

Unter kommunaler Regie in die Zukunft: Neues Leben für die Ablachtalbahn



Vortrag von
Frank von Meißner
Eisenbahnbetriebsleiter und technischer Leiter, EIU Ablachtalbahn
VCD-Exkursion, 19.09.2021

1. Geschichte der Ablachtalbahn



Wechselvolle Geschichte der Ablachtalbahn

- 1986: Wiederaufbau des Abschnitts Mengen – Krauchenwies für Tegometall-Stahlgüterverkehre
- 2004: Übernahme Gesamtstrecke Mengen – Stockach durch Metallbaufirma Tegometall (wichtigster Frachtkunde)
- V.a. Tegometall-Güterverkehr nach Krauchenwies und Sauldorf
- 2005 technische Sperrung bei Sauldorf => Kiesverkehre der HzL n. Schömberg und in die Schweiz brechen zusammen
- 2008 Sanierung aus Konjunkturprogramm, aber kein sonstiger (Durchgangs-) Güterverkehr mehr
- Sperrung Sauldorf – Stockach wg. „Biberschäden“ seit 2017
- Wunsch von Land und Kommunen nach Belebung der Strecke



2. Kauf durch Kommunen



Sollen die Kommunen die Strecke kaufen?

1.: Langjährige Kaufverhandlungen mit Eigentümer:

- Symbolischer Kaufpreis: 1 €
- Grundstücks- und Materialwert

2.: Unterhaltslasten?

- Gutachten: Strecke in **ordentlichem Zustand**; schrittweise Ertüchtigung denkbar, Potential für Ausflugsverkehre

3.: Altlasten?

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

4.: Finanzierung des Betriebs?

Finanzierung des Betriebs? Business Plan!

Auf Basis der Instandhaltungszuschüsse des Landes, der Erlöse aus der Trassennutzung und der zu erwartenden Kosten haben wir einen **Business Plan** für den Betrieb als kommunale Bahn erarbeitet.

Für den Betrieb gehen wir (zunächst) von einem **Low Cost-Ansatz** aus:

- Einfache Betriebsstandards:
 - Ein-Zug-Betrieb
 - zunächst kein Zugfunk, keine Signaltechnik (Streckenblock)
 - Höchstgeschwindigkeit 50 bis 80 km/h mit Langsamfahrstellen
 - bestehende Alttechnik (Bahnübergänge) weiternutzen, diverse BÜ erst einmal ohne Lichtzeichen-/Schrankenanlagen
- Aufwertung der Strecke über mehrere Jahre „Zug um Zug“
- Sparsame Administration

Finanzierung des Betriebs (Prognose 2022 ff.)

1.: Jährl. Aufwendungen nach Inbetriebnahme (€ / J.):

- Instandhaltung Strecke: ca. 250.000 €
- Instandhaltung Bahnübergänge: ca. 30.000 €
- Administration + Personal: ca. 130.000 €

Summe: 410.000 € / Jahr

2.: Einnahmen aus Zuschüssen und Trassenentgelten:

- Instandhaltungszuschüsse Strecke: 187.000 € (75 % von 250 T€)
- Instandhaltungszuschüsse BÜ: 15.000 € (50 % von 30 T€)
- Entgelte der Eisenbahnen für Güterverkehr: ca. 20.000 €
- Entgelte für Trassennutzung Personenverkehr: ca. 110.000 €

Summe: 318.000 € / Jahr

Defizit f. Betrieb:

**ca. 90.000 € / J.
(ohne Invest.!)**

→ **Beschluss der GR Meßkirch und Sauldorf: max. 100.000 € / Jahr**

→ **Lkr SIG: Zuschuss 50.000 € für 2021, danach 20.000 € / J.**

→ **Spielraum für kleine Investitionen**

Finanzierung des Betriebs: Haupteinnahmen

Landeszuschüsse für Unterhalt Strecke: LEFG

- Unterhaltszuschüsse: **75 %** für Instandhaltung

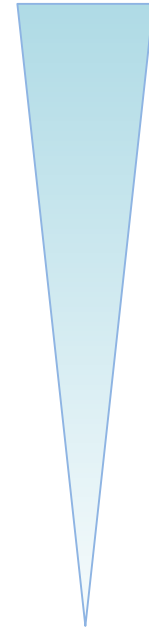
Trassenentgelte von den Eisenbahnunternehmen

Zuschüsse für Unterhalt Bahnübergänge: AEG

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

Weitere Einnahmequellen:

- Abstellgleisnutzung



3. Betrieb durch Kommunen

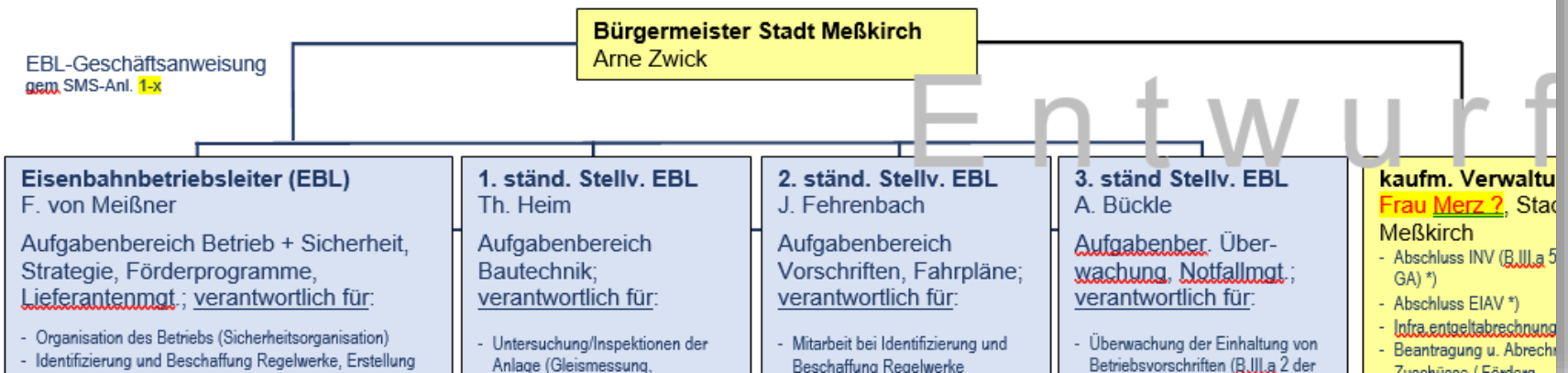


Übernahme der Betriebsführung

• Finanzierung und Organisation

- EIU Ablachtalbahn als Eigenbetrieb der Stadt Meßkirch
- Bestellung von vier (nebenberufl.) Eisenbahnbetriebsleitern für Betriebsführung, Planung und finanzielle Abwicklung von Instandhaltungs und Ausbauarbeiten
- Administration bei Stadt Meßkirch

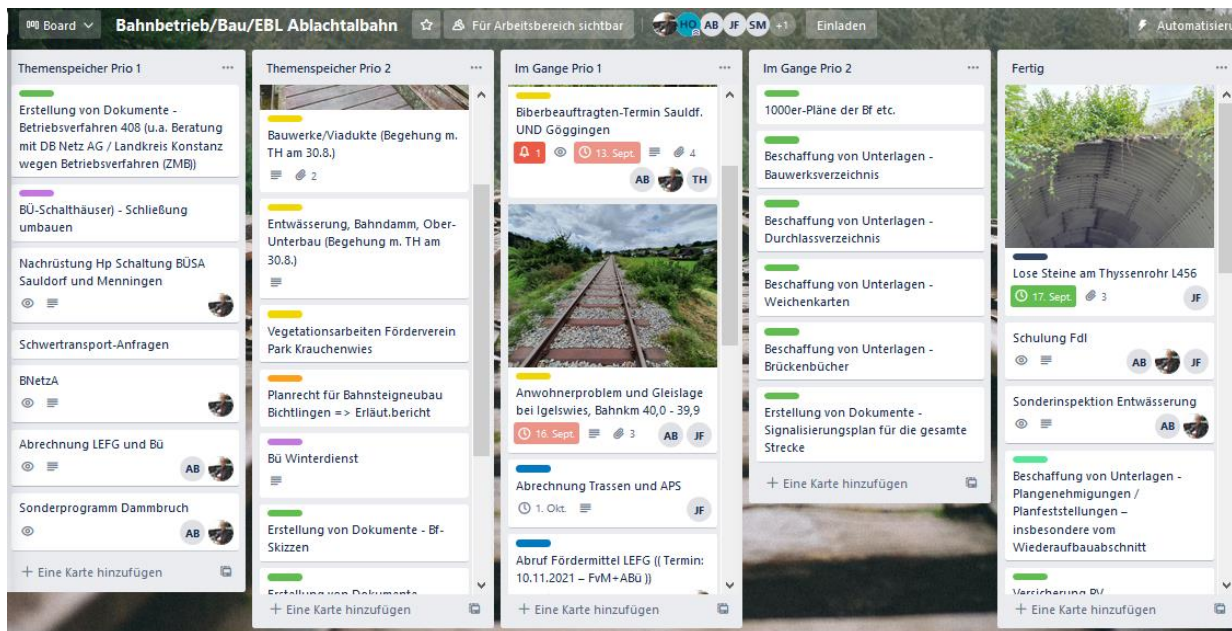
Sicherheitsorganisation des EIU Ablachtalbahn: Geschäftsverteilungsplan zur EBL-Geschäftsanweisung (GA) gem. SMS Anl. 1-x



Übernahme der Betriebsführung

- Planung und Koordination durch Betriebsleitung
- Arbeiten durch Bauhöfe, lokale Firmen und benachbarten Zweckverband Ostrach
- (Großartige) Unterstützung bei Arbeiten durch Förderverein

➔ Start der Arbeiten im Januar 2021



Übernahme der Betriebsführung


• Instandsetzungsarbeiten

- Umfangreiche Vegetationspflege für Lichtraumprofil und Übersicht an Bahnübergängen (BÜ)
 - ➔ Verzicht auf Postensicherung
- Reparatur und Reaktivierung 7 BÜ-Lichtzeichen-/Schrankenanlagen
 - ➔ jetzt nur noch zwei BÜ mit Postensicherung
- Nachschottern der Strecke: 1.500 Tonnen
- Stopfarbeiten zur Gleislagekorrektur
- Beseitigung Biberschäden
- Start-Instandsetzungen 2021: ca. **300.000 €**:
 - 75 % LEFG-Instandhaltungskosten-Zuschüsse des VM und Ausgleichsmittel für BÜ
 - ➔ **Eigenanteil** Kommunen für IH: ca. **90.000 €**



Übernahme der Betriebsführung

➔ Übernahme der Betriebsführung als kommunales EIU am 1. März 2021

 BÜRGER **WIRTSCHAFT & BAUEN** TOURISMUS

Wirtschaftsförderung Gewerbe Stadtentwicklung Bauen Umwelt BürgerGIS

Mittwoch, 17.03.2021 / 10:04 Uhr

WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG *Wirtschaft & Bauen / Wirtschaftsförderung / Ablachtalbahn*


Wirtschaftsregion Meßkirch
Beratungsangebot
Gründungs- und Innovationszentrum
[Ablachtalbahn](#)
Anfahrt

Ablachtalbahn

Die Stadt Meßkirch betreibt die 39 km lange Ablachtalbahn von Mengen nach Stockach als öffentliche Bahnstrecke.

Nutzen Sie unsere Strecke für den Güterverkehr: für Verladung von Fracht oder als Direktverbindung zwischen Ulm und dem Bodensee.

In Mengen besteht Übergang zum Streckennetz der DB Netz AG (VzG-Strecke 4550 Sigmaringen – Herberting – Aulendorf). In Stockach besteht Anschluss an die Strecke Stockach – Stahringen (– Radolfzell) des Landkreises Konstanz.



Unsere Anlagen für Güterzüge

Für den lokalen Güterverkehr bieten wir folgende Lade- und Umschlag-Möglichkeiten an:

Übernahme der Betriebsführung

- **Herstellung der Papierlage**

- Genehmigung als kommunales Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen
- Erlaubnis zur Inbetriebnahme der Streckenabschnitte und Bahnsteige
- Ausnahmegenehmigung zum Verzicht auf Zugfunk
- Umfangreiches, zermürbendes Genehmigungsverfahren gem. Eisenbahn-Regulierungsgesetz (ERegG):
 - Befreiung als nicht wettbewerbsverzerrendes EIU von ERegG
 - Schienennetz-Nutzungsbestimmungen SNB-AT und SNB-BT
 - Trassenentgelte
 - Nutzungsbestimmungen Serviceeinrichtungen NBS-AT und -BT

- **In Summe: 260 Seiten Dokumente und Schriftverkehr!!!**

Betrieb und Belebung der Ablachtalbahn

- Regelmäßiger (Stahl-) Güterverkehr nach Krauchenwies/Sauldorf mit zunehmender Tendenz
- Seit April: zus. Holzverkehr ab Krauchenwies:
 - Bessere Auslastung der ohnehin fahrenden Stahlgüterzüge der SWEG
 - Ca. 1-2 Ganzzüge zusätzlich pro Monat durch UTL
- Touristische Ausflugs-Züge, bestellt aus Regionalisierungsmitteln durch das Land bei der SWEG (Verkehrsbetrieb HzL):
 - So und feiertags von Mai bis Oktober
 - Verbindung (Radolfzell –) Stockach – Meßkirch – Mengen



Aufwertung der Bahn

- **Ertüchtigung der Strecke:**
 - Wiederinbetriebnahme Ladegleise Krauchenwies
 - Wiederherstellung der bestehenden Bahnsteige



Aufwertung der Bahn

- **Ertüchtigung der Strecke:**
 - Bürgerinnen und Bürger von Menningen renovieren „ihren“ Bahnsteig selber!



