



Beispielfahrzeug Mireo Plus B
Bildquelle: Siemens AG/Michael Fritsche

Nutzen-Kosten-Untersuchung der Ablachtalbahn gemäß den Vorgaben der Standardisierte Bewertung

Bewertungsergebnisse
Konstanz, 28.09.26

Stefan Tritschler

Agenda

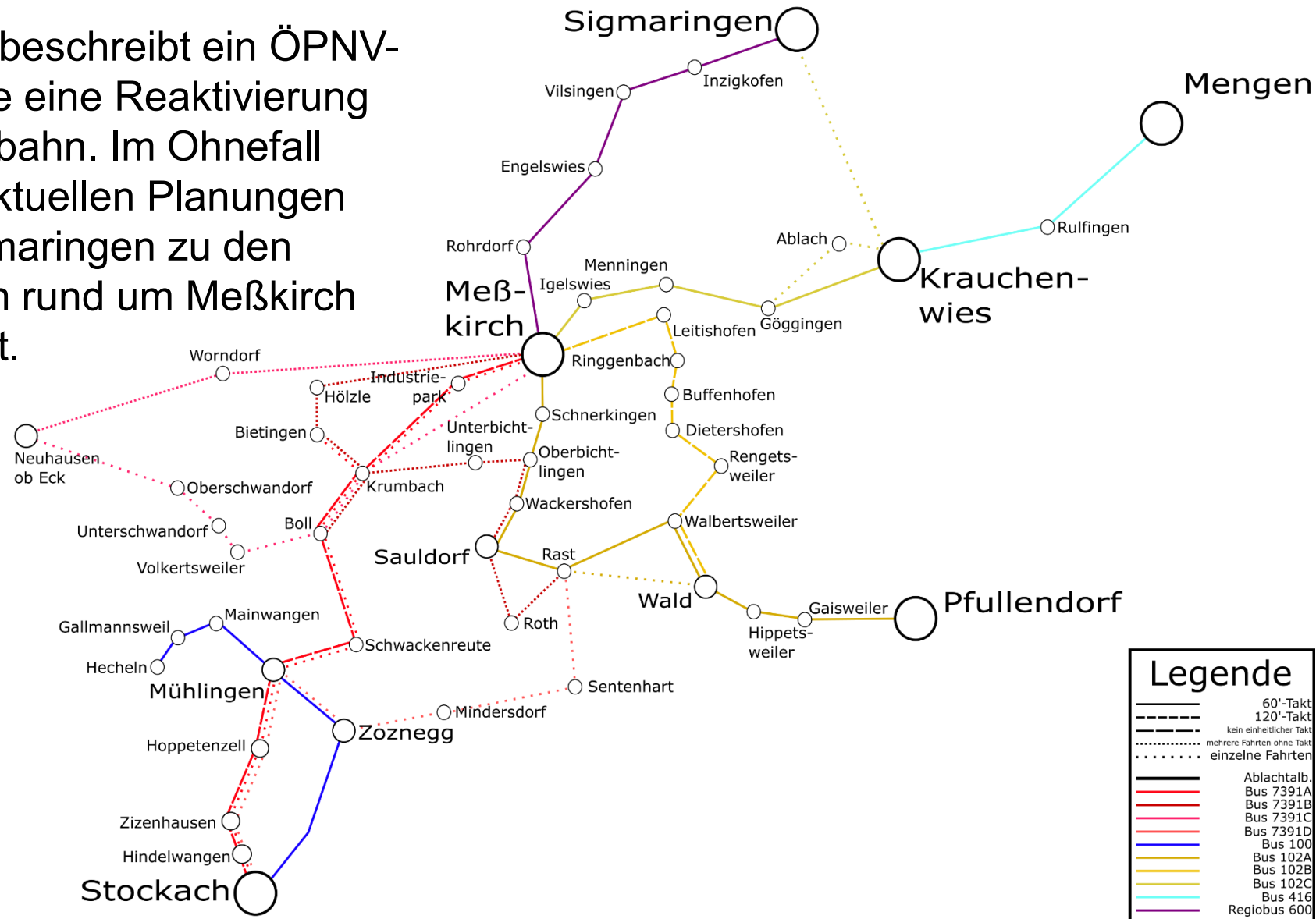
1. Ausgangssituation
2. Betriebskonzepte
3. Verkehrliche Wirkungen
4. Bewertung
5. Fazit

Ausgangssituation

- Das Land Baden-Württemberg hat sich das Ziel gesetzt, die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Einen Beitrag dazu soll die **Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken** leisten.
- Eine Studie der PTV Transport Consult GmbH aus dem Oktober 2020 hat in einer **landesweiten Betrachtung die Nutzerpotenziale** stillgelegter Schienenstrecken erhoben und bewertet. Dabei wurde der Ablachtalbahn ein Nachfragepotenzial bescheinigt, welches weitergehende Untersuchungen rechtfertigt.
- Seit dem Jahr 2021 wurde die **Machbarkeit und Förderfähigkeit** des Reaktivierungsvorhabens in mehreren Machbarkeitsstudien und Sensitivitätsbetrachtungen untersucht und **bestätigt**.
- Auf Grundlage dieser Untersuchungen wurde die Infrastrukturplanung auf **Vorplanungsniveau** vorangetrieben und eine neue Kostenschätzung erstellt. Die Ergebnisse dieser vertieften Planung flossen in die vorliegende Nutzen-Kosten-Bewertung ein.

Ohnefall

Der Ohnefall beschreibt ein ÖPNV-Angebot ohne eine Reaktivierung der Ablachthalbahn. Im Ohnefall werden die aktuellen Planungen des LRA Sigmaringen zu den Busverkehren rund um Meßkirch berücksichtigt.

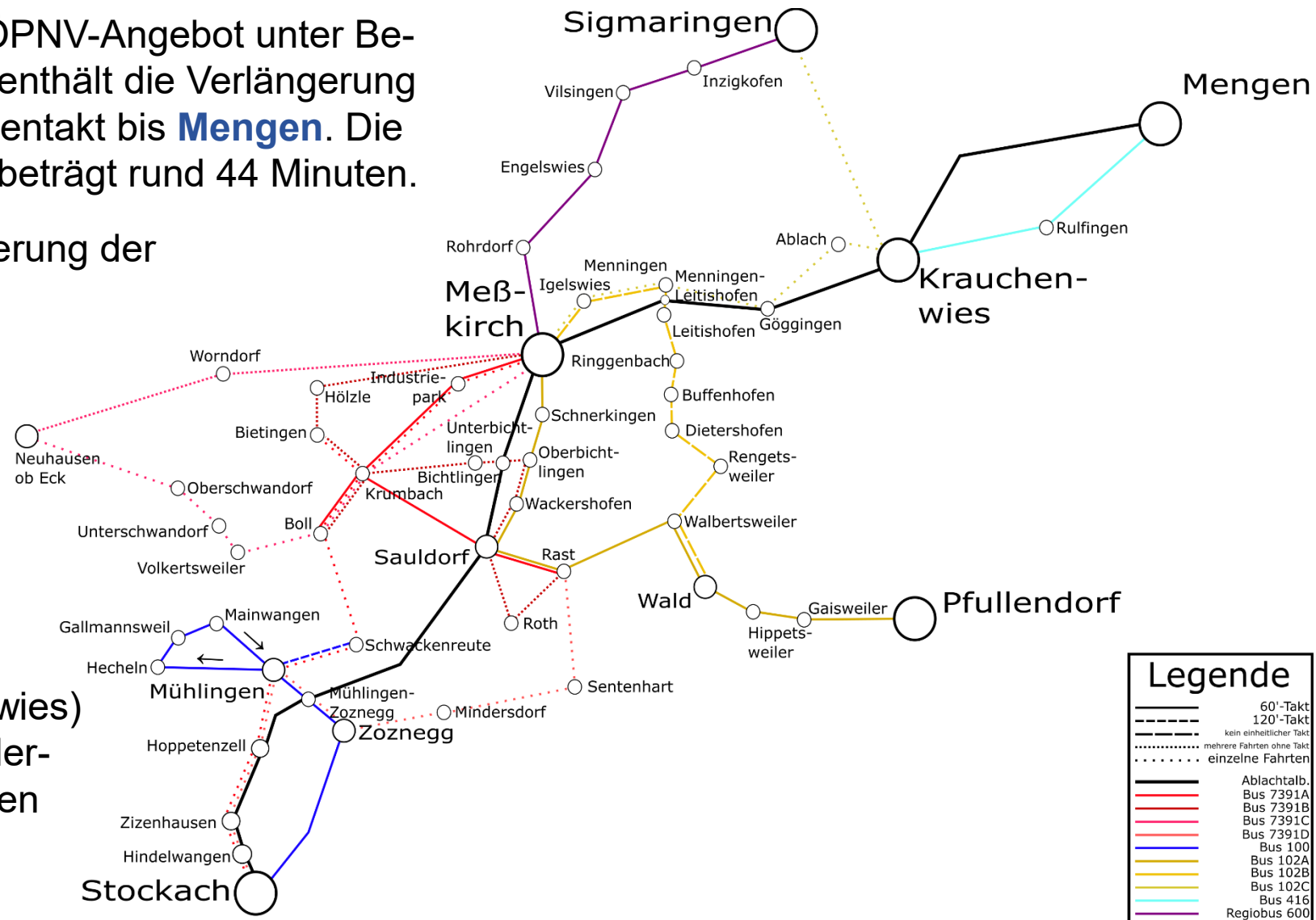


Mitfall

Der Mitfall beschreibt ein mögliches ÖPNV-Angebot unter Berücksichtigung der Ablachtalbahn. Er enthält die Verlängerung eines Taktes des Seehäsles im Stundentakt bis **Mengen**. Die Fahrzeit von Stockach nach Mengen beträgt rund 44 Minuten.

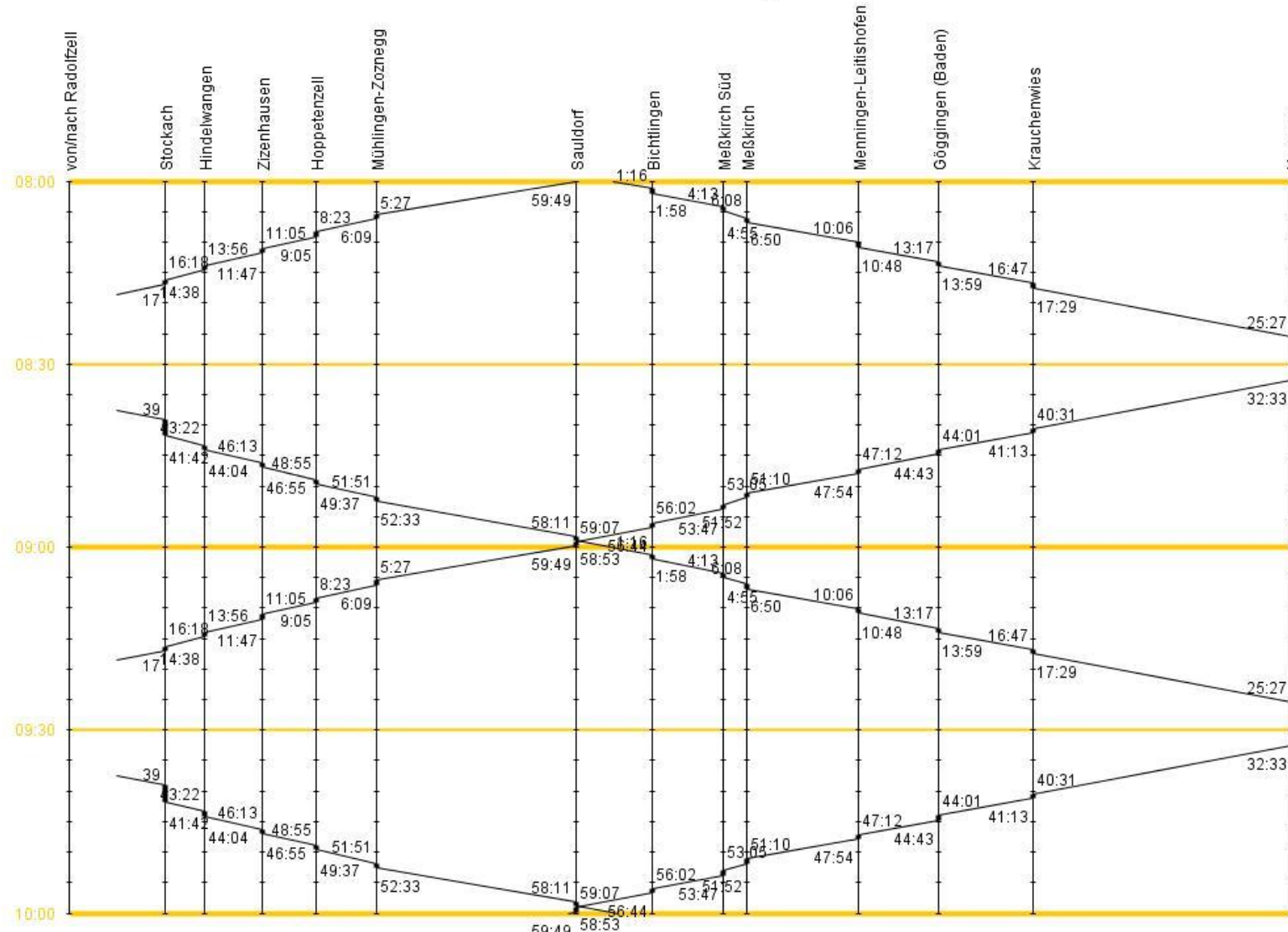
Das Busangebot wird an die Reaktivierung der Ablachtalbahn angepasst:

- Linie 7391A verkehrt im Stundentakt von Meßkirch bis Boll und dann weiter nach Sauldorf
- Linie 100 verkehrt nördlich von Mühlingen im Ringverkehr mit Stichfahrten im 2-Stunden-Takt nach Schwackenreute
- Linie 102C (Meßkirch – Krauchenwies) wird durch die Bahn ersetzt, Schülerfahrten bleiben unverändert erhalten
- Schülerverkehre der Linie 7391 bleiben unverändert erhalten



