

Wiederbelebung der Nebenbahn Blaufelden - Langenburg für den saisonalen Ausflugsverkehr

Touristisches Nutzungskonzept und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung



Auftraggeber:

Förderverein Nebenbahn Blaufelden – Gerabronn – Langenburg e.V.
Crailsheimer Str. 13
74599 Wallhausen

Unterstützer der Studie:



Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER): Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR LÄNDLICHEN RAUM UND VERBRAUCHERSCHUTZ



Auftragnehmer:

NahverkehrsBeratung Südwest

Partnerschaftsgesellschaft

Pfintzalstraße 90
76227 Karlsruhe

Fon: 0721 49 91 09 83
E-Mail: maier@nahverkehrsberatung.de

DB DB Engineering & Consulting
Eisenbahn für die Welt von morgen.

Gartenstraße 82-84
76135 Karlsruhe

Fon: 0721 938 5292
E-Mail: frank.holschbach@deutschebahn.com

Inhalt

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Untersuchungsziel.....	4
1.1	Anlass.....	4
1.2	Geschichtlicher Rückblick	4
1.3	Gegenwart	5
1.4	Vorgehensweise	9
2	Untersuchte Varianten.....	10
3	Infrastrukturherstellung und –betrieb.....	13
3.1	Bestandsaufnahme Infrastruktur.....	13
3.2	Maßnahmen-Bausteine.....	13
3.2.1	Maßnahmen entlang der Strecke	13
3.2.2	Infrastrukturanschluss	13
3.3	Investitionen und Unterhaltungskosten	15
3.3.1	Investitionsumfang	15
3.3.2	Jährlicher Kapitaldienst	22
3.3.3	Unterhaltungskosten.....	24
3.3.4	Weitere laufende Kosten für die Infrastruktur	24
4	Best-Practice-Beispiele für touristische Bahnen... 	26
4.1	Lokalbahn Amstetten (Württ.) – Gerstetten	26
4.1.1	Allgemeines und Historie der Strecke	26
4.1.2	Infrastruktur.....	27
4.1.3	Betrieb.....	27
4.1.4	Nachfrage und Marketing	28
4.2	Mainschleifenbahn Volkach-Astheim – Seligenstadt.....	29
4.2.1	Allgemeines und Historie der Strecke	29
4.2.2	Infrastruktur.....	30
4.2.3	Betrieb.....	32
4.2.4	Nachfrage und Marketing	33
4.3	Kuckucksbähnel (Neustadt) – Lambrecht – Elmstein	34
4.3.1	Allgemeines und Historie der Strecke	34
4.3.2	Infrastruktur.....	34
4.3.3	Betrieb.....	35
4.3.4	Nachfrage und Marketing	36

5	Möglicher Bahnbetrieb	37
5.1	Betriebsvarianten.....	37
5.2	Fahrplanung und Fahrtage	40
5.3	Betriebskosten Verkehr	42
6	Wirtschaftlichkeit eines Tourismus-Betriebs	43
6.1	Touristisches Potenzial	43
6.2	Nachfragepotenziale	44
6.3	Fahrpreisgestaltung	45
6.4	Wirtschaftlichkeit	46
6.5	Option eines Dampfzugbetriebs	48
6.6	Externer Nutzen	49
7	Weitere Rahmenbedingungen	51
7.1	Organisation.....	51
8	Zusammenfassung und Empfehlung	52
9	Anlagen	54

1 Ausgangslage und Untersuchungsziel

1.1 Anlass

Der Förderverein Nebenbahn Blaufelden-Gerabronn-Langenburg e.V. zur Reaktivierung der Bahnstrecke Blaufelden – Langenburg möchte die Möglichkeiten zur Reaktivierung dieser Bahnstrecke im touristischen Verkehr untersuchen lassen. Zahlreiche Bahnen in Deutschland werden heute ausschließlich oder überwiegend für den touristischen Verkehr betrieben. Beispiele sind die Schwäbische Alb-Bahn und die Krebsbachtalbahn in Baden-Württemberg sowie die Wieslautertal- und Zellertalbahn in Rheinland-Pfalz. Für einen solchen Betrieb, insbesondere wenn es sich um die Reaktivierung einer Bahnstrecke handelt, sind zwei Voraussetzungen zu erfüllen:

- Die Infrastruktur ist für eine solche touristische Bedienung herzurichten
- Es ist ein Gesamtkonzept für einen touristischen Betrieb zu entwerfen

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung soll aufgezeigt werden, welche Möglichkeiten einer Nutzung im Tourismusverkehr bestehen. Darüber hinaus soll festgestellt werden, ob bzw. unter welchen Umständen diese wirtschaftlich tragbar sind.

1.2 Geschichtlicher Rückblick

Erste Bemühungen der Städte Gerabronn und Langenburg, eine Anbindung an die Bahn zu erhalten, gehen bis in die 1850er Jahre zurück. Zu dieser Zeit wurde der Bau einer Eisenbahn von Heilbronn nach Nürnberg geplant. Mit Führung der neuen Bahnstrecke über Crailsheim blieben Gerabronn und Langenburg ohne Bahnanschluss. Da auch die Taubertalbahn von Crailsheim nach Wertheim die beiden Städte nicht erreichte, bemühte man sich um eine Zweigstrecke von Blaufelden über Gerabronn nach Langenburg. Lokalpolitiker und Wirtschaftsbetriebe setzten sich gleichermaßen für den Bau ein, der mit Beginn des Baus von Sekundärbahnen in Württemberg begonnen werden konnte¹.

Bei Sekundärbahnen handelt es sich um Stichbahnen, welche Orte, die abseits der Hauptstrecken liegen, anbinden. Sie zeichnen sich in der Regel durch eine vereinfachte Betriebsweise mit niedrigeren Geschwindigkeiten und eine kostengünstige Infrastruktur aus. Auf Kunstbauten wie Brücken oder Tunnels wurde nach Möglichkeit verzichtet.

Im Januar 1900 konnte nach nur sieben Monaten Bauzeit die Sekundärbahn Blaufelden – Langenburg mit den Zwischenhalten Wittenweiler, Raboldshausen, Oberweiler, Gerabronn und Ludwigsruhe gebaut werden. Die Verkehrsnachfrage im Güterverkehr entwickelte sich in den Folgejahren so gut, dass der Bahnhof Gerabronn im Jahr 1925 ausgebaut wurde. Nach dem ersten Weltkrieg sollte die Bahnlinie sogar über den Verknüpfungspunkt zur Taubertalbahn in Blaufelden hinaus Richtung Rothenburg verlängert werden, was aufgrund finanzieller Engpässe aber nicht realisiert werden konnte².

Nach dem zweiten Weltkrieg erlebte die Bahn noch einen kurzen Aufschwung mit den „Hamsterfahrten“ der Stadtbevölkerung in die ländlichen Gebiete. Doch in die Infrastruktur der Nebenbahnen investierte die neu gegründete Deutsche Bundesbahn nicht mehr. Vielmehr sah man die Zukunft des Nahverkehrs auf

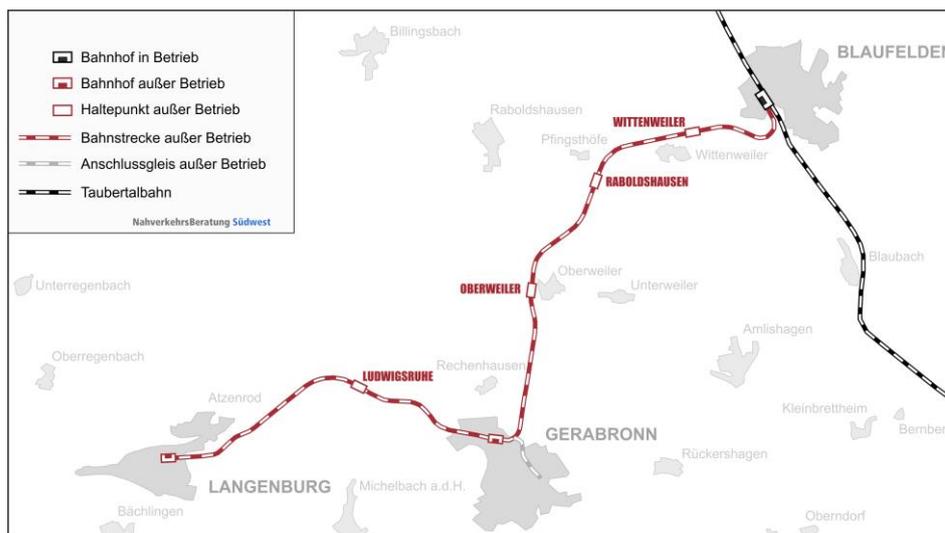
¹ Vgl. Glasbrenner, Willi: Die Geschichte der Nebenbahn Blaufelden – Gerabronn – Langenburg, S.9

² Vgl. ebenda, S. 116

dem Lande auf der Straße. Bei der Bedienung der Fläche versprach man sich vom Omnibusbetrieb eine flexiblere und weniger personalintensive Betriebsabwicklung als auf der Schiene. Somit wurde der Personenverkehr auf der Schiene im Sommer 1954 eingestellt, während der Güterverkehr weiter betrieben wurde. Elf Jahre später wurde der Oberbau mittels einer Stopfmaschine noch einmal instand gesetzt. Anlass war der Besuch der Königin Elisabeth II. von England, die mit einem Sonderzug zum Verwandtenbesuch beim Fürsten zu Hohenlohe-Langenburg reiste³.

In der Folgezeit unterblieben größere Investitionen in die Strecke. Im November 1982 unternahm die damalige Behörde Deutsche Bundesbahn den Versuch, sich endgültig von der Nebenbahn zu trennen. Als Grund gab man das mit 26 Tonnen täglich zu geringe Güterverkehrsaufkommen an, dem 1 Mio. DM für Sanierungsmaßnahmen gegenüberstanden⁴.

Die Pläne riefen bei Politikern und Wirtschaftsbetrieben vor Ort allerdings Widerstand hervor. Die Bundesbahn einigte sich schließlich mit Land, Kreis und Kommunen, die Strecke gegen Gewährung eines Zuschusses für den Güterverkehr weiter aufrecht zu erhalten. Dennoch wurde der Abschnitt Gerabronn – Langenburg 1991 aufgrund von Oberbaumängeln gesperrt. Nachdem 1995 auch auf dem Abschnitt Blaufelden – Gerabronn der Güterverkehr eingestellt wurde, stellte die nun privatwirtschaftlich organisierte DB AG den Betrieb der Strecke mit Zustimmung des Eisenbahnbundesamtes zum 8.11.1996 dauerhaft ein⁵.



Karte 1: Bahnstrecke Blaufelden - Langenburg

1.3 Gegenwart

Heute ist die Strecke zwar stillgelegt, jedoch noch größtenteils vorhanden. Der Streckenabschnitt von Km 10,4 bis zum Streckenende wurde 2003 von Bahnbetriebszwecken freigestellt (entwidmet)⁶. Lediglich die letzten 600 Meter im Bereich des Bahnhofes Langenburg wurden zurückgebaut. Auf dem Gelände des

³ Vgl. ebenda, S. 117

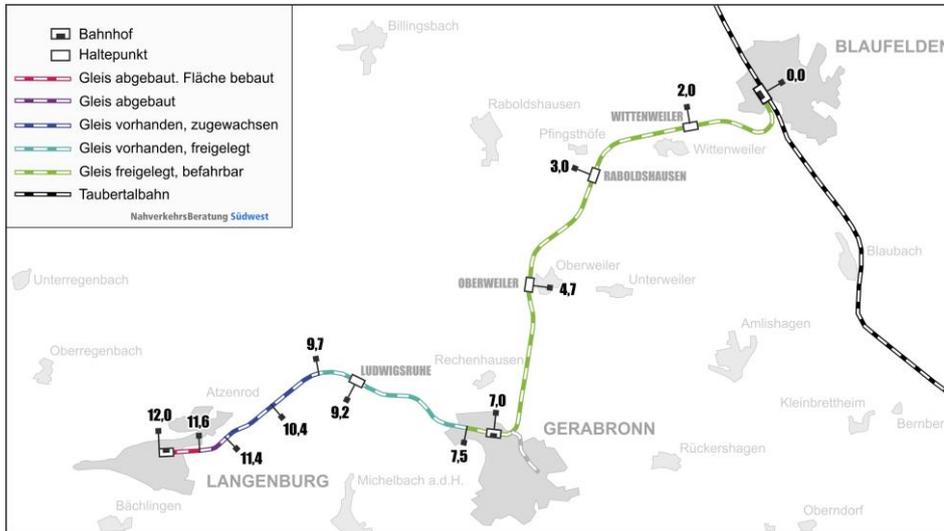
⁴ Vgl. Deutsche Bundesbahn: DB-Programm in Baden-Württemberg 1987, S. 6-6

⁵ Vgl. Glasbrenner, Willi: Die Geschichte der Nebenbahn Blaufelden – Gerabronn – Langenburg, S. 118 ff.

⁶ Auskunft des Eisenbahnbundesamtes (EBA), Außenstelle Stuttgart vom 23.01.2018

ehemaligen Bahnhofes Langenburg befindet sich heute der städtische Bauhof. Die Strecke ist noch mit einer Weiche an die Taubertalbahn angeschlossen, welche heute zum „DB-Regio-Netz Westfrankenbahn“ gehört.

Nur wenige Sekundärbahnen überstanden den „Rückzug aus der Fläche“, den die Bundesbahn in der Zeit ihres Bestehens betrieb. Im Raum Hohenlohe-Franken ist die Nebenbahn Blaufelden-Langenburg die letzte ihrer Art.



Karte 2: derzeitiger Streckenzustand mit Kilometrierung wichtiger Punkte

Zum Erhalt dieses verkehrshistorischen Vermächnisses und zum Schutz der Infrastruktur vor dem restlosen Rückbau gründete sich 2011 der gemeinnützige „Förderverein Nebenbahn Blaufelden-Langenburg e.V.“.

Der Verein befreite die Strecke vom Bewuchs und konnte bereits in ehrenamtlicher Arbeit zahlreiche Instandsetzungen vornehmen, die bei einer Durchführung durch die DB AG zu hohen Kosten geführt hätten. Neben den Arbeiten an der Bahnstrecke betreut der Verein auch den Bahnhof Gerabronn, der als „Kulturbahnhof“ für Veranstaltungen genutzt werden kann.

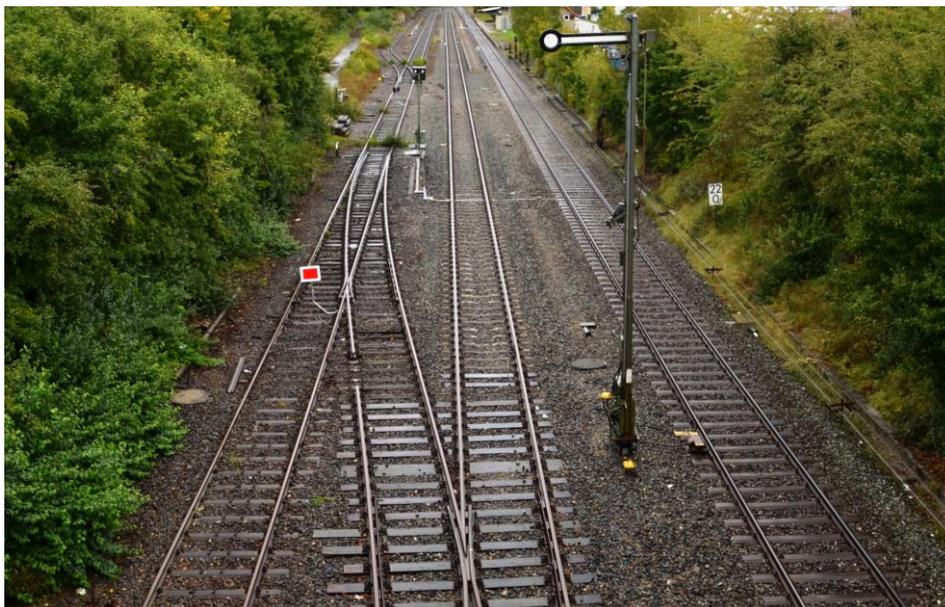


Bild 1: Bahnhof Blaufelden. Rechts das Hauptgleis der Taubertalbahn, in der Mitte das Ausweichgleis, links das abzweigende Gleis Richtung Langenburg

Auch wenn für eine Personenbeförderung noch weitere Maßnahmen der Instandsetzung nötig sind, konnte im September 2013 erstmals seit 1995 wieder ein Zug die Strecke Blaufelden – Gerabronn befahren.

Um die Infrastruktur vor dem Hintergrund ihrer historischen Bedeutung und künftiger Strukturentwicklung dauerhaft erhalten zu können, wird angestrebt, die Bahn saisonal wieder im Personenverkehr zu nutzen.



Bild 2: Streckenzustand auf dem Abschnitt Blaufelden – Gerabronn, vom Bewuchs befreit



Bild 3: Bahnhof Gerabronn



Bild 4: Streckenzustand zwischen Ludwigsruhe und Km 11,4; noch zugewachsen



Bild 5: Ende der noch vorhandenen Trasse in Langenburg



Bild 6: Bauhof Langenburg auf dem ehemaligen Bahngelände

1.4 Vorgehensweise

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung erfolgte in einem ersten Schritt eine technische Bestandsaufnahme, um den noch ausstehenden Handlungsbedarf zu ermitteln. Der Bedarf und die Kosten für die Wiederherstellung wurden abschnittsweise ermittelt. Die Anforderungen eines Touristikverkehrs liegen deutlich unter denen für einen regulären Betrieb. Ausgehend vom Finanzierungsbedarf wurden verschiedene Varianten eines Touristikverkehrs und zum Vergleich eines Regelbetriebs untersucht.

Für einen Betrieb wurden mehrere Szenarien entwickelt und auf ihre Realisierbarkeit hin überprüft. Anhand von Best-Practice-Beispielen wurden Perspektiven aufgezeigt.

Die Kostenschätzungen beruhen auf Erfahrungswerten, Standardkostensätzen und konkreten Angaben von Tourismusbahnen. Sofern es sinnvoll erschien, wurde für die Ermittlung von Kapital-, Unterhaltungs- und Betriebskosten auf die Regularien der Standardisierten Bewertung, Version 2016, zurückgegriffen.

2 Untersuchte Varianten

Es wurden verschiedene Optionen eines Touristikbetriebs und daneben auch ein regulärer Schienenpersonennahverkehr (SPNV) untersucht. Im Touristikbetrieb ist neben einem Verkehr mit Anbindung der Strecke an das öffentliche Eisenbahnnetz auch ein Inselbetrieb denkbar (vgl. Mainschleifenbahn). Der Inselbetrieb bedeutet, dass kein Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz erfolgt und (mindestens) ein Fahrzeug auf der Strecke „eingeschlossen“ wird.

