Förderverein Nebenbahn

Blaufelden - Gerabronn - Langenburg e.V.

Wir stellen die Weichen Reaktivierung der Nebenbahn für die Zukunft Blaufelden-Gerabronn-Langenburg Kulturbahnhof Gerabronn

Ein Projekt zur Stärkung der Region Hohenlohe





Reaktivierung der Nebenbahn Blaufelden-Gerabronn-Langenburg Kulturbahnhof Gerabronn

Mit dem Projekt der Nebenbahnreaktivierung, insbesondere der Beauftragung einer diesbezüglichen Machbarkeitsstudie, bewerben wir, der Förderverein Nebenbahn Blaufelden – Gerabronn – Langenburg e.V., uns hiermit beim ersten Aufruf vom 04.12.2015 zur Beantragung einer Förderung durch LEADER. Dies im Speziellen im Modul 2 zu Punkt 11 unter "Gemeinwohlorientierte Projekte ohne Beihilferelevanz" und mit Unterstützung der Stadt Gerabronn.

Auf den folgenden Seiten möchten wir einen Überblick über das Projekt der Reaktivierung der Nebenbahn Blaufelden-Gerabronn-Langenburg – der letzten verbliebenen Nebenbahn in der Region Heilbronn-Franken - geben.

Eingebunden in das Projekt sind die Deutsche Bahn AG (DB Netz, DB Westfrankenbahn und DB Immobilien), das Land Baden-Württemberg mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), welches der Besteller des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist, die Kommunen Blaufelden, Gerabronn und Langenburg, der Landkreis Schwäbisch Hall, ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), sowie div. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).

Die Aufsichtsbehörde ist das Eisenbahnbundesamt, bzw. bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen der Landesbevollmächtigte für Eisenbahnaufsicht (LFB).

Die im Jahre 1900 eröffnete Nebenbahn Blaufelden-Langenburg wurde 1996 stillgelegt. Bereits ab 1991 war der Abschnitt Gerabronn – Langenburg gesperrt. Der Transport von landwirtschaftlichen Maschinen und Produkten, Baumaschinen und Flüssiggas wurde auf die Straße verlagert. Die starken Proteste der anliegenden Gewerbebetriebe sowie der landwirtschaftlichen Lagerbetriebe hatten keinen Erfolg.

Bis Anfang der 1990er Jahre gab es Touristische Fahrten und Ausflugsfahrten auf der Strecke. Insbesondere das Gymnasium Gerabronn nutzte die Strecke regelmäßig für Schulausflugszüge.

Wir vom Förderverein haben es uns im Jahr 2011 zur Aufgabe gemacht, die Sicherung der noch in ihrer Gesamtheit erhaltenen historischen Bahngebäude in Gerabronn wie auch die Reaktivierung der Nebenbahn in die Wege zu leiten. Für diese beiden Ziele unseres Vereines wurde bislang auch schon viel erreicht. Mit der Unterstützung von mittlerweile rund

100 Vereinsmitgliedern, den anliegenden Gemeinden Blaufelden, Gerabronn und Langenburg, dem Landkreis Schwäbisch Hall sowie von verschiedenen Firmen und Privatpersonen konnten wir schon so manche Schritte in Richtung unserer Ziele bewältigen.

In über 10.000 ehrenamtlich geleisteten Arbeitsstunden wurden die Bahnstrecke befahrbar gemacht, die Bahnhofsgebäude in einen teilweise nutzbaren Zustand versetzt und gleichzeitig die zahlreichen und umfangreichen Vorbereitungs- und Verwaltungstätigkeiten für die Reaktivierung getätigt.

Mit Unterstützung aller Beteiligter Gemeinden sowie dem Landkreis haben wir es schnell erreicht, dass der 2012 geplante Abbau der Bahn in letzter Sekunde verhindert werden konnte.

Durch den großen Erfolg der ersten Zugfahrt im September 2013 wurde erkennbar, dass eine Streckenreaktivierung möglich ist. Sie muss jetzt noch auf offiziellem Weg erreicht werden.

Ebenso ist es für jeden offensichtlich, dass sich am Bahnhofsgelände in Gerabronn viel verändert hat und dass die dortigen Gebäude eine wichtige Rolle bei diesem Projekt spielen. Eine Sanierung zum "Kulturbahnhof Gerabronn", der dann vielseitigen Nutzungen zur Verfügung stehen soll, stellt in seiner Einzigartigkeit in der Region eine optimale Kombination dar.

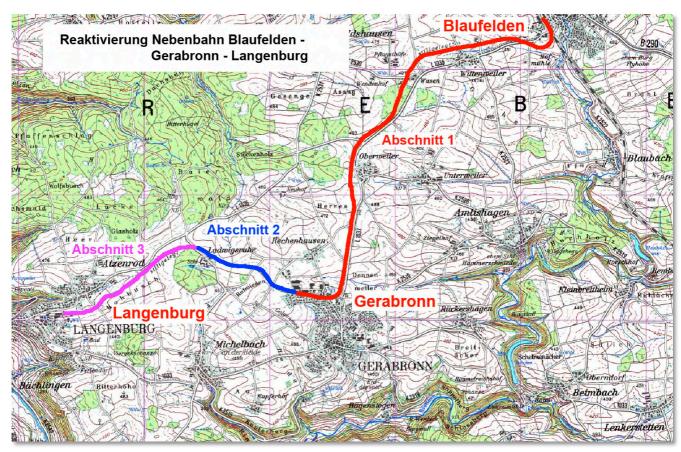
Inhalt:

