



ANGELNER DAMPFEISENBAHN

Deutschlands nördlichste Museumseisenbahn

Angelner Dampfisenbahn gGmbH
Schwennastr. 1, 24960 Glücksburg

An die Gemeinde Süderbrarup
z.Hd. Herrn BGM Bennetreu
Königstr. 5

24392 Süderbrarup

Dipl. - Kfm. Iver Andreas Schiller
Geschäftsführer der
Angelner Dampfisenbahn gGmbH

Telefon 04631 - 2095
Mobil: 0160 981 444 70

E- Mail iver-schiller@gmx.de
www.angelner-dampfisenbahn.de

Datum 01.09.2014
Ihre Nachricht vom

Weiteres Vorgehen im Rahmen der Machbarkeitsstudie

Sehr geehrter Herr Bennetreu,

auf der Sitzung am 25.08.2014 hatten wir beschlossen, den Beginn des GJ 1 im Rahmen der Machbarkeitsstudie von 2015 auf 2016 zu verschieben.

In diesem Zusammenhang baten Sie um Auskunft, ob die Angelner Dampfisenbahn gGmbH und die Angelner Eisenbahn Gesellschaft gUG im Jahre 2015 ohne externe Hilfe finanziell überlebensfähig sind.

Hierzu habe ich **als Anlage 1** für die gGmbH eine Ergebnis- und Liquiditätsplanung von August 2014 bis einschließlich September 2015 angefertigt.

Basis dieser Berechnung ist das Ergebnis der Angelner Dampfisenbahn gGmbH vom 01.01.2014 bis zum 31.07.2014 in Spalte 1 mit einem Gewinnausweis von 3.283.-€

Hierauf aufbauend haben wir die Umsätze, Materialeinsatzstoffe und lfd. Kosten aufgrund der bisherigen Entwicklung bis September 2015 fortgeschrieben.

Im Rahmen der Ergebnisplanung wird die gGmbH in diesem Zeitraum einen Verlust von 20.094.- € erwirtschaften, der sich ursächlich in den Kosten für die Fahrzeugunterhaltung in Höhe von 31.324.- € begründet.

Bereits in der Machbarkeitsstudie wurde aufgezeigt, dass hierfür ab GJ 1 ein Betrag von jährlich 50.000.- € notwendig ist, der jedoch über die geplanten Einnahmen in 2015 in keine Weise finanzierbar ist.

Darüber hinaus zeigt die Wirtschaftlichkeitsberechnung der Machbarkeitsstudie auf Seite 56, dass der ldf. Betrieb zumindest in der ersten 4 GJ ein negatives Betriebsergebnis aufweist.

Die Anlage 2 zeigt die Ergebnis- und Liquiditätsplanung für die Infrastruktur. Hier wurde von Januar bis Juli 2014 ein Verlust von 4.056.- € ausgewiesen.

Im Rahmen der weiteren Ergebnisplanung wurde im März 2015 ein Weichenschwellenwechsel in Scheggerott berücksichtigt.

Ich verweise diesbezüglich auf die Niederschrift der Landeseisenbahnverwaltung vom 17.06.2013 Seite 4 Abs. 1, wonach die vorbezeichneten Schwellensätze spätestens 2014, also vor Beginn der Regelfahrten in 2015 zu erneuern sind.

Die Kosten sind dem Angebot der Firma Hans Strube GmbH **gem. Anlage 3** zu entnehmen.

Hieraus ergibt sich zum 30. September 2015 ein Verlust bzw. negativer Einnahmenüberschuss von 20.257,80 €.

Die Summe der kumulierten Liquidität der Infrastrukturgesellschaft und der gGmbH ist in der letzten Zeile der Anlage 2 dargestellt.

Daraus ergibt sich in den Monaten April, Mai und Juni 2015 ein Liquiditätsbedarf von ca. 50.000.- €, der nicht aus Eigenmitteln abgedeckt werden kann.

Wir benötigen damit zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes in 2015 einen aufgerundeten Investitionskostenzuschuss in dieser Höhe.