Für die Wiederinbetriebnahme wurden daher infrastruktureseitig folgende Varianten untersucht:

- Variante A1: Touristikverkehr Blaufelden – Gerabronn
- Variante A2: Touristikverkehr Blaufelden – Ludwigsruhe
- Variante A3: Touristikverkehr Blaufelden – Langenburg
- Variante B1/B2/B3: Touristikverkehr im Inselbetrieb ohne Infrastrukturanschluss
- Vergleichsvariante C: Regelbetrieb Blaufelden – Langenburg

Die Anbindung von Langenburg im Touristikverkehr in Variante A3 geht von einer Reaktivierung bis zu Bahnkilometer 11,4 mit der Option einer Erweiterung bis km 11,6 aus. Aufgrund der hohen Kosten und der erforderlichen Teilverlegung des Bauhofes Langenburg wurde ein Wiederaufbau der letzten 400 Meter bis zum ursprünglichen Streckenende nicht weiter untersucht.

Grundsätzlich ist aus touristischer Sicht ein Betrieb der Bahn bis Langenburg sinnvoll. Da das historische Bahnhofsgelände in Langenburg heute teilweise als Bauhof dient, besteht die Option, das Gleis soweit zu führen, wie die Trasse noch vorhanden ist (Einmündung Grabenweg / Bahnweg). Von hier aus wären das Schloss und das Ortszentrum von Langenburg noch immer fußläufig zu erreichen. Für diese Maßnahme müssten die öffentlichen Straßen Sandweg und Herdweg höhengleich gekreuzt werden. Prinzipiell schließt das Gesetz die Errichtung neuer höhengleicher Kreuzungen mit Eisenbahnen zwar aus⁷, zur Berücksichtigung besonderer Verhältnisse (hier Museumsbahn im nichttäglichen Verkehr) kann die zuständige Behörde (hier das Regierungspräsidium Stuttgart für nichtbundeseigene Eisenbahnen) aber eine Ausnahme zulassen⁸. Beispiele für neu errichtete höhengleiche Kreuzungen mit höherrangigen Straßen bieten beispielsweise die Härtsfeldbahn (Baden-Württemberg) mit einer Kreuzung der L 2033 bei Neresheim, die Schwarzbachbahn (Sachsen) mit einer Kreuzung der S 165 bei Lohsdorf und die Preßnitztalbahn (Sachsen), die die S 265 mehrfach kreuzt.

Für die Wiederherstellung des bereits entwidmeten Abschnitts nach Streckenkilometer 10,4 wäre ein neues Planfeststellungsverfahren⁹ notwendig, bei dem den Vorgaben eines Neubaus entsprochen werden müsste. Dies bedeutet im Bereich des Bahnhofes Langenburg vor allem die Herstellung der Kreuzungsfreiheit, die durch die Entwidmung des Abschnittes in Langenburg erforderlich wird. Auf einem Großteil des wiederherzustellenden Abschnitts sind die Gleise noch vorhanden und müssen nicht neu verlegt werden.

Ein Regelbetrieb erscheint nur auf der Gesamtstrecke sinnvoll. In Vergleichsvariante C ist eine Reaktivierung des letzten Abschnitts bis Km 12,0 daher berücksichtigt, um im Alltagsbetrieb die Fußwege kurz zu halten. Es wird daher bei der

⁷ Vgl. § 12 EBO

⁸ Vgl. § 3(1) EBO, § 2(2) EBKrG

⁹ https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Planfeststellung/planfeststellung_node.html

Reaktivierung des Regelbetriebs unterstellt, dass das Gleis soweit wie möglich an den Ort herangeführt wird, womit eine teilweise Verlegung des Bauhofes Langenburg verbunden wäre.



Bild 7: Neu gebauter und planfestgestellter Bahnübergang auf der Härtsfeldbahn bei Neresheim

Für einen Touristikverkehr an wenigen Betriebstagen ist ein deutlich geringerer Instandsetzungsaufwand erforderlich als für einen Regelbetrieb im SPNV. In beiden Varianten liegt der Schwerpunkt auf Maßnahmen im Bereich des Bahnhofes Blaufelden. Für alle Varianten ist zu berücksichtigen, dass die Deutsche Bahn die gesamte Taubertalbahn sukzessive in ein elektronisches Stellwerk (ESTW) einbinden will, was auch die Erhaltung des Infrastrukturanschlusses in Blaufelden betrifft.

Ein Großteil der Bahnübergänge entlang der Strecke zeigte sich bei einer Verkehrsschau in einwandfreiem Zustand. Eine technische Sicherung von Bahnübergängen ist lediglich im Regelbetrieb notwendig. Beschränkt sich der Verkehr auf einen Touristikbetrieb, ist vorbehaltlich einer Klärung mit der Aufsichtsbehörde eine nichttechnische Sicherung der Bahnübergänge ausreichend, da die Geschwindigkeit von 20 km/h an Kreuzungen mit Straßen mit schwachem oder mäßigem Verkehr (bis zu 2.500 Kfz/Tag)¹⁰ kein Hindernis darstellt. Straßen mit starkem Verkehr (über 2.500 Kfz/Tag) können auch durch Posten (z. B. mitfahrendes Zugpersonal) gesichert werden¹¹. Für den regulären SPNV sind derartige Lösungen auszuschließen, da attraktive Reisezeiten angestrebt werden und das Bereitstellen zusätzlichen Sicherungspersonals zu hohen Kosten führt.

¹⁰ Vgl. § 11(7) EBO

¹¹ Vgl. § 11(11) EBO



Bild 8: Beispiele für Bahnübergangssicherung durch mitfahrende Posten

3 Infrastrukturherstellung und –betrieb

3.1 Bestandsaufnahme Infrastruktur

Der vorhandene Oberbau ist durchgängig in einem für einen Museumsbahnbetrieb guten Zustand. Es müssen lediglich einzelne Schwellen ausgetauscht werden. Zusätzlich muss an einigen Stellen das Gleis nachgeschottert und auf gesamter Länge gestopft werden (Durcharbeitungsstopfgang). Hierdurch wird ein sicherer Betrieb für den Gelegenheitsverkehr (Museumsbahn) für die nächsten fünf bis zehn Jahre erreicht.

An den Bahnübergängen müssen die Andreaskreuze erneuert werden. Zur Sicherstellung der Entwässerung muss an einigen Stellen der vorhandene Bahngraben beräumt werden. Auf dem Abschnitt Ludwigsruhe – Langenburg konnte der Oberbau nicht im Detail untersucht werden, da er derzeit noch von Vegetation bedeckt ist.

3.2 Maßnahmen-Bausteine

3.2.1 Maßnahmen entlang der Strecke

Um die Strecke wieder befahrbar machen zu können, sind Investitionen in die Infrastruktur notwendig, die stark von der vorgesehenen Nutzung abhängen. In erster Linie müssen marode Schwellen getauscht und das Gleisbett neu gestopft werden.

Eine tägliche Nutzung im Regelbetrieb im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erfordert zur Gewährleistung attraktiver Reisezeiten eine Ertüchtigung der Strecke für höhere Geschwindigkeiten (80 km/h), was mit umfangreichen Investitionen in den Oberbau und die Sicherungsanlagen einhergeht. Darüber hinaus müssen hierfür die Haltepunkte barrierefrei ausgebaut werden.

Den hohen Kosten, die durch ein solches Projekt entstehen, muss ein entsprechend hoher Nutzen gegenüberstehen.

Ein Touristikverkehr hingegen findet nur an bestimmten Tagen (Wochenenden, Feiertagen) statt, die ein ausreichendes Potenzial von Ausflüglern versprechen. Außerdem sind im Tourismusverkehr i. d. R. geringere Geschwindigkeiten (20 bis 40 km/h) ausreichend, da die Bahnfahrt selbst zu einer touristischen Attraktion wird, insbesondere durch den Einsatz musealer Fahrzeuge statt herkömmlicher Züge. Deshalb stellt ein solcher Tourismusverkehr geringere Anforderungen an die Infrastruktur als der Regelbetrieb im SPNV.

Durch einen vermehrten Einsatz altbrauchbarer Materialien (z. B. von anderen Bahnstrecken) und den Einsatz ehrenamtlicher Helfer können die Kosten für Maßnahmen entlang der Strecke nochmals niedriger ausfallen.

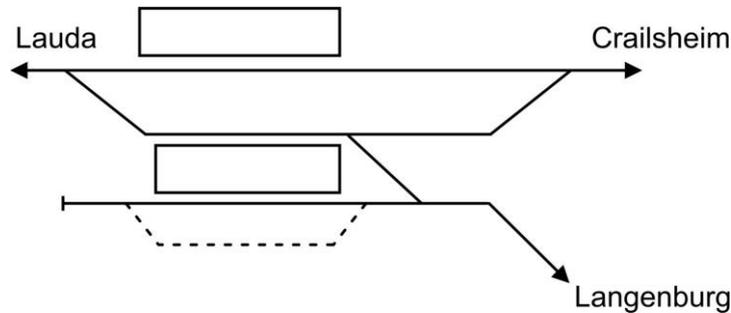
3.2.2 Infrastrukturanschluss

Derzeit besteht im Bahnhof Blaufelden ein Anschluss an das Eisenbahnnetz der Deutschen Bahn AG. Diese beabsichtigt jedoch zeitnah die Modernisierung des Bahnhofes sowie die Einbindung der Strecke in ein Elektronisches Stellwerk (ESTW). In diesem Rahmen wäre auch die Anschlussweiche der Strecke Blau-

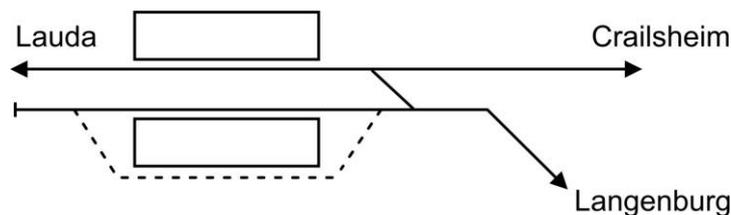
felden - Langenburg zu erneuern, was auch eine komplette Einbindung des Gleisanschlusses in das ESTW erfordert.

Derzeit ist noch nicht endgültig geklärt, ob der Bahnhof Blaufelden als Kreuzungspunkt mit einem Haupt- und einem Ausweichgleis erhalten bleibt, oder ob er zu einem Haltepunkt zurückgebaut wird.

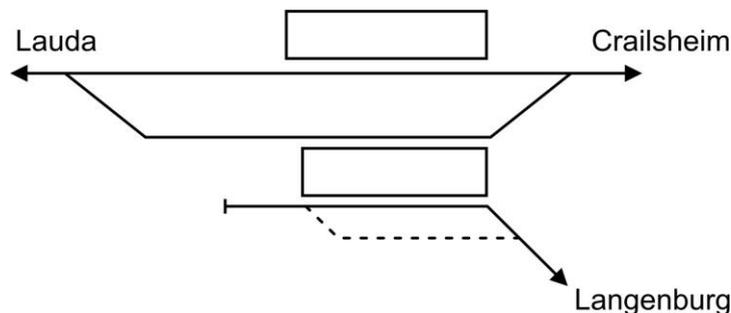
Findet ein Regelbetrieb im SPNV statt, sind eine elektrisch gestellte Abzweigweiche sowie eine ebenfalls elektrisch gestellte Schutzweiche einzubauen.



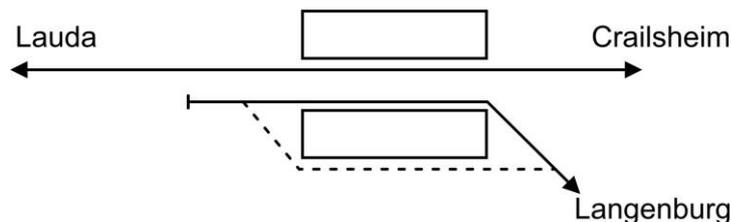
Grafik 1: Betriebsstelle Blaufelden als Kreuzungsbahnhof mit Anschluss der Nebenbahn und Option eines eigenen Umfahrgleises (gestrichelt)



Grafik 2: Betriebsstelle Blaufelden als Bahnhof ohne Kreuzungsmöglichkeit mit Anschluss der Nebenbahn und Option eines eigenen Umfahrgleises (gestrichelt)



Grafik 3: Betriebsstelle Blaufelden als Kreuzungsbahnhof ohne Anschluss der Nebenbahn und Option eines eigenen Umfahrgleises (gestrichelt)



Grafik 4: Betriebsstelle Blaufelden als Haltepunkt ohne Anschluss der Nebenbahn und Option eines eigenen Umfahrgleises (gestrichelt)

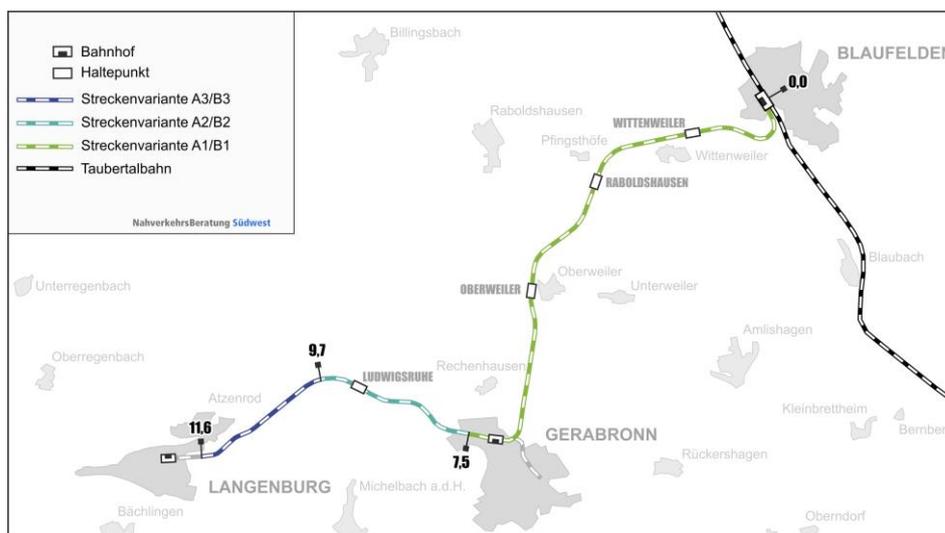
Wird statt eines Regelbetriebs im SPNV ein Touristikverkehr an ausgewählten Tagen angeboten, kann auf elektrisch gestellte Weichen zugunsten von Handweichen verzichtet werden. Die Einbindung der Handweichen in das ESTW kann über eine sogenannte „Schlüsselabhängigkeit“ erfolgen. Dies bedeutet, dass die Handweiche verschlossen wird. Um diese umzustellen, muss durch den Fahrdienstleiter im Stellwerk ein in einem Schlüsselkasten hinterlegter Weichenschlüssel freigegeben werden. Nach Passieren der Handweiche, wird diese zurückgestellt, und der Schlüssel wieder im Schlüsselkasten verwahrt. Während dieses Vorganges ist das Haupt- bzw. Ausweichgleis gesperrt. Es kann erst dann wieder freigegeben werden, wenn sich der Weichenschlüssel wieder im Schlüsselkasten befindet. Dieser Vorgang kann bis zu 20 Minuten dauern. Eine schlüsselabhängige Weiche kann sowohl im Ausweichgleis wie auch – im Fall eines Rückbaus des Bahnhof Blaufelden – im Durchgangsgleis verlegt werden. Im letzteren Fall ist während des Schlüsselvorgangs mit dem Durchgangsgleis allerdings die Taubertalbahn blockiert.

Die zukünftige Lage der Bahnsteige im Bahnhof Blaufelden ist derzeit noch unklar. Es ist noch abschließend zu klären, ob eine Bahnsteigkante der Westfrankenbahn mitgenutzt werden kann oder ob ein eigener Bahnsteig (vgl. Bild 8) in Eigenleistung errichtet werden muss. Ein niveaugleicher Überweg im Bahnhof Blaufelden ist grundsätzlich möglich, sofern für den Schutz der Reisenden Sorge getragen wird¹², z.B. durch eine Sperrkette, die nur geöffnet wird, wenn auf dem Hauptgleis kein Zug zu erwarten ist. Alternativ wäre ein Zugang über die Straßenbrücke möglich.

3.3 Investitionen und Unterhaltungskosten

3.3.1 Investitionsumfang

Bezugnehmend auf die in Kapitel 2 aufgeführten Varianten ist im Folgenden das jeweils erforderliche Investitionsvolumen beschrieben:



Karte 3: Untersuchungsvarianten

¹² Vgl. § 11(7) EBO

○ **Variante A1:**

In Variante A1 wird die Nebenbahn auf dem 7,5 km langen Abschnitt Blaufelden-Gerabronn für einen Touristikverkehr ertüchtigt. Die notwendigen Erstinvestitionen umfassen ca. 373.000 Euro, wovon ca. 246.000 Euro auf Maßnahmen im Bereich des Bahnhofes Blaufelden und 127.000 Euro auf Maßnahmen entlang der Strecke entfallen. Die Maßnahmen entlang der Strecke umfassen den Tausch von 120 verschlissenen Schwellen, das Einbringen von 1.260 Tonnen neuem Schotter und dem Neustopfen des Gleises.

Der Infrastrukturanschluss kann für einen Touristikbetrieb über eine Handweiche mit Schlüsselsperre erfolgen.

Die hier berechneten Erstinvestitionen gehen davon aus, dass über den Bahnoberbau hinausgehende Aufgaben, wie beispielsweise das Herstellen von Bahnsteigen durch die Mitglieder des Fördervereins ehrenamtlich übernommen werden, sodass hier nur Materialkosten anfallen.

Durch einen Einsatz von Vereinsmitgliedern beim Austauschen von Schwellen und der Instandsetzung von Bahnübergängen sowie durch die Verwendung altbrauchbarer Gegenstände (z. B. Schwellen) lassen sich die Kosten um bis zu 37.000 Euro reduzieren.

