

# Zug um Zug wiederbelebt

## Drittes Leben für die Ablachtalbahn



Leander Matzek

Feierlicher Start für die Biberbahn in Sauldorf am 17. Juli 2021 u. a. mit Landesverkehrsminister Hermann (Mitte).

Es war schon ein besonderes Ereignis am 17. Juli 2021 in Meßkirch: Stolze CDU-Bürgermeister als Eigentümer und Betreiber ihrer Eisenbahnstrecke feierten mit dem baden-württembergischen Verkehrsminister Hermann von den Grünen die Aufnahme des Ausflugs-Personenverkehrs auf der Ablachtalbahn. Über alle Parteigrenzen hinweg will man die Strecke Zug um Zug ausbauen – zur Förderung von Wirtschaft und Tourismus, aber auch als Beitrag zum Klimaschutz. Damit startet die schon zwei Mal tot gesagte Verbindung in ihr drittes Leben.

### Start in Kleinstaaterei

Die Ablachtalbahn tangiert nicht weniger als drei Länder: Baden im Westen und Württemberg im Osten sowie

Während Bayerns Ministerpräsident im Juli unter dem Eindruck der Hochwasser-Katastrophe einen Klima-Ruck von der Politik verlangte, tut sich in Baden-Württemberg bereits einiges: Dort wuchs das Streckennetz im Personenzugverkehr nochmals um rund 38 km an: mit der Ablachtalbahn zwischen Stockach und Mengen.



Verlauf der Ablachtalbahn (blau) zwischen Sigmaringen/Mengen und Stockach.

hinter Meßkirch ein Stückchen Hohenzollern. Das machte von Anfang an der Bahnverbindung das Leben schwer. So hatte zwar schon 1859 eine länderübergreifende Versammlung von Abgeordneten beschlossen, sich für den Bau einer Eisenbahnstrecke zwischen Ulm, dem Bodensee und dem Schwarzwald einzusetzen, und bereits 1865 schlossen die souveränen Staaten Baden, Preußen und Würt-

temberg trilaterale Staatsverträge zu länderübergreifenden Bahnprojekten.

Doch es dauerte bis 1867, ehe der erste, badische Teilabschnitt Radolfzell – Stahringen – Stockach eröffnet werden konnte; 1870 folgte die Verlängerung bis Meßkirch. Kompliziert wurde es dann bei der Weiterführung Richtung Krauchenwies: Weil dorthin hohenzollerisches Staatsgebiet durchquert werden musste, verlangte Preu-

Vorbei an der kath. Filialkirche St. Matthäus in Sauldorf-Oberbichtlingen rollt VT 232 des HZL-Ringzugs am 18. Juli 2021 von Mengen nach Stockach.

Frank vom Meißner



ßen auch einen zusätzlichen Abzweig von Krauchenwies in das Hohenzoller-Städtchen Sigmaringen. Mit der Eröffnung dieser beiden Streckenäste nach Mengen und nach Sigmaringen am 6. September 1873 war die Ablachtalbahn vollendet. Im November desselben Jahres kam noch die Verbindung nach Pfullendorf hinzu. Auch heute noch mutet der mächtige Knotenbahnhof Schwackenreute auf der grünen Wiese merkwürdig an – lokale Widerstände hatten einen Abzweig von Meßkirch nach Pfullendorf verhindert.

Die Hoffnungen auf die Ablachtalbahn als überregionale Verbindung zwischen Ulm und Bodensee erfüllten sich nicht: Bereits 1875 wurde das Schnell- bzw. Eilzugpaar zwischen Basel, Meßkirch und Ulm wieder eingestellt. Es verblieben nur untergeordnete Personenzüge; 1879 wurde die Bahnstrecke zur Nebenbahn herabgestuft. Da die Strecke für den überregionalen Verkehr konzipiert worden war, lagen die meisten Stationen – außer in Stockach und Meßkirch – weit außerhalb der Ortschaften, so dass sich der Lokalverkehr auch unerfreulich entwickelte. Bald nach dem Zweiten Weltkrieg begann der Niedergang, und die Querverbindung wurde Stück für Stück stillgelegt: Schon im Dezember 1954 verlor der östliche Abschnitt Mengen – Krauchenwies seinen Personenverkehr, gute fünf Jahre später sogar den Gesamtverkehr, gefolgt vom Abbau dieses Abschnitts. Die Verbindungsbahn von Sigmaringen nach Krauchenwies und weiter bis Meßkirch wurde 1969 auf Busverkehr umgestellt, das Gleis zwischen Krauchenwies und Sigmaringen 1971 rausgerissen: Krauchenwies war nun nur noch aus Richtung Radolfzell auf der Schiene angebunden. In der DB-typischen Salamtaktik wurde 1971/1972 der Personenzugverkehr zwischen Stockach und Meßkirch bzw. Pfullendorf eingestellt, 1982 auf dem restlichen, westlichen Abschnitt bis Stockach.

