

Wie tote Gleise auf dem Land erfolgreich reaktiviert werden



ÖPNV-Exkursion des VCD Baden-Württemberg zur
Räuberbahn Altshausen – Pfullendorf

Frank von Meißner (Technischer Leiter / Eisenbahnbetriebsleiter)

Bau, Niedergang, Stilllegung und Rettung!



Bahnstrecke Altshausen – Pfullendorf: Bau und Niedergang

- **1875:** Eröffnung der Strecke Pfullendorf – Altshausen (als Verlängerung der Verbindung von Schwackenreute)
- **1964/71:** Einstellung des Personenverkehrs
- **1983:** Stilllegung Pfullendorf – Schwackenreute (– Radolfzell)
- **bis 2000:** starker Containerzugverkehr von Ulm n. Pfullendorf



Einstellung des Güterverkehrs und Stilllegung der Bahnstrecke

- **2002:** Einstellung des planmäßigen Güterverkehrs durch DB („Marktorientiertes Angebot“ - Mora C)
- **2004:** Formale Stilllegung der Bahnstrecke Altshausen – Pfullendorf nach § 11 AEG durch DB Netz



**... Ende der
Geschichte...?**

Sicherung der Bahntrasse!

- **2005:** Kommunen Pfullendorf und Ostrach pachten die Strecke von der DB Netz AG zu symbolischen Pachtzins:
 - Ziel ist zunächst die Trassensicherung
 - Interessengemeinschaft (IG) Bahn gründet sich:
 - Anliegerkommunen,
 - Landkreise, Regionalverband und
 - lokale Wirtschaft



2008: Reaktivierung des Altshausener Bahnhofsteils

- **2008:** Reaktivierung des ersten Teilabschnitts in Altshausen:
→ Holzzüge zum Sägewerk Altshausen



2009: Reaktivierung der gesamten Strecke

- Pläne für **Fahrradfahrer-Großereignis** „Tour de Ländle“ in Pfullendorf für Juli 2009
- Pläne für Ortsumgehungsstraße Pfullendorf mit **Straßendamm quer über das stillgelegte Gleis**

➔ **Entscheid Ende 2008: Reaktivierung der gesamten 27 km langen Strecke bis Pfullendorf!**

... der Wettlauf mit der Zeit beginnt ...



2009: Reaktivierung der gesamten Strecke

- Reaktivierung der gesamten 27 km langen Strecke bis Pfullendorf unter kommunaler Regie: „Regionale öffentliche Bahn“
 - D.h. die Stadt Pfullendorf wird zur Betreiberin einer öffentlichen Eisenbahnstrecke.
 - Instandsetzung der Bahnstrecke „low-budget“:
 - Messung Gleislage und Inspektion Brücken
 - Freischnitt, Signalschilder
 - Betriebsorganisation
 - Drei nebenberufliche Eisenbahnbetriebsleiter, ein bahnbegeisterter Bürgermeister, eine tatkräftige Landeseisenbahnaufsicht...
 - ...und ein engagierter SPNV-Aufgabenträger!



31.07.2009: Die Strecke geht wieder in Betrieb – ein voller Erfolg!


- Am 29.07.2009 kommt die ersehnte Genehmigung des Verkehrsministeriums zur Betriebsaufnahme
- Am 31.07.2009 bringen die Tour de Ländle-Fahrradsonderzüge rund 500 Fahrradfahrer nach Pfullendorf


Baden-Württemberg
INNENMINISTERIUM

Innenministerium Baden-Württemberg • Pf. 10 24 43 • 70020 Stuttgart

Stadtverwaltung Pfullendorf
Postfach 1280
88618 Pfullendorf

Datum 29.07.2009
Name Wolfgang Renz
Durchwahl 0711 231-5736
Aktenzeichen 73-3820.2-1/335
(Bitte bei Antwort angeben
wolfgang.renz@in.bwl.g)

 Eisenbahnstrecke Altshausen - Pfullendorf;
Erlaubnis nach § 7 f AEG
Antrag der Stadt Pfullendorf vom 10.07.2009

von RB Pfullendorf 29.07.2009...23:05

Fdl TAU, TAT
RAB
RB Pfullendorf

Fahrplananordnung Nr. RBP 09-001

gültig von Freitag, 30.07. bis Samstag, 01.08.2009 für
Sonderzüge zwischen Altshausen und Pfullendorf mit zugehörigen
Leerfahrten

- TOUR DE LÄNDLE -

Besteller: RAB Ulm

Reisendensicherung:
Bei folgenden Verkehrshalten ist die Bahnsteiglänge nicht
ausreichend:

Pfullendorf



Die Bahnstrecke erwacht zu neuem Leben...

- **2010:** touristische Sonderzüge durch Verkehrsverbund bodo und NVBW
- **2011:** Start der Ausflugszüge „Radexpress Oberschwaben“ an 15 Sonn-tagen / Jahr → erste Trasseneinnahmen
- **2011-2012:** Sukzessive Ertüchtigung der Strecke (neuer Bahnsteig Pfullendorf, Wiedereinbetriebnahme Altbahnsteige)
- **2015:** Kommunen kaufen die Strecke für 300.000 €
Ziel: Langfristige Absicherung und Landeszuschüsse für Unterhalt



Die „Räuberbahn“: Neustart im Freizeitverkehr



Was mit der Haltepunkt-Aufwertung begann, ...