Maßnahmenbaustein	Investitionsvolumen [€]	Anmerkungen
Maßnahmen entlang der Strecke Blaufelden - Gerabronn	127.000	
Maßnahmen im Bahnhof Blaufelden	246.000	
Summe	373.000	
<i>Einsparpotenzial</i>	<i>37.000</i>	<i>Eigenleistung des Fördervereins bei der Oberbauinstandsetzung und Verwendung altbrauchbaren Materials</i>
<i>Summe Idealfall</i>	<i>336.000</i>	

Tabelle 1: Investitionsvolumen Variante A1

○ **Variante A2:**

Variante A2 ist zwischen Blaufelden und Gerabronn identisch mit Variante A1. Es fallen durch die Verlängerung der Strecke um 2,2 km über Gerabronn hinaus bis Ludwigsruhe ca. 48.000 Euro für die Herstellung der Befahrbarkeit des Oberbaus an, wozu der Tausch von ca. 40 Schwellen erforderlich ist, das Einbringen von 370 Tonnen neuem Schotter sowie das Stopfen des Gleises.

Daraus ergibt sich ein Gesamtinvestitionsvolumen von 421.000 Euro. Auch hier wird unterstellt, dass Arbeiten im Bereich der Bahnsteige durch den Förderverein selbst vorgenommen werden.

Durch einen Einsatz von Vereinsmitgliedern bei der Wiederherstellung der Strecke und durch die Verwendung altbrauchbarer Gegenstände (z. B. Schwellen) lassen sich die Kosten um bis zu 48.000 Euro reduzieren.

Maßnahmenbaustein	Investitionsvolumen [€]	Anmerkungen
Maßnahmen entlang der Strecke Blaufelden - Gerabronn	127.000	Vgl. Variante A1
Maßnahmen entlang der Strecke Gerabronn - Ludwigsruhe	48.000	
Maßnahmen im Bahnhof Blaufelden	246.000	Vgl. Variante A1
Summe	421.000	
<i>Einsparpotenzial</i>	<i>48.000</i>	<i>Eigenleistung des Fördervereins bei der Oberbauinstandsetzung</i>
<i>Summe Idealfall</i>	<i>373.000</i>	

Tabelle 2: Investitionsvolumen Variante A2



Bild 9: Beispiel für einen mit einfachen Mitteln (Altschwellen, Schotter, Split) hergestellten Bahnsteig für einen touristischen Halt an der Kasbachtalbahn.

○ **Variante A3:**

Variante A3 ist zwischen Blaufelden und Gerabronn identisch mit Variante A1 und zwischen Gerabronn und Ludwigsruhe identisch mit Variante A2. Es fallen durch die Verlängerung der Strecke um 1,5 km über Ludwigsruhe hinaus bis Langenburg ca. 210.000 Euro für die Herstellung der Befahrbarkeit des Oberbaus an. Hier ist der Tausch von ca. 240 Schwellen erforderlich, das Einbringen von 420 Tonnen neuem Schotter sowie das Stopfen des Gleises.

Daraus ergibt sich ein Gesamtinvestitionsvolumen von 631.000 Euro. Auch hier wird unterstellt, dass Arbeiten im Bereich der Bahnsteige durch den Förderverein selbst vorgenommen werden.

Durch einen Einsatz von Vereinsmitgliedern bei der Wiederherstellung der Strecke und durch die Verwendung altbrauchbarer Gegenstände

(z. B. Schwellen) lassen sich die Kosten um bis zu 155.000 Euro reduzieren.

Optional ist die Verlängerung um 200 Meter von Kilometer 11,4 bis Kilometer 11,6 ohne größere bauliche Eingriffe möglich, um näher an den Ortskern von Langenburg heranzukommen. Hierdurch erhöhen sich die Kosten um weitere 288.000 Euro, die in den weiteren Berechnungen nicht enthalten sind. Bei Einsatz von ehrenamtlichen Kräften lässt sich dieser Betrag jedoch stark reduzieren.

Maßnahmenbaustein	Investitionsvolumen [€]	Anmerkungen
Maßnahmen entlang der Strecke Blaufelden - Gerabronn	127.000	Vgl. Variante A1
Maßnahmen entlang der Strecke Gerabronn - Ludwigsruhe	48.000	Vgl. Variante A2
Maßnahmen entlang der Strecke Ludwigsruhe - Langenburg	210.000	
Maßnahmen im Bahnhof Blaufelden	246.000	Vgl. Variante A1
Summe	631.000	
<i>Einsparpotenzial</i>	<i>155.000</i>	<i>Eigenleistung des Fördervereins bei der Oberbauinstandsetzung</i>
<i>Summe Idealfall</i>	<i>476.000</i>	
<i>Optional: Verlängerung bis Km 11,4</i>	<i>288.000</i>	

Tabelle 3: Investitionsvolumen Variante A3

○ **Variante B1**

Variante B1 geht wie Variante A1 von einem Betrieb auf der Strecke Blaufelden – Gerabronn aus. Hier wird jedoch in Blaufelden auf einen Infrastrukturanschluss an die Taubertalbahn verzichtet, wodurch die Kosten für eine Weichenverbindung entfallen. Im Bahnhof Blaufelden ist stattdessen ein Stumpfgleis mit Bahnsteig vorgesehen.

Dadurch verringern sich die Anfangsinvestitionen in den Oberbau auf ca. 145.000 Euro, was den Bau eines stumpf endenden Gleises im Bahnhof Blaufelden berücksichtigt. Dem stehen jedoch höhere Betriebskosten gegenüber, da ein Fahrzeug hier dauerhaft eingeschlossen wird, welches am Saisonende nur auf umständliche Weise in sein Heimatbetriebswerk überführt werden kann.

Zum Schutz des Triebwagens ist am Bahnhof Gerabronn eine neue Halle mit Wartungsinfrastruktur zu errichten, welche die Ersparnis zu großen Teilen aufzehrt. Für den Bau einer Leichtbauhalle, in der ein Triebwagen untergestellt werden kann, ist von Kosten in Höhe von 70.000 Euro auszugehen. Da für einen Inselbetrieb in dieser Halle auch Wartungsarbeiten stattfinden müssen, ist eine entsprechende Infrastruktur (z. B. Grube) vorzusehen. Daher wurde – konservativ geschätzt – ein Wert von 150.000 Euro angenommen.

Für den Fall eines Fahrzeugausfalles am Betriebstag ist im Inselbetrieb die Bereitstellung eines Ersatzfahrzeuges nicht möglich.

Soll vorerst auf einen Infrastrukturanschluss verzichtet werden, kann ein späterer Anschluss über eine Handweiche bereits heute in die Pla-

nungen für das ESTW einbezogen werden. Bei zeitgleicher Planung mit der Gesamtmaßnahme ESTW fallen hierfür keine zusätzlichen Kosten an. Wird dies versäumt, erfordert eine nachträgliche Einbindung zusätzliche Kosten gegenüber Variante A1 i. H. v. 80.000 Euro für die reine softwareseitige Einbindung der Weiche. Der Einbau einer Weichenverbindung mit Schlüsselsperre ist mit weiteren ca. 175.000 Euro zu veranschlagen.

Auch hier wird unterstellt, dass Arbeiten im Bereich der Bahnsteige durch den Förderverein selbst vorgenommen werden.

Insgesamt erfordert Variante B1 ein Investitionsvolumen von ca. 295.000 Euro.

Durch einen Einsatz von Vereinsmitgliedern bei der Wiederherstellung und durch die Verwendung altbrauchbarer Gegenstände (z. B. Schwellen) lassen sich die Kosten um bis zu 37.000 Euro reduzieren

Maßnahmenbaustein	Investitionsvolumen [€]	Anmerkungen
Maßnahmen entlang der Strecke Blaufelden - Gerabronn	145.000	Mit Bau eines Endpunkts ohne Anschluss im Bahnhof Blaufelden
Leichtbauhalle	150.000	Mit Wartungsinfrastruktur
Summe	295.000	
<i>Einsparpotenzial</i>	<i>37.000</i>	<i>Eigenleistung des Fördervereins bei der Oberbauinstandsetzung</i>
<i>Summe Idealfall</i>	<i>258.000</i>	

Tabelle 4: Investitionsvolumen Variante B1

○ **Variante B2**

Variante B2 sieht eine Verlängerung des in Gerabronn endenden „Inselbetriebs“ bis Ludwigsruhe vor. Für eine Ausweitung des Betriebes auf den Abschnitt Gerabronn – Ludwigsruhe wird das in Variante A2 ermittelte zusätzliche Investitionsvolumen von 48.000 Euro erforderlich.

Auch hier wird unterstellt, dass Arbeiten im Bereich der Bahnsteige durch den Förderverein selbst vorgenommen werden.

Die Gesamtinvestitionen für Variante B2 liegen bei ca. 343.000 Euro.

Durch einen Einsatz von Vereinsmitgliedern bei der Wiederherstellung und durch die Verwendung altbrauchbarer Gegenstände (z. B. Schwellen) lassen sich die Kosten um bis zu 48.000 Euro reduzieren.

Maßnahmenbaustein	Investitionsvolumen [€]	Anmerkungen
Maßnahmen entlang der Strecke Blaufelden - Gerabronn	145.000	Mit Bau eines End- punkts ohne Anschluss im Bahnhof Blaufelden
Maßnahmen entlang der Strecke Gerabronn - Ludwigsruhe	48.000	Vgl. Variante A2
Leichtbauhalle	150.000	Mit Wartungsinfra- struktur
Summe	343.000	
<i>Einsparpotenzial</i>	<i>48.000</i>	<i>Eigenleistung des För- dervereins bei der Oberbauinstandsetzung</i>
<i>Summe Idealfall</i>	<i>295.000</i>	

Tabelle 5: Investitionsvolumen Variante B2

○ **Variante B3**

Variante B3 sieht eine Verlängerung des in Ludwigsruhe endenden „Inselbetriebs“ bis Langenburg vor. Für eine Ausweitung des Betriebes auf den Abschnitt Ludwigsruhe – Langenburg wird das in Variante A3 ermittelte zusätzliche Investitionsvolumen von 210.000 Euro erforderlich.

Auch hier wird unterstellt, dass Arbeiten im Bereich der Bahnsteige durch den Förderverein selbst vorgenommen werden.

Die Gesamtinvestitionen für Variante B3 liegen bei ca. 553.000 Euro.

Maßnahmenbaustein	Investitionsvolumen [€]	Anmerkungen
Maßnahmen entlang der Strecke Blaufelden - Gerabronn	145.000	Mit Bau eines End- punkts ohne Anschluss im Bahnhof Blaufelden
Maßnahmen entlang der Strecke Gerabronn - Ludwigsruhe	48.000	Vgl. Variante A2
Maßnahmen entlang der Strecke Ludwigsruhe - Langenburg	210.000	Vgl. Variante A3
Leichtbauhalle	150.000	Mit Wartungsinfra- struktur
Summe	553.000	
<i>Einsparpotenzial</i>	<i>155.000</i>	<i>Eigenleistung des För- dervereins bei der Oberbauinstandsetzung</i>
<i>Summe Idealfall</i>	<i>398.000</i>	

Tabelle 6: Investitionsvolumen Variante B3

Durch einen Einsatz von Vereinsmitgliedern bei der Wiederherstellung und durch die Verwendung altbrauchbarer Gegenstände (z. B. Schwellen) lassen sich die Kosten um bis zu 155.000 Euro reduzieren.

Optional ist die Verlängerung um 200 Meter von Kilometer 11,4 bis Kilometer 11,6 ohne größere bauliche Eingriffe möglich, um näher an den Langenburger Ortskern heranzukommen. Hierdurch erhöhen sich die Kosten um weitere 288.000 Euro, die in den weiteren Berechnungen nicht enthalten sind. Bei Einsatz von ehrenamtlichen Kräften lässt sich dieser Betrag jedoch stark reduzieren.

○ **Vergleichsvariante C**

Vergleichsvariante C beschreibt die Aufnahme des Betriebs für einen Regelbetrieb im SPNV auf dem Abschnitt Blaufelden – Langenburg.

Hierfür ist die Weichenverbindung (Abzweigweiche und Schutzweiche) in Blaufelden so auszuführen, dass ein täglich mehrfaches Befahren möglich ist. Das ist mit einer Handweiche mit Schlüsselsperre nicht möglich, da dies bei jedem Fahren einen personellen Aufwand im Stellwerk und einen längeren Zeitaufwand bedeutet. Eine Handweiche mit Schlüsselsperre ist nur für sporadisches Befahren (z. B. Zu- und Abführungsfahrten im Touristikbetrieb) ausgelegt. In Variante C ist die Strecke daher vollwertig in das ESTW der Taubertalbahn über eine elektrisch gestellte Weiche einzubinden.

Darüber hinaus müssen die Bahnübergänge technisch gesichert werden. Für den Regelbetrieb sind auch höhere Investitionen in den Oberbau zu tätigen. Die Strecke würde in Variante C zum Erreichen attraktiver Reisezeiten für eine Maximalgeschwindigkeit von 80 km/h ertüchtigt.

Die konkreten Schätzungen für das Investitionsvolumen im Falle eines Regelbetriebs liegen auf dem Abschnitt Blaufelden – Gerabronn bei ca. 3,4 Mio. Euro. Dies beinhaltet jedoch nur die reine Herstellung der Schieneninfrastruktur. Ein Bau barrierefreier Haltepunkte ist hier nicht enthalten. Für den Abschnitt Gerabronn – Langenburg liegen keine exakten Schätzungen vor.

Anhand von Referenzprojekten wird für eine Herstellung der Gesamtstrecke zur Aufnahme eines Regelbetriebs im SPNV überschlägig ein Investitionsbedarf von ca. 12 Mio. Euro abgeschätzt. Dies beinhaltet auch die Herstellung barrierefreier Haltepunkte/Bahnhöfe in Blaufelden, Gerabronn, Ludwigsruhe und Langenburg sowie die Herstellung eines neu planfestzustellenden, ca. 1 km langen kreuzungsfreien Abschnitts in Langenburg, der mindestens eine niveaufreie Kreuzung mit dem Straßennetz benötigt. Die Kostenschätzung setzt sich wie folgt zusammen:

Maßnahmenbaustein	Investitionsvolumen [€]
Maßnahmen entlang der Strecke Blaufelden - Ludwigsruhe	900.000
Maßnahmen entlang der Strecke Ludwigsruhe - Langenburg	6.100.000
Maßnahmen im Bahnhof Blaufelden	2.100.000
Bahnsteige	1.300.000
Technische Sicherung BÜ	1.600.000
Summe	12.000.000

Tabelle 7: Investitionsvolumen Vergleichsvariante C (Grobschätzung)

○ **Weitere Optionen**

Eine Ertüchtigung des Streckenabschnitts Blaufelden – Gerabronn für einen Regelbetrieb würde gemäß einer konkreten Kostenschätzung mit 3,4 Mio. Euro zu Buche schlagen. Unterstellt man eine Durchschnittsgeschwindigkeit, die bei einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h die Haltezeiten mit einbezieht, von 40 km/h auf der Strecke Blaufelden-Gerabronn im Regelbetrieb, wäre die Strecke in ca. 11 min. zurückgelegt. Dies bedeutet, dass bei einem Stundentakt ein Fahrzeug und das zugehörige Personal 38 min je Stunde ungenutzt sind. Aufgrund des ungünstigen Umlaufwirkungsgrades und der geringen Gesamterschließung wurde die Option einer Regelbetriebsreaktivierung auf dem Abschnitt Blaufelden – Gerabronn nicht weiter betrachtet. Für die gesamte Strecke bis Langenburg sind ca. 18 min zu veranschlagen (hin und zurück 36 Minuten). Dafür wird weiterhin kein zweites Fahrzeug benötigt.

Sollte die Strecke für künftige Nutzungen (z. B. Güterverkehr auf der Schiene) aus strategischer Sicht erhalten bleiben, bestünde die Möglichkeit einer reinen Trassensicherung. Dies ist beispielsweise auf der Vaihinger Stadtbahn (WEG) der Fall. Hier betragen die Kosten für Trassensicherungen je Streckenkilometer 3.650 Euro, woraus für die Nebenbahn Blaufelden – Langenburg ein Betrag von 43.000 Euro p.a. resultiert. Diese Trassensicherung wird von professionellen Kräften des Infrastruktureigentümers (hier zum größten Teil DB AG) durchgeführt und dem Auftraggeber in Rechnung gestellt, während ein Betrieb der Museumsbahn auf ehrenamtlichem Engagement beruht.

3.3.2 Jährlicher Kapitaldienst

Der jährliche Kapitaldienst für vorzunehmende Investitionen wird anhand der Vorgaben der Standardisierten Bewertung (Tabelle A1-17 „Nutzungsdauer, Unterhaltungskostensätze und Annuitätsfaktoren für die ortsfeste Infrastruktur“) aus den in Kapitel 3.2.1 aufgeführten Werten auf das Jahr heruntergebrochen. Dieser Kapitaldienst setzt sich aus Zins und Tilgung zusammen. Er ist insofern eine theoretische Größe, als dass er sich an der Nutzungsdauer der jeweiligen Anlagenteile orientiert. Er dient dazu, die zu tätigen Investitionskosten mit dem jährlichen Nutzen vergleichen zu können. Für die verschiedenen Anlagenteile ergeben sich unterschiedliche Abschreibungszeiträume. Erfolgt eine Mittelbeschaffung tatsächlich am Kapitalmarkt, hängt die Höhe der Annu-

tät vom vereinbarten Rückzahlungszeitraum ab. Bei sinkenden Kosten durch Eigenleistungen des Fördervereins sinkt auch der Kapitaldienst.

- Bahnsteige:
Die Kosten werden pauschal dem Anlagenteil „100: Bahnsteige und Rampen“ zugeordnet.
- Bahnübergänge:
Die Kosten werden dem Anlagenteil „110: Zugsicherungs- und Signalanlagen inkl. BÜ-Sicherungsanlagen“ zugeordnet.
- Baustellenlogistik:
Die Kosten werden dem Anlagenteil „400: Planungsleistungen“ zugeordnet.
- Gleise und Schwellen:
Die Kosten werden dem Anlagenteil „71: Gleise (Schotteroberbau)“ zugeordnet.
- Planung:
Die Kosten i. H. v. 10 % der Baukosten werden dem Anlagenteil „400: Planungsleistungen“ zugeordnet.
- Teilverlegung Bauhof Langenburg:
Die Kosten werden dem Anlagenteil „360: Verlegung Gebäude Dritter“ zugeordnet.
- Unterbau:
Die Kosten werden dem Anlagenteil „30: Unterbau“ zugeordnet.
- Unterführung Langenburg:
Die Kosten werden dem Anlagenteil „50: Tunnel“ zugeordnet.
- Weichen und Schlüsselsperren:
Die Kosten werden dem Anlagenteil „73: Weichen inkl. Weichenantriebe und Heizungen“ zugeordnet.
- Leichtbauhalle Gerabronn:
Die Kosten wurden Bauartbedingt dem Anlagenteil „90: Haltestellenausstattung und Zubehör“ zugeordnet, da eine Nutzungsdauer von 20 Jahren realistischer erscheint, als die für Betriebsgebäude vorgesehene Nutzungsdauer von 60 Jahren.