1.	Die Nebenbahn Blaufelden - Gerabronn - Langenburg -	
	Verlauf und Geschichte 1900 – 1996	Seite 3
2.	Erhalt von Strecke und Gebäuden –	
	die Arbeit des Fördervereins seit 2011	Seite 8
3.	Künftige Nutzung der Strecke im Tourismus- und	
	Historischen Verkehr	Seite 10
4.	Zukunft für die Nebenbahn im Regelbetrieb	
		Seite 15
5.	Nutzungskonzept für Bahnareal und Gebäude Gerabronn –	
	Kulturbahnhof Gerabronn	Seite 19

1. Die Nebenbahn Blaufelden - Gerabronn - Langenburg – Verlauf und Geschichte 1900 - 1996

1.1. Verlauf

Von Blaufelden als Ausgangspunkt führt die Nebenbahn in einer engen Kurve weg von der Taubertalbahn und wendet sich nach Südwesten, um unter Berührung von Wittenweiler und Oberweiler den nördlichen Stadtrand von Gerabronn bei km 7 zu erreichen. Von hier aus orientiert sich der Schienenweg vorbei am Schloss Ludwigsruhe weiter nach Westen, womit das Plateau der oberhalb der Jagst in einer Flussschleife gelegenen Stadt Langenburg bei km 12 erreicht wird.



Streckenverlauf der Nebenbahn Blaufelden – Gerabronn - Langenburg

Derzeit (2016) ist die Strecke 20 Jahre stillgelegt. Im Besitz der DB befindet sich der Abschnitt Blaufelden - Gerabronn (ca. 8,5 km) das Reststück nach Langenburg wurde bereits an die Stadt Langenburg veräußert.

Die Fläche im Eigentum der DB AG beträgt auf Gemarkung Gerabronn 74645 qm, auf Gemarkung Blaufelden 29191 qm.

1.2 Geschichte

Planung und Eröffnung

Bereits im Jahr 1858 bemühten sich Politiker aus den Städten Langenburg – damals Residenzstadt des Fürstenhauses Hohenlohe-Langenburg – und Gerabronn – damals Sitz eines Oberamts – im Rahmen der Planung der Eisenbahnlinie Heilbronn–Nürnberg um einen



Bau des Haltepunktes Langenburg-Ludwigsruhe im Jahre 1900

Anschluss an das Eisenbahnnetz. Das damalige Ringen um den Trassenverlauf konnte allerdings der südlicher gelegene Oberamts-Sitz Crailsheim für sich gewinnen. Nachdem die beiden Orte dieses Schicksal auch bei der Planung der Taubertalbahn Bad Mergentheim—Aalen zugunsten der kleineren Gemeinde Blaufelden hinnehmen mussten, ergab sich erst in der Ära des staatlichen Baus der Württembergischen Sekundärbahnen ab den 1890er Jahren wieder die Chance, einen Anschluss an das Eisenbahnnetz zu erhalten.

Diese Bemühungen mündeten in eine durch Lokalpolitiker beauftragte Denkschrift, in der der Stuttgarter Techniker Prof. Moritz Sapper 1892 den Bau einer normalspurigen, 12 km langen Eisenbahnstrecke vorschlug, die von Blaufelden über Gerabronn nach Langenburg führen sollte und die zusätzlich über Zwischenstationen in den Orten Wittenweiler, Raboldshausen, Oberweiler mit Unterweiler und Ludwigsruhe verfügen sollte. Das Werk untermauerte mit Wirtschaftlichkeitsrechnungen und Absichtserklärungen lokaler Wirtschaftsbetriebe über den Transport von Gütern auf der Bahn die Sinnhaftigkeit des Vorhabens. Auf Grundlage dieser

Denkschrift gelang es im Frühjahr 1898 dem lokalen Vertreter in der Württembergischen Kammer der Abgeordneten, den Bau der Strecke als Staatsbahn genau wie in der Denkschrift vorgeschlagen per Gesetz beschließen zu lassen.

Mit der Freigabe der Finanzmittel am 30. Juni 1898 konnte sogleich mit dem Erwerb der benötigten Grundstücke begonnen werden, der erste Spatenstich fand im Mai 1899 statt. Die Tiefbauarbeiten wurden überwiegend durch schlesische und polnische Arbeiter im Auftrag des Berliner Unternehmens Ph. Balke durchgeführt, die benötigten Gebäude durch lokale Handwerksbetriebe. Neun Monate später, am Montag, dem 22. Januar 1900 konnte die Strecke dem Betrieb übergeben werden, nachdem vier Tage zuvor, am 18. Januar, die unter dem Beifall der Bevölkerung stattfindende Abnahmefahrt erfolgreich abgeschlossen werden konnte. (Quelle: Wikipedia)

Die ersten Betriebsjahre

Der Verkehr auf der Strecke entwickelte sich in den ersten Jahren defizitär, erst ab 1910 verzeichneten die Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen eine positive Bilanz. In der Hoffnung auf einen erneuten Aufschwung im Anschluss an den Ersten Weltkrieg reichte der Gerabronner Oberamtsmann im September 1919 eine Petition zur Verlängerung der Strecke von Blaufelden aus in östliche Richtung bis ins bayerische Rothenburg ob der Tauber beim Württembergischen Staatsministerium ein: Über Wiesenbach, Brettheim, Hausen am Bach, Gammesfeld, Leuzendorf und Bettenfeld sollte Gebsattel an der Bahnstrecke Steinach bei Rothenburg–Dombühl erreicht werden. Auch die Stadt Rothenburg war an einer Umsetzung der Projekts interessiert und stelle im März 1920 zur Unterstützung einen Etat von 1 Mio. Mark bereit. Dennoch verließ das Projekt nie das Planungsstadium; die Ära des Nebenbahnbaus war bereits vorüber. (Quelle: Wikipedia)

