

Pressemitteilung

des kommunalen Eisenbahninfrastrukturunternehmens Ablachtalbahnhof
und des Förderverein Ablachtalbahnhof e.V.

3. März 2026

Reaktivierung der Ablachtalbahnhof in Verlängerung des Seehäsele von Radolfzell nach Stockach weiter Richtung Meßkirch und Mengen ist volkswirtschaftlich sinnvoll

- **Nutzen-Kosten-Untersuchung prognostiziert viele Fahrgäste und hohen verkehrlichen Nutzen**
- **Nach positiver Potentialuntersuchung 2020 und positiver Machbarkeitsstudie 2023 ist die dritte und letzte Hürde genommen**
- **Mit der Ablachtalbahnhof entsteht attraktive Direktverbindung zwischen Bodensee und Donau Richtung Ulm und Stuttgart mit optimaler Bus-Bahn-Verknüpfung in der Fläche**

Seit 2021 betreiben die Stadt Meßkirch und die Gemeinde Sauldorf im südlichen Baden-Württemberg die Ablachtalbahnhof Stockach - Mengen erfolgreich als kommunales Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Güterverkehr und Freizeitverkehr. Fast genauso lange schon laufen Untersuchungen, um diese Ost-West-Verbindung für einen stündlichen und schnellen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als Querspange zwischen Bodensee und Donau zu reaktivieren.

Die beiden Bahnbetreiber-Kommunen haben mit Zuschuss der Gemeinde Mühlingen im Landkreis Konstanz das Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart (VWI) GmbH und das Ingenieurbüro biechele infra consult – Beratender Ingenieur, Freiburg, mit der vertieften Nutzen-Kosten-Untersuchung der Ablachtalbahnhof im täglichen Stundentakt beauftragt, welche streng nach Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums standardisiert ist.

Das Ergebnis zeigt eindeutig: Die Reaktivierung der Ablachtalbahnhof ist mit einem sogenannten Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,24 volkswirtschaftlich sinnvoll, d.h. der Nutzen für die Region übersteigt die Investitions- und Betriebskosten deutlich mit 24 %! Das Nutzen-Kostenverhältnis fällt somit, wie erwartet, etwas geringer aus als in der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2023. Gründe hierfür sind u.a. gestiegene Kosten und Maßnahmen für höhere Geschwindigkeiten auf der reaktivierten Bahnstrecke.

Durchgehende stündliche Züge zwischen Radolfzell und Mengen

Die Züge werden zwischen Stockach und Mengen dabei an 11 Zwischenstationen halten, nämlich in

- Hindelwangen
- Zizenhausen
- Hoppetenzell
- Mühlingen-Zoznegg
- Sauldorf
- Bichtlingen
- Meßkirch-Süd
- Meßkirch
- Menningen-Leitishofen
- Göggingen
- Krauchenwies

Die Busverkehre im Umfeld der Ablachtalbahn sollen in Abstimmung mit den Landkreisen Sigmaringen und Konstanz überarbeitet werden, um eine optimale Bus-Bahn-Verknüpfung in der Fläche zu erreichen. **Die Schülerbusverkehre bleiben wie gehabt in allen Ortsteilen entlang der Strecke bestehen!**

Ertüchtigung der Strecke

„Die Züge sollen auf der Ablachtalbahn künftig nicht mehr wie heute im Bummelzugtempo fahren,“ erläutert **Arne Zwick, Bürgermeister der Stadt Meßkirch**: „Daher hat das Ingenieurbüro biechele infra consult für die Reaktivierung eine komplette Erneuerung und Sanierung der Strecke zwischen Stockach und Mengen unterstellt, um weitgehend mit 80 und stellenweise mit bis zu 100 km/h fahren zu können. Das hat dann nicht mehr mit dem heutigen Bummelbahn-Charakter der Strecke zu tun; künftig werden zum Beispiel alle Bahnübergänge mit Schranken und Lichtzeichen („Ampeln“) ausgestattet, so dass das Gepfeife der Züge dann Geschichte ist.“

