

Ablachtalbahn Mengen – Meßkirch – Stockach: Unter regionaler Regie in die Zukunft



1. Zahlen, Daten Fakten



Betriebliche und technische Eckdaten

- Zustand der Strecke: gute Grundsubstanz
 - Ingenieurbauwerke (23 Brücken) in ordentlichem Zustand
 - Oberbau im Abschnitt Schwackenreute – Stockach in top Zustand: 2008 grundsaniert mit neuen Betonschwellen und neuen Schienen
 - Oberbau im Abschnitt Mengen – Schwackenreute in meist gutem Zustand
- punktuell Biberschäden
(auf 400 m Länge bei Sauldorf)
- Bahnübergänge (Schranken, Lichtzeichen) z.T. außer Betrieb
→ prov. Postensicherung,
Wiederinbetriebnahme
„Zug um Zug“



2. Kauf der Strecke



Kauf der Strecke

1.: Kauf?

- Kaufpreis: 1 €

2.: Unterhaltslasten?

- Strecke in **ordentlichem Zustand**; schrittweise Ertüchtigung (z.B. Bahnübergänge) in Abhängigkeit vom steigenden Verkehrsaufkommen

3.: Altlasten?

- Es ist keine **Kontamination** der Strecke (keine Betriebswerke usw.) erkennbar

4.: Finanzierung des Betriebs?

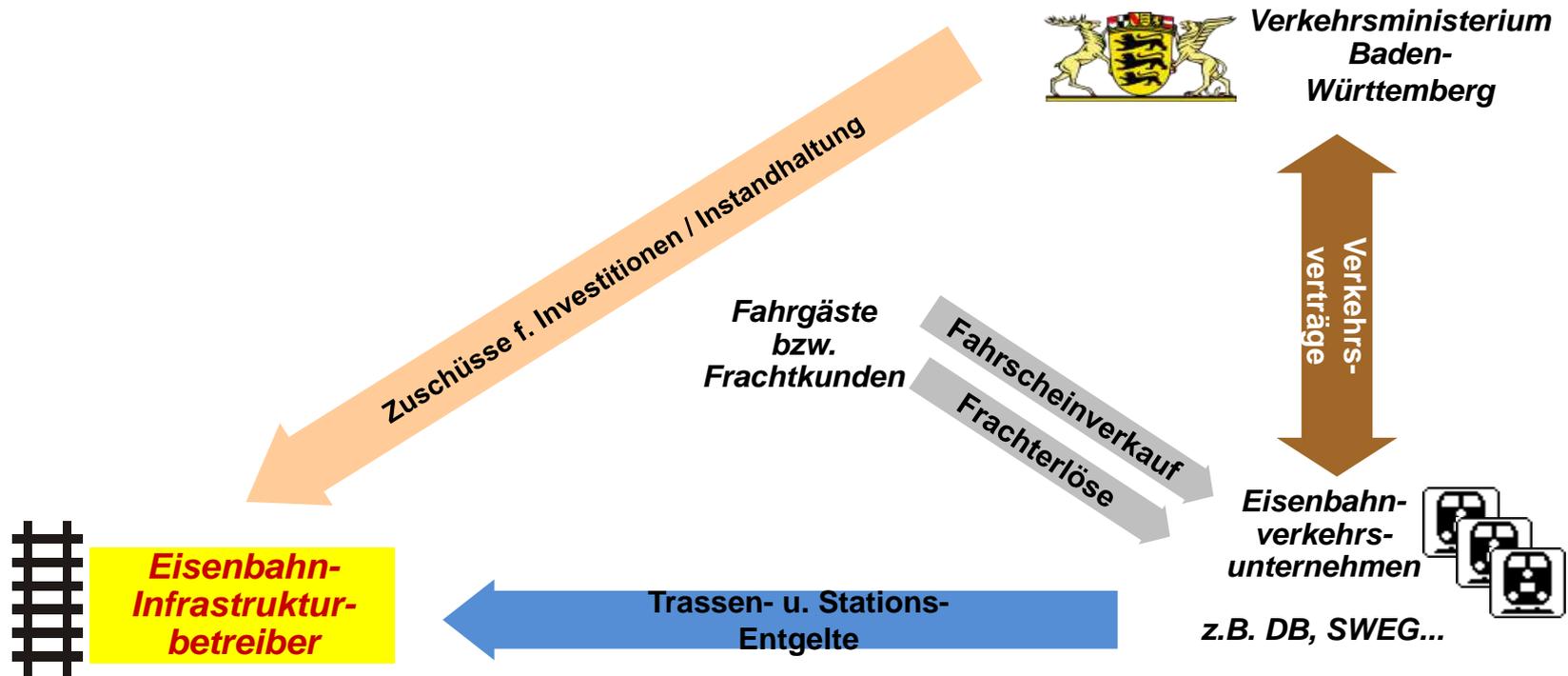
- Auf Basis der Instandhaltungszuschüsse des Landes und der Erlöse aus Trassennutzung haben wir einen **Business Plan** für einen „Low Cost“-Betrieb als kommunale Bahn erarbeitet