- **2016:** Sonderzuschuss-Programm des Landes zur Aufwertung der Stationen mit 60.000 €
 - **Planung für 2018:** Das Land erhöht ab 2018 die Verkehrstage der Ausflugszüge: fahren nun an jedem Sonn-/ Feiertag
- ➔ **Neues Konzept für Freizeitverkehr durch interdisziplinäre Arbeitsgruppe**
- touristische Aufwertung Haltepunkte
 - neues Marketing- und PR-Konzept
 - Schaffung von Begleitprogrammen

... mündete in einem neuen Gesamtkonzept

- **Ein neuer Name und eine Identität für die Bahn:**
unverwechselbar, mit regionalem Bezug: Räuberland → **Räuberbahn!**
- **Infrastruktur (Haltepunkte) touristisch aufwerten:**
Fahrgäste „neugierig machen“
- **Neue Wege im Marketing:**
Die Räuberbahn als „Erlebnis“
- **Begleitprogramme in und rund um die Bahn:**
Reiseanlässe schaffen



Gesamtkonzept: Touristische Aufwertung der Stationen

- Haltepunkte als Visitenkarte der Bahnstrecke, die zu Touren mit der Bahn anregen sollen
- Eigenentwicklung neuartiger Informations- und Wartestelen:
 - Überdachte Wartemöglichkeit
 - Ansprechende touristische Informationen zur Bahnstrecke und..,
 - Infos zur Umgebung der jeweiligen Station:
 - Umgebungsplan,
 - Freizeittipps,
 - Tourenvorschläge



Gesamtkonzept: Infostelen an den Stationen (Vorderseite)

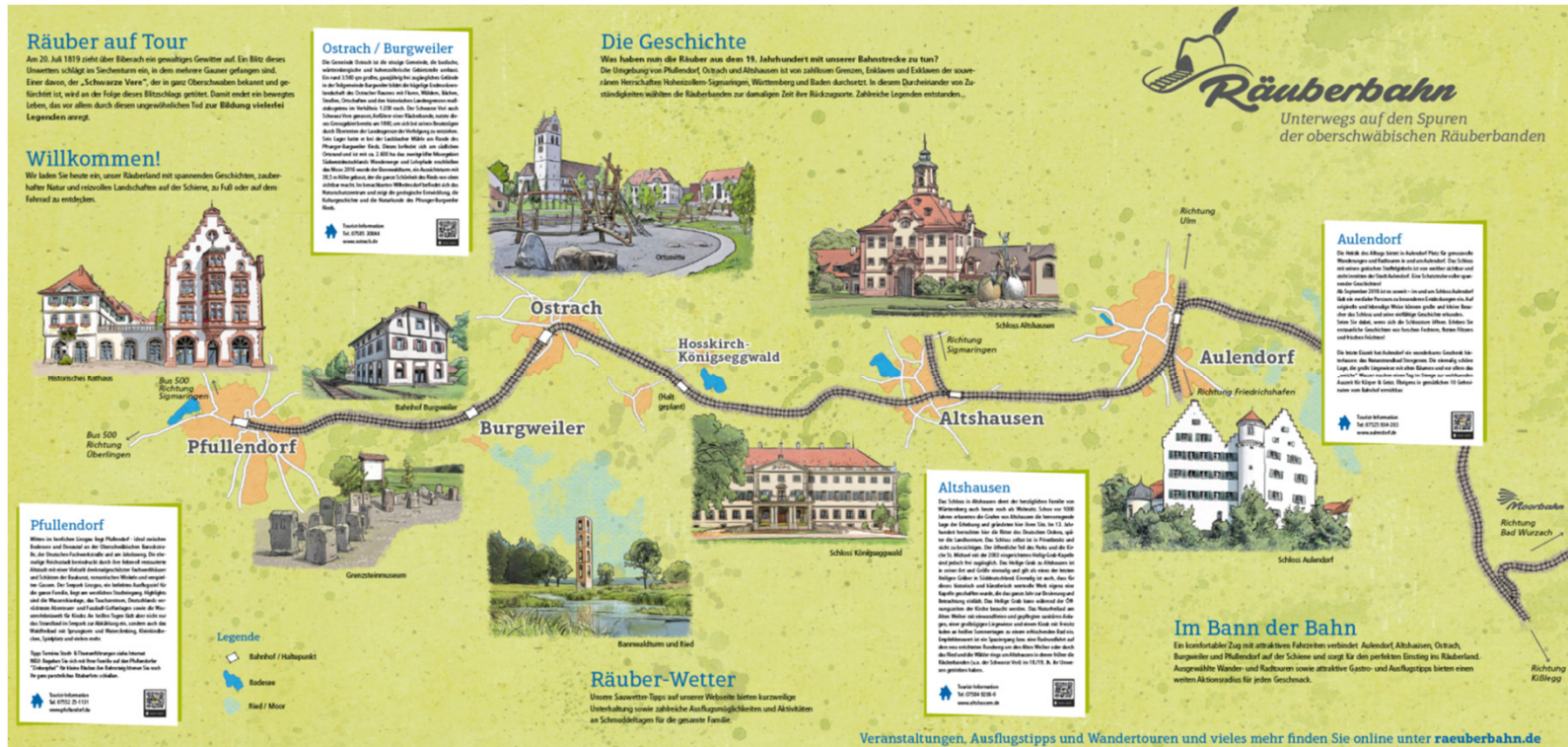


Foto: Streckengrafik, die an allen Haltepunkten informiert

Gesamtkonzept: Infostelen an den Stationen (Rückseite)

Schon wieder eine Grenze im Weg

Die Geschichte unserer Bahnstrecke im „Dreiländereck“ von Baden, Württemberg und Hohenzollern

Im Eisenbahnen schieden sich in Baden und Württemberg die Geister. Pfullendorf nach Schwackenreute dampfte. Und auch nicht zwei Jahre darauf, als die ersten Züge nach Altshausen fuhren.

Kaum ein Bauwerk zeigt das so gut wie der Pfullendorfer Bahnhof. Während die ersten Züge nach Altshausen fuhren, mussten sich lange gedulden, bis sie anstelle der hölzernen ein gemauertes Gebäude erhielten. Erst 1926, über 50 Jahre der Eröffnungszug nach Schwackenreute gedampft war, stöckige, nüchterne Bahnhofsgebäude errichtet. Ein weiteres ändert ging ins Land, bis ihm Pfullendorfer Eisenbahner 1980 Ben Anstrich gaben. Da war der geregelte Personenverkehr schon Geschichte. Nach nur 8 Jahrzehnten endete das Eisenbahnzeitalter im Personenverkehr schon wieder: Ab 1964 fuhren nur noch Busse nach Aulendorf; ab Herbst 1971 endete auch der Personenzugverkehr Richtung Schwackenreute – Stockach.

Bis 2002 transportierte die Bahn noch Güter auf der Trasse, zwei Jahre darauf wurde die Strecke zwischen Pfullendorf und Altshausen stillgelegt. 2008 schien das Ende des Bahnzeitalters in Pfullendorf gekommen. Die Stadt kaufte das Bahnhofsareal, entfernte 2009 die Gleise und baute auf Teilen des Grundstücks den heutigen (ZOB). Im denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude empfängt freigelegte ihre Gäste.

Die Bahngeschichte setzte sich dank engagierter Kommunen in Pfullendorf fort. 2009 wurde die Strecke nach fünfjähriger Stilllegung wieder reaktiviert – als kommunal betriebene Eisenbahn in Pfullendorf. Seit Juli 2011 verbindet der Radexpress Pfullendorf, zunächst noch in unregelmäßigen Abständen. Seit dem 1. Mai 2016 sind die Züge unter dem neuen Namen Rüberbahn von Mai bis Oktober in Sonn- und Feiertag und laden dazu ein, die Region zu entdecken. Der Bahnhof gibt es in Pfullendorf übrigens wieder nicht. Endstation ist Pfullendorf beim Stadtgarten. Dort empfängt ein kleiner Bahnhofsgebäude.

Besuchen Sie uns im Web:

Weitere Wandertipps, Ausflugsziele, Radtouren und vieles mehr haben wir online auf www.raeuberbahn.de für Sie aufbereitet.



Erleben Sie...



Räuberlegenden

Nicht nur außerhalb, auch im Zug erwartet Sie ein unterhaltsames Programm. Spannung, Geschichten und Lieder begleiten Sie in der Rüberbahn. Mit unseren Programmangeboten an Bord und unseren hilfsbereiten Zugbegleitern verleben wir Ihnen bereits die Fahrt zu Ihrem Ausflugsziel.

Wandern & Radeln

Wer aktiv unterwegs sein möchte, findet entlang beider Bahnstrecken atemberaubende Landschaften sowie beschauliche (Kur-)Städte und Ortschaften. Spazieren gehen, wandern oder radeln – erkunden Sie Oberschwaben aktiv und in Ihrem Tempo. Die schönsten Wander- und Radrouten finden Sie online unter raeuberbahn.de



Kulinarische Tipps

Vom einfachen, gutbürgerlichen Gasthaus bis zur exquisiten, feinen Küche – entlang der Bahnstrecken findet jeder Gaumen das Passende. Die Tourist-Informationen der Städte und Gemeinden entlang der Strecken informieren gerne. Einige Gastro-Tipps finden Sie zudem auch in Info-Broschüren, die in den Zügen ausliegen.

Unsere Empfehlungen für Ostrach



Schwarzer Vere und Schloss in Königseggwald

Die Tour führt zu Schloss Königseggwald, Bannwaldturm und die Stelle an der der Schwarze Vere verhaftet wurde. Radtour von Riedhausen zum Schwarzen Vere Denkmal, weiter zum Bannwaldturm im Pfiringer-Burgweiler Ried. Über die Laubbachmühle zur Kapelle mit Kreuzweg und dem herrlichen Blick auf Königseggwald.

	Wander-Info
Schwierigkeit	mittel
Strecke	10,3 km
Dauer	2:38 h



Rund ums Ried

Rundweg von Ostrach aus rund um das Pfiringer-Burgweiler-Ried. Ideal für Familien, da die Tour sehr angenehm zu fahren ist und unterwegs mehrere Möglichkeiten zur Einkehr oder Rast bestehen. Auch zu besichtigen gibt es unterwegs einiges wie z.B. das Naturschutzzentrum Wilhelmstorf oder das Grenzsteinmuseum in Ostrach-Burgweiler.



	Radtour-Info
Schwierigkeit	mittel
Strecke	29,1 km
Dauer	2:19 h



Auf zum Bannwaldturm

Der neue, aus Lärchenholz gezimmerte Aussichtsturm wurde am 1. Mai 2016 eröffnet. 219 Treppenstufen ermöglichen den Aufstieg zur glasumrandeten Aussichtsplattform, von der in 38 Metern Höhe, hoch über den Baumwipfeln, der Blick über das ganze Ried bis hin zu den Alpen schweift.

	Wander-Info
Schwierigkeit	leicht
Strecke	10,6 km
Dauer	2:36 h



Fotos:

Touristische und geschichtliche Informationen an den Haltepunkten.