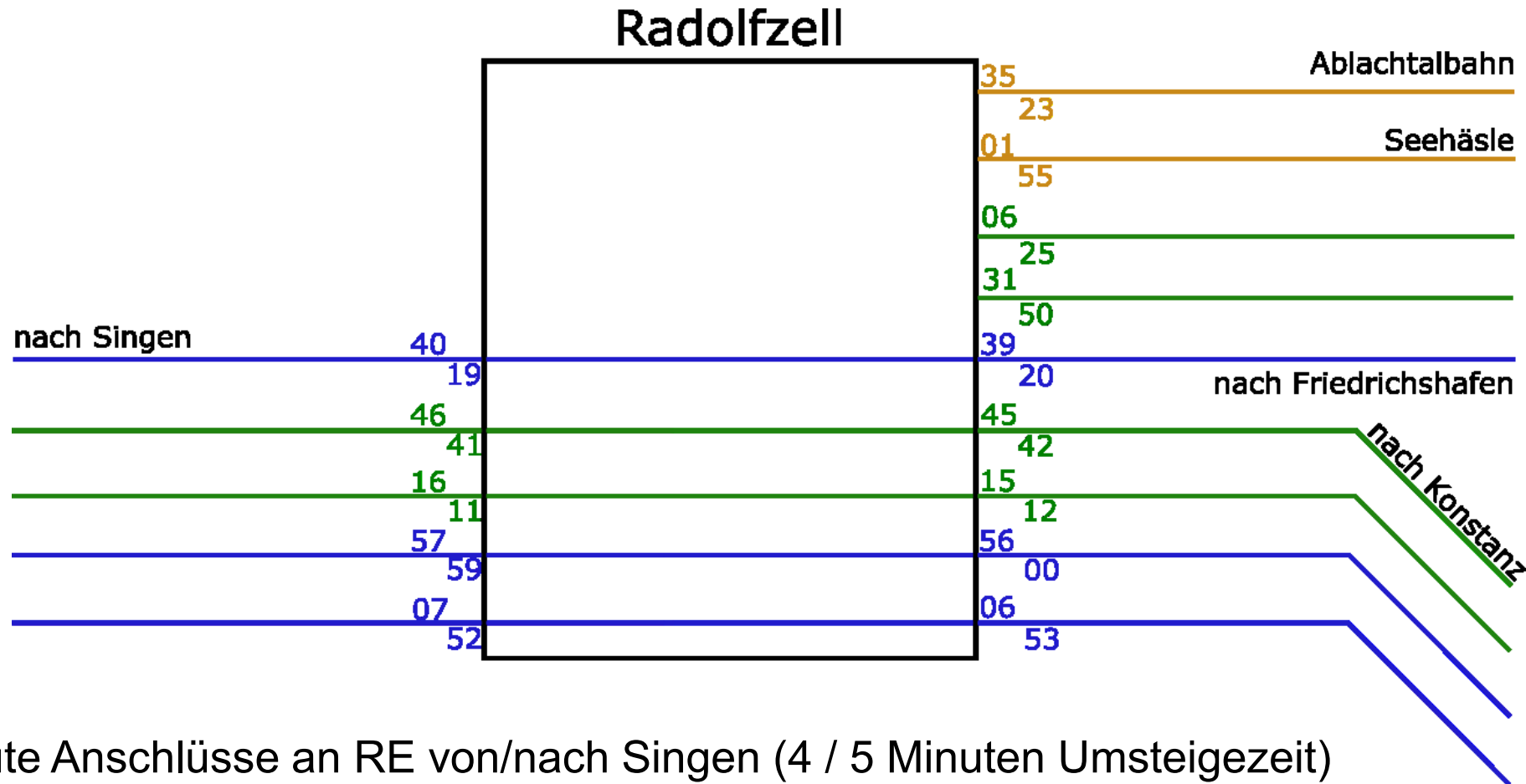
Fahrplan Ablachtalbahn

Variante Mengen



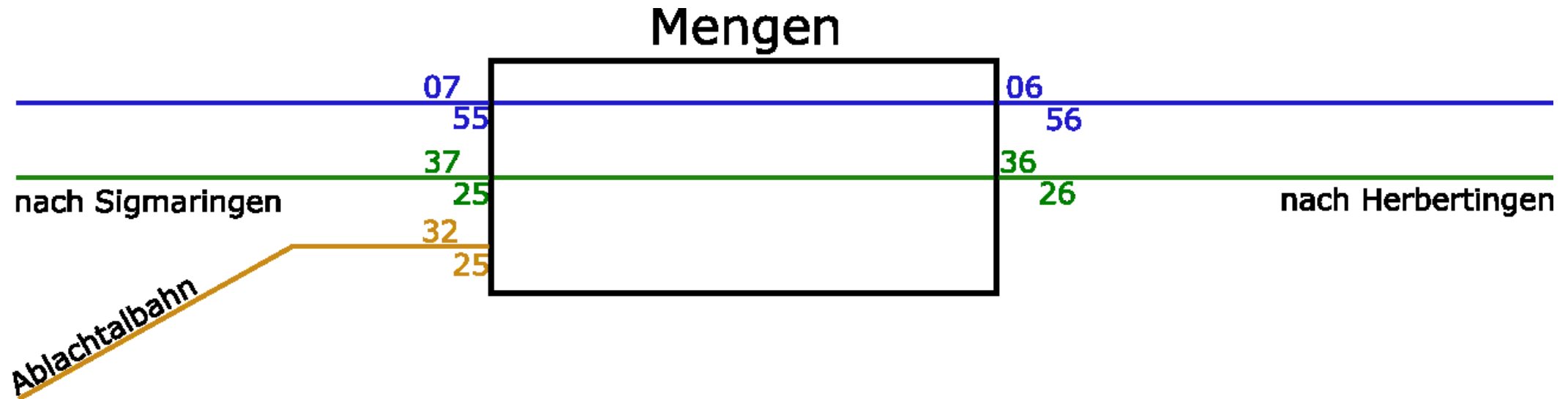
- Fahrzeit Stockach – Mengen: ca. 44 min
- Wendezeit in Mengen: ca. 7 min
- Zugkreuzung in Sauldorf
- Insgesamt benötigte Umläufe Radolfzell – Mengen: 4

Anschlüsse Radolfzell



- sehr gute Anschlüsse an RE von/nach Singen (4 / 5 Minuten Umsteigezeit)
- gute Anschlüsse an S-Bahn nach Konstanz (7 / 8 Minuten Umsteigezeit)
- Anschluss an RE nach Konstanz mit etwas längeren Wartezeiten (17 / 21 Minuten Umsteigez.)

