

Antrag

des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Potenzial einer reaktivierten Ablachtalbahn für den Fernverkehr

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie die Landesregierung die Chancen auf die Reaktivierung der Ablachtalbahn zwischen Stockach und Mengen aufgrund der im Sommer 2023 vorgestellten Machbarkeitsstudie bewertet;
2. mit welchen Kosten der Bund, das Land Baden-Württemberg und die beteiligten Kommunen für die Reaktivierung nach dem derzeitigen Informationsstand rechnen müssen;
3. welche Planungsschritte für die Ablachtalbahn seit der Veröffentlichung der Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben wurden;
4. wer die damit verbundenen Kosten (Ziffer 3) trägt;
5. wann sie mit den Ergebnissen der beauftragten weiteren Untersuchungen rechnen;
6. welche Auswirkungen eine mögliche Projekt-Konkurrenz durch die Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn zwischen Albstadt und Sigmaringen und die Elektrifizierung der Bodensee-Gürtelbahn auf die Realisierungschancen der Ablachtalbahn hätte;
7. inwiefern sie angesichts der Überlegungen für einen zweigleisigen Ausbau der Bahnlinie zwischen Mengen und Herbertingen und des Ausbaus der Donautalbahn Chancen für einen Ausbau der Ablachtalbahn zu einer leistungsfähigen Fernverbindung zwischen Zürich–Radolfzell–Ulm sieht;
8. inwieweit sie in der Ablachtalbahn eine Alternativstrecke vom Bodensee nach Stuttgart insbesondere während des südlichen Ausbaus der Gäubahn sieht;

Eingegangen: 18.4.2024/Ausgegeben: 21.5.2024

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

9. ob sie bereit ist, eine Machbarkeitsstudie für Fernverkehr auf der Ablachtalbahn zu beauftragen, die eine Anmeldung der Bahnlinie für die nächste Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans vorbereitet;
10. welche Maßnahmen die Landesregierung ergreift, um bei den Landkreisen Sigmaringen und Konstanz für eine stärkere Unterstützung der Ablachtalbahn zu werben.

18.4.2024

Storz, Röderer, Hoffmann, Dr. Klicke-Behnke, Rivoir SPD

Begründung

Die Potenzialstudie des Landes zur Reaktivierung stillgelegter Bahnlinien sah Ende 2020 in der Ablachtalbahn zwischen Radolfzell und Mengen ein hohes Fahrgastpotenzial. In einem Grußwort zur öffentlichen Vorstellung der Machbarkeitsstudie für die Ablachtalbahn hat Verkehrsminister Hermann im Juni 2023 diese Auffassung bekräftigt.

Aufgrund von Ausbauplanungen für die Bahnstrecke zwischen Mengen und Ulm stellt sich die Frage, ob eine Fernverkehrsverbindung zwischen Ulm–Radolfzell–Basel über die Ablachtalbahn eine Perspektive hat und wie sich dieses Konzept mit den bislang diskutierten Ausbau- und Reaktivierungsmaßnahmen vereinbaren lässt.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 14. Mai 2024 Nr. VM3-0141.5-32/40/3 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. wie die Landesregierung die Chancen auf die Reaktivierung der Ablachtalbahn zwischen Stockach und Mengen aufgrund der im Sommer 2023 vorgestellten Machbarkeitsstudie bewertet;*

Die abgeschlossene Machbarkeitsstudie hat mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1 aufgezeigt, dass die Reaktivierung der Strecke technisch und volkswirtschaftlich machbar und sinnvoll ist und damit auch gute Chancen für eine spätere Erfüllung der Förderkriterien nach dem GVFG-Programm des Bundes bestehen. Es ist festzustellen, dass die anliegenden Kommunen ein sehr großes Interesse an der Fortführung des Projekts zeigen und dieses mit den weiteren Planungsschritten vorantreiben. Trotz der in Aussicht stehenden äußerst attraktiven Förderkonditionen von Bund und Land erscheint es für die weitere Planung und Realisierung eines solchen umfangreichen Reaktivierungsvorhabens sinnvoll und ratsam, die Finanzierung auf eine breitere Basis zu stellen, beispielsweise durch eine Beteiligung der Landkreise oder der Region insgesamt. Das Ministerium für Verkehr ist auf der Grundlage der bisher vorliegenden Untersuchungen vom positiven Nutzen und Potenzial der Reaktivierung überzeugt und unterstützt die Vorhabenträger fachlich. Zudem hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Instandhaltung und Modernisierung der bestehenden Strecke auch im Jahr 2024 eine Förderung in Höhe von 360 000 Euro nach dem Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz erhalten.