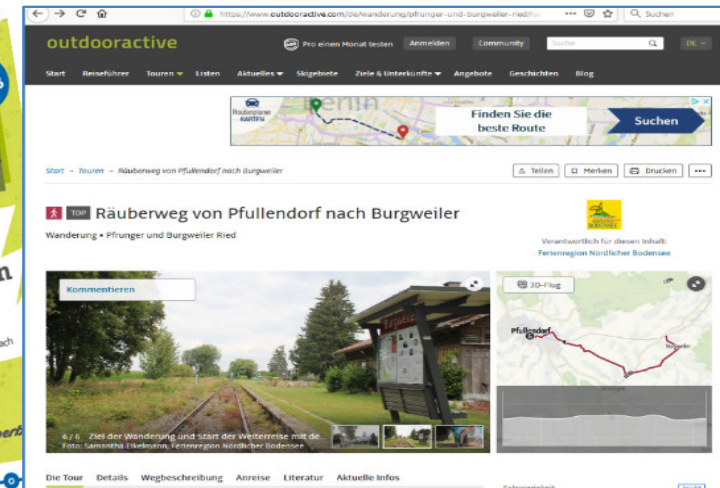
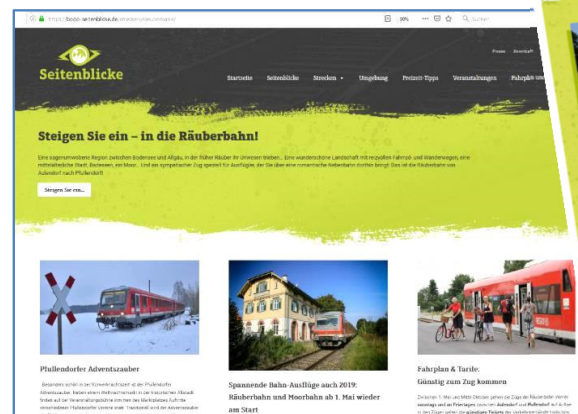
Gesamtkonzept: Neuer Bahnhof Hoßkirch Königseggsee

- **Juli 2019:** Neuer Haltepunkt Hoßkirch (am Seebad Königseggsee)
- Baukosten ca. 60 T€, damit deutlich unter Bagatellgrenze aus „üblichen“ Förderprogrammen der EU
- Lösung: „Bahnhistorischer Erlebnispfad mit Bahnhof“ aus LEADER-Fördermitteln der EU...



Gesamtkonzept: Neue Wege in Werbung und PR

- Neue Internet-Plattform www.raeuberbahn.de als Freizeitportal
- Soziale Medien wie Facebook und Instagram (durch ehrenamtl. Redaktionsteam der Eisenbahnverwaltung Pfullendorf/des Fördervereins)
- Neu gestaltete Faltkarte „Bodo Seitenblicke“
- Nutzung von Aktivitäts- u. Tourenportalen wie Outdooractive.com
- Presse und Amtsblätter



Gesamtkonzept: „Events“ an der Strecke und im Zug

Reiseanlässe bieten und Reiserlebnisse schaffen

- Nutzung der Bahn als Anreise zu Veranstaltungen:
- Gewerbetage, verkaufsoffene Sonntage, Narrenumzüge
- „Silphienblüten-Fest“ mit Behelfsbahnsteig
- Eselwanderungen ab Bahnhof Burgweiler
- Räuberhauptmann im Zug



Gesamtkonzept: Mehrfach ausgezeichnet

Ausgezeichnet mit dem **ÖPNV-Innovationspreis 2019**
und dem **Innovationspreis Bodensee 19**



Bilanz: 2019 war die erfolgreichste Saison

Das **integrierte 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

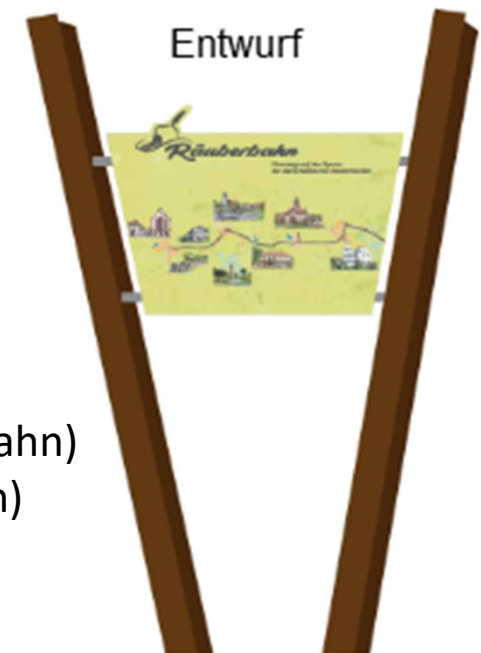


Weiterentwicklung des Freizeitverkehrs



Weiterentwicklung des Freizeitverkehrs Weitere Maßnahmen an & entlang der Strecke

- **Wegeleitung:** Wander-/ Fahrradwege von/zu Bahnhöfen
- Info-Stelen an **touristischen Einrichtungen**
- **Räuberweg** zwischen Bahnhof Ostrach und Hoßkirch
- Ausbau und weitere Professionalisierung des Marketings, insbesondere auch in neuen Märkten: **Strategisches Ziel: überregionale Märkte** als Quellgebiet erschließen
- **digitaler Reisebegleiter** für Fahrgäste
- Weiterentwicklung **Fahrplanangebot**
 - Ausweitung des Verkehrsangebots auf Samstage (durch Bürgerbahn)
 - Verlängerung der Fahrsaison bis 1. November (durch Bürgerbahn)



