

Herrn Bürgermeister Bubeck
Damen und Herren Fraktions-
vorsitzende im Gemeinderat Mengen

Stuttgart, 18.01.2021

Ablachtalbahn – Stellungnahme zur Sitzungsvorlage VL-1/2021 (Sitzung v. 19.01.2021)

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Bubeck,
sehr geehrte Damen und Herren Gemeinderäte,

nach Durchsicht der o.g. Sitzungsvorlage empfehlen wir Ihnen, den Beschlussantrag *1. Die Stadt Mengen beantragt beim Landkreis Sigmaringen alternativ zur Co-Finanzierung der Ablachtalbahn ein landkreisübergreifendes, integriertes Nahverkehrskonzept mit Optimierung der bestehenden Busverbindungen zu erstellen.* von der **Tagesordnung abzusetzen** und zu einem späteren Zeitpunkt **unter Hinzuziehung von Experten zu diskutieren.**

Dies möchten wir wie folgt begründen:

1. Mengen als Europäische Klimaschutzkommune und als RadKULTUR-Stadt 2020 setzt sich bislang (z.B. mit dem E-Lastenrad-Verleih) für nachhaltige Mobilität ein. Diese Bemühungen sind Teil eines größeren Plans: Die Bundesregierung aus CDU/CSU und SPD hat zur Umsetzung der Pariser Klimaschutzziele einen Klimaschutzplan 2050¹ erstellt, der bis 2030 eine Minderung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor um 40-42% gegenüber 1990 vorsieht. Das Klimaschutzgesetz des Landes Baden-Württemberg², das kürzlich von der Koalition Grüne/CDU verschärft wurde, sieht ebenfalls eine Reduktion bis 2030 um 42% vor. Der Verkehrssektor hat jedoch in den letzten Jahren keinen Beitrag zur CO₂-Minderung geleistet, vielmehr beträgt der Anteil des Verkehrssektors an den CO₂-Emissionen inzwischen 30%, seit 1990 gab es in Baden-Württemberg einen

¹ https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan_2050_bf.pdf

² [https://www.landesrecht-](https://www.landesrecht-bw.de/jportal/portal/t/64w/page/bsbawueprod.psm1?pid=Dokumentanzeige&showdoccase=1&js_peid=Trefferliste&documentnumber=1&numberofresults=25&fromdoctodoc=yes&doc.id=jlr-)

[bw.de/jportal/portal/t/64w/page/bsbawueprod.psm1?pid=Dokumentanzeige&showdoccase=1&js_peid=Trefferliste&documentnumber=1&numberofresults=25&fromdoctodoc=yes&doc.id=jlr-KlimaSchGBWrahmen&doc.part=X&doc.price=0.0&doc.hl=1#jlr-KlimaSchGBWpP1](https://www.landesrecht-bw.de/jportal/portal/t/64w/page/bsbawueprod.psm1?pid=Dokumentanzeige&showdoccase=1&js_peid=Trefferliste&documentnumber=1&numberofresults=25&fromdoctodoc=yes&doc.id=jlr-KlimaSchGBWrahmen&doc.part=X&doc.price=0.0&doc.hl=1#jlr-KlimaSchGBWpP1)

Anstieg der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen um 11,9%³. Das Ziel, bis 2030 eine Reduktion um 42% gegenüber 1990 zu erzielen, bedeutet eine Halbierung der Werte von 2020 in den nächsten 10 Jahren, nachdem in 30 Jahren keine Reduzierung gelungen war. Dies zeigt die Notwendigkeit von größeren Veränderungen! Diese Veränderungen betreffen auch die Europäische Klimaschutzkommune Mengen.