Die zugrunde zu legenden jährlichen Annuitäten werden anhand eines Zinssatzes von 1,7 % errechnet.

Aus diesen Daten ergibt sich folgender jährlicher Kapitaldienst:

Variante	Investitionsvolumen [€]	Kapitaldienst p.a. [€]
Variante A1	373.000	19.000
Variante A2	421.000	21.000
Variante A3	631.000	30.000
Variante B1	295.000	15.000
Variante B2	343.000	17.000
Variante B3	553.000	26.000
Variante C	12.000.000	350.000

Tabelle 8: jährlicher Kapitaldienst Infrastruktur

3.3.3 Unterhaltungskosten

Die jährlichen Unterhaltungskosten werden für die Variante C ebenfalls anhand der Vorgaben der Standardisierten Bewertung (Tabelle A1-17 „Nutzungsdauer, Unterhaltungskostensätze und Annuitätsfaktoren für die ortsfeste Infrastruktur“) ermittelt. Für die Varianten A1/2/3 und B1/2/3 wird von einer Bewertung im Rahmen der Regularien der Standardisierten Bewertung abgesehen, da die bei einem reinen Touristikbetrieb geleisteten Tonnenkilometer derart gering sind, dass kein signifikanter nutzungsabhängiger Verschleiß zu erwarten ist.

Vielmehr wird bei einem Touristikbetrieb unterstellt, dass einfache Arbeiten wie das Freihalten der Entwässerungsgräben und die Vegetationskontrolle im Gleisbett durch den Förderverein selbst vorgenommen werden. Somit beschränkt sich die Unterhaltung auf ein maschinelles Nachstopfen der Gleise in einem Intervall von fünf bis zehn Jahren sowie das Bilden von Rücklagen für Ersatzbeschaffungen (z. B. Schwellen, Signaltafeln). Es wird ein Rücklagenbedarf von ca. 650 Euro je Streckenkilometer und Jahr unterstellt. Für den Einsatz der Stopfmaschine müssen je Streckenkilometer und Jahr ca. 480 Euro zurückgelegt werden.

Es ergeben sich folgende Unterhaltungskosten:

Variante	Unterhaltungskosten p.a. [€]
Variante A1	9.000
Variante A2	11.000
Variante A3	13.000
Variante B1 ¹³	9.000
Variante B2 ¹³	11.000
Variante B3 ¹³	13.000
Variante C	370.000

Tabelle 9: jährliche Unterhaltungskosten Infrastruktur

Die Unterhaltungskosten beinhalten alle für den Betrieb und die Instandhaltung der Investitionen relevanten, im Laufe der Nutzungsdauer anfallenden Kosten.

3.3.4 Weitere laufende Kosten für die Infrastruktur

Neben den Unterhaltungskosten der Infrastruktur sind weitere laufende Kosten zu berücksichtigen:

- Kosten für einen Eisenbahnbetriebsleiter
- Kosten für die Aufsicht durch den Landesbeauftragten für Bahnaufsicht (LfB)
- Kosten für den Infrastrukturanschluss DB Netz
- Versicherung für Eisenbahnunternehmen (Infrastruktur)

¹³ Durch die fehlende Zuführungsmöglichkeit der Stopfmaschine auf der Schiene, können die Kosten hier höher ausfallen

Für die Varianten A1/2/3 und B1/2/3 beschränken sich die Betriebsleiterkosten in Rücksprache mit dem Förderverein auf 500 Euro Aufwandsentschädigung, da unterstellt wird, dass diese Tätigkeit ehrenamtlich übernommen wird, wie es bei anderen Museumsbahnen üblich ist.

Die Aufsicht durch den LfB schlägt in den Varianten A1/2/3 und B1/2/3 jahresbezogen mit 1.250 Euro zu Buche.

Der Infrastrukturanschluss in den Varianten A1/2/3 verursacht jährliche Kosten i. H. v. 2.489,30 Euro. In den Varianten B1/2/3 entfällt dieser.

Gemäß § 14 AEG müssen Eisenbahnunternehmen bis zu einer Schadenssumme von 20 Mio. Euro versichert sein. Für den Fall der Neugründung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) zum Betrieb der Strecke wurde beispielhaft ein Angebot der „Fritz Rodatz Eisenbahnversicherungen GmbH“ eingeholt. Die Versicherung ist demnach, mit 0,7-0,9 % des jährlichen Umsatzes (Trassengebühren) zu berücksichtigen. Aufgrund vergleichsweise geringer Umsätze im Tourismusbetrieb wird die Mindestprämie von 2.500 Euro¹⁴ angesetzt.

Die Versicherungskosten können teilweise entfallen, sofern sich ein EIU findet, welches die Strecke betreut, sodass die Gründung eines neuen EIU entfällt. Sofern ein EIU neu zu gründen ist, können die Prämien auch entfallen, sofern eine Gebietskörperschaft mit mehr als 100.000 Einwohnern (z. B. Landkreis Schwäbisch Hall) mehrheitlicher Eigentümer ist¹⁵.

In der Variante C sind die genannten Kosten im Posten „Verwaltungsgemeinkosten“ der Standardisierten Bewertung i. H. v. 235.000 Euro enthalten.

Betriebsleiterkosten	500 €
Aufsicht Landesbeauftragter	1.250 €
Versicherungskosten	2.500 €
Summe	4.250 €

Tabelle 10: weitere laufende Kosten für die Infrastruktur

¹⁴ <http://www.eisenbahnversicherungen.de>

¹⁵ Vgl. §14a (2) AEG

4 Best-Practice-Beispiele für touristische Bahnen

In Deutschland bestehen zahlreiche touristische Verkehre mit höchst unterschiedlichen Konzepten (vgl. Liste in Anlage 4-1). Im Folgenden werden ausgewählte Beispiele für touristische Bahnen dargestellt. Die Beispiele sollen aufzeigen, wie auch auf der Strecke Blaufelden – Gerabronn (– Langenburg) ein touristischer Verkehr aufgebaut werden könnte.

4.1 Lokalbahn Amstetten (Württ.) – Gerstetten

4.1.1 Allgemeines und Historie der Strecke

Auf der Schwäbischen Alb, nördlich von Ulm, verbindet eine Lokalbahn die Gemeinden Amstetten (ca. 4.000 Einwohner) und Gerstetten (ca. 11.700 Einwohner). Gerstetten, das sehr früh Marktrechte erhielt, war ein Kreuzungspunkt wichtiger historischer Handelswege aus dem Raum Stuttgart Richtung Bayern sowie aus der Bodenseeregion in Richtung Norden. In der Mitte des 19. Jahrhunderts verlagerte sich diese Knotenfunktion mit dem Bau der wichtigen Eisenbahnstrecken jedoch nach Ulm: Sowohl die württembergische Ostbahn von Stuttgart, als auch die Brenzbahn aus Aalen trafen hier aufeinander. Gerstetten erhielt keinen Zugang zum Eisenbahnnetz.

Dies änderte sich erst im Jahr 1906. Nach dem Aufkommen privater Eisenbahnen erhielt Gerstetten durch die Württembergische Eisenbahngesellschaft (WEG) in Amstetten einen Anschluss an die Bahnstrecke Stuttgart – Ulm. Die 20 Kilometer lange Strecke führt mit leichter Steigung über Gussenstadt bis Schalkstetten, wo mit einer Höhe von 688 Metern ü. NN der Scheitelpunkt erreicht wird. Mit einem Gefälle von bis zu 25 Promille gelangt man im weiteren Verlauf über Stubersheim zum 100 Meter tiefer liegenden Bahnhof Amstetten, das selbst wiederum der höchste Punkt der bekannten „Geislinger Steige“ im Zuge der Hauptbahn ist.

Über lange Zeit hatte die WEG ein gewisses Auskommen auf der Strecke durch einen mäßig umfänglichen Personenverkehr sowie auch den Güterverkehr, etwa durch Depots der Bundeswehr. Kombinierte Personen- und Gütertransporte ermöglichten eine kostengünstige Produktion. Auf Grundlage kommunaler Zuschüsse wurde insbesondere ein bescheidener Schülerverkehr auf der Schiene abgewickelt, der erst 1996 im Zuge geänderter Rechtsgrundlagen durch die Regionalisierung im Schienenpersonennahverkehr aufgegeben wurde. Außerdem ist die Gemeinde Gerstetten ohnehin verkehrlich vor allem in Richtung Heidenheim ausgerichtet.

Regelmäßiger touristischer Verkehr wird auf der Lokalbahn schon seit 1976 parallel zum normalen Verkehr angeboten. Die Initiative hierfür ging vom Verein „Ulmer Eisenbahnfreunde“ (UEF) aus, der seit 1971 besteht. Der Verein war von Anfang an auf den Betrieb und die Erhaltung von Dampflokomotiven ausgerichtet und kam durchaus auch durch glückliche Zufälle zu seinem Rollmaterial, wie etwa im Falle der Lok 98 812, die ein Student bei einem Preisausschreiben der Deutschen Bundesbahn gewann und die bei den UEF eine Heimat fand. Die Bundesbahn setzte ihre Modernisierung indes selbst sehr konsequent um und verhängte ab 1977 sogar ein Dampflokverbot für ihr Streckennetz, das erst im Rahmen der Feierlichkeiten zu 150 Jahren Eisenbahn in Deutschland im Jahr 1985 gelockert wurde. Die UEF waren somit gezwungen, sich nach nicht bundeseigenen Eisenbahnen umzusehen. Eine Heimat fanden sie auf der WEG-Strecke Amstetten – Gerstetten, aber auch bei der Albthalbahn-Verkehrsgesell-

schaft (AVG) in Ettlingen. Heute sind die UEF auf 700 Mitglieder angewachsen, besitzen ein Dutzend Dampflokomotiven und sind neben ihren angestammten Strecken auch überregional mit Sonderzügen unterwegs.

4.1.2 Infrastruktur

Damit der touristische Verkehr auch nach dem Ende des Regelverkehrs im Jahr 1996 weitergeführt werden konnte, suchten die UEF und die betroffenen Gemeinden das Gespräch. Das Ziel war, den Fortbestand der Infrastruktur als ein erhaltenswertes Element der Heimat- und Technikgeschichte zu sichern, um weiterhin Güterverkehr und touristischen Verkehr durchführen zu können. Ferner soll die Infrastruktur im Hinblick auf eine langfristige Wiederaufnahme des Regelbetriebs im SPNV erhalten werden.

Die Lösung sah so aus, dass die Gemeinden die für den Bahnbetrieb notwendigen Grundstücke erwarben, während die UEF die Bahninfrastruktur übernahmen. Es wurde vertraglich verankert, dass die UEF auf ehrenamtlicher Basis den Bahnkörper befahrbar erhalten zu haben. Um den rechtlichen Vorgaben hinsichtlich der Trennung von Netz und Betrieb zu entsprechen, ist 1997 als Eisenbahn Infrastrukturunternehmen (EIU) die UEF Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH gegründet worden, welche auch anderen Verkehrsunternehmen einen Netzzugang gewährt und hierfür wie üblich Nutzungsbedingungen und ein Preissystem erstellt hat. Die Gesellschafter der UEF Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft sind zu 72 % die UEF e.V. und zu jeweils 14 % die AVG sowie das Bauunternehmen Leonhard Weiss GmbH, welches eine langjährige Tradition im Gleisbau hat.

Da die Bahnstrecke ununterbrochen in Betrieb war, fielen keine einmaligen Kosten zur Wiederinbetriebnahme (Grünschnitt etc.) an. Die laufende Streckenunterhaltung kann durch die ehrenamtliche Arbeit der fachlich versierten Vereinsmitglieder sowie die Einnahmen aus den Trassennutzungsentgelten, die in der Regel die von vergleichbaren DB-Strecken unterschreiten, gedeckt werden. Neben eigenen Baufahrzeugen, wie etwa einem Schwerkleinwagen (SKL), kommen auch Gleisbaumaschinen des Anteilseigners Leonhard Weiss für Stopfarbeiten und dergleichen zum Einsatz.

Weitere Finanzierungsquellen für die Infrastruktur sind Spenden oder sogenannte „Gleispatenschaften“, die Interessierte für 25 € je Meter Gleis erwerben können.

4.1.3 Betrieb

Der Ausflugsverkehr auf der Bahnstrecke Amstetten – Gerstetten findet grundsätzlich an allen Sonn- und Feiertagen der Sommersaison (2017 vom 30. April bis zum 15. Oktober) und in der Adventszeit statt und basiert auf zwei Säulen: Einerseits Fahrten mit dem Museums-Dieseltriebwagen T06, andererseits mit dem Dampfzug mit Lok 75 1118, welcher etwa einmal im Monat Fahrten des Triebwagens ersetzt. Von Gerstetten ausgehend wird die Strecke an regulären Fahrtagen mit vier Zugpaaren bedient, wobei die Fahrzeit in einer Richtung zwischen 40 und 50 Minuten liegt.

Die Fahrten mit dem Triebwagen T06, ein historisches Originalfahrzeug von dieser Strecke aus dem Jahr 1956, das mit einem Aufwand von etwa 4.000 Stunden durch den Verein ehrenamtlich restauriert worden ist und auch Personenwagen ziehen kann, werden in Kooperation mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) durchgeführt, das heißt, sie werden wie regulärer SPNV bestellt (und bezuschusst). Als Verkehrsunternehmen und Vertragspartner fungiert dabei die DB-Tochter „ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee“ (RAB), die wiederum die UEF als Subunternehmer beauftragt. Bei diesen

Fahrten werden alle regulären Fahrscheine des Eisenbahnverkehrs einschließlich Verbundfahrkarten und dem Baden-Württemberg-Ticket gemäß deren zeitlichen und räumlichen Gültigkeit anerkannt.

An den Tagen, an denen der Dampfzug zum Einsatz kommt, gilt hingegen ein Sondertarif. Diese Fahrten werden von den UEF in Eigenverantwortung durchgeführt. Im Gegensatz zum Triebwagenverkehr ist die Unterhaltung von Dampflokomotiven besonders kostspielig, da zwar die Arbeitsleistung ehrenamtlich erbracht werden kann, aber trotzdem kostspielige Spezialersatzteile oder Kessel- und Fahrwerksabnahmen zu finanzieren sind. Dies gelingt nur durch Spenden, Sponsoring oder Mitteln aus Töpfen der Tourismusförderung oder der Denkmalpflege.

Weitere Deckungsbeiträge leisten bestellte Sonderfahrten an Wochentagen, etwa für Betriebsausflüge (ggf. auch von und nach Ulm), die sich die Strecke mit einzelnen Güterzügen teilen. Zwar hat sich die Bundeswehr als einstiger Hauptkunde aus der Region zurückgezogen, aber für andere Sonderleistungen besteht immer noch eine Nachfrage, etwa für Bauzüge im Rahmen der Baustellen zur ICE-Strecke Stuttgart – Ulm, wofür in Stubersheim im alten Bundeswehr-Depot Sand umgeladen wurde.

Für den dauerhaft in Gerstetten stationierten Triebwagen T06 steht vor Ort ein Lokschuppen mit Werkstatt zur Verfügung, der im Jahr 2010 mit Förderung der Gemeinde und aus dem Programm „LEADER+“ in der Höhe von knapp 90.000 € erweitert wurde. Die Ausstattung mit Hebeanlage und anderen Einrichtungen ermöglicht auch die Durchführung von Hauptuntersuchungen an Wagen und Triebwagen, während größere Arbeiten an der Dampflok in der Regel im DB-Dampflokwerk Meiningen zu erledigen sind. Außerdem wird der Lokschuppen auch für Veranstaltungen in besonderer Atmosphäre vermietet.



Bild 10: Lokalbahn Amstetten – Gerstetten mit historischem Triebwagen

4.1.4 Nachfrage und Marketing

Die jährliche Nachfrage auf der Lokalbahn Amstetten – Gerstetten liegt in der Regel zwischen 15.000 und 20.000 Fahrgästen. Etwa 60 % der Fahrgäste ist an Tagen unterwegs, an denen der Dampfzug eingesetzt wird. 20 % der jährlichen Fahrgäste nutzen die Triebwagenfahrten, der aufgrund seiner geringeren Kapazität damit im Durchschnitt dennoch zu etwa 80 % ausgelastet ist. Ebenfalls

20% der Nachfrage entfallen auf öffentliche Sonderfahrten wie die Nikolauszüge oder den Charterverkehr.

Durch die langjährige Tradition des Museumsbahnverkehrs ist die Lokalbahn zu einem unabdingbaren Bestandteil des regionalen touristischen und kulturellen Lebens geworden. Eisenbahnfreunde können den Dampf- und Dieselbetrieb auf der Lokalbahn sowie auch der benachbarten Schmalspurbahn zwischen Amstetten und Oppingen erleben und das Märklin-Museum im nahegelegenen Göppingen besuchen. Interessierte Laien können sich entlang des Lokalbahn-Themenpfades zwischen Gerstetten und Gussenstadt auf acht Thementafeln über die Geschichte der Bahn informieren. Die Schönheit der Naturlandschaft Schwäbische Alb kann zudem auch auf vielen weiteren Rad- und Wanderwegen entdeckt werden. Hierzu werden Broschüren, Karten und Hinweisschilder online und entlang der Strecke bereitgestellt.

Neben diversen Themenfahrten mit musikalischem oder kulinarischem Programm, Sommerferienaktionen für Kinder und Nikolausfahrten mit individuellen Geschenken für Kinder ist die Bahn für Bürger und Besucher auch eine Attraktion in Kombination mit dem Besuch diverser Museen oder Märkte und Feste, etwa dem Brezgenmarkt in Heuchlingen, dem Marktplatzfest in Gerstetten, Oldtimertagen und weiteren Veranstaltungen.

4.2 Mainschleifenbahn Volkach-Astheim – Seligenstadt

4.2.1 Allgemeines und Historie der Strecke

Zwischen den unterfränkischen Städten Würzburg und Schweinfurt verläuft der Main im Bereich des Weinortes Volkach (ca. 8.700 Einwohner) in einer engen Schleife. Inmitten dieser Schleife wurde im Jahr 1909 eine zehn Kilometer lange Lokalbahn eröffnet, die Volkach sowie die dazwischen liegenden Orte (u. a. Prosselsheim und Escherndorf) in Seligenstadt an die Ludwigs-Westbahn (Würzburg – Schweinfurt – Bamberg) anschließt. Zunächst steigt die Strecke in ihrem Verlauf aus dem Maintal kommend zwischen Wäldern und Weinbergen empor, um dann durch eine weite Gaulandschaft bis zu ihrem Endpunkt an der Hauptstrecke zu gelangen.