Wiederaufnahmen des Güterverkehrs



Stand im Güterverkehr

- April 2017: Aufnahme des Güterverkehrs
 - Rundholzzüge ab Burgweiler und ab Altshausen nach Bayern)
 - Herstellung Verladeplatz Burgweiler

- seit 2019:
 - Regelmäßige Holzzüge nach / von Altshausen und Burgweiler
 - Düngemittel-Verkehre nach Altshausen

- Frachtbilanz 2019:
 - 17 Güterzüge mit rund 19.000 Tonnen



Stand im Güterverkehr

- Frachtführer:
Fa. BoxTango, DB Schenker, BK-Eisenbahn
- Eisenbahnunternehmen: U+TL GmbH (Singen)
- Umwelt: Reduktion der CO₂-Emissionen:
Pro Zug bei ca. 9 Waggons um ca. 5 t
im Vergleich zum LKW



Stand im Güterverkehr

Vorteile der Regionalen Öffentlichen Bahn

Flexibel:

- Die Waggons können freizügig auf der freien Strecke beladen werden
- Infrastruktur (Verladeplätze und Umfahrgleise) werden kurzfristig hergerichtet

Schnell:

- Fahrplan, Betriebsanweisungen und BzA werden innert ½ Tag bearbeitet...



Stand im Güterverkehr

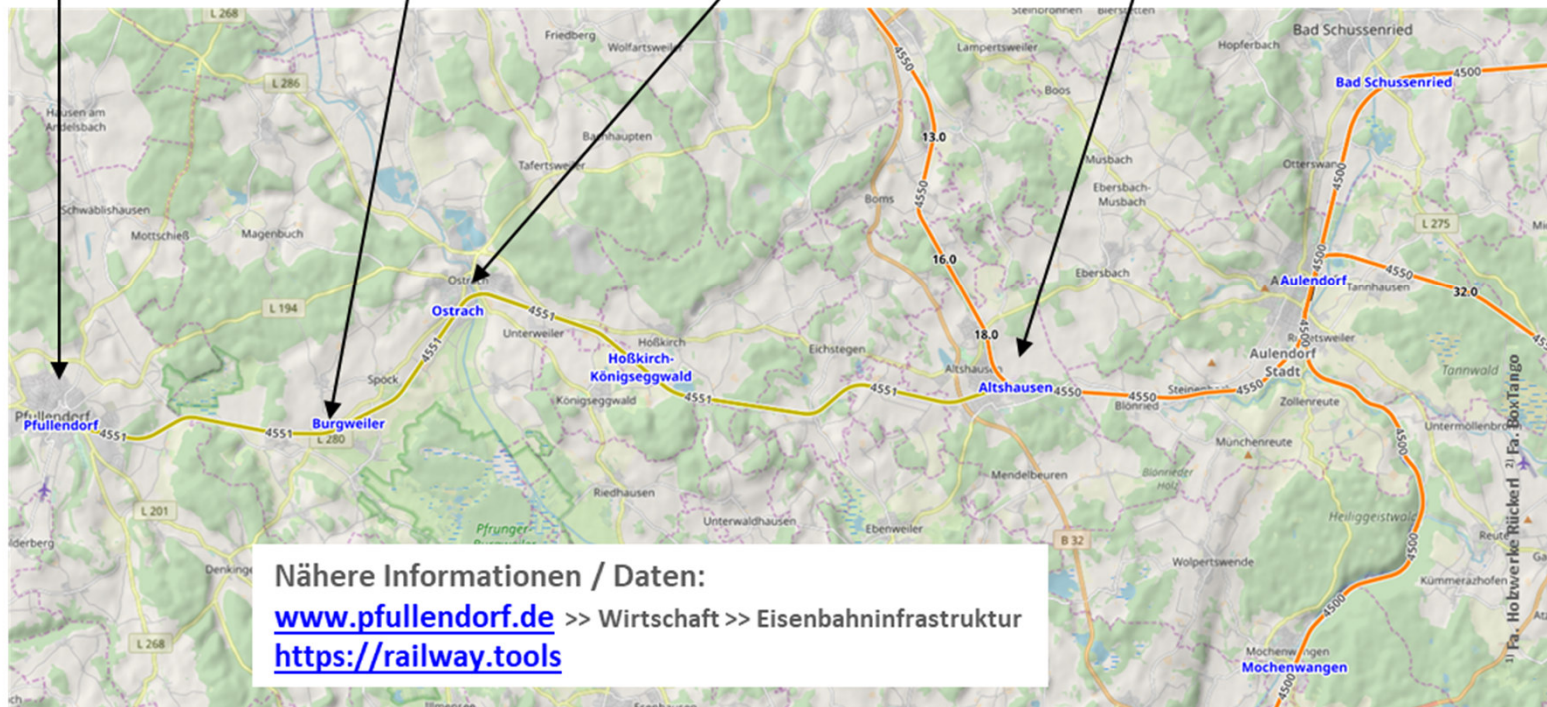
Verladestellen

Pfullendorf:
Railport Schiene/Straße¹⁾
für KV und Holz etc.

