

Beschlussvorlage
0197/2018

Verkehrsamt

Beratungsfolge:

- | | | | |
|---------------------------------------|------------|--------------|---|
| 1. Kreistag | 13.12.2018 | Entscheidung | Ö |
| 2. Ausschuss für Umwelt und Mobilität | 15.10.2019 | Entscheidung | Ö |

G. Hägele / 27.09.2019

 gez. Dezernent / Datum

Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur durch Ertüchtigung des Aulendorfer Knotenbahnhofs - Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 07.12.2018
Beschlussentwurf:

Der Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen zur Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur durch Ertüchtigung des Aulendorfer Knotenbahnhofs wird nicht weiter verfolgt.

Kurzdarstellung der Sach- und Rechtslage:

Mit Schreiben vom 10.12.2016 hatte die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragt, die Verwaltung solle das bisherige Regio-S-Bahn Konzept Donau-Iller vorstellen um eine Entscheidungsgrundlage dafür zu bekommen sich diesem Konzept anzuschließen, oder ein eigenes Konzept zu entwickeln.

Im Interessensverband (IV) Südbahn wurde vor etwa 3 Jahren mehrfach und sehr ausführlich über das Thema Durchbindung des Regionalbahnverkehrs auf der Südbahn diskutiert. Um die Potenziale für eine mögliche Durchbindung des langsamen Verkehrs in Aulendorf sauber zu ermitteln, wurde bei Herrn Grosse, Verkehrsplaner, eine Studie in Auftrag gegeben, die von der IV Südbahn finanziert wurde. Sie wurde nach ihrer Fertigstellung Mitte März 2017 auch dem Verkehrsministerium zugeleitet.

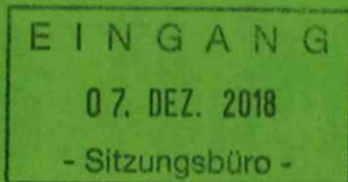
In der Studie ist belegt, dass die relevanten Fahrgastzahlen recht gering sind. Entscheidend war aber, dass bei einer Durchbindung die Infrastruktur im Bahnhof Aulendorf in erheblichem Umfang angepasst werden müsste (3. Gleis, Bahnsteigkan-

ten, Gleisvorfeld, Signaltechnik). Eine Kostenschätzung von der DB Netze ergab, dass Investitionen von über 10 Mio. € erforderlich wären. Nachdem sich kein Finanzierer für dieses Vorhaben gefunden hat, wurde das Projekt nicht weiterverfolgt. Alle Mitglieder des IV Südbahn und ebenso das Land Baden-Württemberg haben sich dann für eine Brechung des langsamen Verkehrs in Aulendorf ausgesprochen, auch weil dadurch eine bessere Verteilung der Fahrlagen im Nordabschnitt erreicht werden konnte. Für Bad Schussenried hätte dies sonst 2 Züge innerhalb von 10 Minuten und folgend 50 Minuten ohne Zugfahrt bedeutet. An der grundlegenden Sachlage hat sich bis heute nichts geändert. Der, jetzt erneut gewünschte, Infrastrukturausbau im Bahnhof Aulendorf ist daher auch nicht im Planfeststellungsbeschluss zur Südbahnelektrifizierung enthalten.

Um den Lesefluss zu erleichtern, verzichten wir auf Mehrfachnennungen von Geschlechtern. Die verwendeten Bezeichnungen gelten für alle Geschlechter.

Anlagen:

Antrag der Fraktion Bündnis 90 Die Grünen vom 07.12.2018 -
Infrastrukturmaßnahmen der Eisenbahn und Ausbau Aulendorfer Bahnhof
Für Ihre Notizen



An
Herrn Landrat Harald Sievers
Kreistag Ravensburg
88212 Ravensburg

**Fraktion im Kreistag
des Landkreises Ravensburg**
Liv Pfluger, Fraktionsvorsitzende

Ravensburg, 6.12.2018

Antrag: Mobilität der Zukunft
**Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur durch Ertüchtigung des
Aulendorfer Knotenbahnhofs**

Ziele:

- **Durchbindung der Regionalbahnen bzw. S-Bahnen von Ulm bis Friedrichshafen
entsprechend des Zielkonzepts 2025 des Landes**
- **Verbesserung der Zugverbindungen ins Allgäu und nach Tübingen.**

Mit der Elektrifizierung der Südbahn sowie der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm inkl. der Umbaumaßnahmen am Stuttgarter und Ulmer Hauptbahnhof werden große Infraktstrukturmaßnahmen bei der Eisenbahn in die Wege geleitet, die Auswirkungen für die nächsten 100 Jahre auch für unsere Region haben. Für einen dauerhaft leistungsfähigen Fern- und Nahverkehr auf der Südbahn muß deshalb der Knotenbahnhof Aulendorf als Nord-Süd-/Ost-West-Knoten auf mindestens 5 vollwertige Durchgangsgleise ausgebaut werden. Aulendorf braucht Platz für gleichzeitig 6 Züge.

Die Südbahn braucht neben dem schnellen IRE-Verkehr einen durchgängigen RB-Verkehr / bzw. S-BAHN-Verkehr von Ulm bis Friedrichshafen. Dies kann nur mit einem entsprechenden Ausbau des Knotenbahnhofs Aulendorf erfolgen.

Das Gutachten des Verkehrsberaters Grosse schlägt jedoch eine Brechung des RB-Verkehrs in Aulendorf vor, um den Ausbau des Bahnhofs zu vermeiden. Die Berechnung der Fahrgastpotentiale und der Kosten für den Ausbau des Bahnhofs Aulendorf im Grosse-Gutachten, mit der die Brechung des RB-Verkehrs in Aulendorf gerechtfertigt werden soll, muss hinterfragt werden. Bisher werden die Kosten für den bahntechnischen Ausbau und den barrierefreien Ausbau nicht getrennt dargestellt.

Der RB-Verkehr bzw. der S-Bahn-Verkehr der Südbahn darf nicht an den Kreisgrenzen enden. Ein Beispiel sind die Zentren für Psychiatrie mit Ihren 4000 Beschäftigten. Ziel sollte sein, dass Mitarbeiter aus Weissenau die Standorte Bad Schussenried, BC, UL ohne umsteigen erreichen können.

Wir stellen den Antrag, das Thema „Infrastrukturmaßnahmen der Eisenbahn und Ausbau Aulendorfer Bahnhof“ mit dem Ziel eines Eisenbahn-Südzipfels im Kreistag zu behandeln.

Der Landkreis soll in den zuständigen Gremien darauf hinwirken, dass die Kosten für die Durchbindung des RB-Verkehrs genau berechnet werden.

Die Verwaltung wird ferner beauftragt, hierzu mit den betroffenen, nördlichen angrenzenden Landkreisen und Verkehrsverbänden Kontakt aufzunehmen, um auf Landesebene die Durchbindung zwischen Ulm und Friedrichshafen mit politischem Nachdruck vertreten zu können. Insbesondere soll auf die Neuberechnung des Knotenbahnhofs Stuttgart und deren Auswirkung auf die Südbahn hinsichtlich der notwendigen Infrastrukturanpassungen Wert gelegt werden.

für die Kreistagsfraktion der Grünen

Liv Pfluger und Bruno Sing