In der Nachkriegszeit ereilte die Strecke das Schicksal vieler anderer Nebenbahnen – die Nachfrage im Personenverkehr ging aufgrund der geringen Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Individualverkehr und dem Kraftomnibusverkehr sehr stark zurück. Der Güterverkehr lief noch bis ins Jahr 1991, anschließend wurde die Strecke stillgelegt.

Im Jahr 1994 gründete ein kleiner Kreis aus ortsansässigen Bürgern, Gewerbetreibenden, Gastronomen und Bahnfreunden die „Interessengemeinschaft Mainschleifenbahn“ mit dem Ziel, die Gleisinfrastruktur vor dem Abbau zu bewahren, wieder zu beleben und somit als technisches Denkmal zu erhalten, aber auch mit der langfristigen Perspektive eines Regelbetriebs im SPNV. Das Vorhaben gewann an Dynamik, es konnten viele weitere Unterstützer mit ins Boot geholt werden, und schon bald waren erste Erfolge zu verbuchen: Die Rückbaupläne wurden gestoppt und es wurden sogar erste Sonderfahrten mit modernen Dieseltriebwagen durchgeführt, um die Strecke wieder mehr in das Bewusstsein von Politik und Bevölkerung zu holen. Dennoch ließen sich gewisse Einschnitte an beiden Streckenendpunkten nicht verhindern: So wurde die Anschlussweiche an die Hauptstrecke in Seligenstadt im Jahr 1998 ausgebaut, so dass auf der Strecke seitdem nur noch ein Inselbetrieb möglich ist. An ihrem östlichen Ende wurde die Mainschleifenbahn von ihrem Endpunkt auf der Volkacher Mainseite auf den Endpunkt Volkach-Astheim eingekürzt, da die in der Nachkriegszeit als Behelfsbrücke errichtete kombinierte Schienen- und Straßenbrücke über den Main den Belastungen des Eisenbahnverkehrs nicht mehr gewachsen war. Seit

2011 ist an dieser Stelle eine neu gebaute Brücke in Betrieb, die allein für den Straßenverkehr ausgelegt ist. Der Ortskern von Volkach ist ca. 800 m vom neuen Endpunkt der Strecke entfernt. Diese Entfernung entspricht fast genau der Strecke zwischen einem möglichen Strecken-Endpunkt vor dem Bauhof in Langenburg und dem Ortskern.

4.2.2 Infrastruktur

Heute gehört die Streckeninfrastruktur der Betriebsgesellschaft Mainschleifenbahn (BGM), die als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) fungiert. Gesellschafter der BGM sind der Landkreis Kitzingen, die Stadt Volkach, der Markt Eisenheim, die Gemeinden Sommerach und Nordheim, die Würzburger Versorgungs- und Verkehrs GmbH (WVV), die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG), einige Privatpersonen sowie der Förderverein Mainschleifenbahn e.V. Es war eine bewusste Entscheidung, auf eine Beteiligung der umliegenden Kommunen an der Infrastrukturgesellschaft hinzuwirken, um die regionale Bindung und Identifikation mit der Strecke zu erhöhen. Über vertragliche Regelungen sind die Gesellschafter jedoch gegen die Übernahme eventueller Folgekosten abgesichert.

Im Jahr 2002 wurde die Strecke zunächst von der Deutschen Bahn gepachtet, im Jahr 2011 schließlich angekauft. Ursprünglich wurde die Mainschleifenbahn in einem nicht befahrbaren Zustand übernommen. Während des einige Jahre andauernden „Dornröschenschlafes“ ohne Verkehr auf der Strecke hat sich auch die Natur einen großen Teil der Strecke zurückerobert. Ein Gutachten, welches auf Basis üblicher Standardansätze erstellt worden war, prognostizierte für die betriebsbereite Wiederherstellung der Strecke Kosten von 2 bis 3 Mio. €. Zwischenzeitlich war der Verein jedoch weiter gewachsen. Daher erschien es möglich, große Teile der Arbeiten auch in Eigenleistung ehrenamtlich durchzuführen. Neben der Arbeitskraft an sich konnten die Vereinsmitglieder auch vielfältiges Know-how einbringen, einerseits aus dem Eisenbahnwesen, aber auch aus handwerklichen, juristischen oder ingenieurtechnischen Bereichen. Aktuell hat der Verein etwa 120 Mitglieder.

Somit gelang es nach dreijährigen Arbeiten, die Strecke im Jahr 2003 wieder in Betrieb zu nehmen. Für Tätigkeiten, die der Verein nicht selbst durchführen konnte, sowie für Sachkosten standen neben eigenen Mitteln einmalige Zuschüsse vom Freistaat Bayern und vom Landkreis Kitzingen in der Höhe von jeweils 125.000 € zur Verfügung, die unter der Bedingung der betriebsfähigen Aufarbeitung der Infrastruktur gewährt wurden. Der Wert der ehrenamtlich investierten Arbeitsleistung wird auf etwa 400.000 bis 500.000 € geschätzt.

Die laufende Instandhaltung der Infrastruktur ist durch die ehrenamtliche Vereinsarbeit gewährleistet, wofür inzwischen sogar eigenes Gerät zur Verfügung steht, etwa ein Schwergewicht (Skl) oder ein Bagger mit Stopfaufsatz. Wie bei öffentlicher Eisenbahninfrastruktur üblich, ist ein diskriminierungsfreier Netzzugang zu ermöglichen und für Zugfahrten ein Trassennutzungsentgelt zu entrichten, wengleich hier aufgrund der infrastrukturellen Insellage praktisch nur der vereinseigene Ausflugsverkehr zu erwähnen ist. Die hiermit „durchgereichten“ Nutzungsentgelte können die Vorhaltekosten der Infrastruktur jedoch decken. Weitere Zahlungen erhält die BGM als nichtbundeseigene öffentliche Eisenbahn vom Freistaat Bayern für Erhaltung und Betrieb höhengleicher Kreuzungen auf der Grundlage von § 16 Abs. 1 AEG. Die zugrunde liegenden Aufwendungen werden inzwischen nicht mehr pauschaliert berechnet, sondern sind konkret nachzuweisen. Ehrenamtliche Arbeit an Bahnübergängen kommt somit ausgleichsseitig nicht mehr zur Geltung. Generelle Fördermittel für nichtbundeseigene Eisenbahninfrastruktur, wie sie in anderen Bundesländern existieren, sind in Bayern bislang nicht existent.

Besonders kostenintensive Elemente der Infrastruktur wie Brückenbauwerke oder Bahnübergänge sind bei der Mainschleifenbahn nicht oder nur in geringem Umfang vorhanden. Kostenseitig betrachtet erweist sich auch der nicht vorhandene Infrastrukturanschluss in Seligenstadt als vorteilhaft. Durch die geplante Verlegung der Staatsstraße 2260 im Bereich Prosselsheim würde die Mainschleifenbahn zusätzlich von Möglichkeiten zur Bahnübergangsbeseitigung profitieren.



Bild 11: Westliches Streckenende in Seligenstadt. Links die Hauptstrecke Würzburg – Schweinfurt, rechts der Bahnsteig mit Prellbock der Mainschleifenbahn



Bild 12: Leichtbauhalle zur Abstellung und Wartung der Fahrzeuge in Prosselsheim

4.2.3 Betrieb

Der reguläre Fahrbetrieb der Mainschleifenbahn erfolgt an allen Sonn- und Feiertagen im Sommerhalbjahr (2017 vom 1. Mai bis zum 29. Oktober) mit vier Zugpaaren, die in etwa im Zwei-Stunden-Takt verkehren. Zusätzlich wird im September und Oktober auch an Samstagen mit drei Zugpaaren gefahren. Wiederkehrende Sonderfahrten gibt es in der Adventszeit und zum Volkacher Weinfest im August, das als größtes Weinfest in Franken gilt. Außerdem werden individuelle nicht öffentliche Sonderfahrten für Gruppen durchgeführt.

Die eingesetzten Fahrzeuge sind klassische „Uerdinger Schienenbusse“ der Baureihe 796. Sie befinden sich im Besitz des Vereins und haben sich aufgrund ihrer Effizienz und Robustheit auch bei vielen anderen touristischen Bahnen bewährt. Bei älteren wie jüngeren Fahrgästen erfreuen sich diese Fahrzeuge größter Beliebtheit: Entweder aufgrund der Erinnerung an vergangene Zeiten, wo der Schienenbus auf bundesdeutschen Bahngleisen allgegenwärtig war, oder einfach als technisch interessantes Fahrzeug mit guter Rundumsicht und der Möglichkeit, dem Fahrzeugführer über die Schulter zu schauen.

Da die Bahnstrecke keine physische Verbindung zu anderen Eisenbahnen hat, ist es nicht möglich, durchgehende Fahrten, etwa nach Würzburg oder Schweinfurt, anzubieten. Da sich bei Fahrten aber auch immer nur ein Zug auf der Strecke befindet, müssen nur vereinfachte Verfahren der Sicherungstechnik angewendet werden. Fahrdienstleiter oder ein zentraler Zugleiter sind nicht erforderlich. Die Mainschleifenbahn ist kein eigenes Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU), sondern hat die Pfalzbahn Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH mit der operativen Betriebsdurchführung beauftragt, welche über die notwendigen formalen Zulassungsvoraussetzungen sowie ein breites Erfahrungsspektrum im Sonderzugverkehr verfügt.

Alle betriebsdienstlichen, instandhaltungstechnischen (soweit möglich) und kundenbezogenen Tätigkeiten werden wiederum ehrenamtlich durchgeführt. Die anfallenden Kosten (Treibstoff, Trassennutzungsentgelt etc.) werden über Einnahmen aus Fahrgeldern, Verkauf von Souvenirs, Speisen und Getränken, Spenden sowie geringe kommunale Zuwendungen beglichen. Der Erhalt der Fahrzeuge, der in einer eigenen eingleisigen Halle in Prosselsheim durchgeführt wird, wird zum Teil durch die Kulturstiftung Unterfranken unterstützt.



Bild 13: Endpunkt der Strecke in Volkach-Astheim. Der Ort Volkach ist von hier aus fußläufig zu erreichen



Bild 14: Schienenbus auf der Fahrt von Seligenstadt nach Volkach. Die Fahrzeuge tragen Reklame für lokale Betriebe

4.2.4 Nachfrage und Marketing

Pro Jahr kann die Mainschleifenbahn etwa 10.000 bis 12.000 Fahrgäste aufweisen, worin auch die Fahrgäste von nicht öffentlichen Sonderfahrten enthalten sind. Solche Sonderfahrten, sei es für Touristengruppen, Hochzeitsfeiern oder Betriebsausflüge, finden in der Regel an Werktagen an immerhin 20 bis 40 Tagen pro Jahr statt und sind damit ein wichtiges Standbein für die Mainschleifenbahn.

Durch Befragungen in Zusammenarbeit mit der Universität Würzburg konnten weitere Erkenntnisse zur Fahrgastnachfrage gewonnen werden. So ist der größte Teil der Fahrgäste Touristen oder Ausflügler. Der Anteil der Eisenbahnfreunde, die allein wegen der Bahnfahrt anreisen, ist eher gering. Etwa die Hälfte der Fahrgäste stammt aus der Region Mainfranken, die andere Hälfte sind Besucher, die beispielsweise einen Aufenthalt in Volkach oder Würzburg mit einem Eisenbahnausflug verbinden. Ungefähr 60 % der Fahrgäste beginnen ihre Fahrt in Volkach, was die Bedeutung der Stadt als wichtiges touristisches Zentrum mit 90.000 Gästeübernachtungen pro Jahr unterstreicht. Von den Übernachtungen entfällt ein großer Teil auf die beliebten Campingmöglichkeiten am Main. Nur 20 % der Fahrgäste nutzen die Mainschleifenbahn ab Seligenstadt und reisen dabei auch mit dem Zug der DB an, obwohl die Mainschleifenbahn diese Art der Anreise fördern möchte und für Fahrgäste, die eine Anreisefahrkarte vorweisen können, einen Rabatt einräumt, für den der Verein keine Ausgleichsleistungen erhält.

Ein Garant für den Erfolg der Mainschleifenbahn ist die enge Vernetzung mit vielen touristischen Angeboten in der Region. Neben dem Naturerlebnis beim Wandern oder mit dem Fahrrad, wofür Tourentipps und eine Übersichtskarte bereitgehalten werden, kommt der kulinarische Genuss in der Region nicht zu kurz. Auch „rollende Weinproben“ im Zug werden angeboten. Für viele Besucher sind auch das geschlossene Ensemble der historischen Altstadt Volkach sowie die umliegenden Sehenswürdigkeiten (z. B. die Wallfahrtskirche Maria im Weingarten) eine Reise wert. Um die Schönheit der Natur von einer anderen Perspektive entdecken zu können, bietet sie Fränkische Personenschiffahrt

Rundfahrten auf dem Main mit dem Ausflugsschiff „Undine“ an, deren Abfahrtszeiten auf den Bahnfahrplan abgestimmt sind. Zudem ist die Mainschleifenbahn in ein Mobilitätsnetz eingebettet, das auch Freizeitbuslinien, Fähren und Taxidienste umfasst.

Die effiziente Koordination vieler regionaler touristischer Angebote erfolgt über die Touristeninformation Volkach. Hier werden Besuchern die Fahrten auf der Mainschleifenbahn aktiv nahegebracht. Auch Sonderfahrten für Reisegruppen werden hier vermittelt.

4.3 Kuckucksbähnel (Neustadt) – Lambrecht – Elmstein

4.3.1 Allgemeines und Historie der Strecke

Im waldreichen Elmsteiner Tal war das Triften des Holzes nur unter schwierigen Bedingungen möglich. Deshalb wurde bereits im 19. Jahrhundert trotz der dünnen Besiedlung eine Eisenbahnanbindung gefordert, um das Tal an Neustadt (Weinstraße) anzuschließen. Nach verschiedenen Planungen entschied man sich zum Bau einer Vollbahnlinie über Erfenstein und Breitenstein, welche in Lambrecht von der bestehenden Strecke Mannheim-Saarbrücken abzweigt. Nach vierjähriger Bauzeit konnte die Strecke im Januar 1909 eröffnet werden.

Schon kurz nach der Eröffnung erlangte die Bahn Bedeutung im Ausflugsverkehr, während der reguläre Personenverkehr in der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg kontinuierlich zurückging. Ab 1960 wurde der Personenverkehr von Omnibussen übernommen, welche das Elmsteiner Tals nicht nur schneller an Neustadt anbinden konnten, sondern auch die Gemeinden bedienen, die abseits der Bahnlinie liegen.

Fortan diente die Strecke lediglich dem Güterverkehr. Mit Rückgang der Forstwirtschaft erschien dieser der Bundesbahn nicht mehr rentabel, weshalb er im Jahr 1977 ebenfalls aufgegeben wurde.

Vorschläge aus der Landespolitik einen Ausflugsverkehr einzurichten gehen auf das Jahr 1971 zurück, wurden jedoch von der Bundesbahn abgelehnt. Zumindest konnte ein zeitnaher Rückbau der Strecke verhindert werden.

1981 eröffnete die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. in Neustadt das heute noch bestehende Eisenbahnmuseum, das die Basis des Museumsbahnbetriebs darstellt.

Nach dem Verkauf der Strecke durch die Deutsche Bundesbahn, konnte im Sommer 1984 der Museumsbetrieb aufgenommen werden. Um den Kauf und erste Maßnahmen zur Instandhaltung wahrzunehmen, leisteten der Landkreis Bad Dürkheim und das Land Rheinland-Pfalz einen Zuschuss in Höhe von 640.000 DM (heutiger Wert ca. 557.000 Euro).

4.3.2 Infrastruktur

Zwischen Neustadt und Lambrecht nutzt die Museumsbahn die Hauptstrecke Mannheim-Saarbrücken der Deutschen Bahn auf einer Länge von 7,5 km. In Lambrecht zweigt die eigentliche Elmsteiner Talbahn ab, auf der der Endpunkt Elmstein nach weiteren 12,9 km erreicht wird. Bis Frankeneck (Bahnkilometer 2,5), wo sich der Güteranschluss an eine Papierfabrik befindet, wird die Strecke noch von DB Netz unterhalten. Die restlichen 10,4 km fallen in die Baulast der KKB.

Mit einer maximalen Neigung von 14 ‰ sind keine Steilstreckenabschnitte vorhanden. Ferner kommt die Strecke ohne größere Kunstbauten aus.

Seit der Abgabe der Infrastruktur durch die Bundesbahn 1984 befindet sich diese im Eigentum der Kuckucksbähnel-Betriebs-GmbH (KKB), deren Gesellschafter neben der Stadt Neustadt und der Verbandsgemeinde Lambrecht auch einige Privatpersonen sind.

Für den Betrieb der Strecke stellt die KKB der DGEG jährlich 20.000 Euro und für Trassengebühren 8.500 Euro in Rechnung.

Im Zeitraum 1984 bis 2014 flossen 1,84 Mio. Euro in den Erhalt der Strecke, wovon das Land Rheinland-Pfalz 900.000 Euro und die Kommunen 650.000 Euro leisteten. Den Rest bestritt die KKB aus Eigenmitteln. Trotz Zuschüssen muss ein großer Teil der Arbeiten zum Erhalt der Strecke durch ehrenamtliche Mitarbeiter der DGEG gestemmt werden. Hierfür stehen dem Verein ein Zweibegebagger und ein Rottenkraftfahrzeug zur Verfügung.



Bild 15: Kuckucksbähnel in Erfenstein auf der Strecke Lambrecht – Elmstein

4.3.3 Betrieb

Der reguläre Fahrbetrieb findet an 22 Sonntagen jährlich von Mai bis Oktober statt. Darüber hinaus finden einige „Eventfahrten“ wie die „rollende Weinprobe“ oder Nikolausfahrten statt. Neben diesen öffentlichen Fahrten wird das Kuckucksbähnel auch immer wieder für private Zwecke wie Feiern oder Betriebsausflüge gebucht, sodass auf der Strecke an etwa 50 Tagen im Jahr Betrieb herrscht.

An einem Regelfahrttag werden zwei Zugpaare angeboten. Die erste Fahrt nach Elmstein beginnt in Neustadt am Eisenbahnmuseum, wo auch die letzte Rückfahrt endet. Zwischen diesen beiden Fahrten findet ein weiteres Fahrtenpaar zwischen Elmstein und Lambrecht statt, wofür die DB-Hauptstrecke Mannheim-Saarbrücken nicht befahren werden muss. Von und nach Lambrecht können die Züge der S-Bahn Rhein-Neckar genutzt werden.