Auf dem Weg zur „Biberbahn“

- Vorbild „**Räuberbahn**“: Touristische Vermarktung als Gesamtpaket
- Gründung einer interkommunalen **Arbeitsgruppe Marketing** aus:
 - Förderverein
 - Touristiker von Meßkirch und Stockach
 - Eisenbahnbetriebsleitung
 - Bodo-Verkehrsverbund
- **Ziele:** Namensfindung, Logo, touristische Begleitprogramme, Werbematerial, Tarif, Webseite biberbahn.de, soziale Medien, PR:
 - ➔ „**Reiseerlebnisse schaffen, Reiseanlässe bieten**“



4. Die Biberbahn kommt!



Schock – zwei Tage vor der Eröffnung



Eröffnung Sauldorf – Mengen am 17. Juli 2021



Sanierung Dammschaden innert 3 Wochen



Planverkehr Stockach – Mengen seit 8. August: Ein voller Erfolg!



5. Die Zukunft



Weiterer Ausbau für Plan-SPNV

- Landesgutachten zu Reaktivierungs-Potentialen von Bahnen Nov. 2020
 - Ablachtalbahn: **830 Pkm / Strecken-km** (ohne Krauchenwies – Sigmaringen) → zweitbeste Kategorie („hohes Potential“)
 - Für Strecken > 750 Pkm / Strecken-km bietet das Land die **Bestellung von Plan-SPNV-Leistungen** im Stundentakt an
 - Nächster Schritt: **Vertiefte Machbarkeitsstudie**, bezuschusst zu 75% vom Land
 - Wenn Machbarkeitsstudie positiv: **Nutzen-Kosten-Untersuchung** („standardisierte Bewertung“), detaillierte Aubauplanung (EP+GP)
 - Voraussetzung für Förderung von Reaktivierungs-Investitionen aus **Bundes-GVFG** (ab 10 Mio € mit 90 % Zuschuss) ist positive NKU
- ➔ **Juli 2021: Beauftragung einer Machbarkeitsstudie durch die Meßkirch – und damit vielleicht der Schritt zum Plan-SPNV!**

Machbarkeitsstudie für Plan-SPNV

- 3. Inhalte der Machbarkeitsstudie
- 3.1 Bestandsanalyse
- 3.2 Ermittlung von Betriebskonzepten (Planfälle)
- 3.2.1 Einbindung in ÖPNV-Angebote
- 3.2.2 Abstimmung mit ÖPNV-Bestellern und -Aufgabenträgern.....
- 3.2.3 Weitere Leistungen
- 3.3 Ermittlung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen und Kostenschätzung.....
 - 3.3.1 Mengen – Krauchenwies – Stockach (– Radolfzell).....
 - 3.3.2 Sigmaringen – Krauchenwies
 - 3.3.3 Weitere Planungsprämissen
- 3.4 Berechnung der Verkehrsnachfrage und Verlagerungseffekte
- 3.5 Ermittlung des zu erwartenden Nutzen-Kosten-Indikators



6. Fazit



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 im Freizeitverkehr → Trassenentgelte
 - Instandhaltungskosten-Zuschüsse (75 % sowie Sonderprogramme)
- eine pragmatische und kooperative Landeseisenbahnaufsicht
- engagierte Unterstützer wie
 - Förderverein und
 - Verkehrsverbund bodo
- Kooperation mit Tourismus und Gemeinden

... und Fahrgäste und Frachtkunden...!

Was gefährdet die Entwicklung?

- Zunehmende Bürokratisierung des Eisenbahnwesens:
 - Ein abschreckendes Beispiel ist das Eisenbahn-(Tod-)Regulierungsgesetz (ERegG) mit 81 Paragraphen auf 51 Seiten
- Hohe Anforderungen an Zuschussprogramme:
 - Formalismus bei Anträgen
 - Hohe Bagatellgrenze, so dass „günstige Maßnahmen“ gar nicht förderfähig sind
- Hohe und ansteigende Mindeststandards für Betrieb
- Marktverzerrung im Güterverkehr
- NIMBYs unter den Anwohnern
- und nicht zuletzt: der Biber!!!

Was gefährdet die Entwicklung?



**Vielen Dank
für Ihr Interesse!**



**Frank von Meißner
bahnbetrieb@besser-bahn.de
www.besser-bahn.de/beratung**