtigste untersuchte Strecke in der Region ist dabei die **Ablachtalbahn**, die in ihrer Gesamtheit eine Verbindung zwischen Radolfzell und Ulm darstellt. Derzeit ist sie zwischen Stockach und Mengen nur eingeschränkt für Güterzüge befahrbar – nun steht mittelfristig die Befahrung mit Regionalbahnen zwischen Radolfzell-Stockach-Mengen/Sigmaringen (Verlängerung «Seehäse») und überregionalen IRE von Ulm via Ablachtalbahn nach Basel/Zürich als Möglichkeit im Raum. In der Studie wird dieser Strecke ein «hohes Fahrgastpotenzial» beschieden. Von großer Bedeutung ist hier, dass die ehemalige **Zweigstrecke Krauchenwies-Sigmaringen** auch gemeinsam mit der Ablachtalbahn untersucht wurde. Dies wurde von der IBSB vorgeschlagen. So kann auf der Ablachtalbahn ein hohes Fahrgastpotenzial von 2.480 «Einsteigern» pro Tag (=> 880 Personenkilometer/Streckenkilometer) prognostiziert werden. Bedenkt man zusätzlich die Möglichkeiten im Güterverkehr, die in der Studie nicht berücksichtigt wurden, und für durchfahrende IRE, steht einer Reaktivierung der Strecke aus Sicht der IBSB nichts im Wege, zumal Bund und Land inzwischen hohe Fördersätze für eine Reaktivierung bereitstellen.

Die erfolgreiche Einstufung der Ablachtalbahn ist auch dem mutigen und visionären Wirken der Verantwortlichen entlang der Strecke zu verdanken, allen voran die Bürgermeister Zwick (Messkirch) und Sigrist (Sauldorf) und die Landtagsabgeordnete Andrea Bogner-Uden, die sich seit vielen Jahren für die Reaktivierung der Strecke einsetzen. Im Oktober beschlossen die Gemeinderäte von Messkirch und Sauldorf den Kauf der Strecke vom bisherigen privaten Eigentümer, was ohne Einschränkung zu begrüßen ist.

Eine Übersicht über die möglichen Verkehre entnehmen Sie dem Anhang zur Ablachtalbahn.

##### **B) ETZWILEN-SINGEN**

Ebenfalls sehr erfreulich ist die Feststellung eines hohen Fahrgastpotenzials auf der Strecke **Etzwilen-Singen**. Gemäß der Studie ist mit 2.670 «Einsteigern» pro Tag (=> 1.170 Personenkilome-

ter/Streckenkilometer) zu rechnen. Bei den «Einsteigern» ist die Strecke führend unter den Strecken der Kategorie B. Die IBSB engagiert sich ebenfalls für diese Strecke, deren Reaktivierung einen Lückenschluss im westlichen Bodenseeraum darstellen würde. Möglich sind hier sowohl ein Inselbetrieb zwischen Singen und Etwilen als auch eine Verlängerung der S-Bahn aus Winterthur bis Singen. Auch hier zeigt sich der Erfolg durch die Arbeit der engagierten Akteure vor Ort, vor OB Häusler in Singen und BM Baumert in Rielasingen. Zudem ist die Strecke selbst durch die langjährige hervorragende Arbeit des Fördervereins der Stiftung Museumsbahn (SEHR&RS) in einem guten Zustand, sodass nach einer Modernisierung der Sicherungstechnik mit einer recht schnellen Reaktivierung gerechnet werden kann. Sehr positiv zu gewichten ist die vor Kurzem erfolgte Wiedereröffnung der Strecke für den durchgehenden Verkehr.

Eine Übersicht über die möglichen Verkehre entnehmen Sie dem Anhang zu Etwilen-Singen.

### C) WEITERE STRECKEN IM BODENSEERAUM

Leider wurden für die drei weiteren Strecken **Altshausen-Pfullendorf** (470 pkm/skm), **Roßberg-Bad Wurzach** (420 pkm/skm), und **Leutkirch-Isny** (470 pkm/skm) ein eher geringes Fahrgastpotenzial festgestellt. Dies liegt auch daran, dass alle drei Strecken Stichstrecken sind und damit deren Reaktivierung keine Stärkung des Gesamtnetzes zur Folge hätte. Insbesondere bei der Strecke Altshausen-Pfullendorf ist dies sehr zu bedauern, da sie ursprünglich keine Stichstrecke war und gleichzeitig Potenzial im Güterverkehr aufweist. Die Verantwortlichen vor Ort leisten dabei mit dem Konzept der Räuberbahn gute Arbeit. Vielleicht wird es daher noch möglich, mit weiteren Konzepten über die Schwelle von 500 pkm/skm zu kommen.

## 2. GRÜNDE FÜR ERFOLGREICHEN SCHIENENVERKEHR

Sucht man nach Gründen für die Entstehung erfolgreicher Schienenprojekte in der Region, so sind sie in der Regel das Ergebnis eines mutigen und visionären Strebens der Akteure vor Ort. Für die erfolgreichsten S-Bahn-Systeme in der Region gab es solche Vorkämpfer. An erster Stelle zu nennen ist der frühere Landrat des Landkreises Konstanz, Robert Maus, der sowohl die Entwicklung des Seehas' als auch die Reaktivierung der Hegau-Ablachtalbahn zwischen Stahringen und Stockach (Seehäsle) gegen den Widerstand vieler Bedenkensträger durchsetzen konnte – aus heutiger Sicht ein Glücksfall für die Region. Auch der nördliche Teil der Strecke zwischen Stockach und Mengen wäre heute nicht mehr existent, wenn nicht die Mitglieder der Familie Bohnacker sich seit 1986 (!) um den Wiederaufbau und den Erhalt der Strecke gekümmert hätten. Der Gleisanschluss war (und ist es heute noch) für die Metallverarbeitungsfirma so wichtig, dass sie sich finanziell engagierte und den Wiederaufbau der Strecke durchführte, obwohl sie als privates Unternehmen dafür wahrlich nicht zuständig war.

Wie sieht die Lage heute aus? Die Fehler der DB-Stilllegungspolitik, verbunden mit einer Infrastrukturvernichtung größten Ausmaßes, sind heute analysiert und bekannt; auch VM Herrmann hat in der Pressekonferenz die Korrektur dieser Fehler angemahnt. Folgende Situation sorgt allerdings für Rätsel: Manche Lokalpolitiker und Kommunen fordern ohne weitere Begründung großzügige Straßenneubauten bis hin zu vier- oder gar sechsspurigen Bundesstraßen, halten sich allerdings zurück, wenn es um den zweispurigen Ausbau oder die Reaktivierung von Schienenstrecken geht. Auch die leider immer noch verbreitete Kirchturmpolitik ist ein Hindernis für die Entwicklung des Bodenseeraumes zu einem vernetzten Wirtschaftsraum, wozu heute mehr denn je der Schienenverkehr gehört. Stattdessen sind die Nachbarlandkreise Konstanz und Sigmaringen nicht (mehr) mit dem Zug verbunden, was als Armutszeugnis zu werten ist.

Es zeigte sich in der Geschichte vielfach, dass die «Nichtzuständigen» etwas zustande bringen, wofür die «Zuständigen» zwar da wären, aber aus vielen Motiven heraus nichts tun. Die Vorstellung, dass in der heutigen Zeit zuständige Personen in Stuttgart, Frankfurt oder Berlin selbstständig tätig werden, um vor Ort konkrete Verbesserungen anzustoßen, ist nicht realistisch. Die unzuständigen lokalen Akteure vor Ort müssen grundsätzlich das deutliche Signal geben, dass das Engagement der höheren Ebenen in der Region notwendig ist – und selbst mit Mut und Tatkraft voranschreiten, wie Robert Maus oder die Familie Bohnacker.

Wären vor über 150 Jahren die Bahnpioniere auch ängstlich gewesen und hätten sie, anstatt zu handeln, nur nach «Zuständigen» gesucht, gäbe es heute kein funktionierendes Eisenbahnnetz. Wichtige Kommunen wie z.B. Stockach hätten keinen Bahnanschluss (mehr), einen Seehas gäbe es nicht. Ohne Bahnanschluss bewege und bewegt man sich zu jeder Zeit im Abseits.