Dem stehen Investitionen in Höhe von 42.564.- € für die Instandhaltung der Infrastruktur und 31.324.- € für die Instandhaltung der Fahrzeuge gegenüber.

Unter kaufmännischer Betrachtungsweise und auch unter dem Aspekt von persönlicher Haftung nach dem Insolvenzrecht benötigen wir eine Fördergeldzusage

bis spätestens zum 30. November 2014

Danach sehe ich mich gezwungen, den Geschäftsbetrieb der Angelner Dampfeisenbahn gGmbH und der Angelner Eisenbahngesellschaft gUG zum 31. Dezember 2014 einzustellen, den Pachtvertrag mit dem Kreis SL-FL mit sofortiger Wirkung zu kündigen und bei der Landeseisenbahnverwaltung einen Stilllegungsantrag nach § 11 AEG für die Infrastruktur stellen.

Damit würde die gesamte Verantwortung der Eisenbahnstrecke von Kappeln nach Süderbrarup wieder auf den Kreis SL-FL zurückfallen.

Das Landschaftsmuseum Unewatt und das Stadtmuseum Schleswig verursachen jährliche Betriebsverluste in Höhe von ca. 850.000.- €, die mit öffentlichen Mitteln gefördert werden.

In Anbetracht solcher Größenordnungen müssen die verantwortlichen politischen Gremien entscheiden, ob ihnen die Angelner Dampfeisenbahn ein Zuschuss von 50.000.-€ für 2015 wert ist, um sich damit die Option eines langfristigen Erhalts, so wie es die Machbarkeitsstudie vorschlägt, zu sichern.

Gez.

Iver Andreas Schiller

Angelner Dampfeisenbahn gGmbH
Angelner Eisenbahn Gesellschaft gUG

Anlagen

Museumsbahn sucht Rettungsweg

Geschäftsführer der Angelner Dampfeisenbahn spricht über Zukunftsperspektive – und könnte auf ein Gleis im Kappeler Bahnhof verzichten

KAPPELN Ein bisschen muss sich Iver Andreas Schiller vorgekommen sein wie auf dem heißen Stuhl. Der Geschäftsführer der Angelner Dampfeisenbahn GmbH sprach am Montagabend vor dem Hauptausschuss über nichts Geringeres als die Zukunft der Museumsbahn, die ganz offenbar an einem dünnen Faden hängt. Und auch wenn die Stadt Kappeln zwar durchaus gewillt ist, beim Fortbestand der Bahn mitzuhelfen, pocht sie gleichzeitig auf eine konkrete Perspektive des touristischen Highlights, denn: Die Entwicklung der Bahn ist unmittelbar mit einem Fortschritt am Südhafen verknüpft. Und so war für Schiller am Ende des Abends klar: Bis zum Sommer muss er der Stadt eine langfristige Planung für seine Bahn vorlegen.

Zunächst aber bereitete Hauptausschussvorsitzender Matthias Mau (CDU) das Feld vor, indem er sagte: „Die Bahn hat's schwer.“ Dann aber betonte er schnell die Bedeutung des Südhafens für die Stadt, den man „irgendwann entwickeln“ wolle. Iver Schiller fasste danach den in der jüngsten Vergangenheit schwankenden Investitionsbe-



Wohin steuert die Dampfeisenbahn? Kappeln ist bereit, einiges für ihren Erhalt zu tun. GRAFIKFOTO.DE

darf der Bahn zusammen: Demnach sei man ursprünglich von 62.500 Euro für 500 neue Schwellen ausgegangen. Eine Streckenbereisung habe aber ergeben, dass nur 300 Schwellen abgängig, also 37.500 Euro erforderlich seien. Gut 9000 Euro davon wollte die Bahn selbst tragen. Ein kaputter Torbogen (6000 Euro) habe jedoch kurzfristig ersetzt werden müssen, hinzu kämen inzwischen weitere 10.000 Euro, um Gräben an der Strecke zu entwässern.

„Aber“, sagte Schiller, „der Kreis investiert nicht mehr.“ Und: „Man sieht klar, dass sich der Kreis von der Infrastruktur trennen will.“ Gleichwohl habe man über die Freien Wähler für die nächste Kreistagsitzung einen erneuten Förderantrag vorbereitet. Schiller: „Wenn der Kreis nein sagt, hängt es an den Gemeinden. Wir können zwar den Betrieb verlustfrei wuppen, aber nicht die Infrastruktur.“ Auf Nachfrage erläuterte der Bahn-

Geschäftsführer, dass in den kommenden drei Jahren jeweils 37.500 Euro fällig würden, um Schwellen zu tauschen, die dann allerdings mehrere Jahrzehnte halten würden. „Wenn wir die Schwellen nicht tauschen, ist Schluss“, sagte er – ungeachtet dessen seien die Fahrzeuge alle „tip-top“. Auf den erneuten Hinweis von Michael Arendt (LWG) auf das „absolut nötige Zusammenspiel“ von Stadt und Bahn beim Südhafen, sagte Schiller:

„Wir können uns vorstellen, uns in Kappeln um ein Gleis zu verkleinern. Dann müssten wir aber Abstellfläche in Süderbrarup bekommen.“ Der Lokschuppen aber müsse in Kappeln bleiben.

Für das laufende Jahr kündigte Schiller an, gemeinsam mit der Ostseeford-Schlei GmbH (OFS) das Marketing anzukurbeln. „Die OFS muss die Bahn wesentlich mehr in den Vordergrund rücken“, forderte er. Schillers Rechnung: Besseres Marketing = mehr Fahrgäste = mehr Einnahmen = weniger öffentliche Zuschüsse. Allerdings machte Matthias Mau deutlich, dass die OFS nicht das alleinige Werbemittel und Marketing ohnehin nur ein Baustein auf dem Rettungsweg für die Bahn sein könne. Auch den Kreis wollte Mau nicht aus dessen Pflicht zur Förderung der Bahn entlassen, denn seine Aufgabe können wir nicht gänzlich übernehmen. Gleichzeitig kündigte er an, sich gut vorstellen zu können, einen Teil der Reparaturkosten des Torbogens zu tragen. In Richtung Schiller sagte Mau: „Im Juni treffen wir uns wieder.“ Bis dahin erwartet die Stadt eine schlüssige Erklärung zur Zukunft der Bahn.

Museumsbahn: Amt ist skeptisch

Ausschussmitglieder haben große Bedenken wegen notwendiger Millioneninvestition

KAPPELN/ARNIS Für Helmut Andresen, Bürgermeister der Gemeinde Grödersby, liegt es auf der Hand: „Die Angelner Dampfeisenbahn passt gut hierher, ist aber nicht zu finanzieren.“ Zwar steht die offizielle Präsentation der Machbarkeitsstudie, zum nachhaltigen Betrieb der Museumsbahn in einer Erlebnislandschaft der Aktiv-Region Schlei-Ostsee noch aus, doch befassten sich die Mitglieder des Amtsausschusses Kappeln-Land vorab mit dem vorliegenden Fazit des mit der Ausarbeitung beauftragten Tourismus- und Freizeitinstituts „Inspektour“. Dabei hielten sie mit ihren Bedenken – vor allem finanzieller Art – nicht hinter dem Berg.

Wie Andresen sagte, ergibt sich für einen Zeitraum von 15 Jahren trotz eventueller 50-prozentiger Förderung ein Kapitalbedarf von rund 2,4 Millionen Euro. Eine kommunale Beteiligung sei, wie er hinzufügte, nicht leistbar, zumal die Gemeinden viele andere Aufgaben zu erfüllen haben. Der normale Fahrbetrieb könne zwar über die eingenommenen Entgelte von den Fahrgästen abgedeckt werden, aber für Investitionen sei kein Geld vorhanden. Die Bahnstrecke, monierte er, sei nie rich-

tig saniert worden. Dem pflichtete Peter-Martin Dreyer, Bürgermeister von Rabenkirchen-Faulück, bei: „Die Trasse muss in Ordnung sein, das ist sie aber nicht.“

Im Fazit der Machbarkeitsstudie heißt es, dass „der Erhalt sowie weitere Betrieb der Angelner Dampfeisenbahn insgesamt auf positive Reaktionen gestoßen und so-

.....
„Die Angelner Dampfeisenbahn passt gut hierher, ist aber nicht zu finanzieren.“
.....