Der Niedergang

Im Zweiten Weltkrieg kamen die Anlagen der Strecke, der als Nebenbahn keine strategische Bedeutung zukam, nicht zu Schaden. Bedingt durch die starke Zerstörung des Crailsheimer Bahnbetriebswerks konnte der Betrieb auf der Strecke jedoch erst im September 1945 wieder aufgenommen werden. Danach erlebte die Strecke ihre letzte Blüte, bis der reguläre Personenverkehr mit Beginn des Sommerfahrplans 1954 zugunsten einer Busverbindung aufgegeben wurde. Weiterhin lebhaft war der Güterverkehr, und bis zum 26. Mai 1963 wurden Reisende werktags ein Mal täglich pro Richtung mittels eines GmP befördert, wobei Fahrgäste in Gerabronn jeweils einen viertel- bis dreiviertel-stündigen Aufenthalt für Rangierarbeiten in Kauf nehmen mussten.

Der prominenteste Fahrgast nutzte die Bahnstrecke jedoch erst nach der Einstellung des Personenverkehrs: Am 24. Mai 1965 besuchte Königin Elisabeth II. gemeinsam mit ihrem Mann mit einem Sonderzug das verwandte Langenburger Adelshaus. Der Zug wurde von einer festlich geschmückten Lok der Baureihe 50 nach Langenburg gezogen. Um den

Fahrkomfort zu gewährleisten, wurden die Gleise vor der Fahrt noch einmal mit einer Gleisstopfmaschine gerichtet.

In den 1970er Jahren nahm auch der Güterverkehr so weit ab, dass nur noch eine Bedienungsfahrt täglich nötig war, im März 1984 deutete die Deutsche Bundesbahn zum ersten Mal Stilllegungspläne an. Als Reaktion sprachen sich die Bürgermeister von Blaufelden, Gerabronn und Langenburg sowie die örtliche Wirtschaft für den Erhalt der Strecke aus. Bahn und Anliegergemeinden kamen darin überein, dass der Betrieb auf der Strecke bis 1994 erhalten bleiben sollte, wenn die Gemeinden Kosten für den Unterhalt der Strecke in Höhe von 580.000 DM übernehmen.

Trotz dieser Vereinbarung kam es bereits am 18. Oktober 1991 kurzfristig zur Einstellung des Verkehrs auf dem Abschnitt Gerabronn–Langenburg, da der schlechte Zustands des Oberbaus keinen sicheren Betrieb mehr erlaubte. Die Kosten für eine Wiederaufnahme hätten 414.000 DM betragen, die DB wollte diese auf die Kommunen übertragen. Ende 1995 kam es zur Einstellung des Güterverkehrs auf der Taubertalbahn zwischen Crailsheim und Schrozberg – damit konnten schließlich der Strecke Blaufelden–Gerabronn keine Güterwagen mehr zugeführt werden. Die Gesamtstilllegung der Strecke war nun nur noch Formsache und wurde zum 31. Oktober 1996 vollzogen.

Zuvor bot im Sommer des gleichen Jahres die DB die Bahnlinie noch den Anliegergemeinden und dem Landkreis Schwäbisch Hall zur Übernahme an, der Kaufpreis sollte 600.000 DM betragen. Aufgrund der um ein vielfaches höher geschätzten Investitionen für eine dringend nötige Sanierung der Strecke schlugen diese das Angebot jedoch aus. (Quelle: Wikipedia)

Betrieb

Zur Versorgung der Dampflokomotiven wurde in Langenburg ein einständiger Lokschuppen errichtet, dazu gab es einen Wasserkran, dessen Wasser aus einer nahe gelegenen Bachquelle entnommen und mittels einer mit Lokomotivdampf betriebenen Pumpe in einem Hochbehälter beim Lokschuppen gespeichert wurde.

Die Aufnahme des Betriebs erfolgte 1899 im Personenverkehr zunächst mit fünf werktäglichen Zugpaaren, von denen eines direkt von bzw. nach Crailsheim verkehrte. Das dortige Bahnbetriebswerk stellte auch von Anfang an bis zur Stilllegung die Fahrzeuge und das Personal für den Zugbetrieb zwischen Blaufelden und Langenburg. Dazu kamen in jeder Richtung jeweils zwei Güterzüge. Als Lokomotiven wurden bis 1928 zwei Exemplare des Württembergischen Typs T 3 eingesetzt, von denen eine auf den Namen "Langenburg" und die andere auf den Namen "Hohenlohe" getauft wurde.



Sonderfahrt nach Langenburg 1.7.1989 (Foto: Bleiweis)

Bis zur Einstellung des regulären Personenverkehrs 1954 gab es werktäglich jeweils vier bis fünf Personenzug-Paare, Ende des Zweiten Weltkriegs fuhren zwei zusätzliche Paare zwischen Gerabronn und Langenburg. Bis 1963 verkehrten sogenannte GmP (Güterzüge mit Personenbeförderung). Ab 1928 wurde die T 3 durch die Baureihe 75.0 ersetzt, die nun bis 1954 die Hauptlast des Verkehrs trug. Nach 1954 setzte die Deutsche Bundesbahn für kurze Zeit Dampflokomotiven der Baureihe 55 für die verbliebenen Güterzüge und den Güterzug mit Personenbeförderung ein, nach 1958 kam überwiegend die Baureihe 94 zum Einsatz. Ab den 1960er Jahren kamen gelegentlich auch Dampfloks der Baureihen 50 und 64 vom Laudaer Bahnbetriebswerk aus auf die Strecke. Letzte planmäßig eingesetzte Dampflok war im Mai 1967 eine Lok der Baureihe 64. Danach wurden die beiden bzw. ab Mitte der 1970er Jahre das eine verbliebene Güterzugpaar bis zur Einstellung des Betriebs von Diesellokomotiven der Baureihen 211/212 bzw. 260 sowie Kleinlokomotiven befördert. (Quelle: Wikipedia)

2. Erhalt von Strecke und Gebäuden – die Arbeit des Fördervereins seit 2011

Im Jahre 2009 übernahm die Stadt Gerabronn den Gerabronner Bahnhof aus Privatbesitz. Bahnhof und Strecke wurden seit Oktober 2009 durch ehrenamtliche Helfer von Vegetation befreit. Zahlreiche Bahnübergänge wurden von den Anliegergemeinden Gerabronn und Blaufelden instand gesetzt. Im September 2011 ist ein gemeinnütziger Förderverein mit dem Ziel des Erhalts von Strecke und Bahnhof Gerabronn gegründet worden.

Der Verein will Grundlagen für die mögliche Wiederaufnahme des Verkehrs von Sonderfahrten und Radwanderzügen schaffen und die historischen Bahnhofsgebäude in Gerabronn erhalten.

Aufstellung bisherige Tätigkeiten des Fördervereines an Strecke und Gebäuden

- Freilegung der Strecke, Befahrbarkeit herstellen
- Vegetationsbekämpfung, Wurzeln entfernen, Vegetationskontrolle, Einsatz eines Mulchfahrzeuges
- Entwässerungen wiederherstellen, Auffüllungen beseitigen
- Entrümpelungen und Sicherungen der Gebäude sowie Teilsanierungen zur ersten Nutzung der Räumlichkeiten
- Äußerliche Aufarbeitung der Bahnhofsgebäude, Dachabdichtungen, Bahnsteigbau, Einrichtung von Beleuchtung
- Durchführung von verschiedenartigsten Veranstaltungen, Bewirtung am Gerabronner Pferdemarkt (Faschingsdienstag), Bahnhofsfeste, Bewirtung von Theatervorstellungen am Bahnhof
- Konzepterstellung für Strecke und Gebäude, Klärung der Zuständigkeiten, Vorbereitungen zur Übernahme der Strecke von der DB



Bahnhof Gerabronn 2015





Bahnhof Gerabronn 2009





Strecke bei Oberweiler 2009 – 2015





Strecke bei Oberweiler 2009 - 2015

3. Künftige Nutzung der Strecke im Tourismus- und Historischen Verkehr

Radwanderzüge sollen die Verbindung zwischen dem Tauber- und dem Jagsttal herstellen. Diese Züge verkehren in der Regel an den Wochenenden zwischen April und Oktober.

Verschiedenartigste Sonderzüge können Gerabronn und Langenburg erreichen. Dies kann durch Vereine, die Deutsche Bahn oder andere Bahngesellschaften ermöglicht werden. Das ganze kann im historischen Stil mit Dampfzügen oder Triebwagen durchgeführt werden. Ausflugssonderzüge können somit neue Ziele erreichen. Hierzu gibt es mittlerweile schon Anfragen.



Bereits am 8. September 2013 zum Bahnhofsfest war es möglich, die erste Fahrt eines Zuges nach Gerabronn seit 1995 durchzuführen

Die Bedienung der zahlreichen Großveranstaltungen in Langenburg könnte durch die Nebenbahn ideal unterstützt werden.

Bei den Radwanderzügen handelt es sich um bestellte Zugverkehre des Landes Baden-Württemberg. Ebenso können andere Besteller auftreten wie z.B. der Landkreis.



Radwanderzug der Westfrankenbahn im Taubertal

Der Förderverein hat ein Nutzungs- und Kostenkonzept von der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) erstellen lassen. Dieses wurde nach Wunsch in modularer Form erstellt und liegt auch schon seit Mai 2014 vor.

Darin wird beschrieben, welche Aufwendungen bei welcher Ausbaustufe erforderlich sind und wie sich die Betriebskosten verhalten. Es wird auch aufgezeigt, wie sich ein Betrieb ohne Defizit durchführen ließe.

Ziel ist es natürlich auch, bei späteren ständigen Verkehren, eine Ausbaustufe zu erreichen, dass ohne großen Personalaufwand ein Betreiben der Strecke möglich ist. Eine Anbindung an das Zentralstellwerk Miltenberg mit der Anschlussfunktion in Blaufelden zählt hier dazu.

Bei ständigem Betrieb, der wirtschaftlich ausgeführt werden muss, müssen sogar Arbeitsplätze geschaffen werden. Hierbei handelt es sich um Triebfahrzeugführer welche die Strecke bedienen.

Bei dessen Umsetzung können die Erstinvestitionen gefördert werden. Hierzu verlangt das Land Baden-Württemberg allerdings eine Machbarkeitsstudie, in der die verkehrlichen und infrastrukturellen Belange beurteilt werden.

Dies ist nun der nächste anstehende Schritt für die Reaktivierung der Nebenbahn. Die ersten Gespräche haben dazu stattgefunden und unter Koordination des Landrates und unter Beteiligung der betroffenen Gemeinden soll dies dann in Auftrag gegeben werden können.

Organisationsstruktur für die Nebenbahn:

DB Deutsche Bahn

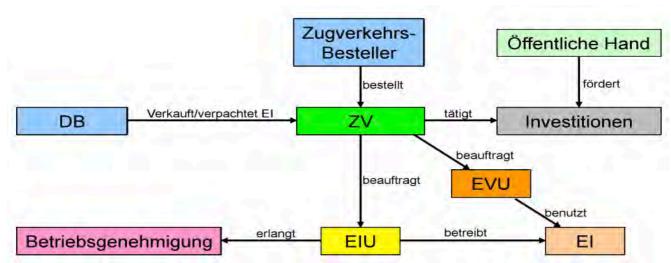
El Eisenbahninfrastruktur

EIU Eisenbahninfrastrukturunternehmen

EVU Eisenbahnverkehrsunternehmen

ZV Vereinbarung zwischen Förderverein, Gemeinden und Landkreis

Die Organisationsstruktur zeigt die erforderlichen Zusammenhänge bei einer Streckenreaktivierung.



Zentrale Elemente bilden der Abschluss einer Vereinbarung über die finanziellen Regelungen, sowie die Beauftragung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU). Dies wäre in unserem Fall zum Beispiel die Rhein-Sieg-Eisenbahn. Eine solche Beauftragung ist Voraussetzung dafür, dass das Projekt überhaupt in der Praxis weiterverfolgt werden kann. Hiermit werden alle fachlichen und rechtlichen Dinge an entsprechende Experten übertragen, die dann alle erforderlichen Maßnahmen zur Erlangung der Betriebsgenehmigung durchführen. Sobald die Betriebsgenehmigung vorhanden ist, ist das EIU für den Betrieb der Infrastruktur zuständig. Ab dem Zeitpunkt können dann (bestellte) Verkehre abgewickelt werden, die so ausgeführt werden sollten, dass sie die Kosten des laufenden Betriebes decken. Der empfohlene Trassenpreis (aus dem Kostenplan RSE) liegt im Normalbereich und spielt hier eine entscheidende Rolle.

Im Laufe des Jahres 2014 waren die Streckenübernahmebedingungen durch die DB-Netze – Immobilien in Aussicht gestellt worden. Das bedeutet, dass die Strecke anschließend gepachtet oder übernommen werden kann. Eine Übernahme mit stattfindendem SPNV ermöglicht eine Übernahme zum symbolischen Preis der Eisenbahnverkehrsflächen. Für

andere Zwecke müssten mindestens ortsübliche Preise bezahlt werden. Die Bekanntgabe der Bedingungen durch die DB verzögert sich leider bis zum heutigen Zeitpunkt.

Für Investitionen gibt es verschiedenste Fördermöglichkeiten, die aber vorrangig vom verfolgten Zweck abhängig sind und des weiteren einen offiziellen Betriebsrahmen verlangen.

Der Förderverein ist mittlerweile an dem Punkt angekommen, dass die Vorbereitungen für die Reaktivierung soweit erreicht werden konnten, so dass es jetzt ohne Machbarkeitsstudie und Beauftragung eines EIU, welches den offiziellen Rahmen bildet, nicht mehr vorwärts gehen kann.

Ein weiterer wichtiger Punkt der im Zusammenhang mit der Nebenbahnreaktivierung steht, ist der Umweltschutz bzw. das Thema Klimawandel.

Das Projekt der Nebenbahnreaktivierung kann den CO₂-Ausstoß verringern. Mit einer guten Anbindung und einem oben beschriebenen Liniennetz, das zuverlässig funktionieren kann, wird eine richtige Alternative zum Pkw angeboten und somit können Fahrten eingespart werden. Das ist ein Beitrag der Nachhaltigkeit verspricht, nicht nur im Umweltschutz, sondern auch bei der Verkehrsfinanzierung. Im touristischen Bereich kann ebenfalls auf den Pkw verzichtet werden.

Ebenso sind wir in der Landschaftspflege, tätig und bieten neuen Lebensraum für Eidechsen und andere vom Aussterben bedrohten Reptilienarten, auch in den nicht für den Bahnverkehr genutzten Nebenflächen der Gleisanlagen.

Touristische Attraktionen der Nebenbahn in Stichpunkten:

- Langenburg Ludwigsruhe (Möglichkeit zur Durchführung von Veranstaltungen kurzer Weg nach Langenburg)
- Stadt Langenburg mit Ihren Sehenswürdigkeiten (Schloss, Gärten), sowie Automuseum und Kletterpark incl. vorhandener Gastronomie.
- Großveranstaltungen in Langenburg (Gartentage, Herbsttage, Langenburg Historic, usw.) mit jeweils vielen tausenden Besuchern.
- Radwanderzüge Verbindung von Tauber- und Jagsttal wird mit der Anbindung von Langenburg geschaffen. Sehr interessant für Radfahr- und Wandertouristen Umgekehrt bieten diese Verkehre der Gerabronner und Langenburger Bevölkerung selbst die Möglichkeit einer Bahnanbindung in Blaufelden an die Tauberbahn.
- Der entstehende Kulturbahnhof Gerabronn mit verschiedensten Veranstaltungen
- Nikolauszüge zu Weihnachtsmärkten (z.B. Schrozberg)

- Neue Ausflugsziele, die dann mit der Bahn erreichbar wären. Z.B. Sonderzüge mit Ziel Langenburg oder Gerabronn, auch im historischen Stil per Dampflok. Hierzu liegen uns schon einige Anfragen vor.
- Die Eisenbahnstrecke als letzte Nebenbahn der Region selbst, indem hier regelmäßig Verkehre mit historischen Fahrzeugen angeboten werden. Bewirtung hierzu im Zug und vor allem im Bahnhof Gerabronn mit entsprechenden Programmen oder Ausstellungen.
- Veranstaltungszubringer z.B.:
 - zum Volksfest in Crailsheim
 - zur Muswiese in Rot am See / Musdorf
 - Pfingstmarkt Blaufelden
 - Jakobifest Schrozberg



Sonderzugfahrt nach Langenburg in Gerabronn (September 1967)

Einbindung in das Nahverkehrskonzept und Sonderverkehre

Aufteilung der Gesamtstrecke in die Abschnitte Blaufelden-Gerabronn und Gerabronn-Langenburg:

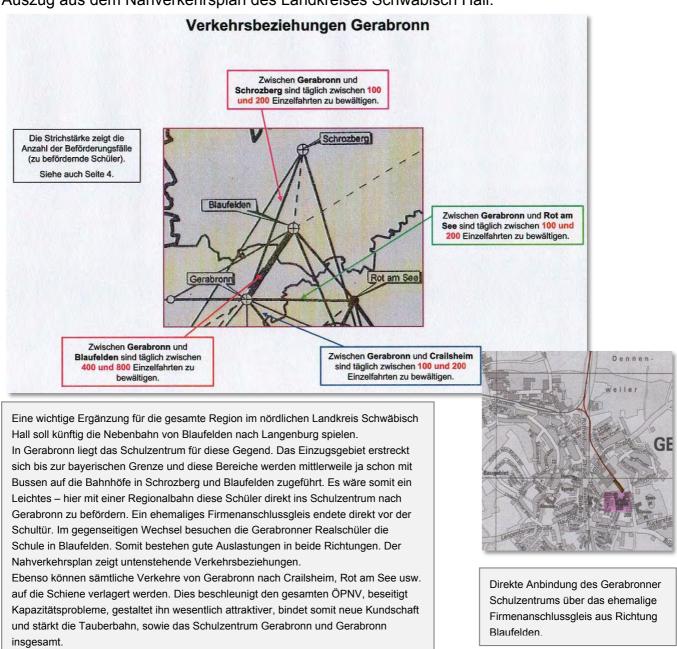
Abschnitt Blaufelden-Gerabronn:

- Sonderverkehre, auch Dampfzüge
- Radwanderzüge
- Später SPNV möglich Abschnitt Gerabronn-Langenburg:
- Sonderverkehre, auch Dampfzüge
- Radwanderzüge
 - → Touristikbahnabschnitt

4. Zukunft für die Nebenbahn im Regelbetrieb

Momentan wird bereits eine erste Stufe der Linienbündelung im nördlichen Landkreis Schwäbisch Hall umgesetzt. Dies bedeutet, dass Einsparmaßnahmen im Busverkehr stattfinden werden. Nur noch ein Busunternehmen bedient die Region. Die anderen kleinen Busunternehmen fahren dann in dessen Auftrag. Die Konzession für diesen Bereich erhält nur dieses eine Unternehmen, welches dann eigenwirtschaftlich fährt. Einem eigenwirtschaftlichen System soll immer der Vorrang gegenüber einem bezuschussten System gegeben werden. Diese Entscheidung hat der Landkreis Schwäbisch Hall für sich so beschlossen.

Auszug aus dem Nahverkehrsplan des Landkreises Schwäbisch Hall:

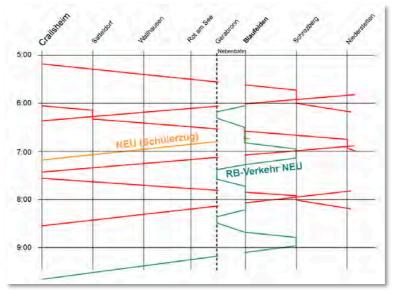


Dazu gehört ebenfalls die Ausrichtung der Verkehre auf die Bahnlinien und Bahnhöfe. Der Busverkehr wird weitestgehend die Zu- und Wegbringerfunktionen zu den nächstliegenden Bahnhöfen übernehmen. Dort besteht dann Anschluss an die Bahn und somit ist dann jeder angebundene Ort zu erreichen.

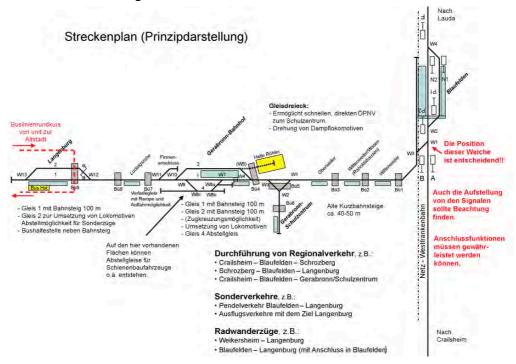
Genauso bedeutet dies, dass in Zukunft kleinere Ortschaften nicht mehr im gewohnten Stil bedient werden. Es kommt zu "AB-Fahrten" (=Fahrt auf Bestellung). Also wer dann öffentliche Verkehre nutzen möchte, muss dies dann einen Tag vorher oder ein paar Stunden zuvor anmelden, sonst wird diese Ortschaft nicht bedient werden. Abends, am Wochenende und an Feiertagen bestehen derzeit fast keine Busverbindungen, von daher ist für den Raum Gerabronn – Langenburg zu diesen Zeiten "alternative Mobilität" ein Fremdwort.

Diese Situation wird sich in Zukunft verschärfen. Der Busverkehr orientiert sich weiterhin bei Eigenwirtschaftlichkeit ausschließlich nur am Schülerverkehr. Die Schülerzahlen werden zudem geringer. Es findet jetzt schon eine massive Schülerabwanderung aus dem eigentlichen Einzugsgebiet des Gerabronner Schulzentrums (Schrozberg-Leuzendorf, Rot am See) statt in Richtung Weikersheim und Crailsheim. Dort sind eben gute Anbindungen per Bahn vorhanden. Ebenso haben Berufspendler und Gelegenheitsfahrer derzeit in Gerabronn praktisch keine Alternative zum Individualverkehr. Dies ist ein gravierender Standortnachteil, der sich immer stärker bemerkbar machen wird. Einen oder mehrere Pkw's wird sich nicht jeder immer leisten können und von daher werden viele Einwohner versuchen, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Wenn diese dann nicht vorhanden sind, werden viele in größere Städte mit besserer Infrastruktur abwandern. Ebenso trifft dies auf ältere Menschen zu, die ohne Alternative nicht mobil sein können.

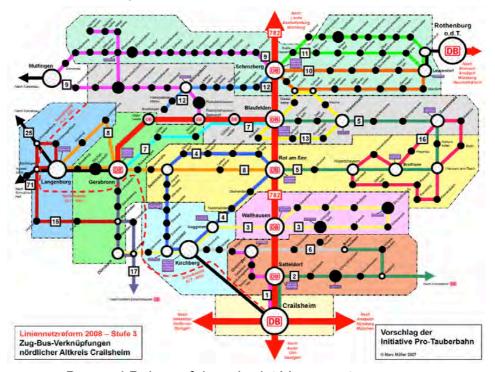
Folgender Bildfahrplan (Auszug) zeigt auf, wie Gerabronn in den Takt der Tauberbahn mit eingebunden werden kann:



Zur Umsetzung des Fahrplanes sind in Blaufelden der Netzzugang und die entsprechende Anbindung erforderlich. Hierzu muss mit der Deutschen Bahn ein Eisenbahninfrastrukturanschlussvertrag (EIAV) geschlossen werden. Der Bahnhof Blaufelden wird in ein paar Jahren von der Westfrankenbahn umgebaut. Er wird vollautomatisiert und an das Zentralstellwerk in Miltenberg angeschlossen. Auch die Gleise und Signalanlagen werden verändert. Hierauf basiert die Darstellung.



Hier zeigen wir den Liniennetzplan, der Gerabronn in den SPNV/ÖPNV einbinden könnte:



Die Abstimmung von Bus und Bahn aufeinander ist Voraussetzung.

Wir erhoffen uns zu gegebener Zeit auch bestellte Verkehre des Landes. Es ist Standard bei allen betriebenen Strecken, dass die Regionalisierungsmittel des Bundes über die Länder in die Bestellung von Zugverkehren fließen. Eine weitere Möglichkeit besteht zudem darin, indem man sich das "Schmiedeberger Modell" als Vorbild nimmt und aus Busmitteln des Schienenersatzverkehrs den Bahnverkehr finanziert.

Zusammengefasst stellt die verkehrliche Bedeutung der Bahnlinie Blaufelden-Langenburg aus Sicht der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, als Planungsgesellschaft des Landes Baden-Württemberg, drei wichtige Verkehrsaspekte ab.

Freizeitverkehr/Tourismus (Sonderfahrten und Radwanderzüge)

Bahn und Fahrrad sind ideale Partner und Langenburg ist ein idealer Ausgangspunkt für Radtouren im Jagsttal. Viele Bahnen in Baden-Württemberg wurden mit sehr gutem Erfolg für Freizeitverkehre reaktiviert.

Schülerverkehr auf der Schiene

Das Gymnasium Gerabronn hat einen sehr großen Einzugsbereich und viele Schüler kommen auch aus Anliegerorten der Bahnlinie Crailsheim – Schrozberg – (Lauda). Diese könnten aus Schrozberg direkt nach Gerabronn gebracht werden. Damit könnte auch die Nachfrage auf der Tauberbahn gestärkt werden.

Das Land und die NVBW haben viel positive Erfahrung mit Schülerverkehr auf der Schiene.

Güterverkehr

Da es an der Tauberbahn kaum mehr Ladestellen für Güterverkehr gibt und die Westfrankenbahn ein vitales Interesse an der Belebung von Güterverkehren hat kommen Ladestellen an der Strecke Blaufelden-Langenburg für den Güterverkehr in Betracht.



5. Nutzungskonzept für Bahnareal und Gebäude Gerabronn – Kulturbahnhof Gerabronn



Beispiel für ein bereits saniertes Bahnhofsensembles (Bahnhof Heilbronn-Sontheim)

Der Bahnhof ist die Visitenkarte einer Gemeinde. Viele Gemeinden bemühen sich um einen Bahnhof - Gerabronn besitzt bereits einen. Diesen Ort möchten wir mit Leben füllen, insbesondere mit Aktivitäten, die es bislang in Gerabronn in dieser Form nicht gibt. Durch sein besonderes Ambiente und seinem historischen Flair bietet der Bahnhof eine reizvolle Bühne für Veranstaltungen.

Bereits im Jahr 2015 bot der Bahnhof eine einzigartige Bühne und Kulisse für die Burgschauspiele Leofels.

Bei den Aufführungen der Burgschauspiele im Juni und Juli 2015 wurde der Güterschuppen für mehrere tausend Besucher zu einem besonderen Foyer, in dem sie sich unabhängig von Wind und Wetter freundlich begrüßt, bewirtet und willkommen fühlen konnten.

Beispiele für weitere Veranstaltungen wären eine Besenwirtschaft in der ehemaligen Wirtschaft, Feste und Feierlichkeiten, Ausstellungen aller Art, Fasching, Modellbahnbörsen, Flohmärkte, Kleinkunst, Theater, Konzerte, usw.

"Der historische Arbeitskreis Gerabronn" kann sich den Güterschuppen durchaus als zeitlich begrenzten Ausstellungsraum für bereits erarbeitete Themenbereiche (beispielsweise

Landauer) gut vorstellen. Ebenso gibt es einen Interessenten, der ein Eisenbahnmuseum in verschiedenen Räumen einrichten möchte.

Da der Förderverein eine riesige Menge an alten Dokumenten bereits gesammelt hat seit Gründung der Nebenbahn vor über 100 Jahren, könnte eine ständige entsprechende Ausstellung mit reichem Bildmaterial im renovierten Bahnhof mit Güterschuppen als "Technisches Museum" eingerichtet werden. Für Schulklassen, historisch interessierte Heimatkundler und Eisenbahnfreunde ein Anziehungspunkt.



Ansichten des Bahnhofes Gerabronn (erstellt von Architekt Braunmiller)
Oben Gleisseite (Wartehalle/Wirtschaft – Hauptgebäude – Güterschuppen), unten Hofseite

Das freistehende Nebengebäude ist für eine Nutzung als Sanitärgebäude, Werkstatt und Lager vorgesehen. Eine konkrete Planung wurde bereits dafür erstellt.

Das Haupt- bzw. Empfangsgebäude soll musealen Zwecken dienen. Darüber hinaus soll es Raum für Begegnung und Vereine bieten.

Der Förderverein hat für die Organisation solcher (und auch bislang schon stattfindenden) Veranstaltungen im vergangenen Jahr einen Kultur- und Festausschuss eingesetzt. Dessen Aufgabe ist es, abgekoppelt von den sonstigen Tätigkeiten des Vereines, sämtliche derartige vielseitige Aktivitäten zu organisieren.

Hierzu bieten die Räumlichkeiten im Gesamten gesehen ein besonderes Ambiente. Auch eine einladende Außengestaltung soll vorhanden sein und die Flächen rund herum sind großzügig bemessen. Alle bislang umgesetzten Baumaßnahmen legen Wert auf

Barrierefreiheit. Das bedeutet, dass bereits mehrer Zugänge über Treppen durch großzügige Schrägen zugänglich gemacht worden sind. Ebenso gibt es schon ein behindertengerechtes WC.

Es handelt sich hier um ein Projekt, bei dem es nicht nur allein um den Eisenbahnverkehr geht, sondern auch um die Einbindung der Bevölkerung und die Verbindung mit kulturellen Veranstaltungen in Zusammenarbeit mit verschiedenartigsten Vereinen und Künstlern.

Dies bietet im Gesamten eine besondere und einzigartige Kulisse, die schon jetzt sehr gut und gerne genutzt wird, obwohl wir erst am Anfang stehen.

Mit entsprechender Kreativität bauen wir unser Programm weiter aus, so dass es weiterhin für alle, egal ob alt oder jung, über das Jahr hinweg, etwas geboten sein wird.

Eine größere Küche soll ebenfalls eingerichtet werden. Von hier aus fällt die Bedienung der Besenwirtschaft, sowie des Güterschuppens aus der Mitte heraus erleichtert.

Eine Bereicherung des Tourismus in Kombination mit der Besenwirtschaft und dem eingerichteten Museum wäre sicherlich sehr ansprechend. Wenn die An-/Abreise per Bahn erfolgen kann und am besten noch mit einer Radtour kombiniert werden könnte, wäre somit ein breites Publikum zu erreichen, welches Gerabronn oder auch Langenburg sonst nicht zu Gesicht bekommen würde.



Bei schönem Wetter kann sogar am Bahnsteig vor der Besenwirtschaft aufgestuhlt werden. Unser Vorbild: der Bahnhof Münsingen, bei dem in den letzten Jahren bereits derartiges erfolgreich umgesetzt wurde

Eine Anbindung an das Netz der Bahn stellt für die Entwicklung des ländlich strukturierten Raumes im nördlichen Landkreis Schwäbisch Hall eine große Bedeutung dar. Nicht zu unterschätzen ist eine gute alternative Anbindung im öffentlichen Verkehr. Städte und Gemeinden, die diesen Anschluss nicht besitzen, werden künftig stärker von negativen Begleiterscheinungen des demographischen Wandels und dem Bevölkerungsrückgang im ländlichen Raum betroffen sein.

Verfolgt man das Raumbeobachtungssystem des Regionalverbandes Heilbronn-Franken, so ist zu erkennen, dass sich in Zukunft schwerwiegende Veränderungen im ländlichen Raum abzeichnen werden. Der Demographische Wandel mit seinen Begleiterscheinungen wie Bevölkerungsrückgang, sinkenden Schülerzahlen und wachsender Altersdurchschnitt sind ein Antrieb aktiv zu werden. Die Schaffung einer alternativen Verkehrsanbindung bringt auf lange Sicht ein Entgegenwirken, bzw. eine Verlangsamung der durch den demographischen Wandel zu erwartenden Folgen.

Wir sind der Ansicht, dass unser Projekt einzigartig ist in der Region. Wir haben die letzte noch vorhandene Nebenbahn der Region gerettet, aus der man in vielerlei Hinsicht profitieren kann, wenn man sich getraut, unsere Ziele mitzuverfolgen. Dies kann sich gerade durch seine Einzigartigkeit und der Vielschichtigkeit zu einem Publikumsmagnet entwickeln, von dem nicht nur Gastronomen, Tourismusbetriebe und einzelne Gemeinden profitieren, sondern die gesamte Region und der Umweltschutz.

Für den Vorstand des Fördervereins Nebenbahn Blaufelden – Gerabronn – Langenburg e.V.

Januar 2016

Marc Müller, Oliver Paul, Jörg Schürer www.nebenbahn.info