- 2. mit welchen Kosten der Bund, das Land Baden-Württemberg und die beteiligten Kommunen für die Reaktivierung nach dem derzeitigen Informationsstand rechnen müssen;*

Die Investitionen in die Infrastruktur der Strecke belaufen sich nach aktuellem Stand auf rund 75 Millionen Euro (Bau- und Planungskosten). Unter Voraussetzung der Erfüllung der Förderkonditionen und Aufnahme in das GVFG-Programm des Bundes ist mit einer Förderung von bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten zuzüglich Planungskostenpauschale von 10 % der zuwendungsfähigen Kosten zu rechnen. Die verbleibenden, nicht vom Bund geförderten zuwendungsfähigen Kosten werden vom Land mit 57,5 % zuzüglich Planungskostenpauschale gefördert. Die genauen Fördersätze und Finanzierungsanteile können erst auf der Grundlage der späteren Antragsprüfung und unter Beachtung der dann gültigen Förderregime von Bund und Land abgeschätzt werden. Je nach Verhältnis der zuwendungs- und nichtzuwendungsfähigen Kosten sowie der Höhe der Planungskosten kann der Anteil des Bundes an den Gesamtkosten effektiv bis zu 80 % betragen, sodass auf Land und kommunale Seite jeweils rund 10 % der Finanzierung entfallen.

Die örtlichen Vorhabenträger rechnen aktuell inklusive pessimistischer Annahmen bei Baukostensteigerungen mit einem maximalen Betrag in Höhe von 10 Millionen Euro für Planungs- und Baukosten, der selbst finanziert werden muss.

- 3. welche Planungsschritte für die Ablachtalbahn seit der Veröffentlichung der Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben wurden;*

- 4. wer die damit verbundenen Kosten (Ziffer 3) trägt;*

Zu den Ziffern 3 und 4 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen: Bisher wurden keine weiteren Planungsschritte beauftragt. Die örtlichen Vorhabenträger sind aber in der Vorbereitung der Vergabe der Vorplanung der Leistungsphasen 1-2 (HOAI) und beabsichtigen, diese nach eigener Aussage noch im zweiten Quartal 2024 zu beauftragen. Diese Kosten müssen zunächst von den Vorhabenträgern vorfinanziert werden. Für die Planungskosten gewährt der Bund eine Pauschale von 10 % der zuwendungsfähigen Kosten und das Land beteiligt sich ebenfalls an den Bau- und Planungskosten entsprechend der gültigen Kofinanzierungsregeln, parallel zur Bundesfinanzierung.

- 5. wann sie mit den Ergebnissen der beauftragten weiteren Untersuchungen rechnen;*

Mit Ergebnissen kann nach Angaben der Vorhabensträger im Laufe des zweiten Halbjahrs 2025 gerechnet werden.

- 6. welche Auswirkungen eine mögliche Projekt-Konkurrenz durch die Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn zwischen Albstadt und Sigmaringen und die Elektrifizierung der Bodensee-Gürtelbahn auf die Realisierungschancen der Ablachtalbahn hätte;*

Aktuell scheint eine Konzentration der Landkreise Konstanz und Sigmaringen auf die beiden oben genannten Projekte sowie seitens des Landkreises Konstanz zusätzlich auf die Modernisierung der Stellwerkstechnik des Seehäsele (Stellwerk Stockach) vorzuliegen. Welche Folgen dies für die zukünftige Finanzierung der Ablachtalbahn hat, kann die Landesregierung nicht bewerten. Grundsätzlich obliegt es nach dem gültigen Kofinanzierungsregime des Landes für GVFG-Projekte, dass die Vorhabenträger die Vorfinanzierung der Planungskosten bis zu einem GVFG-Bescheid sowie die Gesamtfinanzierung des Projekts sicherstellt (siehe dazu auch die Antwort zu Frage 1). Das Ziel der Landesregierung ist es, alle genannten Vorhaben inklusive der Reaktivierung umzusetzen, um so die Schieneninfrastruktur in der Region, den SPNV und damit die nachhaltige Mobilität zu stärken.