Die komplette Strecke Neustadt-Elmstein wird in 76 Minuten zurückgelegt, die Strecke Lambrecht-Elmstein in 56. Zum Einsatz kommt ausschließlich die Dampftraktion, wofür derzeit zwei dreiachsige Lokomotiven zur Verfügung stehen: Die aus einer Industrielok umgebaute „Speyerbach“ und eine preußische Tenderlokomotive T3. Behängt werden die Lokomotiven mit maximal neun

Wagen. Dafür stehen sechs zwei- und vier Vierachser aus verschiedenen Epochen zur Verfügung.

Fahrbetrieb und Instandhaltung der Fahrzeuge werden ausschließlich durch ehrenamtliche Kräfte gewährleistet. Die für die Fahrzeuginstandhaltung notwendige Infrastruktur ist durch das Eisenbahnmuseum gegeben. Über die Fahrten hinaus werden weitere Einnahmen durch ein gastronomisches Angebot auf den Fahrten erzielt.



Bild 16: Bau eines neuen Bahnhofsgebäudes in Elmstein als Touristeninformationsstelle

4.3.4 Nachfrage und Marketing

Auf dem Kuckucksbähnle werden jährlich ca. 29.000 Fahrgäste befördert, davon ca. 17.000 in Regelzügen. Dieser Wert zeigt, dass auch die Sonder- und Eventfahrten eine wichtige Einnahmequelle sind.

Angeboten werden Fahrkarten für die komplette Strecke zu acht Euro oder die Strecke Lambrecht-Elmstein zu sieben Euro. Fahrgäste der in Lambrecht endenden Züge mit Fahrtziel Neustadt können auch die Züge der S-Bahn Rhein-Neckar ohne Lösen eines zusätzlichen Fahrscheins nutzen.

5 Möglicher Bahnbetrieb

5.1 Betriebsvarianten

Für die Verkehrsabwicklung wurden mehrere Betriebsvarianten ausgearbeitet.

Im Betriebskonzept für einen Tourismusverkehr (Varianten A1/2/3 und B1/2/3) wird unterstellt, dass historisches Fahrzeugmaterial zum Einsatz kommt.

Prinzipiell können zwei Arten von Fahrzeugkompositionen unterschieden werden:

- Lokbespannte Züge, die aus einer Lokomotive und einem oder mehreren Wagen bestehen.
- Triebwagen, die keine zusätzliche Lokomotive benötigen

Während es sich beim Triebwagenverkehr auf nicht elektrifizierten Strecken in der Regel um dieselbetriebene Fahrzeuge handelt, kann ein lokbespannter Museumszug von einer Diesel- oder einer Dampflokomotive gezogen werden.



Bild 17: Lokbespannter Zug mit Dampflokomotive in Augsburg

Für einen Bahnbetrieb werden mindestens ein Lokführer und ein Zugbegleiter benötigt, der das Schließen der Türen überwacht. Im Dampfbetrieb wird in der Regel neben einem Lokführer und einem Zugbegleiter noch ein Heizer benötigt. Sofern der Lokführer die Türen selbst überwachen kann, kann auf einen Zugbegleiter verzichtet werden. Somit ist ein Triebwagenverkehr unter Umständen im Einmannbetrieb, i. d. R. im Zweimannbetrieb, möglich¹⁶.

Er stellt damit die Option mit dem geringsten Personalaufwand dar und verspricht somit eine zuverlässige Gewährleistung des Betriebs bei einer begrenzten Zahl von ehrenamtlich Tätigen.

¹⁶ Vgl. § 45 EBO



Bild 18: Lokbespannter Zug im Dieseltrieb in Frankenberg



Bild 19: Triebwagenverkehr auf der Krebsbachtalbahn

Der Dampfbetrieb stellt aufgrund seiner herausragenden Außergewöhnlichkeit hingegen die Option mit dem größten touristischen Potenzial dar. Neben dem erheblich höheren Personalbedarf sind auch die Instandhaltungskosten für die Fahrzeuge um ein Vielfaches höher als die des Triebwagens. Die Energiekosten (Kohle, Wasser, Öl) des Dampfzuges liegen etwa beim Sieben- bis Achtfachen gegenüber dem Dieseltriebwagen. Darüber hinaus ist eine entsprechende Infrastruktur zur Versorgung des Dampfzuges nötig.

Ein Einsatz lokbespannter Züge benötigt an den Endpunkten die Möglichkeit des Umsetzens. Dies bedeutet, dass die Lokomotive über ein Umfahrgleis an das jeweils andere Ende des Zuges rangieren kann. Diese Möglichkeit ist in Gerabronn derzeit gegeben, in Ludwigsruhe und Langenburg hingegen nicht. In Blaufelden wäre bei Erhalt des Kreuzungsbahnhofs eine Umfahrung des Zuges theoretisch möglich, erfordert jedoch umfangreiche Rangierarbeiten unter Inanspruchnahme der Infrastruktur der Taubertalbahn und damit des Fahrdienstlei-

ters. Dabei darf der Regelbetrieb auf der Taubertalbahn nicht beeinträchtigt werden. Alternativ kann mit zwei Lokomotiven gefahren werden, wobei an jedem Ende des Zuges eine hängt.



Bild 20: Umfahren der Lokomotive um die Wagen am Endbahnhof

Vor dem Hintergrund des deutlich höheren Betriebsaufwands, wurde in der weiteren Untersuchung kein regelmäßiger Dampfbetrieb unterstellt, sondern von einem Betrieb mit historischen Triebwagen ausgegangen. Sporadische Dampfungfahrten erscheinen aber umsetzbar

Die Gefäßgröße eines historischen Triebwagens lässt sich durch Mitführen von Bei- und Steuerwagen ggf. anpassen. Eine Beförderung von Fahrrädern ist möglich.

Der Aufbau eines eigenen Fuhrparks durch die Kräfte vor Ort erscheint aufgrund der erforderlichen Abstell- und Instandhaltungsinfrastruktur sehr anspruchsvoll. Es wurde daher davon ausgegangen, dass die Strecke von bereits bestehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient wird.

Ein Umstand der für eine solche Lösung spricht ist die räumliche Nähe zum Betriebswerk der Dampfbahn Kochertal e.V. (DBK) in Crailsheim, die bereits seit mehreren Jahrzehnten Erfahrung im Betrieb historischer Züge vorweisen kann. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden Vertreter der DBK interviewt. Ein Interesse, Verkehr auf der Strecke Blaufelden – Gerabronn – (Langenburg) zu betreiben, wurde grundsätzlich bekundet. Es könnten sowohl lokbespannte Züge (dampf- und dieselbetrieben), als auch Triebwagenverkehre angeboten werden. Darüber hinaus kann die Strecke diskriminierungsfrei auch von anderen Anbietern befahren werden.

Für die Berechnung der Betriebskosten im Triebwagenverkehr wurden in Rücksprache mit den Betreibern historischer Triebwagen DBK und Pfalzbahn GmbH Kostensätze ermittelt.

Für den Touristikbetrieb werden 26 Fahrtage unterstellt (s. u.).

Für eine überschlägige Betrachtung der Betriebskosten in Variante C (Regelbetrieb) wurde ein Stundentakt mit Fahrzeugen des Typs Stadler Regioshuttle (BR. 650) zugrunde gelegt.



Bild 21: SPNV mit modernem Triebwagen des Typs Regioshuttle

5.2 Fahrplanung und Fahrtage

Während ein regulärer SPNV täglich und gewöhnlich im dichten Takt verkehrt, wird ein touristischer Verkehr nur an bestimmten Tagen mit einzelnen Fahrten betrieben. Die Zahl der Fahrtage ist insbesondere durch die personellen Ressourcen der Vereine, die den Betrieb mit ehrenamtlichen Helfern durchführen, beschränkt. Außerdem ist zu beachten, dass die Nachfrage und damit die Erlöse zwar mit der Zahl der Fahrtage steigt, die spezifische Nachfrage je Fahrtage allerdings sinkt und damit das Verhältnis von Betriebskosten zu Erlösen ungünstiger wird (vgl. Kapitel 6.2)

Da Tagesausflüge insbesondere am Wochenende stattfinden, sind diese als der Betriebszeitraum mit dem größten touristischen Potenzial anzusehen. Daneben kristallisiert sich auch der Mittwoch als Ausflugstag, vor allem für Rentner, heraus. Bei der Auswahl eines der beiden Wochenendtage ist primär der Sonntag zu wählen, da an diesem mehr Tagesausflügler zu erwarten sind. Der Samstag wird hingegen vorrangig für Besorgungen im Einzelhandel genutzt. Das Fahrtenangebot sollte so gewählt werden, dass mit einer angemessenen Besetzung der Fahrzeuge die Fixkosten, welche durch Betrieb und Unterhalt von Fahrzeugen und Strecke entstehen, gedeckt werden können.

Da gewöhnlich, was auch die Fahrpläne anderer Ausflugsbahnen bestätigen, das größte Aufkommen an Tagesausflüglern, insbesondere Wanderern und Radfahrern, im Sommer zu verzeichnen ist, soll ein Ausflugsbetrieb im Wesentlichen auf die Sommersaison beschränkt sein. Bei einem Betrieb an Sonntagen in der Sommersaison (Mai-Oktober) ergäben sich 26 Betriebstage. Zusätzliche Betriebstage im Winter könnten z.B. während der Faschingszeit angeboten werden. Um an den Fahrtagen die Kosten für Zu- und Abführung der Fahrzeuge aus Crailsheim bezogen auf die Betriebsleistung und die Nachfrage auf der Nebenbahn möglichst gering zu halten, sollten möglichst viele Fahrten auf der Nebenbahn angeboten werden. Zwar steigt mit laufender Betriebsleistung auch der Energieverbrauch, doch sind die Energiekosten des Triebwagens im Vergleich zu den übrigen Kosten vergleichsweise gering.

In Absprache mit dem Förderverein und DBK als potenziellem Betreiber wurden sechs Fahrtenpaare als sinnvoll und leistbar erachtet. Bei einem 2-Stunden-Takt würde dies 12 Betriebsstunden umfassen.

Der Fahrplan könnte wie folgt aussehen:

	RE	NB	RE										
Crailsheim	07:31	07:59	09:31		11:31		13:31		15:31		17:31		19:31
Satteldorf	07:36	08:04	09:36		11:36		13:36		15:36		17:36		19:36
Wallhausen	07:40	08:08	09:40		11:40		13:40		15:40		17:40		19:40
Rot am See	07:45	08:16	09:45		11:45		13:45		15:45		17:45		19:45
Blaufelden	07:52	08:23	09:52		11:52		13:52		15:52		17:52		19:52
Blaufelden		08:35		10:15		12:15		14:15		16:15		18:15	
Gerabronn		08:55		10:35		12:35		14:35		16:35		18:35	
Ludwigsruhe		09:05		10:45		12:45		14:45		16:45		18:45	
Langenburg		09:13		10:53		12:53		14:53		16:53		18:53	
Schrozberg	08:02		10:02		12:02		14:02		16:02		18:02		20:02

	RE	NB	RE										
Schrozberg	08:03		10:03		12:03		14:03		16:03		18:03		20:03
Langenburg		09:20		11:20		13:20		15:20		17:20		19:20	
Ludwigsruhe		09:28		11:28		13:28		15:28		17:28		19:28	
Gerabronn		09:38		11:38		13:38		15:38		17:38		19:38	
Blaufelden		10:00		12:00		14:00		16:00		18:00		20:00	
Blaufelden	08:09		10:09		12:09		14:09		16:09		18:09	20:03	20:09
Rot am See	08:15		10:15		12:15		14:15		16:15		18:15	20:09	20:15
Wallhausen	08:20		10:20		12:20		14:20		16:20		18:20	20:15	20:20
Satteldorf	08:25		10:25		12:25		14:25		16:25		18:25	20:20	20:25
Crailsheim	08:30		10:30		12:30		14:30		16:30		18:30	20:25	20:30

Tabelle 11: Musterfahrplan Variante A3

	RE	NB	RE										
Crailsheim	07:31		09:31		11:31		13:31		15:31		17:31		19:31
Satteldorf	07:36		09:36		11:36		13:36		15:36		17:36		19:36
Wallhausen	07:40		09:40		11:40		13:40		15:40		17:40		19:40
Rot am See	07:45		09:45		11:45		13:45		15:45		17:45		19:45
Blaufelden	07:52		09:52		11:52		13:52		15:52		17:52		19:52
Blaufelden		08:15		10:15		12:15		14:15		16:15		18:15	
Gerabronn		08:35		10:35		12:35		14:35		16:35		18:35	
Ludwigsruhe		09:45		10:45		12:45		14:45		16:45		18:45	
Langenburg		09:13		10:53		12:53		14:53		16:53		18:53	
Schrozberg	08:02		10:02		12:02		14:02		16:02		18:02		20:02

	RE	NB	RE										
Schrozberg	08:03		10:03		12:03		14:03		16:03		18:03		20:03
Langenburg		09:20		11:20		13:20		15:20		17:20		19:20	
Ludwigsruhe		09:28		11:28		13:28		15:28		17:28		19:28	
Gerabronn		09:38		11:38		13:38		15:38		17:38		19:38	
Blaufelden		10:00		12:00		14:00		16:00		18:00		20:00	
Blaufelden	08:09		10:09		12:09		14:09		16:09		18:09		20:09
Rot am See	08:15		10:15		12:15		14:15		16:15		18:15		20:15
Wallhausen	08:20		10:20		12:20		14:20		16:20		18:20		20:20
Satteldorf	08:25		10:25		12:25		14:25		16:25		18:25		20:25
Crailsheim	08:30		10:30		12:30		14:30		16:30		18:30		20:30

Tabelle 12: Musterfahrplan Variante B3

Busleistungen können durch die Bahn nicht ersetzt werden, da Busse im direkten Einzugsbereich der Nebenbahn am Wochenende nicht verkehren.

5.3 Betriebskosten Verkehr

In den Varianten A1/2/3 und B1/2/3 setzen sich die Betriebskosten des Verkehrs unterschiedlich zusammen. Die Betriebskosten sind für die jeweiligen Varianten im Folgenden aufgeführt:

Im Touristikbetrieb mit Netzanschluss unterteilen sich die Kosten in einen jährlichen Fixbetrag i. H. v. ca. 10.000 Euro (Varianten A1/2/3), den der Betreiber benötigt, um das Fahrzeug betriebsfähig zu erhalten und in Kosten je Einsatztag i. H. v. ca. 200 Euro, mit denen der Betreiber Verschleißkosten und Aufwandsentschädigungen für das zur Verfügung gestellte (ehrenamtliche) Personal abdeckt. Hinzu kommen Energiekosten (Diesel) und Trassengebühren zur Zu- und Abführung des Fahrzeuges zum Betriebswerk. Hierzu bietet sich der nahegelegene Standort der DBK an.

Im Inselbetrieb der Varianten B1/2/3 verbleibt das Fahrzeug während der Sommersaison auf der Strecke. Hier wird ein jährlicher Fixbetrag i. H. v. 25.000 Euro unterstellt, da das Fahrzeug durch den Betreiber außerhalb der Betriebstage der Nebenbahn nicht anderweitig eingesetzt werden kann. Die Trassengebühren zur Überführung an Betriebstagen nach Crailsheim entfallen hier. Stattdessen ist ein erhöhter Betrag von ca. 8.000 Euro p.a. für eine Überführung auf der Straße an Saisonbeginn- und Ende unterstellt.

Es ergeben sich folgende Betriebskosten:

Variante	A1	A2	B3	B1	B2	B3
Trassengebühren DB AG	3.500 €	3.500 €	3.500 €			
Zu- und Abführung Fahrzeug				8.000 €	8.000 €	8.000 €
Energiekosten	3.500 €	4.200 €	4.800 €	2.300 €	3.000 €	3.600 €
Fahrzeugkosten	15.000 €	15.000 €	15.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €
Summe	22.000 €	22.700 €	23.300 €	35.300 €	36.000 €	36.600 €

Tabelle 13: jährliche Betriebskosten (ohne Infrastrukturkosten)

6 Wirtschaftlichkeit eines Tourismus-Betriebs

6.1 Touristisches Potenzial

Eine Museumsbahn befriedigt meist kein direktes Verkehrsbedürfnis, sondern induziert ihre Nachfrage selbst. Sie stellt eine Touristenattraktion an sich dar. Idealerweise werden die Fahrten auf Museumbahnen aber mit weiteren touristischen Angeboten verknüpft, seien es vorhandene Angebote (Gastronomie, Wanderungen, Radtouren, Museen) oder eigene, im Zusammenhang mit der Bahn organisierte Events (Themenfahrten, Bahnhofsfest). Im Einzugsbereich der Bahnstrecke kämen hierfür folgende Möglichkeiten in Frage:

- Bei der Anbindung von Gerabronn entsteht ein idealer Ausgangspunkt für Wanderungen, z. B. eine kleine Rundwanderung zur Ruine Werdeck oder zur Jagsttalranch.
- Mit dem entstehenden „Kulturbahnhof Gerabronn“ ergibt sich ein neues Veranstaltungszentrum.
- Am Ausgangspunkt der Strecke in Blaufelden gibt es mehrere Museen und Sehenswürdigkeiten, deren Besuch sich mit einer Fahrt auf der Nebenbahn verbinden lässt.
- Das größte touristische Potenzial ist durch die in den Varianten A3 bzw. B3 vorgesehene Wiederanbindung Langenburgs zu erwarten. Hier existieren bereits überregional bekannte Attraktionen wie das Schloss mit Schlossgarten oder das Automuseum. Bei Großveranstaltungen, z. B. den Gartentagen, den Herbsttagen oder den „Langenburg Classics“, kann die Bahn als Teil des touristischen Konzepts für die An- und Abreise herangezogen werden. Um Langenburg selbst vom ruhenden Individualverkehr frei zu halten, ist die Nebenbahn auch als Teil eines Park+Ride-Konzepts an diesen Tagen denkbar. Selbst wenn die Bahn den historischen Bahnhof Langenburg nicht mehr erreichen kann, sondern vor dem Bauhof endet, ist die Ortsmitte in ca. 900 bzw. das Schloss in 1.200 m fußläufig erreichbar. Auf dem Weg zwischen dem Endpunkt der Bahn und dem Schloss stehen den Besuchern zahlreiche gastronomische Angebote zur Verfügung.
- Weitere Attraktionen, die auf der Bahn selbst geschaffen werden, können beispielsweise eine Vermietung der Fahrzeuge als „rollende Eventlocation“ oder Themenfahrten sein. Als Themenfahrten werden auf Museumbahnen häufig Musik-, Weinproben- oder Nikolausfahrten angeboten. Auf diese Weise werden über das reguläre Fahrplanangebot hinaus weitere Gäste in die Region geholt.
- Auch am regional bedeutsamen Faschingsdienstag ist ein Zusatzfahrttag denkbar.