3. Betrieb als kommunale Bahn



Organisation und Finanzierung

Wer macht was:



Betrieb: Geplantes Vorgehen

- Wiederinbetriebnahme: Gute Grundsubstanz der Strecke
 - umfangreiche Vegetationspflege + Beseitigung Biberschäden
 - Wieder-Inbetriebnahme 7 Bahnübergänge (z.T. provisorische Postensicherung)
 - Start-Instandsetzungen ca. 275 T€, davon Eigenanteil ca. 105 T€
- Bahnübergänge und Bahnsteige
- Laufender Unterhalt
 - Vegetationsarbeiten und Bahngräben
 - Technische Inspektionen
 - Kleinere Ersatzinvestitionen (Schwellen, Schienen, Schilder) und Ausbesserungen (Bahnübergänge, Schotter)
- Administration (Finanzielle + technische Abwicklung, Betriebsleitung, Gebühren, Versicherung)



Beispiel: Provis. Postensicherung an Bahnübergängen Altshausen – Pfullendorf

Betrieb: Geplante Nutzung

- Regelmäßiger (Stahl-) Güterverkehr nach Krauchenwies/Sauldorf
 - Chance: Holzzüge ab Schwackenreute
 - Ziel 2021: touristische Ausflugs-Züge
 - Sa und So von Mai bis Okt.
 - Achse (Ulm –) Mengen – Meßkirch – Stockach (– Radolfzell)
 - zunächst provisorische Bahnsteige
- **besondere Chance 2021:**
Landesgartenschau Überlingen!



Finanzierung des Betriebs nach Kauf der Strecke

Landeszuschüsse für Unterhalt Strecke: LEFG

- Unterhaltszuschüsse: **75 %** für Fremdleistungen

Zuschüsse für Unterhalt Bahnübergänge: AEG

- **50 %** für lfd. Betrieb und Instandsetzung / Instandhaltung

Trassenentgelte von den Eisenbahnunternehmen

- **5,60 € pro Zugkm** für jeden gefahrenen Zugkilometer
 - regelmäßige Nutzung im Güterverkehr
 - Ausflugs-SPNV im Mai bis Oktober in Aussicht gestellt

Weitere Einnahmequellen:

- **Leitungsentgelte** (z.B. LWL-Datenleitung)
- **Abstellgleisnutzung**

Finanzierung des Betriebs nach Kauf der Strecke

1.: Aufwendungen nach Inbetriebnahme:

- Instandhaltung Strecke: ca. 200.000 € / Jahr
 - Instandhaltung Bahnübergänge: ca. 50.000 € / Jahr
 - Administration: ca. 100.000 € / Jahr
-

Summe: 350.000 € / Jahr

2.: Einnahmen aus Zuschüssen und Trassenentgelten:

- Instandhaltungszuschüsse Strecke: 150.000 € / Jahr (75 %)
 - Instandhaltungszuschüsse BÜ: 25.000 € / Jahr (50 %)
 - Entgelte der Eisenbahnen für Trassennutzung Güterv.: ca. 15.000 € / Jahr
 - Entgelte für Trassennutzung Personenverkehr: 72.000 € / Jahr
-

Summe: 262.000 € / Jahr

→ Jährlicher Abmangel 88.000 € / Jahr für Streckenbetreiber

Fördermittel des Verkehrsministeriums

13 Millionen Euro für
Instandhaltung und
Verbesserung der
Schieneninfrastruktur in
BW



Minister Hermann: Nichtbundesweite Eisenbahnen im Land leisten wichtigen Beitrag für nachhaltige und klimafreundliche Mobilität

1/17 12/17/2017

1/17 12/17/2017

Quelle: <http://vm.baden-wuerttemberg.de>

4. Erfolgsbeispiel von der Räuberbahn Pfullendorf



Rettung der Bahn unter kommunaler Regie

- 2002: Güterverkehr eingestellt, 2004 Strecke von DB stillgelegt:
- 2005: Strecke durch Pfullendorf und Ostrach von der Deutschen Bahn (DB Netz) gepachtet
 - ➔ Ziel: Rückbau verhindern, Infrastruktur sichern
 - ➔ Interessengemeinschaft Bahn (besteht bis heute)
- 2008: Infrastruktur im Bf Altshausen reaktiviert (Holzverkehre Holzwerk Baumann)
- 2009: Reaktivierung der ganzen Strecke durch Kommunen:
 - ➔ Reg. öff. Bahn der Stadt Pfullendorf