### 3. LANDESREGIERUNG STREBT ERFÜLLUNG DES GESETZLICHEN AUFTRAGES AN


Es ist zu begrüßen, dass die Landesregierung in diesem Zusammenhang ihrem gesetzlichen Auftrag nachkommt. Gemäß Art. 6 des bereits seit 8. Juni 1995 gültigen baden-württembergischen «Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs; ÖPNVG» ist das Land für den ÖPNV zuständig. Dort heißt es: «Träger der Aufgabe des Schienenpersonennahverkehrs (...) ist das Land». Artikel 13 (Finanzierung) formuliert folgendes: «Die nach § 5 in Verbindung mit § 8 des Regionalisierungsgesetzes (des Bundes) auf das Land entfallenden Mittel sind vorrangig für den Schienenpersonennahverkehr zu verwenden. Die für den Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung stehenden Mittel werden insbesondere zur Erhaltung des Schienennetzes und des Leistungsangebots **sowie zum Bau neuer und zur Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken eingesetzt**».

Im Bereich «Neubau von Schienenstrecken» gibt es allerdings noch viel Luft nach oben. Im regionalen Bereich sind seit 130 Jahren keine wesentlichen Neubauten zu verzeichnen, die einzigen Aktivitäten ergeben sich aus dem vom Bund gesteuerten Aufbau des überregionalen ICE-Netzes. Somit dominiert die Verkehrsplanung aus dem deutschen Kaiserreich im Bereich der Schiene nach wie vor die Verkehrssituation in der Region.

Für weitere Fragen und Auskünfte steht die IBSB gerne zur Verfügung.



Ralf Derwing  
Co-Präsident IBSB  
Am Rheinufer 4  
D-78467 Konstanz  
Tel: +49 7531 8047198  
[ralf.derwing@web.de](mailto:ralf.derwing@web.de)



Paul Stopper  
Dipl. Bauing. ETH/Fachberater IBSB  
Falmenstraße 25  
CH-8610 Uster  
Tel: +41 44 940 74 74/+41 76 330 92 91  
[paul@stopper.ch](mailto:paul@stopper.ch)

Auszug aus der Präsentation

## Reaktivierungsstrecken mit hohem Nachfragepotenzial - Kategorie B

Nr.	Strecke	Streckenlänge [km]	durchschnittliche Personenkilometer pro Streckenkilometer [Pkm/km]	Anzahl Einsteiger [P/Tag]	Personenkilometer [Pkm]	Netzwerk	Infrastrukturstatus
B01	Balingen (Württ) – Schömberg – Rottweil (Zollem-Alb-Bahn 3-Verlängerung)	29,0	1.460	2.670	41.900	Verbindungsstrecke	in Betrieb / abgebaut
D03	Balingen (Württ) – Schömberg (Zollem-Alb-Bahn 3-Verlängerung; auch Teil von B01)	12,9	430	890	5.400	Stichstrecke	in Betrieb
B02	Schopfheim – Bad Säckingen (Wehraltalbahn)	19,7	1.450	2.470	27.800	Verbindungsstrecke	nicht befahrbar
B03	KA-Neureut – KA-Mühlburg (Hardtbahn)	4,0	1.240	1.020	6.800	Verbindungsstrecke	in Betrieb
B04	Graben-Neudorf – Hochstetten (Hardtbahn)	6,5	1.210	1.340	15.300	Verbindungsstrecke	abgebaut
B05	Singen (Hohentwiel) – Etwilen TG (CH)	9,3	1.120	2.670	15.100	Verbindungsstrecke	in Betrieb
B06	Waldenburger (Württ) – Künzelsau (Kochertalbahn)	12,2	1.010	1.390	11.700	Stichstrecke	abgebaut
B07	Lauffen (Neckar) – Zaberfeld (Zabergäubahn)	20,3	1.000	2.230	18.200	Stichstrecke	nicht befahrbar
B08	Stockach – Krauchenwies – Mengen + Krauchenwies – Sigmaringen (Ablachtalbahn-Erweiterung)	39,8	880	2.480	42.600	Verbindungsstrecke	in Betrieb / nicht befahrbar / abgebaut
B09	Stockach – Krauchenwies – Mengen (Ablachtalbahn; auch Teil von B08)	30,4	830	1.590	32.700	Verbindungsstrecke	in Betrieb
B10	Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen (Talgangbahn)	8,2	780	1.490	5.300	Stichstrecke	nicht befahrbar
<b>Summe Kategorie B:</b> hohes Nachfragepotenzial		<b>149,0</b>	<b>1.129</b>	<b>17.760</b>	<b>184.700</b>		