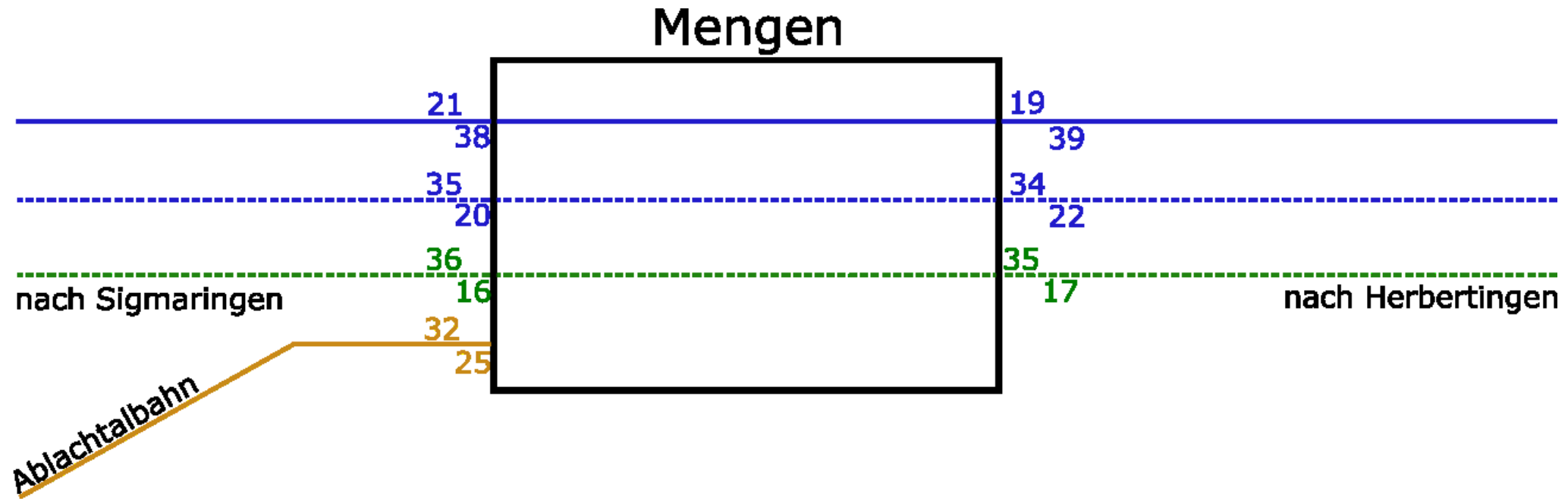
Anschlüsse Mengen (Nutzen-Kosten-Untersuchung)



Die Grafik zeigt die mit der NVBW abgestimmten Fahrzeiten des Zielfahrplans auf der Donautalbahn. Dieser Fahrplan soll ab der nächsten Vergabe der Donautalbahn gefahren werden, daher wurden diese Zeiten in der Bewertung unterstellt. Daraus ergeben sich:

- gute Anschlüsse an RB von/nach Sigmaringen (7 / 12 Minuten Umsteigezeit)
- Anschlüsse an RB von/nach Aulendorf werden knapp nicht erreicht
- Anschlüsse an RE von/nach Ulm mit längeren Wartezeiten (26 / 31 Minuten Umsteigezeit)

Anschlüsse Mengen (heute)



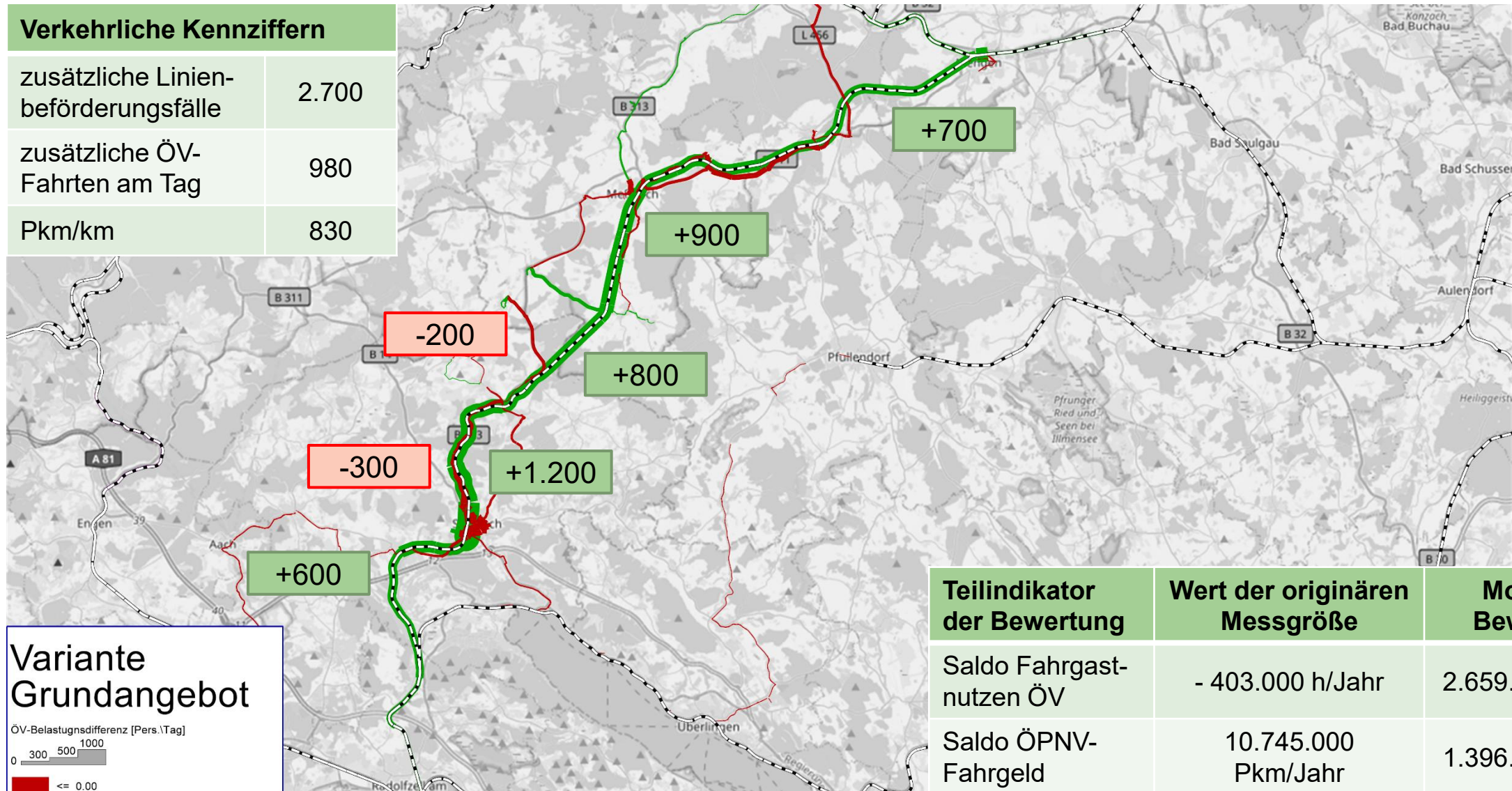
Die Grafik zeigt die heutigen Fahrzeiten auf der Donautalbahn. Diese Zeiten wurden in der Bewertung nicht berücksichtigt, da bis zur Reaktivierung der Ablachtalbahn von einer Umsetzung des Zielfahrplans der NVBW auszugehen ist. Sollte es bei den heutigen Fahrzeiten bleiben, ergeben sich:

- gute Anschlüsse an RB/RE von/nach Sigmaringen (10 / 12 Minuten Umsteigezeit)
- gute Anschlüsse an RE von/nach Ulm (13 / 14 Minuten Umsteigezeit)

Verkehrliche Wirkungen

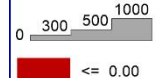
Verkehrliche Kennziffern

zusätzliche Linien- beförderungsfälle	2.700
zusätzliche ÖV- Fahrten am Tag	980
Pkm/km	830