Helmut Andresen
Bürgermeister von Grödersby

gar erwünscht ist. Die Notwendigkeit einer Sanierung der Strecke (zwischen Kappeln und Süderbrarup), die Attraktivierung des aktuellen Angebotes sowie die erforderliche Erweiterung durch einen Lokschuppen steht außer Frage“. Und weiter: „Es muss klar konstatiert werden, dass die Angelner Dampfeisenbahn unter den derzeit gegebenen Rahmenbedingungen, vor allem unter der Prämisse des neutralen Betriebsergebnisses durch die gGmbH im laufenden Betrieb...ausschließlich dann

wirtschaftlich betrieben werden kann, wenn eine vollständige externe Übernahme für den Kapitaldienst, der sich aus den notwendigen Investitionskosten ergibt, zugesichert wird.“ Es gelte, die Kosten streng zu beobachten und die Wirtschaftlichkeits-Vorausberechnung entsprechend der realen Zahlen kontinuierlich anzupassen: „Eine dauerhafte ehrliche und kritische ökonomische Bewertung sowie das Ableiten der richtigen Konsequenzen ist unerlässlich.“ Nun warten die Mitglieder des Amtsausschusses Kappeln-Land gespannt auf die öffentliche Präsentation, die Bewertung der Machbarkeitsstudie und verbunden damit auf die Perspektive für die Angelner Dampfeisenbahn.

Im weiteren Verlauf der Sitzung ging es um die Entwicklungsstrategie der Aktiv-Region Schlei-Ostsee – um die Förderperiode 2014 bis 2020. Dabei sah Peter-Martin Dreyer optimistisch in die Förderzukunft. Der Kostenanteil für das Amt Kappeln-Land ist mit 28 408 Euro berechnet worden – verteilt auf acht Jahre. Damit erklärten sich die vier Amtsausschussmitglieder – neben Dreyer und Andresen

noch Amtsvorsteher Bernd Kugler, gleichzeitig Bürgermeister von Arnis, und Hauke Lassen, Bürgermeister von Oersberg, – einverstanden.

Jedes halbe Jahr hat die Kämmerer über die über- und außerplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen zu informieren. In der Summe beliefen sich diese für die erste Jahreshälfte 2014 gerade mal auf 32,50 Euro: Abschreibungen auf das Um-lagevermögen. Was sich dahinter verbirgt, erläuterte Kappeln's Stadtkämmerin Ute Sohr: „Mahngebühren, die im Rahmen der Kleinstbetragsregelung gemäß der Gemeindehaushaltsverordnung Doppik in Abgang gestellt wurden, da die Schuldner die Forderungen (Steuern) beglichen haben.“

Schließlich stellte der Amtsausschuss dem Arbeitskreis „Paten für Kappeln“ 1000 Euro für die soziale Betreuung von Flüchtlingen aus Kriegs- und Krisengebieten zur Verfügung.



Ursel Köhler
ist Mitarbeiterin
unserer Zeitung
REDAKTION.KAPPELN@SHZ.DE

Wehren stellen sich der Wasser-Herausforderung

KAPPELN Ein Internet-Trend aus den USA hat über Soltau und Glücksburg nun auch Kappeln erreicht. Es ist eine Art Murprobe in Zusammenhang mit kaltem Wasser. Und darum auch der Name.

Nach Kappeln kam die Aktion über die Glücksburger Wehr, die zuvor durch eine befreundete Wehr aus Soltau herausgefordert wurde. Glücksburgs stellvertre-