Burgweiler:
Ladestelle, Lagerplatz,
Umschlaggleis

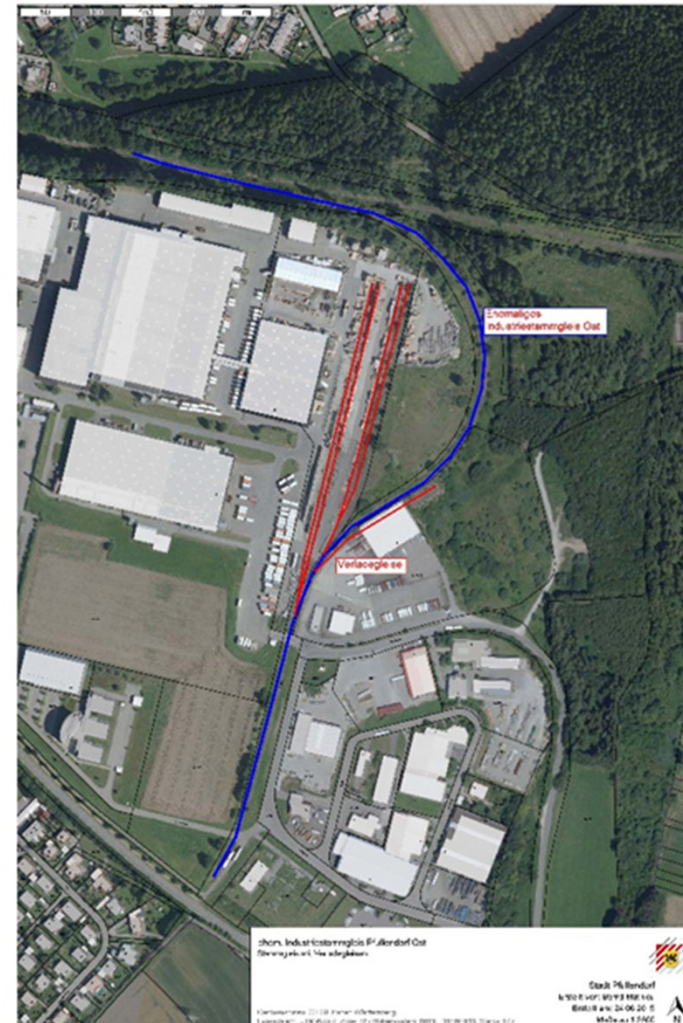
Ostrach:
KV-Umschlagereinrichtung²⁾ u.
div. Ladegleise (mit Kopframpe)

Altshausen:
Ladestelle, Lagerplatz,
Umschlag-/Abstellgleise

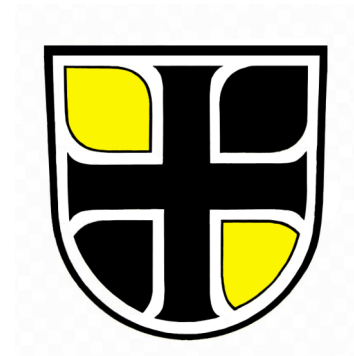
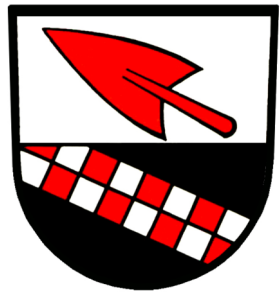


Stand im Güterverkehr Verladestellen

- ex-Containerterminal
Pfullendorf steht seit 5.2020 als
Railport für Umschlag Schiene-
Straße (auch Container) und
Verladung wieder zur
Verfügung
- Infos: railway.tools