## Zweites Leben

Etwas besser sah es im Güterverkehr aus: Mit den metallverarbeitenden Werken der Fa. Tegometall saß nicht nur ein nachfragestarker und auf den Schienentransport angewiesener Kunde an der Strecke, sondern der damalige Eigentümer von Tegometall war

Den ganzen Artikel mit allen Bildern lesen?

Den Eisenbahn-Kurier können Sie kaufen unter <https://www.eisenbahn-kurier.de>

Plans-Joachim Knüpfer

**Ende der neunziger Jahre wurde die Ablachtalbahn von der DB noch sporadisch im Güterverkehr befahren. 212 047 ist am 3. September 1997 mit einem Güterwagen bei Meßkirch unterwegs.**

auch ein großer Befürworter des Bahntransports. Er setzte sogar durch, dass die Verbindung von Mengen nach Krauchenwies 1986 wieder komplett neu aufgebaut wurde – damals schon eine kleine Sensation!

Seither nahmen die schweren Stahlcoil-Züge den kürzeren Weg von Ulm via Mengen nach Krauchenwies; der westliche Streckenabschnitt behielt seinen bescheidenen Güterverkehr, lediglich der Abzweig Schwackenreute – Pfullendorf verlor den Güterverkehr 1983 und wurde 1987 abgebaut.

Einen großen Schritt nach vorne ging es dann 1996, als der Landkreis Konstanz den Streckenabschnitt Stahringen – Stockach pachtete und diesen modernisierte, um dort Nahverkehrszüge von Stockach nach Radolfzell zu bestellen. Unter dem Namen „Seehäse“ fährt seit 2006 die Hohenzollerische Landesbahn (HzL) – mittlerweile Teil der Südwestdeutschen Landesverkehrs-AG (SWEG) – mit großem Erfolg: Statt ursprünglich prognostizierten 1.500 Fahrgästen pro Werktag sind es heute rund 3.500 Fahrgäste, und die Gemeinden am „Seehäse“ sind stark nachgefragte Wohnstandorte.

Eine Verlängerung des „Seehäse“ über Stockach hinaus nach Meßkirch wurde zwar verschiedentlich diskutiert, jedoch mangels Wirtschaftlichkeit nicht ernsthaft weiterverfolgt. Für den schwach be- und technisch he-

runtergefahrenen Streckenabschnitt Stockach – Schwackenreute leitete schließlich die DB AG 2002 schließlich das Stilllegungsverfahren ein.

Wieder war es das private Engagement rund um die Firma Tegometall, das die Strecke rettete: Für einen Millionenbetrag kauften die Tegometall-Eigentümer 2004 die gesamte Streckeninfrastruktur von Stockach nach Mengen, um sie fortan als nichtbundes-eigene Eisenbahn zu betreiben. Damit war die Stilllegung erst einmal vom Tisch, aber der neue Eigentümer sperrte wenig später den Streckenabschnitt zwischen Sauldorf (wo eines seiner Werke sitzt) und Stockach aufgrund des schlechten Gleiszustands. Damit fielen nicht nur die sporadischen Kieszüge in Richtung Schweiz weg, sondern auch der von der HzL 2003 neu aufgebaute Kiesverkehr von Schwackenreute nach Schömberg brach zusammen. Zwar wurde 2008 für einen Millionenbetrag aus einem Konjunkturprogramm der marode Streckenabschnitt nach Stockach saniert. Doch anschließend sollte sich ein nennenswerter (Durchgangs-)Güterverkehr nicht mehr einstellen. Als einzige regelmäßige Nutzung verblieben die Züge für die Tegometall-Werke von Mengen nach Krauchenwies und Sauldorf.

Auch Bemühungen des Landes für Ausflugszüge scheiterten am fehlenden Willen des privaten Eisenbahn-Infra-



Frank von Meißner (4)

Der Bahnhof Krauchenwies wurde komplett gerodet und dessen Nebengleise (hier bei der Befahrung durch den Gleismesszug 702 202 am 28. April 2021) wieder in Betrieb genommen.

