

Angelner Eisenbahn Gesellschaft gUG

[Angelner Eisenbahn Gesellschaft UG](#)
[Schwennastr.1, 24960 Glücksburg](#)

An den
Kreis Schleswig – Flensburg
- Abt. Service Betriebe des Kreises-
Flensburger Str. 7

24837 Schleswig

Eisenbahninfrastrukturunternehmen
Kappeln - Süderbrarup

Geschäftsführer:
Dipl.-Kfm. Iver Andreas Schiller

Tel.: 04631 – 2095
E-mail: iver-schiller@gmx.de

Datum: 20.11.2015
Ihre Nachricht vom:

Antrag von Fördermitteln an den
Kreis Schleswig-Flensburg zur Instandsetzung
der kreiseigenen Infrastruktur der Eisenbahnstrecke Kappeln - Süderbrarup

Sehr geehrter Herr Thon,

ich nehme Bezug auf die Besprechung vom 03.11.2015 in der Kreisverwaltung mit Ihnen, Herrn Winter, Herrn Thomas Detlefsen, Herrn Bennetru und Herrn Traulsen bezüglich der Eisenbahninfrastruktur des Kreises Schleswig-Flensburg zwischen Kappeln und Süderbrarup.

In diesem Gespräch wurde festgestellt, dass die Machbarkeitsstudie in der vorliegenden Form mit Investitionskosten in Höhe von 2.768.500 € nicht umsetzbar ist.

Diese Summe gliederte sich wie folgt auf:

1.	Gleisunterhaltungskosten	1.625.500.- €
2.	Marketingausbau	145.000.- €
3.	Bau eines Lokschuppens	633.000.- €
4.	Touristische Inwertsetzung Lokschuppen	300.000.- €
5.	Gemeinkosten	65.000.- €
<hr/>		
5.	Summe der Investitionen	2.768.500.- €

Da primär nur das Modul 1 für die Existenz der Angelner Dampfeisenbahn überlebenswichtig ist, wurde vereinbart, mit dem Eisenbahnbetriebsleiter eine Streckenbereisung vorzunehmen, um die notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen zu definieren und kostenmäßig zu bewerten.

Das Ergebnis der bis zum Jahre 2019 zu erneuernden Gleisschwellen ist in der Anlage 1 dargestellt.

Danach sind bis zu diesem Zeitpunkt gerundet 1.200 Schwellen (255+967) zu wechseln. Verteilt auf die Jahre 2016 bis 2019 resultiert hieraus ein jährlicher Kostenaufwand von 37.500.- € für die Angelner Eisenbahngesellschaft gUG (300 Schwellen x 125.- €/Stück).

Die Differenz zu den bereits im Jahre 2012 und 2014 benannten 2.000 zu wechselnden Schwellen ist darin begründet, dass zwischen 2 intakten Schwellen eine abgängige Schwelle verbleiben kann, ohne dass dies die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb mit der Museumseisenbahn bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beeinträchtigt wird.

Wie bereits oben erwähnt, haben sich die grundsätzlichen Feststellungen zur Angelner Dampfeisenbahn in der Machbarkeitsstudie nicht geändert (siehe Zusammenfassung der Machbarkeitsstudie als Anlage 2).

Hierzu ergänzend die Stellungnahme der OFS vom 16.02.2015 als Anlage 3. Darüber hinaus hat der Wirtschaftsminister in seinem Schreiben vom 12. Juni 2015 nochmals darauf hingewiesen, dass die Museumseisenbahn nicht als losgelöste touristische Attraktion bestehen könne, sie müsse vielmehr in eine gemeinsame Konzeption für Tourismus und Schienenverkehr eingebunden werden und diesbezüglich Unterstützung zugesagt (Anlage 4).

Dieses touristische Konzept sollte zu Beginn des Jahres mit allen Touristikern zwischen Flensburg und Eckernförde entwickelt und so umgesetzt werden, dass seine Auswirkungen im Jahre 2017 mit einer Steigerung der Fahrgastzahlen auf 20.000 verkaufte Tickets erreicht und in den Folgejahren weiter gesteigert werden.

Dieses Ziel sollte insofern nicht utopisch sein, als dass die Mecklenburgische Bäderbahn aktuell 560.000 Fahrgäste bei 27,7 Mio. Übernachtungen in ganz Mecklenburg Vorpommern verzeichnet. Jede 50. Übernachtung bringt danach einen Fahrgast (Anlage 5).