7. *inwiefern sie angesichts der Überlegungen für einen zweigleisigen Ausbau der Bahnlinie zwischen Mengen und Herbertingen und des Ausbaus der Donautalbahn Chancen für einen Ausbau der Ablachtalbahn zu einer leistungsfähigen Fernverbindung zwischen Zürich–Radolfzell–Ulm sieht;*
8. *inwieweit sie in der Ablachtalbahn eine Alternativstrecke vom Bodensee nach Stuttgart insbesondere während des südlichen Ausbaus der Gäubahn sieht;*
9. *ob sie bereit ist, eine Machbarkeitsstudie für Fernverkehr auf der Ablachtalbahn zu beauftragen, die eine Anmeldung der Bahnlinie für die nächste Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans vorbereitet;*

Zu den Ziffern 7, 8 und 9 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Eine langfristige regelmäßige Fernverkehrsverbindung wurde nicht im Detail untersucht, da die Infrastruktur weder hinreichend leistungsfähig ist noch attraktive Fahrzeiten ermöglichen kann. Um die Verbindung von Stuttgart über die Ablachtalbahn an den Bodensee attraktiv auszubauen, müsste die Strecke selbst und auch die Zulaufstrecken sehr aufwändig ausgebaut werden, sodass eine weitere Untersuchung als wenig zielführend erachtet wird.

Eine Nutzung der Ablachtalbahn für den überregionalen Verkehr, insbesondere im Falle von Bauarbeiten an der Gäubahn und Bodenseegürtelbahn stellt grundsätzlich eine interessante Möglichkeit dar, negative Auswirkungen für Fahrgäste im Bauzeitraum zu mindern. Dies muss jedoch im kurz- und mittelfristigen Planungshorizont anhand der dann vorliegenden Rahmenbedingungen (Inbetriebnahme Ablachtalbahn, konkrete Bauzeiträume, Trassenverfügbarkeit auf den Zulaufstrecken etc.) geplant, bewertet und schließlich umgesetzt werden. Vor diesem Hintergrund kann aktuell noch keine Aussage zu diesen temporären Betriebszuständen gemacht werden.

10. *welche Maßnahmen die Landesregierung ergreift, um bei den Landkreisen Sigmaringen und Konstanz für eine stärkere Unterstützung der Ablachtalbahn zu werben.*

Das Land bestellt bereits heute Freizeitverkehre an Sonn- und Feiertagen auf der Strecke und sorgt mit den gezahlten Trassenentgelten wesentlich für einen Erhalt der Strecke. Darüber hinaus wird die Strecke seit Jahren als Güterverkehrsstrecke im Rahmen des LEFG gefördert, im Jahr 2024 zuletzt mit 360 000 Euro. Auch wurde die Region bei der Wiederbelebung der Strecke konkret mit der Reaktivierung des Haltes Mühlingen-Zoznegg unterstützt. Die Machbarkeitsuntersuchung einer Reaktivierung, sowie deren Umsetzungen wurde und wird vom Land gefördert und vorangetrieben.

Der kommunalen Seite stehen als Vorhabenträger attraktive Förderkonditionen von Bund und Land zur Reaktivierung der Ablachtalbahn zur Verfügung. Wie die verbleibende kommunale Finanzierung des Projekts insgesamt wie auch die Vorfinanzierung der Planungskosten organisiert wird, ist auf kommunaler Ebene abzustimmen. Die Landesregierung ist zu diesem wie auch anderen Schienenprojekten in der Region mit den betroffenen Landkreisen kontinuierlich in Gesprächen.

Hermann
Minister für Verkehr