Die Bahnübergänge machen einen nostalgischen Eindruck (hier bei Meßkirch), konnten jedoch alle bis auf zwei wieder in Gang gesetzt werden.

strukturbetreibers. 2017 schließlich wurde der Streckenabschnitt zwischen Sauldorf und Stockach wegen Biber Schäden am Bahndamm gesperrt.

### Kommunen werden aktiv

Während es also auf den Schienen ruhig wurde, tobten die politischen Diskussionen um die Zukunft und die Verantwortung für die Ablachtalbahn. Der Landkreis Sigmaringen sah hier vor allem das Land Baden-Württemberg in der Pflicht. Dieses wiederum machte klar, dass es erhebliche Finanzmittel für Instandhaltung und Ausflugszüge aufbringen werde, sich aber nicht als Streckenbetreiber sähe.

Dieses Hin und Her rief dann die Stadt Meßkirch mit ihrem weitsichtigen Bürgermeister Arne Zwick auf

den Plan. Mit Unterstützung durch das Landesverkehrsministerium stieg er in Kaufverhandlungen mit dem privaten Streckeneigentümer ein, ließ den Streckenzustand bewerten und einen Business-Plan für die sukzessive Ertüchtigung und den Betrieb der Strecke erarbeiten. Hier kamen jene Eisenbahnbetriebsleiter und Techniker zum Zug, die seit Jahren bei der benachbarten Pfullendorfer Bahn zeigen, wie man eine Eisenbahnstrecke mit Augenmaß und einfachen Standards sicher und zugleich kostengünstig betreiben kann.

Ergebnis: Die 38 km lange Strecke der Ablachtalbahn könne in einfachem Zustand mit einem kommunalen Defizit von 100.000 € pro Jahr betrieben werden: Möglich machen dies

einerseits die niedrigeren Kosten – z. B. durch Verzicht auf Signal- oder Zugfunktechnik und dank einfacherer Regelwerke der nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Aber ausschlaggebend waren die vom Land bereitgestellten Instandhaltungskosten-Zuschüsse in Höhe von 75 % sowie die in Aussicht gestellte Bestellung von Ausflugs-Zügen im Sommerhalbjahr, die dem Streckenbetreiber Trassennutzungsentgelte einbringen: Ein solches Defizit erschien den Gemeinderäten der Stadt Meßkirch und der Nachbargemeinde Sauldorf wirtschaftlich tragbar. Die Bürgermeister und der Autor dieses Beitrags konnten die vielen positiven Effekte einer aktiven Bahnstrecke für Industrie, Tourismus und Bevölkerung aufzeigen – und deren Zukunftschancen.

Denn eine im Herbst 2020 vorgestellte Potentialuntersuchung des Landesverkehrsministeriums für 42 stillgelegte Nebenbahnen hatte der Ablachtalbahn nicht nur ein hohes Fahrgastpotential für einen planmäßigen SPNV bescheinigt, sondern auch Hoffnung auf einen positiven Nutzen-Kosten-Faktor und damit auf 95-%-ige Investitionskostenzuschüsse des Bundes aus dem GVFG-Programm und des Landes für den millionenschweren Ausbau der Ablachtalbahn als moderne Nahverkehrsstrecke gemacht. Eine vertiefte Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung wurde zwischenzeitlich von Meßkirch auf den Weg gebracht.

Die Strecke wurde zum Januar 2021 für einen symbolischen Euro gekauft und wird seit 1. März 2021 als kommunales Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) betrieben.

### Viele Arbeiten

Noch ehe der Kaufvertrag unterzeichnet war, machten sich die Techniker an die Planung und die Arbeit. Als erstes war die z. T. völlig zugewachsene Strecke drastisch freizuschneiden, um an den Bahnübergängen ohne technische Sicherung die Sicht wiederherzustellen, so dass ohne Postensicherung gefahren werden kann. Hier kam der Förderverein Ablachtalbahn e. V. zum Zug: Ursprünglich gegründet, um Werbung für den Erhalt der Bahn zu machen und Betriebskonzepte zu entwickeln, packten die Ehrenamtlichen in unzähligen Arbeitseinsätzen an der Strecke mit an – wofür man kaum so kurzfristig Fach-

Den ganzen Artikel mit allen Bildern lesen?

Den Eisenbahn-Kurier können Sie kaufen unter <https://www.eisenbahn-kurier.de>

Den ganzen Artikel mit allen Bildern lesen?