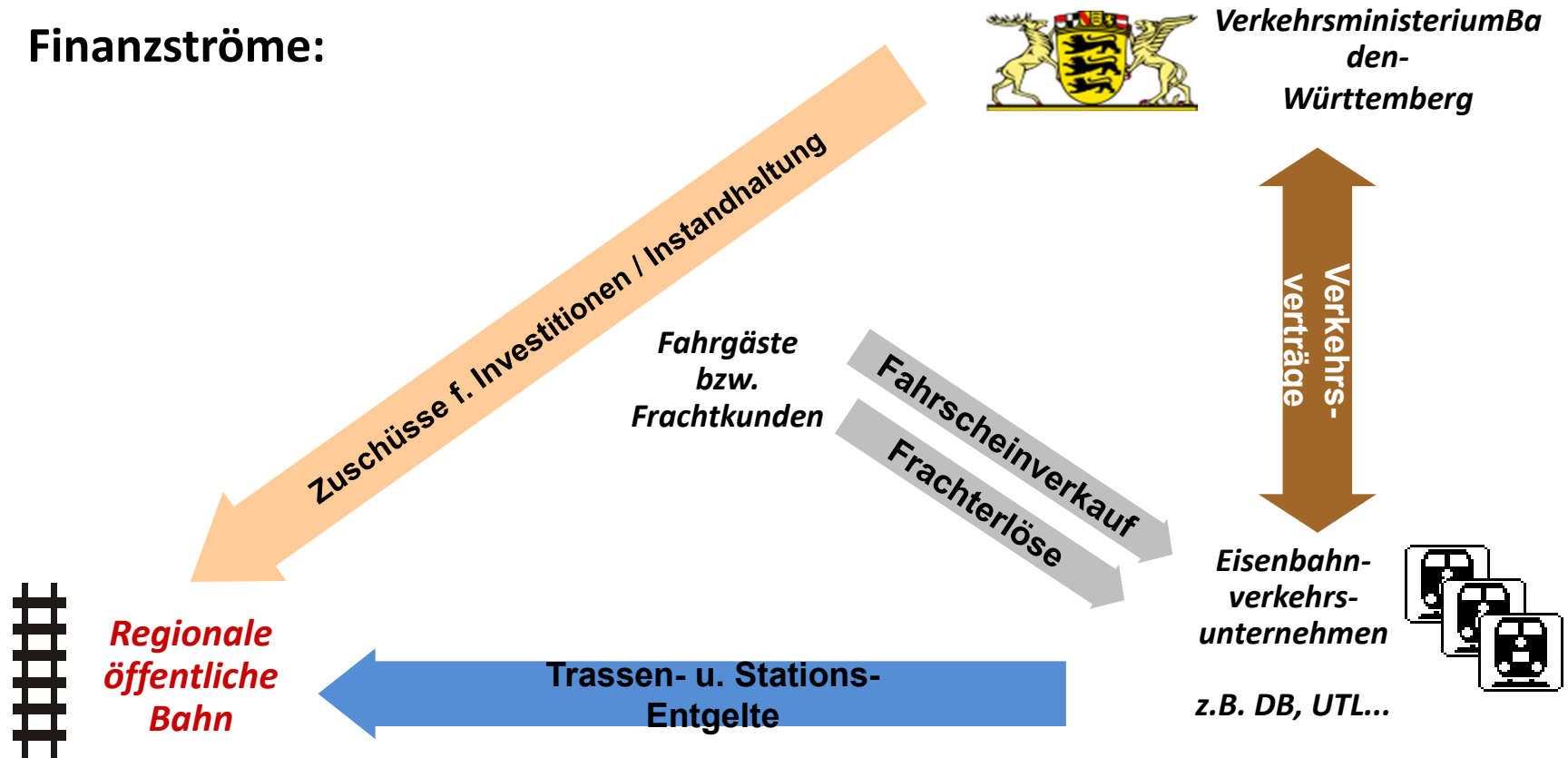


Organisation und Finanzierung: Kommunen als Eisenbahnunternehmer



Organisation und Finanzierung

Finanzströme:



Organisation und Finanzierung: Low budget – aber sicher!

Kostengünstige und effiziente Organisation und Betriebsführung

Verwaltung (Finanzen, Administration, Marketing) durch Stadt Pfullendorf (1/5 Stelle)

Instandhaltung und Betrieb organisiert durch nebenberufliche Eisenbahnbetriebsleiter

- Betriebsführung mit Augenmaß
- Regelwerke der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen

„Low-budget“-Instandhaltung (ca. 100.000 € / Jahr)

- Kostengünstige Standards im Unterhalt
- Beauftragung regionaler Bauunternehmen



Organisation und Finanzierung

Haupteinnahmequellen

- LEFG-Zuschüsse für Unterhalt: ca. 75.000 € / Jahr
- Benutzungsentgelte der Eisenbahnunternehmen (Trassen + Stationen): ca. 25.000 € / Jahr
- Beiträge aus IG Bahn: ca. 10.000 € / Jahr
- Zuschüsse für Bahnübergänge

Größte Kostenblöcke

- Laufender Unterhalt: ca. 100.000 € / Jahr
- Investitionen in die Bahnübergänge
- Administration, Versicherung, Gebühren, Betriebsleitung

Mehr Zugverkehr seit 2018, mehr Nutzungsentgelte

doppelt so viele Fahrtage Personenverkehr & Güterverkehr;
weitere Steigerungen 2019 im Güterverkehr



Organisation und Finanzierung: Der Betrieb bleibt eine große Herausforderung

Abmangel/Defizit: ca. 60.000 € / Jahr (für die 3 Eisenbahneigentümer)

Hoffnung: Mehr Trassen- / Stationsentgelte
→ geringerer Abmangel

Angebotsausdehnung mit Bürgerbahn (Samstags-Zugverkehr, Saisonverlängerung bis November)

→ **Mehrerlöse für EIU ca. + 40.000 €**

Aber auch: Zunehmende technische und administrative Anforderungen und anstehende Groß-Baumaßnahmen (Bahnübergänge ab 2021):

→ **Der Betrieb bleibt eine große Herausforderung**

Das Projekt „Bürgerbahn“



© evvkg.de

Projekt „Bürgerbahn“: Ziele

1.: Weitere Attraktivitätssteigerung der **Saisonverkehre**

- Aufwertung von Stationen und Planung neuer Halte
 - Einführung von „Erlebniszugbegleitern“: touristische Infos und Unterhaltung der Fahrgäste; Begleitangebote
- damit Absicherung oder Ausbau der bestehenden Saisonverkehre

2.: Ausdehnung der Verkehrstage **im Freizeit-SPNV durch Bürgerbahn**

- Ehrenamtliche Elemente, in einem Förderverein organisiert
- Mindestens Ausdehnung Saisonverkehre und Fasnachtsverkehre

3.: **Auskömmliche Finanzierung** der Infrastruktur

- Mehr Züge, höhere Erlöse

Grundsatzfrage: „Nice to have“ oder Eisenbahn als Standortfaktor und Faktor für Lebensqualität?

Projekt „Bürgerbahn“: Inhalte (1 von 2)

Projekt mit drei Bausteinen

I. Bürgerbahn-Fahrbetrieb

- in ehrenamtlicher Organisation, das heißt:
- durch Förderverein getragen, mit ehrenamtlichen Fahrern / Verwaltung
- Bürger werden zum “Teilhaber”; Mitgliedsbeitrag als “Bürgerbahn-Flatrate-Ticket” für niederschweligen Zugang zum Zugangebot
- Aus-/Fortbildung und Fahrbetrieb durch professionelle Dienstleister
- Anmietung von Zügen von professionellen EVU
- Betrieb an zusätzlichen Verkehrstagen (Vorsaison, Nachsaison, samstags) → Ergänzung des saisonalen Freizeit-SPNV mit mehr Fahrtagen

II. Erlebniszugbegleiter/Rahmenangebote

Begleitung der Züge wie mit einem „Reiseleiter“ (touristische Infos und Unterhaltung der Fahrgäste; Organisation weiterer Begleitangebote)

