

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

mit Unterstützung durch
die Landkreise Sigmaringen und Konstanz,
die Städte und Gemeinden Mengen, Krauchenwies,
Meßkirch, Sauldorf, Mühlingen und Stockach sowie der
Regionalverband Hochrhein-Bodensee

**Wiederaufnahme des Personenverkehrs
auf der Strecke Stockach-Mengen**

Potenzialabschätzung und Angebotskonzept

25. Juni 2001

SMA + Partner AG
CH - 8050 Zürich

7. Schlußfolgerungen

7.1 Variantenwahl

Im Vergleich der beiden Varianten wird deutlich, daß die Variante 2 gegenüber der Variante 1 wesentliche Vorteile aufweist:

- Größeres Nachfragpotenzial
- Kürzere Reisezeiten
- Geringere Betriebskosten durch optimierteren Umlauf

7.2 Wirtschaftlichkeit und Marktchance

Gemäß Potentialabschätzung werden bei einem Streckenausbau $V_{max} = 120$ km/h rund 21'000 Personenkilometer pro Tag (PKm/Tg.) nachgefragt. Dies entspricht pro Jahr einer Summe von 7.5 Mio. PKm.

Demgegenüber stehen jährlich rund 3.5 - 6 Mio. DM (Annahme: Abschreibung 30 Jahre; Kapitalkosten 6%) Infrastrukturkosten für die Strecke. Hinzu kämen noch die Betriebskosten und betriebsnotwendige Infrastrukturen in der Größenordnung von 3 - 4 Mio. DM.

Setzt man die Infrastrukturkosten ins Verhältnis zu den nachgefragten Personenkilometern resultieren bereits 45 - 80 Pfennige pro PKm. Die Gesamtkosten pro Personenkilometer bewegen sich somit zwischen 1 und 2 Mark. Dies übersteigt die Kundenakzeptanz bei weitem.

Aus diesen Überlegungen folgt, daß bei einer Reaktivierung der Strecke Stockach - Mengen ein geringer Kostendeckungsgrad erzielt würde. Das zu erwartende, geringe Ertragspotenzial stellt somit keine Marktchance dar.