Den Eisenbahn-Kurier können Sie kaufen unter <https://www.eisenbahn-kurier.de>

firmen und Finanzmittel gefunden hätte. Eine größere Baustelle stellten auch die technischen Bahnübergangs-Sicherungsanlagen dar, die bis Juli von BÜ-Spezialisten wieder in Gang gesetzt werden konnten. Richtig rund ging es dann mit Arbeitszügen ab März 2021: Zuerst wurden rund 1.500 t Schotter ausgebracht, ehe dann mit Stopfarbeiten das Gleis wieder in Soll-Lage gebracht wurde, mit einer eine Fahrt des Gleismesszugs 702 202 im April überprüft wurde.

Ziel war von Anfang an, mehr Verkehr auf die Strecke zu holen. Neben der Wiederherstellung der durchgehenden Befahrbarkeit für Umleiter-Güterzüge hatten daher die Einrichtung zusätzlicher Ladestellen für den Güterverkehr und die Aufnahme des Ausflugs-Personenverkehrs hohe Priorität: Ein riesiger Erfolg konnte schon im April erzielt werden, als im Bahnhof Krauchenwies die seit Jahrzehnten von Bein-dicken Bäumen zugewachsenen Nebengleise reaktiviert und eine Holzladestelle neu eingerichtet werden konnten. Seither nehmen die SWEG-Güterzüge neben den Stahlcoil-Wagen auch viele Holzwagen mit, und zusätzlich fahren monatlich Ganzzüge mit Rundholz nach Südbayern: Jeder dieser Züge erspart rund 5 t CO<sub>2</sub> gegenüber dem Straßentransport – „unser Beitrag zum Klimaschutz“, wie die Verantwortlichen stolz bei der Eröffnung der Biberbahn betonten.

Was kaum ins Auge fällt, aber heutzutage leider unabdingbar ist: die Papierlage für den Betrieb der Bahnstrecke war natürlich auch herzustellen – mit neuen betrieblichen Vorschriften,

**Eigens für die Biberbahn-Ausflugszüge wurden die Bahnsteige u. a. in Menningen-Leithofen erneuert. Am 18. Juli macht hier der Ringzug-VT 232 Station.**

neuen Nutzungsbestimmungen, neuen Entgeltsystemen und der Anträge derselben. In Summe kamen dabei rund 260 Seiten zusammen – für eine in Betrieb befindliche Bahnstrecke ohne bauliche Änderungen!

### Die Biberbahn kommt!

Biberbahn? Der kleine Nager, einst (willkommener?) Grund für die Streckensperrung, ist der freundliche Namensgeber für die Ausflugszüge, die nun immer sonntags und feiertags mit SWEG-Regio-Shuttles dreimal zwischen Stockach und Mengen pendeln. Dafür haben die kommunalen Streckenbetreiber extra die Bahnsteigrundimente in Sauldorf, Meßkirch und Menningen-Leithofen komplett erneuert. In Menningen packten dabei sogar die Bürger selber an, ihr Dorf wieder an die Schiene anzubinden! In anderen Gemeinden dagegen will

man nichts von der Bahn wissen und sich auch nicht beteiligen: Daher fährt z. B. in Krauchenwies der Personenzug ohne Zwischenhalt durch.

Um ein Haar wäre der Biber, zusammen mit den außergewöhnlichen Unwetterereignissen, der Betriebsaufnahme am 17. Juli in die Quere gekommen: Drei Tage vor der feierlichen Einweihung sackte der vom stehenden Wasser aufgeweichte Bahndamm bei Sauldorf ab – Gleis unbefahrbar. In Windeseile wurden das Eröffnungswochenende umgeplant und die Instandsetzung angeschoben. Mitte August dann sollte die Ablachtalbahn durchgängig von Stockach bis Mengen befahrbar sein und als Biberbahn in ihr drittes Leben starten!

**FRANK VON MEISSNER**

Der Autor ist nebenberuflich technischer Leiter und Eisenbahnbetriebsleiter des kommunalen EIU Ablachtalbahn.



Förderverein Ablachtalbahn e.V.

Als Ausgleich für fehlenden GSM-R-Zugfunk werden zusätzlich zum Fahrzeug-Zugfunkgerät und zum Lokführer-Diensttelefon ein Strecken-Mobiltelefon und ein Strecken-Satellitentelefon mitgegeben – bundesweit einmalig.

Das neue Biberbahn-Logo der Ausflugszüge auf der Ablachtalbahn. Weitere Informationen rund um die Ausflugsverkehre finden sich unter: [www.biberbahn.de](http://www.biberbahn.de)