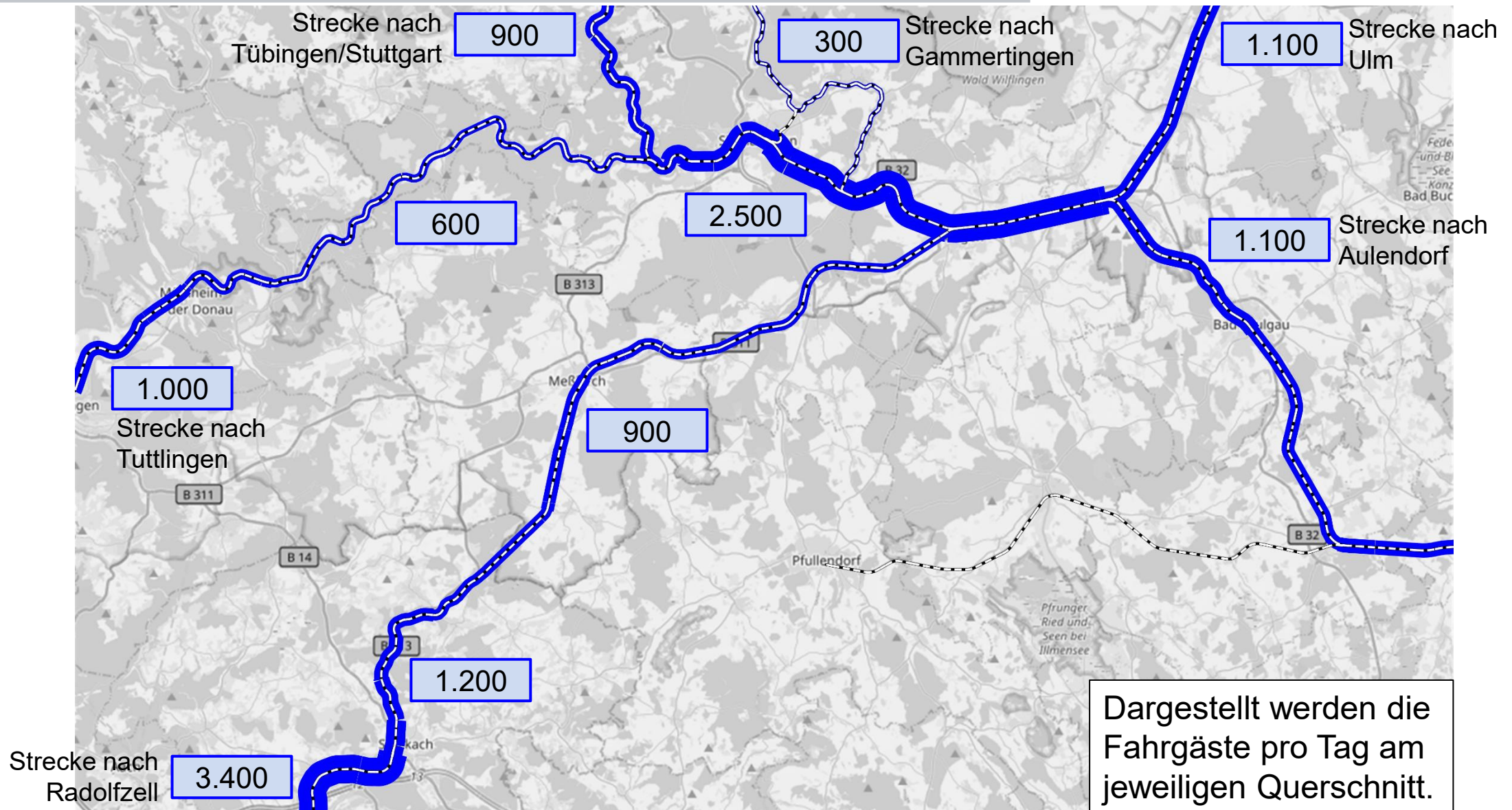
Variante Grundangebot

ÖV-Belastungsdifferenz [Pers./Tag]



Teilindikator der Bewertung	Wert der originären Messgröße	Monetäre Bewertung
Saldo Fahrgast- nutzen ÖV	- 403.000 h/Jahr	2.659.500 €/Jahr
Saldo ÖPNV- Fahrgeld	10.745.000 Pkm/Jahr	1.396.800 €/Jahr

Regionale Verkehrsnachfrage im Schienenverkehr



Abgeleitete Nutzen

Aus der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene werden weitere Nutzen abgeleitet:

Teilindikator	jährlicher Nutzen
Saldo der Unfallfolgekosten	291.900 €/Jahr
Saldo der CO ₂ -Emissionen	498.000 €/Jahr
Saldo der Schadstoffemissionen	20.300 €/Jahr
Zwischensumme	810.200 €/Jahr

Betriebliche Bewertung

Betriebliche Auswirkungen

- zusätzlicher Fahrzeugbedarf Schiene: 2 Fahrzeuge
 - Fahrzeugeinsparungen Bus: 1 Fahrzeug
 - Saldo Laufleistung Schiene: ca. 520.000 km/Jahr
 - Saldo Laufleistung Bus: ca. -31.000 km/Jahr (Anrufverkehr ist hier nicht eingerechnet)
- Hieraus ergeben sich bewertungsrelevante zusätzliche **ÖPNV-Betriebskosten** in Höhe von **2,16 Mio. € pro Jahr** (Preisstand 2016).

