

█ Baut euch euren Bahnhof doch selbst!

Die Ablachtalbahn zwischen Donau und Bodensee zeigt, wie sich regionale Bahnstrecken mit mehr Kreativität und weniger Geld wiederbeleben lassen

aus SIGNAL 06/2025 (Dezember 2025 / Januar 2026), Seite 26-29 (Artikel-Nr: 10004258)

Martin Schiefelbusch

Es gehört zu den (ungeschriebenen) »zehn Geboten der Verkehrsplanung«, dass Eisenbahnen dort sinnvoll sind, wo eine hohe Nachfrage besteht und gebündelt werden kann, damit die teure Infrastruktur gut ausgelastet und so sinnvoll genutzt wird. Wie viele Grundsätze dieser Art klingt auch dieser zunächst einfach und schlüssig, wirft aber bei Anwendung in der Realität aber durchaus Fragen auf. Was ist zum Beispiel »hohe« Nachfrage? Und wie viel »teure« Infrastruktur braucht man wirklich?

Über diese und ähnliche Fragen wird immer wieder diskutiert, besonders wenn es um Stilllegung, Erhalt und Reaktivierung von Bahnlinien geht. Wie unterschiedlich die Antworten ausfallen können, zeigt die Reaktivierung der Ablachtalbahn in Baden-Württemberg (auch unter »Biberbahn« bekannt), deren aktuellen Stand wir uns daher etwas näher ansehen.

Vom trinationalen Projekt zur regionalen Bahn

Die Ablachtalbahn verläuft im südöstlichen Teil Baden-Württembergs und verbindet auf ca. 57 km Radolfzell mit Mengen. Ihre Geschichte beginnt als internationales Projekt, denn die durchfahrenen Länder Baden, Württemberg und Preußen waren zu Beginn der Planungen noch selbständig. Eröffnet wurde sie dann 1873, damals als Teil einer großräumigen Verbindung von München und Ulm nach Schaffhausen und weiter in die Schweiz geplant. Die Hoffnungen auf Fernverkehr über die Route erfüllten sich jedoch nicht, allerdings gab es immer wieder überregionale Güterzüge. Entscheidend war daher stets der lokale Verkehr in der eher ländlichen Region. Wie in vielen ähnlichen Fällen wurde der Personenverkehr zwischen 1954 und 1982 in Etappen aufgegeben, der Güterverkehr aber bis auf kurze Unterbrechungen beibehalten. Auf dem Südabschnitt (Radolfzell--) Stahringen-- Stockach wurde bereits 1996 der Personenverkehr wieder aufgenommen und schnell zu einem frühen Erfolgsbeispiel einer Wiederinbetriebnahme nach modernen Standards. Derzeit wird dieser Teil montags bis freitags tagsüber halbstündlich, sonst stündlich bedient und hier täglich etwa 3500 Fahrgäste befördert.

Im Nordteil der Strecke ging es dagegen lange Zeit eher darum, die komplette Stilllegung zu verhindern, was dank der Bedeutung für den Güterverkehr auch gelang: Durch den Inhaber der Firma Tegometall, metallverarbeitender Betrieb und Hauptfrachtkunde, der bereits 1986 den Wiederaufbau des nördlichen Teils veranlasst hatte, wurde die Strecke 2004 von der DB AG verkauft und damit die von ihr vorangetriebene Stilllegung abgewendet. Damit war die Infrastruktur gesichert, aber keine weitergehende Perspektive verbunden, auch wenn sich erste Initiativen für eine Wiederbelebung zu interessieren begannen.

Dies änderte sich erst, nachdem die Anliegergemeinden Meßkirch und Sauldorf am 1. März 2021 die Strecke vom privaten Eigentümer übernommen hatten. Das Land war



Ein Zug des vom Land bestellten »Freizeitverkehrs« auf der Ablachtalbahn hält am im Mai wiedereröffneten Bahnsteig in Gögglingen. (Foto: Martin Schiefelbusch)



Biberbahn am Bodensee. Die Gesamtstrecke der Ablachtalbahn ab Radolfzell ist 57 km lang; die aktuellen Reaktivierungspläne beziehen sich auf den nördlichen Teil Stockach--Mengen (39,5 km). (Karte: Förderverein Ablachtalbahn e. V.; Ergänzung: IGEB)

bereit, die Revitalisierung der Strecke zu unterstützen und bestellte einen »Freizeitverkehr«, wie er in ähnlicher Form auch auf anderen Strecken gefahren wird. Seit August 2021 verkehren an Sonn- und Feiertagen drei Zugpaare – jeweils von Anfang Mai bis Mitte Oktober. In der Saison 2024 wurden etwa 5900 Fahrgäste befördert, in diesem Jahr dagegen in den Regelzügen etwa 7200 (etwa 40 pro Zugfahrt) sowie fast 1700 Fahrräder. Weitere etwa 2800 Kunden kamen bei verschiedenen Sonderfahrten zur Fasnacht, verschiedenen Festen und in der Vorweihnachtszeit auf die Strecke. Auch im Güterverkehr hat sich [...]

Dieser Artikel ist zum Zeitpunkt der PDF-Erstellung nicht komplett im Internet bzw als Download verfügbar gewesen. Sie finden ihn aber im oben angegeben SIGNAL, erhältlich in vielen Zeitschriftenläden, Bahnhofsbuchhandlungen und direkt im GVE-Shop (Bhf Lichtenberg, Empfangsgebäude Untergeschoss).

Oder Sie bestellen sich das SIGNAL immer aktuell nach Hause:

Im Internet unter:

signalarchiv.de/abo

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004258>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten