

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR
BADEN-WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 52, 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@vm.bwl.de
FAX: 0711 231-5899

An die
Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg
Frau Muhterem Aras MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Stuttgart 12.09.2018
Name Heldt, Kerstin (VM)
Durchwahl 0711 231-5745
Aktenzeichen 3-3822.4-00
(Bitte bei Antwort angeben!)

nachrichtlich
Staatsministerium

**Kleine Anfrage des Abgeordneten Martin Rivoir SPD
– Ablachtalbahn
– Drucksache 16/4629**

Ihr Schreiben vom 17. August 2018

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie ist der aktuelle Stand der Nutzung der Ablachtalbahn von Radolfzell bis Mengen für den Personen- und Güterverkehr?*

Derzeit besteht auf der Ablachtalbahn regelmäßiger, regulärer Schienenpersonennahverkehr nur im Abschnitt Radolfzell – Stockach. Dort betreibt die Hohenzollerische Landesbahn (HzL) auf Bestellung des Landkreises Konstanz das „Seehäsle“.

Auf der Ablachtalbahn Mengen – Stockach (– Radolfzell) wird gegenwärtig in geringem Umfang Güterverkehr durchgeführt. Die von der Hohenzollerischen Landesbahn i.d.R. mehrmals in der Woche erbrachten Fahrten befahren die Strecke von Mengen bis Krauchenwies, wo das Hauptwerk der Firma Tegometall bedient wird. Gelegentlich wird über Krauchenwies hinaus bis Sauldorf gefahren, wo sich ein weiteres Tegometall-Werk befindet. Der Tegometall-Geschäftsführer ist gleichzeitig Inhaber der Ablachtalbahn-Infrastruktur. Die Firma veranlasste Mitte der 1980er Jahre auch den Wiederaufbau des bereits 1960 abgebauten Streckenabschnittes Mengen – Krauchenwies.

Der infrastrukturelle Zustand der Albtalbahn ist auf dem Abschnitt, auf dem derzeit Güterverkehr stattfindet, befriedigend. Gegenwärtig ist der Streckenabschnitt zwischen Stockach und Sauldorf aufgrund fehlender Stabilität des Bahndamms gesperrt. Im Abschnitt zwischen Sauldorf und Mengen wird in den nächsten Jahren beabsichtigt, die Bahnübergangstechnik zu erneuern bzw. fehlende Bahnübergangstechnik herzustellen.

2. *Ist in absehbarer Zeit eine stärkere Nutzung der Ablachtalbahn für den Schienenpersonennahverkehr geplant?*

Alte Untersuchungen der Vergangenheit konnten kein ausreichendes Nachfragepotenzial für einen regelmäßigen Personenverkehr in absehbarer Zeit ermitteln. Hingegen ist für das Land ein Tourismusverkehr an Sonntagen in der Sommersaison zwischen Mengen und Stockach analog dem Angebot zwischen Aulendorf und Pfullendorf grundsätzlich denkbar. Entsprechende Überlegungen bestehen bereits bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW), konnten wegen der Streckensperrung und ungelöster Fragen im Zusammenhang mit einer dafür in Stockach notwendigen nutzbaren zweiten Bahnsteigkante bisher aber nicht umgesetzt werden. Weitere Voraussetzung ist dafür ein tragfähiges Konzept mit der Herstellung einer akzeptablen Reisegeschwindigkeit auf der Ablachtalbahn sowie funktionierenden Anschlüssen an den beiden Endpunkten Mengen und Stockach.

3. *Wie bewertet sie die Perspektiven für eine Reaktivierung der gesamten Strecke der Ablachtalbahn von Radolfzell bis Mengen für den Personen- und Güterverkehr?*

Einer Reaktivierung bisher stillgelegter Strecken steht das Land grundsätzlich positiv gegenüber. Voraussetzung für eine Reaktivierung ist der Nachweis eines ausreichenden Nutzens in Form eines erreichbaren Nachfragepotenzials, das einen Schienenverkehr dauerhaft rechtfertigt. Das Verkehrsministerium geht der Frage einer Gesamtstrategie hinsichtlich der Reaktivierung von Schienenstrecken in dieser Legislaturperiode nach und führt entsprechende Untersuchungen durch.

Das Land Baden-Württemberg hat großes Interesse an der Sicherung der Infrastruktur im Land. Das gilt insbesondere auch für die Ablachtalbahn zwischen Mengen und Stockach, in deren Sanierung in der Vergangenheit bereits im Rahmen der Konjunkturprogramme erhebliche staatliche Mittel geflossen sind. Mit Schaffung der Kategorie „Entwicklungsstrecken“ im Rahmen der Förderung nach dem Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz (LEFG) hat das Land sein Engagement für den Erhalt solcher Strecken, die zwar aktuell keinen nennenswerten Verkehr verzeichnen, aber für die Zukunft wieder eine größere Rolle spielen können, unterstrichen.

Für den Güterverkehr liegen die aktivierbaren Potentiale für die Ablachtalbahn in erster Linie an der Strecke selbst. Inwiefern es gelingen kann, diese z.B. im Kiesverkehr besser zu aktivieren als unter den bisherigen Bedingungen, müssen die Betrachtungen vor Ort zeigen. Zudem könnte die Strecke auch eine Traktion der Durchgangs-/Umleitungsstrecke erlangen.

4. *Gibt es bereits Überlegungen des Landes, wie die Ablachtalbahn künftig genutzt werden könnte?*
5. *Gibt es nach ihrer Kenntnis bereits Überlegungen von anderer Seite, wie die Ablachtalbahn künftig genutzt werden könnte?*
6. *Von welchen Kosten wird für eine Reaktivierung der Ablachtalbahn ausgegangen?*

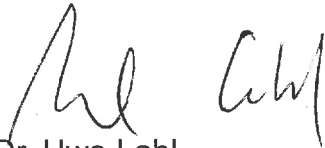
Die Fragen 4, 5 und 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Land steht Überlegungen einer kommunalen Trägerschaft offen gegenüber. Betreiber einer Eisenbahninfrastruktur können sowohl private als auch öffentliche Stellen sein. Die Förderung der Eisenbahninfrastruktur ist davon unabhängig.

Nach Kenntnis des Landes werden seitens einzelner Anrainerkommunen erste Überlegungen zu einer verbesserten Nutzung der Strecke angestellt. Diese befinden sich jedoch noch in einem sehr frühen Stadium und bedürfen daher vor allem zunächst der Konkretisierung zu Ziel, Umfang und Finanzierung. Zu Kosten der Sanierung/des Ausbaus können keine Aussagen getroffen werden. Dies ist abhängig vom anzustrebenden Ausbaustandard.

Mit freundlichen Grüßen

i.V. des Ministers

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Uwe Lahl', written in a cursive style.

Dr. Uwe Lahl

Ministerialdirektor