Infrastrukturaufwand

- Die Infrastrukturinvestitionen einer Reaktivierung der Ablachtalbahn zwischen Stockach und Mengen werden auf Grundlage der vorliegenden Infrastrukturplanung auf Vorplanungsniveau auf rund 116,5 Mio. € geschätzt (Preisstand 2025) – siehe dazu auch die Vortragsfolien von Hr. Biechele.
- In der Bewertung wird gemäß der Vorgaben der Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung mit einem Sicherheitsaufschlag gerechnet. Dieser beträgt bei der vorliegenden Planungstiefe 20%.
- Gemäß den Vorgaben der Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung gehen alle Nutzen und Kosten mit einem einheitlichen Preisstand in die Bewertung ein. Dafür ist derzeit das Jahr 2016 vorgegeben.
- Aus der Kostenschätzung inkl. Sicherheitsaufschlag ergeben sich bewertungsrelevante Unterhaltungskosten in Höhe von **0,41 Mio. € pro Jahr** (Preisstand 2016).
- Aus der Kostenschätzung inkl. Sicherheitsaufschlag ergibt sich ein Kapitaldienst in Höhe von **3,42 Mio. € pro Jahr** (Preisstand 2016).

Nutzen der fakultativen Teilindikatoren

Die Bewertung umfasst noch weitere Nutzen. Wie üblich bei Reaktivierungsmaßnahmen ergibt sich auch bei der Ablachtalbahn insb. aus dem Teilindikator „Daseinsvorsorge / raumordnerische Aspekte“ ein nennenswerter Nutzen :

Teilindikator	jährlicher Nutzen
Primärenergieverbrauch	6.400 €/Jahr
Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme / Flächenverbrauch	82.600 €/Jahr
Daseinsvorsorge / raumordnerische Aspekte	1.870.900 €/Jahr
Zwischensumme	1.959.900 €/Jahr

Bewertungsergebnisse

Teilindikator	jährliche Nutzen/Kosten
Saldo Fahrgastnutzen	2.659.500 €/Jahr
Saldo ÖPNV-Fahrgeld	1.396.800 €/Jahr
Saldo der ÖPNV-Betriebskosten	- 2.164.200 €/Jahr
Saldo weiterer Nutzen (z. B. Unfallfolgekosten, CO ₂ -Emissionen, ...)	810.200 €/Jahr
Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall	- 405.600 €/Jahr
Nutzen fakultativer Teilindikatoren	1.959.900 €/Jahr
Summe monetär bewerteter Einzelnutzen	4.836.100 €/Jahr
Saldo Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur	3.439.100 €/Jahr
Nutzen-Kosten-Verhältnis	1,24

Fazit und Empfehlung

- Unter Berücksichtigung der weiterentwickelten Betriebskonzepte sowie der vertieften Kostenschätzung erreicht die **Reaktivierung der Ablachtalbahn bis Mengen** ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von **1,24**.
 - Das NKV fällt somit etwas besser aus als in der vergleichbaren Variante der Sensitivitätsuntersuchung aus dem Jahr 2025. Gründe hierfür sind u. a. geringere Kosten der ortsfesten Infrastruktur und etwas höhere Geschwindigkeiten auf der reaktivierten Bahnstrecke.
- ➔ **Es wird daher empfohlen, die Reaktivierung der Ablachtalbahn weiter voranzutreiben. Dies beinhaltet eine Vertiefung der Infrastrukturplanung auf das Niveau einer Genehmigungsplanung sowie den Einstieg in eine formale Standardisierte Bewertung unter Einbeziehung der Zuwendungsgeber.**



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

**VWI Verkehrswissenschaftliches
Institut Stuttgart GmbH**

Stefan Tritschler

Anschrift: Torstraße 20, 70173 Stuttgart

Telefon: 0711 894602-0, Telefax: 0711 894602-49

Email: stefan.tritschler@vwi-stuttgart.de

Homepage: www.vwi-stuttgart.de

biechele infra consult - Beratender Ingenieur
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und Tiefbau

Markus Biechele

Anschrift: Sasbacher Straße 7, 79111 Freiburg

Telefon: 0761 896483-1, Telefax: 0761 896483-9

Email: biechele@biechele-infra.de

Homepage: www.biechele-infra.de