Projekt „Bürgerbahn“: Inhalte (2 von 2)

III. Infrastruktur für die letzte Meile

Planungsleistungen, z.B. Verknüpfung Bahn / Rad / E-Bike

Umsetzungszeitraum

2020 bis 2022/23


Kostenvolumen

224.000 €, Förderquote 80 %

Projektträger


Stadt Pfullendorf

in Kooperation mit bodo Verkehrsverbund

 DLR Projektträger	STADT PFULLENDORF							bR
	17. April 2020							ZE
	I	II	III	IV	V	VI	PR	Wifo

DLR Projektträger
Heinrich-Konen-Straße 1, 53227 Bonn

Stadt Pfullendorf
Kirchplatz 1
88630 Pfullendorf

Im Auftrag der

 Bundesanstalt für
Landwirtschaft und Ern

DLR Projektträger
Bereich Gesellsch
Innovation, Techn

Ihre Ansprechpartner:

wissenschaftlicher Mitarbeiter/in
Telefon +49 228 3821-14
E-Mail petra-ruth.vogel@dlr.de

administrativer Mitarbeiter/in
Telefon +49 228 3821-15
E-Mail sara.pitsch@dlr.de

Telefax +49 228 3821-16

01.03.2020

Zuwendungsbescheid

BETREFF: Zuwendung aus dem Bundeshaushalt, Einzelplan 10, Kapitel 1005, Titel , 68605 für die Haushaltsjahre 2019-2022

für das Vorhaben: Genossenschaftliche Bürgerbahn Altshausen - Pfullendorf

ausführende Stelle: Stadt Pfullendorf - Regionale öffentliche Bahn

Motivation, Fazit und Ausblick



© oxbridgeacademy.edu.za

Eisenbahninfrastruktur sichern

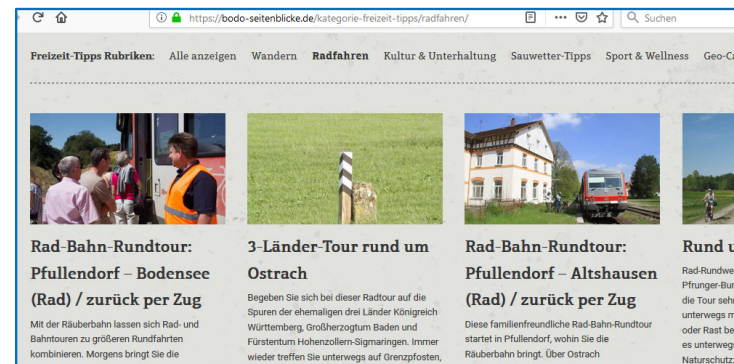
- In der Regel folgt nach der Stilllegung die formale Entwidmung der Eisenbahnstrecke und anschließend der Abbau
- **Nach Entwidmung und Abbau der Bahnstrecke wäre ein Wiederaufbau ausgeschlossen** (neue Standards, Unterbrechung der Strecke durch Straßendamm Ortsumgehung Pfullendorf)



→ Die Infrastruktur wäre für künftige Generationen **unwiederbringlich verloren!**

Eisenbahn als Wirtschaftsfaktor

- Ein Bahnanschluss ist für viele Wirtschaftsunternehmen ein **Standortfaktor**.
- Im Personenverkehr **fördern** die Ausflugszüge und Sonderzüge den **Tourismus**: Tagesgäste, die sonst nicht in die Region kommen würden, z.B. Kombination aus Bahnfahrt und Radtour zu Rundfahrten *Bodensee – Pfullendorf – Bodensee*



Freizeitportal
raeuberbahn.de
mit Vorschlägen für
kombinierte Bahn-Rad-
Rundfahrten

Was bedarf es für solch' eine Entwicklung?

- (Kommunal-) Politischer Rückhalt:
 - Entscheidungsträger, die vom Nutzen der Bahn überzeugt sind, und
 - die - bis zu einem gewissen Maß - Lasten und Risiken tragen.
- Fördermittel / Zuschüsse des Landes:
 - Zugbestellungen durch NVBW im Freizeit-SPNV als Mindest-auslastung
 - Instandhaltungskostenzuschüsse (75 % sowie Sonderprogramme)
- eine kooperative Landeseisenbahnaufsicht
- engagierte Mitstreiter
- lokal verwurzelte EVU und Logistiker
- Verkehrsverbund bodo für bei Planung, Gestaltung & Marketing
- Kooperation mit Tourismus und Gemeinden

... und Fahrgäste und Frachtkunden...!

Fazit und Ausblick

Seit Beginn der Reaktivierungsbemühungen ist mit viel Engagement aller Beteiligten und überschaubaren finanziellen Mitteln enorm viel erreicht worden

Eine stetige Weiterentwicklung in allen Bereichen ist notwendig, um

- das Angebot für die Bevölkerung und die Unternehmen zu verbessern
- den steigenden technischen und rechtlichen Anforderungen für einen Bahnbetrieb gerecht zu werden
- die Erwartungshaltung und Kriterien der Fördermittelgeber und Unterstützer zu erfüllen

→ Diesen erfolgreichen Weg will die Regionale öffentliche Bahn weitergehen

Danke für Ihr Interesse – schauen Sie mal vorbei!

www.raeuberbahn.de

[www.fb.com/raeuberbahn](https://www.facebook.com/raeuberbahn) | www.instagram.com/raeuberbahn



Frank von Meißner

Eisenbahnbetriebsleiter und technischer Leiter der
Regionalen öffentlichen Bahn der Stadt Pfullendorf

Kontakt: eisenbahn@stadt-pfullendorf.de