Für den Erfolg der Museumsbahn spricht auch der generell zunehmende Tourismus im Landkreis Schwäbisch Hall. So sind im Zeitraum 2006-2016 die Besucher- und Übernachtungszahlen um jeweils ca. 30 % gestiegen.



Bild 22: Fahrradbeförderung im Schienenbusbetrieb



Bild 23: Nutzung gastronomischer Angebote im Einzugsbereich der Bahn

6.2 Nachfragepotenziale

Da die Nachfrage für touristische Verkehre von einer Vielzahl von Faktoren abhängig ist, die sich aus heutiger Sicht nicht hinreichend bestimmen lassen und sich auch erst im Zeitraum mehrere Jahre entwickelt, kann im Rahmen dieser Untersuchung keine Nachfrageprognose durchgeführt werden. Ein Vergleich mit anderen Tourismusbahnen kann aber einen Anhaltspunkt für die zu erreichende Nachfrage dienen:

Bahn (Schienenbusbetrieb)	Fahrgäste p.a.	Betriebs- tage p.a.	angebo- tene Fahrten p.d.	angebo- tene Fahrten p.a.	beförderte Personen p.d.	Besetzung je Fahrt
Mainschleifenbahn	14.000	40	8	320	350	44
Amstetten-Gerstetten	5.000	23	8	184	217	27
Olefbahn	4.600	23	8	184	200	25
Eifelquerbahn*	25.000	109	9	981	229	25
Kasbachtalbahn	30.000	116	18	2.088	259	14
Wieslauterbahn (2008)	5.250	29	6	174	181	30
Wieslauterbahn (2013)*	16.000	82	8	615	195	26
Durchschnitt	14.264	60	9	649	233	27

*Tabelle 14: Vergleich der Fahrgastzahlen ausgewählter Tourismusbahnen
 (*=Durchschnittswerte bedingt durch Fahrplanabweichungen an unterschiedlichen Betriebstagen)*

Die in Tabelle 14 aufgeführten Bahnen bieten eine sehr unterschiedliche Zahl von Betriebstagen an. Alle betrachteten Bahnen verkehren im ländlichen Raum. Während die stark nachgefragte Mainschleifenbahn nur ca. 15 km von Würzburg entfernt liegt, beträgt die Entfernung der Olefbahn zu Köln und Aachen jeweils ca. 60 bzw. 50 Kilometer. In ähnlicher Größenordnung liegt die Entfernung der Nebenbahn Blaufelden – Langenburg zu Stuttgart oder Heilbronn. Auch die Wieslautertalbahn zeigt in Bezug auf die Großstädte Karlsruhe und Mannheim ein ähnliches Entfernungsmaß.

Die Kasbachtalbahn liegt etwa 35 km nördlich von Koblenz und 50 km von Köln entfernt. Die Lokalbahn Amstetten – Gerstetten verkehrt im Raum Ulm (ca. 25 km Entfernung zu Ulm) und die Eifelquerbahn hat ihren Ausgangspunkt Gerolstein ca. 70 km von Koblenz bzw. 90 km von Köln oder Lüttich entfernt.

Durchschnittlich ist eine Fahrt auf einer Touristikbahn im Schienenbusbetrieb mit 27 Personen besetzt. Vor diesem Hintergrund wird für die Strecke Blaufelden – Langenburg ein Wert von 20 bis 30 Fahrgästen je Fahrt angenommen, was bei 26 Fahrtagen und 6 Fahrtenpaaren pro Tag 6.000 bis 9.000 Fahrgästen pro Jahr entspricht. Dieser Wert ist Grundlage für die weitere Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.

6.3 Fahrpreisgestaltung

Zur Ermittlung der Wirtschaftlichkeit des Touristikbetriebs ist auch ein Fahrpreis zu unterstellen, der sich an den Preisen anderer Ausflugsbahnen im Schienenbusbetrieb orientiert. Die Fahrpreise solcher vergleichbarer Bahnen zeigt Tabelle 15.

Die Streuung der Fahrpreise bezogen auf den Streckenkilometer zeigt eine geringe Abhängigkeit von der Streckenlänge. Die Erlöse je Personenkilometer (Pkm) bewegen sich in einem Rahmen von 0,14 bis 0,38 Euro. Der durchschnittliche Erlös je Einsteiger unabhängig von der Streckenlänge liegt bei 5,85 Euro. Die Zahlungsbereitschaft der Nutzer ergibt sich im Wesentlichen aus dem Fahrtenangebot an sich und weniger aus der Beförderungsweite.

Strecke	Fahrpreis einfache Fahrt [€]	Fahrpreis Rückfahrkarte [€]	Durchschnittl. Erlös je Fahrt [€] ¹⁷	Streckenlänge [km]	Erlös je Pkm [€]
Eifelquerbahn	8,00	16,00	7,20	52	0,14
Ruhrtalbahn	9,00	17,00	7,70	36	0,21
Amstetten-Gerstetten	4,80	9,60	4,32	20	0,22
Rinteln-Stadthagen	6,00	12,00	5,40	20	0,27
Mainschleifenbahn	4,50	8,00	3,65	10	0,37
Olefbahn	8,00	15,00	6,80	18	0,38
Durchschnitt	6,72	12,94	5,85	26	0,26

Tabelle 15: Vergleich von Tarifen von Touristikbahnen im Schienenbusbetrieb

Bei der untersuchten Nebenbahn handelt es sich um eine vergleichsweise kurze Strecke, weshalb ein Tarif im niedrigen Bereich der absoluten Preise und im oberen Bereich der Spannweite der Erlöse je Personenkilometer gerechtfertigt ist. Bezieht man die Zu- und Abführungsfahrten mit ein, sollte der durchschnittliche Erlös je Einsteiger unter dem Gesamtdurchschnitt von 5,85 Euro vergleichbarer Bahnen liegen. Im Rahmen der weiteren Berechnungen wurde ein durchschnittlicher Erlös von 5 Euro unterstellt, was einem durchschnittlichen Kilometerertrag von 0,37 Euro entspricht und im Rahmen vergleichbarer Bahnen liegt.

Dieser Durchschnittserlös berücksichtigt, dass Kinder (6-14 Jahre) zum halben Preis und Kinder unter 6 Jahren kostenlos befördert werden. Hin- und Rückfahrkarten sind in der Regel preislich reduziert. Besondere Tarifangebote wie das Baden-Württemberg-Ticket können ebenso anerkannt werden, was jedoch zu Einnahmeausfällen führen kann, da kein ausreichender finanzieller Ausgleich stattfindet.

Auf Basis dieses Durchschnittserlöses und der oben genannten Fahrgastzahlen ergeben sich zu erwartende Erlöse in Höhe von 30.000 bis 45.000 Euro pro Jahr.

6.4 Wirtschaftlichkeit

Für die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung werden zwei Fälle unterschieden:

- Deckung der Gesamtkosten, inklusive Deckung der Kapitalkosten für die Erstinvestition
- Deckung ausschließlich der jährlich wiederkehrenden Kosten

Die folgende Tabelle zeigt zusammenfassend die Kosten der einzelnen Varianten.

¹⁷ Durchschnittlicher Fahrpreis unter Annahme, dass 90 % der Fahrgästen Hin- und Rückfahrkarten lösen und dass 20% der Einsteiger Kinder sind, die zum halben Fahrpreis befördert werden.

Variante	A1	A2	A3	B1	B2	B3
Kapitaldienst Erstinvestitionen	19.000	21.000	30.000	15.000	17.000	26.000
Unterhaltungskosten Infrastruktur	9.000	11.000	13.000	9.000	11.000	13.000
Betriebskosten	22.000	23.000	23.000	35.000	36.000	37.000
weitere laufende Infrastrukturkosten	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
Summe mit Kapitaldienst	54.000	59.000	70.000	63.000	68.000	80.000
Summe ohne Kapitaldienst	35.000	38.000	40.000	48.000	51.000	54.000

Tabelle 16: Investitionen, (gerundete) Unterhaltungs- und Betriebskosten der Varianten eines touristischen Betriebs im Vergleich

Diesen Kosten stehen die Erlöse in Höhe von ca. 30.000 bis 45.000 Euro pro Jahr gegenüber. Die Kosten für Unterhalt und Betrieb der Bahn ohne Kapitaldienst können voraussichtlich gedeckt werden, wenn berücksichtigt wird, dass

- durch Eigenleistung des Vereins die Unterhaltungskosten und Betriebskosten niedrig gehalten werden können,
- die Zahl der Betriebstage und der Fahrten je Tag im laufenden Betrieb angepasst und damit das Kosten-/Erlösverhältnis optimiert werden kann,
- bei den kostenintensiveren Varianten A/B2 und A/B3 aufgrund der längeren Strecke eine höhere Nachfrage zu erzielen ist, als auf der kurzen Variante A/B1,
- die Strecke sukzessive in Betrieb genommen werden kann,
- neben den Fahrkarten durch den Betreiberverein weitere Erlöse generiert werden können, z.B. aus der Bewirtung in den Zügen und Bahnhöfen sowie durch Souvenirverkauf.

Die B-Varianten schneiden aufgrund der höheren Betriebskosten für das während der Saison eingeschlossene Fahrzeug und der geringeren Attraktivität (keine durchgehenden Sonderfahrten im DB-Netz) unwirtschaftlicher ab als die A-Varianten.

Durch laufende Einnahmen nicht gedeckt werden können die Investitionskosten für die Befahrbarmachung der Infrastruktur. Diese Kosten sind einmalig, aus ihnen wird ein jährlicher Kapitaldienst (Zins und Tilgung) errechnet. Der fortlaufende Substanzerhalt wird durch Rückstellungen im Rahmen der Infrastruktur-Betriebskosten gesichert. Die Investitionskosten sind in Tabelle 7 aufgelistet und in Tabelle 16 in Form eines jährlichen Kapitaldienstes hinterlegt.

Die Investitionskosten wären durch Dritte, insbesondere durch die Anliegerstädte und -gemeinden bzw. den Landkreis zu tragen. Grundsätzlich ist auch eine Landesförderung über das Wirtschaftsministerium bzw. das Justizministerium, das für den Bereich Tourismus zuständig ist, möglich. Eine Aufnahme in das Tourismusinfrastrukturprogramm ist zu prüfen.

Das Verkehrsministerium fördert Nebenbahnen ebenfalls, und zwar nach dem Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz LEFG¹⁸. Eine Förderung von rein touristischen Eisenbahnen ist jedoch ausgeschlossen. Es müsste ein langfristiges Interesse am Streckenerhalt über den touristischen Bedarf hinaus begründet werden. Der Fördersatz beträgt dann maximal 50%.

¹⁸ Vgl. LEFG Baden-Württemberg

Eine weitere Finanzierung ist über Spenden von Privatpersonen und Unternehmen (auch in Form von Sachwerten oder Dienstleistungen) denkbar. Da es sich beim Förderverein Nebenbahn Blaufelden – Langenburg um einen gemeinnützigen Verein handelt, sind diese Spenden steuerlich anrechenbar¹⁹.

6.5 Option eines Dampfzugbetriebs

Eine besonders große Anziehungskraft auf Touristen und Tagesausflügler übt erfahrungsgemäß ein Dampftrieb aus. Ein Dampfzugbetrieb ist zumindest bis Gerabronn möglich, da die Gleisanlagen hier ein Umrangieren des Zuges gestatten (vgl. Kapitel 3.4.1).

Da ein Umrangieren der Lok an das jeweils andere Ende des Zuges in Blaufelden betrieblich schwierig ist, wurde folgendes additive Angebot untersucht, welches die Betätigung der Schlüsselsperre nur in geringem Maße erfordert:

- 3 Dampftriebstage
- Umlauf:
 - Crailsheim – Blaufelden – Gerabronn
 - Gerabronn – Blaufelden
 - Blaufelden – Gerabronn
 - Gerabronn – Blaufelden – Crailsheim
- Angenommene Nachfrage 140 Personen je Fahrt, was den Fahrgastzahlen bei vereinzelt Dampfzugfahrten auf der Lokalbahn Amstetten – Gerstetten entspricht
- Für die Verbrauchsdaten wurde referenzbasiert eine Dampflok der Baureihe T3 mit einer Behängung von drei zweiachsigen Wagen zugrunde gelegt; daraus ergibt sich ein Energiekostensatz (Kohle, Wasser, Öl) von 6,41 Euro je Betriebskilometer, was etwa dem Siebenfachen des Schienenbusbetriebs entspricht
- Fahrpreise:
 - Crailsheim – Gerabronn 15,00 Euro
 - Blaufelden – Gerabronn 8,00 Euro

¹⁹ Vgl. § 10b EStG



Bild 24: Dampfbetrieb als Touristenmagnet

Unter der Voraussetzung, dass die Auslastung von 139 Personen je Fahrt erreicht werden kann, ergäbe sich unter Abzug der Kosten für DB-Trassengebühren und Energie ein Überschuss i. H. v. ca. 12.000 Euro.

Aus diesem Betrag müssen Wartungs- und Erhaltungsbeiträge für die Fahrzeuge sowie ggf. Aufwandsentschädigungen für die ehrenamtlichen Helfer getragen werden. Der verbleibende Betrag kann zur Deckung der Kosten beitragen oder für Rückstellungen genutzt werden.

6.6 Externer Nutzen

Neben der direkten betriebswirtschaftlichen Betrachtung kann auch der externe Nutzen des Bahnbetriebs betrachtet werden. Dieser beschreibt einen Nutzen, den Dritte (Wirtschaftsbetriebe, Gastronomie, Freizeiteinrichtungen) durch zugeführte Touristen sowie den Unterhalt und Betrieb der Bahn haben.

Es ist davon auszugehen, dass die Ausflugsbahn zusätzliche Touristen in die Region bringt, die durch ihr Konsumverhalten die lokale Wirtschaft (z. B. Gastronomie) unterstützen. In einer Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) wurden Umwegrentabilitäten ermittelt, die nach Regionen unterteilt, Auskunft darüber geben, welche Geldbeträge durch Tagestouristen vor Ort ausgegeben werden.

Für die Region Hohenlohe sind dies 26,10 Euro je Tagestourist.

Den finanziellen Aufwendungen der öffentlichen Hand (Kommunen, Landkreis oder Land) für die Erstinvestition steht ein externer Nutzen von 26,10 Euro für jeden zusätzlichen Tagesgast gegenüber, der der lokalen Wirtschaft zugutekommt.

Unterstellt man, dass jeder Gast zwei Fahrten unternimmt (eine Hin- und eine Rückfahrt und dass 50 % der Fahrgäste ohne Bahn nicht in die Region kämen, so stehen den erreichbaren 6.000 bis 9.000 Fahrgästen 1.500 bis 2.250 Personen gegenüber, die zwischen 39.000 und 59.000 Euro zusätzlich vor Ort ausgeben. Für jeden in die Reaktivierung investierten Euro würden in Variante A1 somit zwischen 2,00 und 3,10 Euro der lokalen Wirtschaft zufließen.

Bei einer Reaktivierung des Abschnitts Gerabronn – Ludwigsruhe (Variante A2) erhöhen sich die Erstinvestition lediglich um ca. 12 %, sodass sich die genannten Zahlen nur geringfügig verändern, zumal davon auszugehen ist, dass sich bei der längeren Strecke die Zahl der an ihr liegenden Ziele erhöht und somit ein größerer Zuspruch erreicht werden kann bzw. die zur Betriebskostendeckung notwendige Nachfrage einfacher zu erreichen ist. Eine Realisierung von Variante A3 bedeutet zwar eine um höchstens 50% höhere Erstinvestition, ihr steht jedoch erwartungsgemäß der größte touristische Nutzen gegenüber.

Über die Besucher hinaus werden mit einem Touristikbahnbetrieb auf ehrenamtlicher Basis im Einzugsbereich der Bahn auch interessante Freizeitmöglichkeiten für die örtliche Bevölkerung geschaffen. Sofern Materialien und Dienstleistungen zum Erhalt der Bahn vor Ort eingekauft werden können, führt dies ebenfalls zu einem Nutzen für die lokale Wirtschaft.

7 Weitere Rahmenbedingungen

7.1 Organisation

Um einen Eisenbahnbetrieb durchführen zu können, bedarf es zweierlei Unternehmen:

- einem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), welches den Betrieb mit Fahrzeugen durchführt und
- einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), welches die Gleisanlagen betreibt und unterhält.

Das EIU finanziert sich durch Trassengebühren, welche für die Nutzung der Strecke erhoben werden. Diese werden vom EVU an das EIU gezahlt.

Die Trassengebühren sind dann eine Kostenposition des EVU und müssen wie die Betriebskosten (Kapitel 3.3.2) durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden.

Im vorliegenden Falle wäre davon auszugehen, dass das EIU die Infrastruktur ohne Gewinnerzielungsabsicht zur Verfügung stellt. Damit würden die Trassengebühren gemäß der zu erwartenden Benutzung so gewählt, dass sie die laufenden Infrastrukturkosten (Kapitel 3.2.3) decken. Dies bedeutet, dass die Trassengebühren mit steigender Betriebsleistung sinken.

Die DBK, die bereits Interesse an einer Befahrung der Strecke bekundete (vgl. Kapitel 3.4.1), stellt ein EVU im Sinne des § 3 AEG dar.

Die Übernahme der Infrastruktur durch ein EIU ist bisher noch offen. Sie kann durch ein bestehendes EIU (z. B. ENAG, DRE, RSE oder Westfrankenbahn) erfolgen oder durch ein neu zu gründendes EIU. Die Gründung eines neuen EIU ist durch den Verein über eine Unternehmensgründung (z. B. UG oder GmbH) ebenso möglich wie die Gründung eines Zweckverbandes durch Gebietskörperschaften (Gemeinden, Landkreis).

Die Infrastruktur des stillgelegten und für Bahnbetriebszwecke gewidmeten Abschnitts von Blaufelden bis Bkm 10,4 befindet sich im Eigentum der Deutschen Bahn. Der Abschnitt von Bkm 10,4 – Bkm 12,0 befindet sich im Eigentum der Stadt Langenburg, mit der eine Einigung über die Nutzung für Bahnbetriebszwecke zu erzielen ist. Über den ersten Abschnitt sind Verhandlungen mit der Deutschen Bahn aufzunehmen. Eine Übernahme erfolgt dann für Bahnbetriebszwecke und nicht zur Grundstücksverwertung. Zu berücksichtigen ist hierbei auch, dass die Strecke einen Zubringerwert besitzt, also DB Netz, zusätzliche Erlöse durch Trassengebühren erwirtschaften kann.