Aufwertung der Bahn – Zug um Zug

- 2011: Betriebsstart „Radexpress Oberschwaben“:
 - ➔ saisonale Ausflugszüge ca. 2 x pro Monat
 - ➔ Wiederinbetriebnahme Bahnsteige
- 2015: Kauf der Strecke für 300.000 € von DB
- 2017: Aufnahme Güterverkehr, Wiederinbetriebnahme von Ladegleisen
 - ➔ rund 20.000 Tonnen Fracht pro Jahr

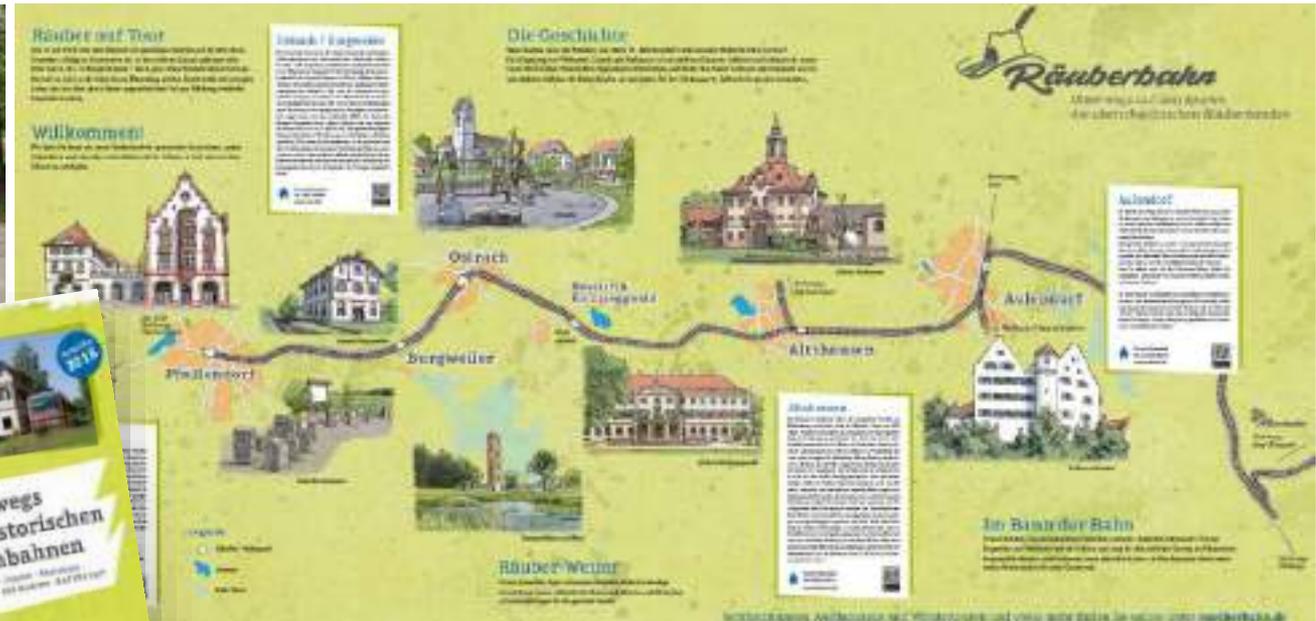


Fotos:
Düngerumschlag nach
Altshausen, Feb. 2019



Pfullendorfer Räuberbahn – ein Erfolgsbeispiel

- seit 2018: neues Konzept „Räuberbahn“
 - ➔ touristisches Konzept für Stationen, Marketing und Begleitprogramme
 - ➔ enge Zusammenarbeit Eisenbahnverwaltung, bodo-Verkehrsverbund, Touristikorganisation und Kommunen



Pfullendorfer Räuberbahn – ein Erfolgsbeispiel

- 2019: neuer Bahnhof Hoßkirch für rd. 60.000 €
 - Finanzierung zu 60 % aus LEADER-Mitteln der EU
- 2020: Ausflugszüge fahren inzwischen jeden Samstag und Sonntag (rund 50 Verkehrstage), Direktzüge aus Ulm



Pfullendorfer Räuberbahn – ein Erfolgsbeispiel

- Das mehrfach ausgezeichnete Infrastruktur-/Marketing-/Verkehrskonzept mit touristischen Begleitprogrammen hat voll gezündet:
- Steil ansteigende Nachfrage im SPNV
 - 5.400 Fahrgäste in der Saison 2019
 - + 45 % Nachfragesteigerung zum Vorjahr

→ **Belebung des Tourismus in der Region!**



Auszeichnung der Räuberbahn mit ÖPNV-Innovationspreis B-W (links) und mit internat. Innovationspreis des Verbands Tourismuswirtschaft Bodensee

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**



Frank von Meißner
bahnbetrieb@besser-bahn.de