Die Infrastrukturplanung hat das Niveau der Vorplanung (HOAI-Leistungsphase 2) erreicht. Basierend auf dem aktuellen Planungsstand wird für die Ertüchtigung der Strecke von Stockach nach Mengen ein Investitionsvolumen von rund 116,2 Mio. Euro erwartet (Preisstand 2025 inkl. 10 % Planungskosten und Sicherheitsaufschlag von 20%). „Dazu zählen zwei 2-gleisige Begegnungsabschnitte, Erneuerung der Gleisanlagen mit Erhöhung der Streckengeschwindigkeiten, neue und barrierefreie Bahnsteige, neue Signale, neue Bahnübergangs-Schrankenanlagen sowie die Sanierung von Brücken“ **sagt Markus Biechele, Geschäftsführer der biechele infra consult und ergänzt**: „Die im Vergleich zur Bodenseegürtelbahn und zur Zollernalbbahn bemerkenswert niedrigen Projektkosten ergeben sich aus klar definierten Rahmenbedingungen: So ist für die Ablachtalbahn keine Elektrifizierung vorgesehen, wodurch erhebliche Investitionskosten vermieden werden. Darüber hinaus wird bei Planung und Infrastruktur auf die Anwendung besonders kostenintensiver DB-Standards verzichtet, die bei anderen Projekten regelmäßig zu deutlich höheren Ausgaben führen.“

Auch im Vergleich zur Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn im Landkreis Calw zeigt sich die Wirtschaftlichkeit der Ablachtalbahn deutlich. **Dazu führt Markus Biechele weiter aus:** „Während dort unter anderem aufwendige Tunnelbauwerke sowie umfangreiche zusätzliche Artenschutzmaßnahmen – beispielsweise zum Schutz von Fledermäusen – erforderlich sind, kann die Ablachtalbahn auf eine bereits intakte und nutzbare Gleisinfrasturktur zurückgreifen und kommt ohne kostenintensive Tunnelbauwerke aus.“

Die Planungsingenieure der Studie rechnen in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) mit modernsten, leisen und schadstoffarmen batterieelektrischen Fahrzeugen, die ihren Strom auf der Bodenseegürtelbahn aus der Oberleitung beziehen und auf der Ablachtalbahn dann im Batteriebetrieb fahren können.

Kurze Fahrzeiten und viele Fahrgäste

Auf der solchermaßen ertüchtigten Strecke werde die Fahrzeit dann zum Beispiel von Meßkirch nach Stockach nur noch rund 24 Minuten betragen, von Meßkirch bis Radolfzell nur rund 43 Minuten: „Das ist konkurrenzfähig zum Auto und die Bahn steht in der Hauptverkehrszeit auch nicht im Stau,“ so **Stefan Tritschler, Geschäftsführer des VWI**.

Ein so attraktiver Nahverkehr lockt viele Fahrgäste an: Der Gutachter VWI ermittelte eine Querschnittsauslastung von rund 1.200 Fahrgästen/Tag in den Zügen südlich von Meßkirch, das entspricht rund 2.700 Fahrten, die täglich mit der Ablachtalbahn unternommen würden. „Das sind mehr Fahrgäste, als in den 90er Jahren für die Seehäsele-Bahnreaktivierung von Stockach nach Radolfzell prognostiziert wurden, die heute als große Erfolgsgeschichte im Kreis Konstanz anerkannt ist“, so **Severin Rommeler, Bürgermeister der Gemeinde Sauldorf und Vorsitzender des Förderverein Ablachtalbahn e.V.** und er weist darauf hin: „Die Fahrgastprognosen für die bisher reaktivierten Bahnen wurden nach einigen Jahren immer übertroffen, zum Beispiel fahren im Seehäsele heute rund 3.500 Fahrgäste mit – im Bus vor der Seehäsele-Reaktivierung 1996 waren es keine 500 Fahrgäste.“

Nutzen übersteigt die Kosten deutlich

Nach der Methodik des Bundesverkehrsministeriums für Nutzen-Kosten-Untersuchungen haben die Gutachter eine entsprechende Wirtschaftlichkeitsbetrachtung angestellt und ein Ergebnis von 1,24 errechnet. „Das heißt, dass der Nutzen um 24 % höher ist als die gesamten Kosten“, freut sich **Sauldorfs Bürgermeister Severin Rommeler**: „Mit diesem erfreulich guten Ergebnis ist die Reaktivierung der Ablachtalbahn nicht nur volkswirtschaftlich sinnvoll, sondern kann auch in den Genuss von hohen Investitionskostenzuschüssen aus dem Landes- und Bundesförderprogramm nach dem sogenannten GVFG kommen“, so Rommeler.

Ablachtalbahn: Standortfaktor für Kommunen und Beitrag zum Klimaschutz

„Wir sind überzeugt, dass die Ablachtalbahn uns Anliegerkommune einen Schub bringen wird,“ erläutert **Bürgermeister Arne Zwick**. „Ein stündlicher, schneller und komfortabler Zug direkt an den Bodensee und an die Donau wäre für Pendler und Schüler eine gewaltige Verbesserung.“ Manche Ortschaften bekämen auf diese Weise erstmals eine regelmäßige Nahverkehrsandienung. „Auch die Anbindung an den Fernverkehr in Radolfzell und vor allem auch in Ulm wird so möglich“, ergänzt **Bürgermeister Rommeler**.