2. Aufgrund der bisherigen Zielverfehlungen im Verkehrssektor hat der Bund die Fördermittel des Bundes für Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehr auf den ÖPNV im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) von 333 Mio. € auf 2,0 Mrd. € versechsfacht und gleichzeitig die Begrenzung auf Ballungsräume aufgegeben. Damit können erstmals auch Maßnahmen „in der Fläche“ gefördert werden. Das Land hat ebenfalls die Mittel des Landes-GVFG verdoppelt und erstellt derzeit eine ÖPNV-Strategie 2030 für das ganze Land. Ziel dieser Strategie ist eine Verdoppelung der Nutzung von Bus und Bahn in ganz Baden-Württemberg als einen Baustein, die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen.
3. Zur Umsetzung der Verdoppelungsziele für den ÖV-Anteil in Baden-Württemberg hat das Land u.a. eine Reaktivierungsinitiative zur Wiederinbetriebnahme von Eisenbahnstrecken im Personenverkehr gestartet⁴. Die Ablachalbahn von Mengen nach Stockach hat dabei ein hohes Fahrgastpotential bescheinigt bekommen. Im Vergleich zu früheren Anforderungen bzgl. der nötigen Nachfrage wurden hier allerdings geringere Werte gefordert – dies liegt einerseits an den Zielverfehlungen im Verkehrssektor, die größere Anstrengungen erfordern, andererseits an einem Ausgleich Land/Stadt, damit auch im ländlichen Raum Reaktivierungen möglich sind. Das Land beabsichtigt auch die dauerhafte Bestellung von Zugleistungen auf den reaktivierten Strecken, so dass die Betreiber der Schienenwege die Investitionskosten über die Trassengebühren refinanzieren können.
4. Die Nachfragezahlen von damals und von heute sind aber durchaus vergleichbar, denn damals wurden Einsteiger, heute werden Fahrgäste pro Kilometer Streckenlänge gezählt.
5. Die Ablachalbahn hat einen hohen positiven Netzeffekt im Eisenbahnnetz zwischen der Schwäbischen Alb und dem Bodensee. Mengen wäre dabei der zentrale Knoten und gewinnt entsprechend an Bedeutung (dafür wird auch ein zusätzlicher Bahnsteig nötig sein). Der Wiederaufbau Sigmaringen – Krauchenwies ist aufwändig und steht derzeit nicht an erster Stelle der Entscheidungen.
6. Bus und Bahn dürfen nicht als „entweder-oder“ gegeneinander ausgespielt werden, sondern sind im Sinne eines sinnvollen „sowohl-als-auch“ gemeinsam fortzuentwickeln, um das Fahrgastpotential im ländlichen Raum optimal auszuschöpfen. So ist der Fahrkomfort im Zug deutlich höher als im Bus, so dass auf längeren Strecken dem Zug, in der Feinverteilung dem Bus der Vorzug zu geben ist. Heute haben viele Autonutzer Vorbehalte gegenüber der Busnutzung, diese Vorbehalte sind beim Zug bedeutend geringer. Gerade auf der Verbindung Mengen – Meßkirch – Stockach – Radolfzell hat ein Schienenverkehrsmittel eine deutliche höhere Akzeptanz als ein Bus, der die genannten „100 Bushaltestellen“ anfährt. Der Bus der Linie 7391 fährt heute nur zweimal an Schultagen durchgän-

³ https://um.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-um/intern/Dateien/Dokumente/2_Presse_und_Service/Publikationen/Klima/IEKK-Monitoring-Kurzbericht-2019.pdf

⁴ <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/bus-und-bahn/livestream-reaktivierung-bahnstrecken/>

gig von Stockach bis Sigmaringen – in 66 bzw. 86 Minuten. Per Bahn wäre von Mengen bis Stockach eine Fahrzeit von 55 Minuten ohne großen Streckenausbau möglich (vgl. ENAG-Gutachten, S. 26).

7. Da für die Ablachtalbahn über 750 Fahrgäste pro Streckenkilometer prognostiziert werden, bestellt und bezahlt das Land den Schienenpersonennahverkehr auf der Ablachtalbahn. Bei einer Regiobuslinie hingegen ist der Landkreis Aufgabenträger und erhält einen 50%-Zuschuss zu den Betriebskosten. Damit wird klar, dass durch eine Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Ablachtalbahn die Kommunen entlastet werden, denn der kommunal finanzierte Busverkehr wird teilweise ersetzt. Die Kommunen können mit den dort gesparten Mitteln bessere Zubringerverbindungen umsetzen – damit wird das Gesamtsystem ÖPNV aus Bus und Bahn weiter gestärkt. So können auch Kommunen oder Ortsteile, die nicht unmittelbar an einem Bahnhof liegen, durch bessere Zubringerlinien profitieren. Vergleichbar wurde auch mit dem Seehäsele das Busnetz auf Stockach ausgerichtet, weshalb auf der Bahnlinie Radolfzell – Stockach im Jahr 2019 immerhin 3.500 Fahrgäste pro Tag gezählt wurden (die Prognose vor der Reaktivierung lag bei 1.500 Fahrgästen!⁵).
8. Die Effizienz des Schienenverkehrs und damit die Sinnhaftigkeit von Reaktivierungen kann auch durch folgende Zahlen abgeschätzt werden: Ein im Jahr 2020 neu zugelassener PKW hat durchschnittlich 165 PS (121 kW)⁶. Zum Vergleich hat ein auf der Strecke Stockach – Radolfzell eingesetzter Dieseltreibwagen 514 kW Antriebsleistung – d.h. 5 neue PKW haben heute mehr Leistung als ein Triebwagen mit 72 Sitzplätzen. Dabei ist ein PKW im Schnitt nur mit 1,46⁷ Personen belegt.
9. Die in der Vorlage aufgeführten Kostenbelastungen für die Gemeinden sind offensichtlich fehlerhaft und einseitig dargestellt. Hier gab es im vergangenen Jahr verschiedene Gesetzesänderungen, die die Kommunen entlasten. Dies sollte entsprechend vor einer Beschlussfassung korrigiert dargestellt werden. Nach einer Novelle des Eisenbahnkreuzungsgesetzes vom 3.3.2020 beträgt der Anteil des kommunalen Straßenbaulastträgers nur noch 1/6 der Kosten für die Bahnübergangssicherung an DB-Strecken. Für Bahnübergänge an NE-Strecken in Baden-Württemberg fallen nur 1/12 der Gesamtkosten bei den Kommunen an. Es sollte dargestellt werden, wie sich die genannten Kosten ermitteln (diese erscheinen überhöht dargestellt).
10. Die Planfeststellung beschränkt den Eisenbahnverkehr mitnichten nur auf Güterzüge. Vielmehr wurde damals die „Erhaltung der Schienenanbindung“ sowie die „Verbesserung des Transportangebotes der DB im Raum Krauchenwies“ als Begründung für den Wiederaufbau der Strecke angeführt.
11. Der VCD hatte sich schon 2004 für die Reaktivierung der Ablachtalbahn ausgesprochen. Damals waren die Anforderungen an Streckenreaktivierungen noch höher, es gab damals keine so großzügige Förderung seitens Bund und Land. Nun sind die Voraussetzungen so günstig wie noch nie – aber es ist unklar, wie lange diese Rahmenbedingungen noch gelten.

⁵ https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/201103_Vortrag_2_Landrat_Zeno_Danner_Erfolgreiche_Reaktivierung_des_Seeh%C3%A4sles.pdf

⁶ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/elektroauto-neuwagen-leistung-ps-101.html>

⁷ https://www.bundestag.de/presse/hib/2018_03/548536-548536

12. Zusammenfassend empfehlen wir Ihnen, vor einer Beschlussfassung Reaktivierungsexperten in den Gemeinderat einzuladen und zu befragen. Gerne können wir Ihnen bei Interesse entsprechende Experten benennen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Matthias Lieb
- Landesvorsitzender -