Das nähere Einzugsgebiet der Angelner Dampfeisenbahn umfasst nach der Machbarkeitsstudie die Stadt Flensburg, den Kreis SL-FL sowie den Kreis Rendsburg-Eckernförde mit 3.344.000 Übernachtungen (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Beherbergungen im Reiseverkehr in SH für 2014).

Wenn hiervon jede 50. Übernachtung einen Fahrgast generiert, würden 67.000 Fahrgäste die Angelner Dampfeisenbahn benutzen.

Insofern muss der Bekanntheitsgrad der Museumseisenbahn gravierend gesteigert werden.

Unter den o.a. Prämissen muss das Marketing zwingend von den LTO's übernommen werden, zumal die öffentlichen Haushalte diese finanziell unterstützen und ein Interesse daran haben müssen, dass die Museumseisenbahn durch mehr Fahrgäste finanziell unabhängig wird.

Diese finanzielle Unabhängigkeit haben wir in einer überarbeiteten Wirtschaftlichkeitsberechnung gem. Anlage 6 dargestellt.

Danach zeigt das Betriebsergebnis der Angelner Dampfeisenbahn in den Jahren 2015 bis 2019 keine Verluste mehr.

Im Jahre 2018 und 2019 kann die Dampfeisenbahn jedoch unter den Prämissen der Fahrgastzahlen aus der Machbarkeitsstudie und einem reduzierten Ausgabenvolumen Trassengebühren erwirtschaften, die die Angelner Eisenbahngesellschaft gUG in die Lage versetzen, den Schwellenaustausch bereits ab dem Jahre 2018 aus Eigenmitteln zu finanzieren, so dass dort jeweils ein betrieblicher Überschuss von rechnerisch 4.410.- € p.a. zu erwarten ist.

Ab dem Jahre 2020 sollen dann jeweils weitere 300 Holzschwellen durch Betonschwellen mit einer Liegezeit von ca. 50 Jahren erneuert werden.

Sollten sich weitere Überschüsse bei der Angelner Dampfeisenbahn und der Angelner Eisenbahn Gesellschaft ergeben, erfolgt damit ein erhöhter Schwellenwechsel.

Danach benötigt die Angelner Eisenbahngesellschaft gUG für das Jahr 2016 einen einmaligen Zuschuss von 28.470.- € und für das Jahr 2017 einen einmaligen Zuschuss von 25.590.- €.

Diese Zuschüsse lassen sich unter dem Aspekt der Wertschöpfung der Angelner Dampfeisenbahn in Höhe von 463.616.- € p.a. nach einem Gutachten der Universität Flensburg m.E. rechtfertigen (Tourismus im Grenzland am Beispiel der Angelner Museumseisenbahn v. 20.05.2009). Diese Wertschöpfung ergibt sich aus den zahlreichen Kooperationen mit anderen touristischen Partner sowie der Gastronomie.

Daher sollte von einem befristeten Weiterbetrieb der Angelner Dampfeisenbahn unbedingt Abstand genommen werden, zumal der Kreis SL-FL nach dessen Leitlinien auch für Tourismusförderung verantwortlich zeichnet.

Weitere Investitionen sind darüber hinaus nur vermittelbar, wenn die Nachhaltigkeit gesichert ist.

Die bisherigen Äußerungen einzelner Kommunalpolitiker haben der Angelner Dampfisenbahn bereits schweren Schaden zugefügt.

Einen befristeten Betrieb werden unsere Kunden und Geschäftspartner zum Anlass nehmen, sich anders zu orientieren, was zu einer weiteren Ergebnisverschlechterung bereits in 2016 führen wird.

Darüber hinaus werden die ehrenamtlichen Mitarbeiter nach 40 Jahren erfolgreicher Arbeit keine Motivation mehr aufbringen, den Eisenbahnbetrieb in irgendeiner Form noch weiter zu unterstützen.

Die sozialversicherungspflichtigen und ausgebildeten Mitarbeiter der gGmbH werden die nächste beste Gelegenheit wahrnehmen zu kündigen, um bei einem anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen einen gesicherten Arbeitsplatz anzunehmen.

Derartige Szenarien sind m.E. in unserer Region nicht mehr vermittelbar.
Wir möchten Sie bitten, dies bei den politischen Entscheidungen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Iver Andreas Schiller
Angelner Eisenbahn Gesellschaft gUG

Anlagen