Und Bürgermeister Zwick ergänzt aus eigenen Erfahrungen: „Das Seehäsle zwischen Stockach und Radolfzell hat den direkt an der Bahn gelegenen Kommunen einen richtigen Boom gebracht. Das erwarte ich mir auch von der Bahn für uns zwischen Mühlingen, Sauldorf, Meßkirch und Krauchenwies.“

Bereits heute ist der Freizeitverkehr unter dem Namen „Biberbahn“ eine echte Erfolgsgeschichte und sorgt für spürbare Impulse im Tourismus, betonen die beiden Bürgermeister Rommeler und Zwick. Im Jahr 2025 konnte mit 11.652 Fahrgästen ein neuer Rekord verzeichnet werden – nahezu eine Verdopplung gegenüber dem Vorjahr. Maßgeblich dazu beigetragen haben unter anderem das Gögginger Bierfest, der Gottesdienst in der Biberbahn, die stark nachgefragten Sonderzüge zum Schweizer Feiertag in Stockach und zum Narrentreffen in Mühlingen sowie zu den Weihnachtsmärkten in Meßkirch und Radolfzell. Auch im laufenden Jahr 2026 setzt sich diese positive Entwicklung fort: Bereits 1.789 Fahrgäste nutzten das Angebot zum Stockacher Narrentreffen, weitere 1.157 Fahrgäste reisten bequem mit der Bahn zum Bichtlinger Narrentreffen an.

Auch für den Klimaschutz ist die Ablachtalbahn ein großer Gewinn: Die Gutachter des VWI errechneten eine CO₂-Einsparung in Höhe von 743 Tonnen pro Jahr, indem jährlich 145.500 Pkw-Fahrten eingespart werden.

Ein Bus statt der Bahn lockt weniger Fahrgäste an

Ein ebenfalls untersuchter paralleler Busverkehr (anstatt der Ablachtalbahn) hat ergeben, dass die Bahn signifikant mehr Fahrgäste anlocken würde. Die Querschnittsbelastung der Ablachtalbahn liegt südlich Meßkirch bei 1.200 Fahrgästen, die eines Busses bei rund 650 Fahrgästen. Der Gutachter VWI erklärt das damit, dass der Bus einen zusätzlichen Umstieg in Stockach und Meßkirch erfordert und ein Bus von den Fahrgästen als weniger attraktiv empfunden werde als ein – vom Stau unabhängiger und komfortablerer – Zug.

Aus Sicht von Bürgermeister Rommeler seien auch die Kostenfolgen nicht zu vernachlässigen: „Für die Landkreise bedeutet der Zugbetrieb weniger Kosten, weil das Land den Zugbetrieb organisiert und bezahlt. Dadurch können parallele Buskilometer eingespart werden, ohne den Schülerbusverkehr zu reduzieren.“ Zeitplan der Reaktivierung

Mit der positiven Potentialanalyse des Landes aus dem Jahr 2020, der von Land Baden-Württemberg mit 75 Prozent geförderten Machbarkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2023 und der nun im dritten und letzten Schritt vertieften positiven Nutzen-Kosten-Untersuchung sind die grundlegenden Prüfungs- und Planungsschritte erfolgreich umgesetzt.

Es wird daher von Seiten der Ingenieurbüros empfohlen, die Reaktivierung der Ablachtalbahn weiter voranzutreiben. „Wir empfehlen auf Grundlage der erarbeiteten Nutzen-Kosten-Untersuchung in die formale Standardisierte Bewertung unter Einbeziehung der Zuwendungsgeber mit Landes- und Bundesverkehrsministerium, einzusteigen,“ **sagt Stefan Tritschler, Geschäftsführer des VWI und ergänzt:** „Nach Abschluss dieser Bewertung können die Zuschussgelder aus dem Bundes-GVFG in Höhe von 90 % der anrechenbaren Investitionskosten beantragt werden, die für die Reaktivierungsbemühungen der Betreiberkommunen Grundvoraussetzung sind. Zusätzlich ist auch eine ergänzende Förderung

durch das Land möglich, sodass insgesamt rund 95 % Zuschüsse für die Infrastruktur fließen könnten. Die Finanzausschüsse für Reaktivierungsvorhaben sind damit derzeit so hoch wie noch nie.“

Bis dahin folgen weitere gängige Planungsschritte. „Als nächster Schritt wäre dann die Abstimmung mit den Fördermittelgebern und eine detaillierte Planung, die so genannte Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 HOAI) zu durchlaufen, was nun in den kommenden Monaten gestartet werden kann. Daran schließt sich das Planfeststellungsverfahren (womit am Ende das Baurecht erteilt wird) und die Bearbeitung und Prüfung des Zuschussantrags (was mit der Bewilligung der Zuschüsse endet) an, was in den Jahren 2028/2029 abgeschlossen werden könnte,“ **skizziert Tritschler.**

Die eigentliche Sanierung der Strecke – mit dem Ausbau der Gleise, Neubau der Signaltechnik und beschränkter bzw. signalgesicherter Bahnübergänge sowie Bau und Modernisierung der Haltepunkte – könnte dann daran anschließen. Bei einem Baubeginn im Jahr 2030 könnte der erste Bauabschnitt (Stockach – Menningen-Leitishofen) etwa im Jahr 2032 fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Die Weiterführung bis nach Mengen kann dann in einem zweiten Bauabschnitt erfolgen.

Mit dem Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg laufen die Gespräche für die Bestellung der Züge, ohne die eine Reaktivierung nicht möglich ist. **Die Bürgermeister Zwick und Rommeler betonen**, dass nun bei Interesse die Vorstellung der Ergebnisse entlang der Strecke in allen Kommunen mit den Ingenieurbüros stattfinden kann. Die Präsentation mit der Detailplanung wird bei den jeweiligen Veranstaltungen gezeigt und veröffentlicht.

Weitere Informationen finden Sie unter foerdereverein-ablachtalbahn.de.

Die Schritte zur Reaktivierung der Ablachtalbahn zusammengefasst:

Bisher erledigt:

1. Ende 2020: **Potentialanalyse** des Landes Baden-Württemberg weist ein positives Fahrgastpotential für die Ablachtalbahn in Höhe von 1.390 auf
2. Juni 2023: Die **Machbarkeitsstudie** kommt zum Ergebnis, dass auf der Verbindung Radolfzell/Stockach-Mengen der volkswirtschaftliche Nutzen die Kosten übersteigt und ein Stundentakt somit möglich ist
3. 2024/2025: **Vorplanung mit Kostenschätzung** (Kostenstand 2025) und darauf basierend standardisierte **Nutzen-Kosten-Untersuchung** eines täglichen SPNV-Stundentaktes Radolfzell-Stockach-Mengen ergibt ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1,24 (Februar 2026)

Nächste Schritte nach der standardisierten und positiven Nutzen-Kosten-Untersuchung:

4. 2026/27: Standardisierte Bewertung in Abstimmung mit den Fördermittelgebern und **Entwurfs- und Genehmigungsplanung** (Leistungsphasen 3 und 4 HOAI)
5. 2028/2029: **Planfeststellungsverfahren** (womit am Ende das Baurecht erteilt wird) und die **Bearbeitung und Prüfung des Zuschussantrags** (was mit der Bewilligung der Zuschüsse endet)
6. 2030: **Sanierung der Strecke** – mit Bau/Ausbau der Gleise, Neubau der Signaltechnik und beschränkter Bahnübergänge sowie Bau/Modernisierung der Haltepunkte.
7. 2032: **Inbetriebnahme der Ablachtalbahn** in Verlängerung des Seehäsele als moderne Nahverkehrsachse in zwei Bauabschnitten

Bilder:

Bild 1: Planverlauf der ursprünglichen gesamten Hegau-Ablachtalbahn bzw. Seehäsele-Verlängerung von Radolfzell bis Stockach und weiter Richtung Meßkirch und Mengen.

Bild 2: Der aktuelle Freizeitverkehr „Biberbahn“ bei der Eröffnung des neuen Haltepunkts in Mühlingen-Zoznegg im Landkreis Konstanz

Bild 3: Der mit rund 500 Narren und Gästen gefüllte Sonderzug beim Stockacher Narrentreffen

Bild 4: Die ankommenden Narren und Gäste in Bichtlingen beim Ausstieg zum Festumzug

Herausgeber: Eisenbahninfrastrukturunternehmen Ablachtalbahn
Arne Zwick, Bürgermeister Meßkirch und
Severin Rommeler, Bürgermeister Gemeinde Sauldorf und
Vorsitzender des Förderverein Ablachtalbahn e.V.
kontakt@foerderverein-ablachtalbahn.de
www.foerderverein-ablachtalbahn.de

Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart (VWI)
post@vwi-stuttgart.de
www.vwi-stuttgart.de

Ingenieurbüro biechele infra consult – Beratender Ingenieur
info@biechele-infra.de
www.biechele-infra.de