8 Zusammenfassung und Empfehlung

Die vorliegende Untersuchung zeigt, dass eine Reaktivierung der Bahnstrecke Blaufelden – Langenburg für einen Tourismusverkehr – zumindest auf Teilstrecken – sinnvoll und wirtschaftlich leistbar ist.

Die Strecke weist als ehemalige Sekundärbahn – die letzte ihrer Art im Raum Hohenlohe-Franken – keine aufwändigen Kunstbauten wie Brücken und Tunnel oder unterhaltungsintensive Streckenführungen auf. Sie weist auch keine technisch gesicherten Bahnübergänge auf und der Förderverein Nebenbahn e.V. hat bereits wesentliche Instandsetzungs- und Pflegearbeiten erbracht, um die Strecke zu erhalten. Dadurch bewegen sich die erforderlichen Investitionen für eine Befahrbarmachung der Strecke in überschaubarem Rahmen. Sie betragen für den Abschnitt Blaufelden – Gerabronn ca. 127.000 Euro, für den Abschnitt Gerabronn – Ludwigsruhe ca. 48.000 Euro und für den Abschnitt Ludwigsruhe – Langenburg 210.000 Euro. Die Kosten der Instandsetzung liegen aufgrund der niedrigeren Anforderungen insbesondere deutlich unter denen einer Reaktivierung für den Regelbetrieb. Diese werden auf ca. 12 Mio. Euro geschätzt.

Variante	Erstinvestition [€]	Kapitaldienst [€]	Unterhaltungskosten [€]	Betriebskosten
A1	373.000	19.000	9.000	22.000
A2	421.000	21.000	11.000	23.000
A3	631.000	30.000	13.000	23.000
B1	295.000	15.000	9.000	35.000
B2	343.000	17.000	11.000	36.000
B3	553.000	26.000	13.000	37.000

Tabelle 17: Investitionen, Unterhaltungs- und Betriebskosten (gerundet) der Varianten eines touristischen Betriebs im Vergleich

Die größte Hürde für die Wiederinbetriebnahme der Strecke stellt der Anschluss an die Tauberbahn in Blaufelden dar. Die Westfrankenbahn setzt derzeit die Umstellung der Tauberbahn auf ESTW-Technik um und plant in diesem Zusammenhang auch den Umbau des Bahnhofs Blaufelden, der ggf. zu einem Haltepunkt zurückgebaut werden soll. Die Untersuchung zeigt auf, dass in diesem Rahmen der Einbau einer Handweiche mit Schlüsselabhängigkeit zum Stellwerk möglich ist und zwar unabhängig davon, ob Blaufelden ein Kreuzungsbahnhof bleibt oder ein Haltepunkt wird. Lediglich für die betriebliche Abwicklung des Verkehrs hat dies Auswirkungen. Falls der Einbau einer Abzweigweiche zum jetzigen Zeitpunkt nicht finanzierbar ist, wird auf jeden Fall empfohlen, einen solchen bei der ESTW-Planung mit vorzusehen, um ihn zu einem späteren Zeitpunkt kostengünstig nachrüsten zu können.

Die Einrichtung eines Ausflugsbetriebs erscheint auf jeden Fall sinnvoll. Die aus anderen Bahnen abgeleitete, auf der Strecke Blaufelden – Langenburg erreichbare Nachfrage in Höhe von 6.000 bis 9.000 Fahrgästen reicht aus, um die jährlichen Kosten (Unterhaltungs- und Betriebskosten ohne Kapitaldienst für die Erstinvestitionen) in Höhe von 35.000 Euro bis 54.000 Euro (je nach Variante) decken zu können. Der Ausflugsbetrieb kann somit in der Lage sein, die jährlich anfallenden Betriebskosten zu decken. Hierbei spielen die Nähe zum DBK-Betriebswerk in Crailsheim und günstig instand zu haltende Infrastruktur eine

erhebliche Rolle. Eine Finanzierung der Kapitalkosten der Erstinvestition durch den Betrieb erscheint allerdings nicht realistisch. Es wäre daher erforderlich, dass ein weiterer Partner, beispielsweise die öffentliche Hand, die oben dargestellten Erstinvestition übernimmt.

Durch den vergleichsweise geringen Mittelbedarf einer Ausflugsbahnlösung ist das Risiko eines Scheiterns begrenzt. Für die lokale Wirtschaft kann die Umsetzung des Projekts einen Nutzen generieren, der bei einem Mehrfachen der durch die öffentliche Hand zu finanzierenden Kosten liegt.

Bei der Umsetzung des Ausflugsbahnbetriebes wird aus Gründen der Flexibilität und der minimalen Betriebskosten empfohlen, eine Variante (A1, A2 oder A3) zu wählen, die trotz der höheren Erstinvestition den Anschluss an das DB-Netz erhält.

Ist die Mittelbeschaffung für einen Anschluss an die modernisierten Tauberbahn nicht möglich, besteht die Möglichkeit eines Betrieb in den Varianten B1/2/3, deren jährliche Betriebskosten wegen des Inselbetriebs jedoch höher ausfallen. In diesem Falle sollte dennoch die Abzweigweiche im Bahnhof Blaufelden in der ESTW-Planung vorgesehen werden, sodass bei einem späteren Einbau der Weiche Kosten für eine Umplanung entfallen können.

Ob eine Reaktivierung bis Gerabronn, bis Ludwigsruhe oder bis Langenburg erfolgt, hängt von der Bereitstellung der Mittel und dem Mut der Entscheidungsträger ab. Eine Reaktivierung des Abschnitts Ludwigsruhe – Langenburg ist wünschenswert, erfordert jedoch einen ungleich höheren Mitteleinsatz als ein Betrieb lediglich zwischen Blaufelden und Gerabronn. Es wird empfohlen, auf jeden Fall die gesamte Trasse zu erhalten, um nach Etablieren eines Ausflugsverkehrs bis Ludwigsruhe, Langenburg auf lange Sicht wieder auf der Schiene erreichen zu können.

9 Anlagen

Anlage 1: Kostenschätzung Oberbau

Kosten Touristikverkehr Blaufelden - Gerabronn			
Bezeichnung	Menge	EP in Euro	GP in Euro
interne Logistik			20.000,00 €
Baustellenlogistik	1 psch	20.000,00 €	20.000,00 €
Zusammenhangsarbeiten			185.000,00 €
Bü-Reparaturen	5 St	2.000,00 €	10.000,00 €
Neubau Handweiche im Betriebsgleis	1 St	60.000,00 €	60.000,00 €
Einbau ggf. altbrauchbare Weiche (Flankenschutz)	1 St	25.000,00 €	25.000,00 €
Schlüsselsperre (1) und Weichenverschlüsse (2) einschließlich Anbindung in ESTW bei gemeinsamer Planung mit ESTW-Maßnahme	1 psch	90.000,00 €	90.000,00 €
Anbindung in ESTW bei gesonderter Planung und Einbindung in ESTW (optional)	1 psch	80.000,00 €	80.000,00 €
Oberbauarbeiten incl. Rückbau			59.600,00 €
Weiche Bf Blaufelden instandsetzen	1 St	50.000,00 €	50.000,00 €
Einzelschwellen wechseln	120 St	80,00 €	9.600,00 €
Stopf- und Richtarbeiten			40.030,00 €
Schotter verfüllen	1260 to	3,00 €	3.780,00 €
Gleis stopfen (2. Stab)	7500 m	4,50 €	33.750,00 €
Anschlussweiche stopfen (2. Stab)	1 St	2.500,00 €	2.500,00 €
Sicherungsleistungen			5.000,00 €
Sicherungspersonal	1 psch	5.000,00 €	5.000,00 €
Versorgung			55.800,00 €
Schotter	1260 to	30,00 €	37.800,00 €
Stahlschwellen	120 St	150,00 €	18.000,00 €
sonstige Kosten			8.000,00 €
Bauüberwachung	1 psch	8.000,00 €	8.000,00 €
Summe			373.430,00 €

Kosten Touristikverkehr Gerabronn - Ludwigsruhe			
Bezeichnung	Menge	EP in Euro	GP in Euro
interne Logistik			10.000,00 €
Baustellenlogistik	1 psch	10.000,00 €	10.000,00 €
Zusammenhangsarbeiten			2.000,00 €
Bü-Reparaturen	1 St	2.000,00 €	2.000,00 €
Oberbauarbeiten incl. Rückbau			3.200,00 €
Einzelschwellen wechseln	40 St	80,00 €	3.200,00 €
Stopf- und Richtarbeiten			13.510,00 €
Schotter verfüllen	370 to	3,00 €	1.110,00 €
Gleis stopfen (2. Stab)	2200 m	4,50 €	9.900,00 €
Anschlussweiche stopfen (2. Stab)	1 St	2.500,00 €	2.500,00 €
Versorgung			17.100,00 €
Schotter	370 to	30,00 €	11.100,00 €
Stahlschwellen	40 St	150,00 €	6.000,00 €
sonstige Kosten			2.000,00 €
Bauüberwachung	1 psch	2.000,00 €	2.000,00 €
Summe			47.810,00 €

Kosten Touristikverkehr Ludwigsruhe - Langenburg (km 9,9 - km 11,4)			
Bezeichnung	Menge	EP in Euro	GP in Euro
interne Logistik			10.000,00 €
Baustellenlogistik	1 psch	10.000,00 €	10.000,00 €
Zusammenhangsarbeiten			123.100,00 €
Genehmigungen	1 psch	20.000,00 €	20.000,00 €
Bereitstellungsflächen	1 psch	8.000,00 €	8.000,00 €
Suchgräben	20 m ³	105,00 €	2.100,00 €
Bü-Reparaturen	4 St	2.000,00 €	8.000,00 €
Bü-Neubau einschl. nichttechnischer Sicherung	1 St	85.000,00 €	85.000,00 €
Oberbauarbeiten incl. Rückbau			19.200,00 €
Einzelschwellen wechseln	240 St	80,00 €	19.200,00 €
Stopf- und Richtarbeiten			8.010,00 €
Schotter verfüllen	420 to	3,00 €	1.260,00 €
Gleis stopfen (2. Stab)	1500 m	4,50 €	6.750,00 €
Versorgung			48.600,00 €
Schotter	420 to	30,00 €	12.600,00 €
Stahlschwellen	240 St	150,00 €	36.000,00 €
sonstige Kosten			2.000,00 €
Bauüberwachung	1 psch	2.000,00 €	2.000,00 €
Summe			210.910,00 €

Kosten Touristikverkehr Ludwigsruhe - Langenburg (km 11,4 - km 11,6)			
Bezeichnung	Menge	EP in Euro	GP in Euro
interne Logistik			10.000,00 €
Baustellenlogistik	1 psch	10.000,00 €	10.000,00 €
Zusammenhangsarbeiten			114.050,00 €
Genehmigungen	1 psch	20.000,00 €	20.000,00 €
Bereitstellungsflächen	1 psch	8.000,00 €	8.000,00 €
Suchgräben	10 m ³	105,00 €	1.050,00 €
Bü-Neubau einschl. nichttechnischer Sicherung	1 St	85.000,00 €	85.000,00 €
Oberbauarbeiten incl. Rückbau			23.000,00 €
Bettung ausbauen und zur Entsorgung bereitstellen	500 m ³	30,00 €	15.000,00 €
Bettung einbauen	500 to	6,00 €	3.000,00 €
Gleis einbauen	200 m	25,00 €	5.000,00 €
Stopf- und Richtarbeiten			5.600,00 €
Schotter verfüllen	200 to	3,00 €	600,00 €
Gleis stopfen (Hv, 1. + 2. Stab)	200 m	25,00 €	5.000,00 €
Schweißarbeiten			3.000,00 €
Schweißarbeiten einschl. schleifen	10 St	300,00 €	3.000,00 €
Entsorgung			18.000,00 €
Altschotter	900 to	20,00 €	18.000,00 €
Versorgung			99.500,00 €
Schotter	700 to	30,00 €	21.000,00 €
Stahlschwellen	310 St	150,00 €	46.500,00 €
Schienen	400 m	50,00 €	20.000,00 €
Prellbock	1 St	12.000,00 €	12.000,00 €
sonstige Kosten			15.000,00 €
Vermessung	1 psch	5.000,00 €	5.000,00 €
Baugrund / Umweltzentrum	1 psch	7.000,00 €	7.000,00 €
Bauüberwachung	1 psch	3.000,00 €	3.000,00 €
Summe			288.150,00 €

Kosten Regelverkehr Blaufelden - Gerabronn			
Bezeichnung	Menge	EP in Euro	GP in Euro
interne Logistik			50.000,00 €
Baustellenlogistik	1 psch	50.000,00 €	50.000,00 €
Zusammenhangsarbeiten			2.950.000,00 €
Bü-Reparaturen	5 St	2.000,00 €	10.000,00 €
Bü-Neubau / Technische Sicherung	1 St	300.000,00 €	300.000,00 €
Bü-Neubau / Technische Sicherung	4 St	200.000,00 €	800.000,00 €
Neubau Weiche im Betriebsgleis	1 St	120.000,00 €	120.000,00 €
Einbau elektrisch gestellte Weiche (Flankenschutz)	1 St	120.000,00 €	120.000,00 €
Einbindung 2 Weichen in ESTW bei gemeinsamer Planung mit ESTW-Maßnahme	2 St	800.000,00 €	1.600.000,00 €
Oberbauarbeiten incl. Rückbau			142.800,00 €
Weiche Bf Blaufelden instandsetzen	1 St	50.000,00 €	50.000,00 €
Einzelschwellen wechseln	1160 St	80,00 €	92.800,00 €
Stopf- und Richtarbeiten			42.550,00 €
Schotter verfüllen	2100 to	3,00 €	6.300,00 €
Gleis stopfen (2. Stab)	7500 m	4,50 €	33.750,00 €
Anschlussweiche stopfen (2. Stab)	1 St	2.500,00 €	2.500,00 €
Sicherungsleistungen			5.000,00 €
Sicherungspersonal	1 psch	5.000,00 €	5.000,00 €
Versorgung			237.000,00 €
Schotter	2100 to	30,00 €	63.000,00 €
Stahlschwellen	1160 St	150,00 €	174.000,00 €
sonstige Kosten			8.000,00 €
Bauüberwachung	1 psch	8.000,00 €	8.000,00 €
Summe			3.435.350,00 €

Anlage 2: Auflistung weiterer Tourismusbahnen

Im Folgenden werden Bahnen mit ausschließlich touristischem Personenverkehr aufgelistet. Touristikbahnen sind sehr verbreitet, doch nur die wenigsten Projekte scheitern. Sie sind in der Liste entsprechend gekennzeichnet. Gründe für ein Scheitern können vielfältig sein. So kann die Infrastruktur in Länge und Umfang (insb. Brücken, Tunnel, Sicherungsanlagen) die Leistungsfähigkeit der Ehrenamtlichen überfordern oder politische Widerstände können die Umsetzung verhindern.

Ein Großteil der erfolgreichen Bahnen verkehrt im ländlichen Raum, wo sie teilweise wichtige Wirtschaftsfaktoren darstellen:

- Amstetten – Gerstetten
- Amstetten – Oppingen
- Bad Endorf – Obing
- Bad Orb–Wächtersbach
- Bad Schandau – Lichtenhainer Wasserfall
- Bad Zwischenahn–Scharrel
- Bayreuth – Warmsteinbach
- Benndorf – Hettstedt
- Bergedorf – Geesthacht
- Blumberg-Weizen
- Bösingfeld – Dörentrup
- Bremen-Kirchhuchting–Thedinghausen
- Bremerhaven – Bad Bederkesa
- Brohl – Engeln
- Bruchhausen-Vilsen–Asendorf
- Büchenbeuren – Morbach (gescheitert)
- Buckow – Müncheberg
- Cloppenburg–Friesoythe
- Cranzahl – Oberwiesenthal
- Dahlhausen – Altenvoerde
- Darmstadt Ost–Bessunger Forst
- Deinste–Lütjenkamp
- Delmenhorst–Harpstedt
- Dollnstein – Rennertshofen (gescheitert)
- Ebermannstadt – Behringersmühle
- Eggmühl – Langquaid
- Essen-Kupferdreh – Haus Scheppen
- Finsterwalde – Crinitz
- Freital – Gittersee
- Freital-Hainsberg – Kipsdorf
- Fünfstetten – Monheim (gescheitert)
- Geilenkirchen – Gangelt
- Gerolstein – Kaisersesch (Zukunft offen)
- Gerolstein – Prüm (gescheitert)
- Haltingen – Kandern
- Herscheid – Köppinghauser Hammer
- Hille – Kleinenbremen
- Hinterweidenthal – Budenthal-Rumbach
- Ibbebbüren – Hövelhof
- Ilmenau – Themar
- Kall – Hellenthal
- Kassel–Naumburg
- Kiefersfelden – Wachtl
- Klostermansfeld – Wippra
- Landshut – Neuhausen bei Landshut
- Lauchringen – Weizen
- Lindenberg – Mesendorf
- Loburg – Altengrabow
- Lüneburg – Bleckede
- Lüneburg – Soltau
- Maulbronn West – Maulbronn Stadt
- Mellrichstadt–Fladungen
- Meppen–Haselünne

- Merzig – Dellborner Mühle
- Möckmühl – Dörzbach (gescheitert)
- Monschau – Roetgen
- Monsheim – Langmeil
- Neckarbischofsheim – Hüffenhardt
- Neckarsteinach – Schönau (gescheitert)
- Neresheim – Sägmühle
- Neustadt – Elmstein
- Norden–Dornum
- Nördlingen – Feuchtwangen
- Nördlingen – Gunzenhausen
- Ottweiler – Schwarzerden
- Passau – Freyung
- Preußisch Oldendorf–Bohmte
- Putbus – Göhren
- Roßberg – Bad Wurzach
- Schönberg – Schönberger Strand
- Schorndorf – Welzheim
- Schwichtenberg–Uhlenhorst
- Seligenstadt – Volkach
- Stadthagen – Rinteln
- Steinbach – Jöhstadt
- Steinwiesen – Nordhalben
- Stützengrün – Schönheide
- Süderbarup – Kappeln
- Syke – Eystrup
- Thülen–Büren (gescheitert)
- Tönisvorst – Hülser Berg
- Türkismühle – Hermeskeil (gescheitert)
- Uchte–Rahden
- Verden (Aller)–Kirchlinteln-Stemmen
- Walldürn – Hardheim
- Warthausen – Ochsenhausen
- Weißwasser – Bad Muskau
- Wiesbaden–Hohenstein
- Winsen – Hützel
- Winsen – Niedermarschacht Achterdeich
- Wuppertal Kohlfurter Brücke – Greuel
- Zittau – Kurort Oybin