

Wiederbelebung der Nebenbahn Blaufelden – Langenburg für den Ausflugsverkehr

Touristisches Nutzungskonzept und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung



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



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR LÄNDLICHEN RAUM
UND VERBRAUCHERSCHUTZ

Gerabronn, 26.03.2018

Themen

- 1 Historie
- 2 Bestandsaufnahme Infrastruktur
- 3 Betriebsvarianten
- 4 Touristisches Konzept
- 5 Wirtschaftlichkeit eines Tourismusbetriebs
- 6 Fazit

Historie

- Inbetriebnahme der Verbindung Blaufelden Langenburg 1900
- Einstellung des Personenverkehrs 1954
- Letzte umfangreiche Sanierung zum Besuch der englischen Königin Elisabeth II. 1965
- Einstellung Güterverkehr 1995
- Letzte noch erhaltene Sekundärbahn (Nebenbahn mit einfacher Trassierung) in der Region
- Seit 2011 Freischnitt und Pflege der vorhandenen Infrastruktur sowie Sanierung des Bahnhofsgebäudes Gerabronn durch den Förderverein



Themen

1 Historie

2 Bestandsaufnahme Infrastruktur

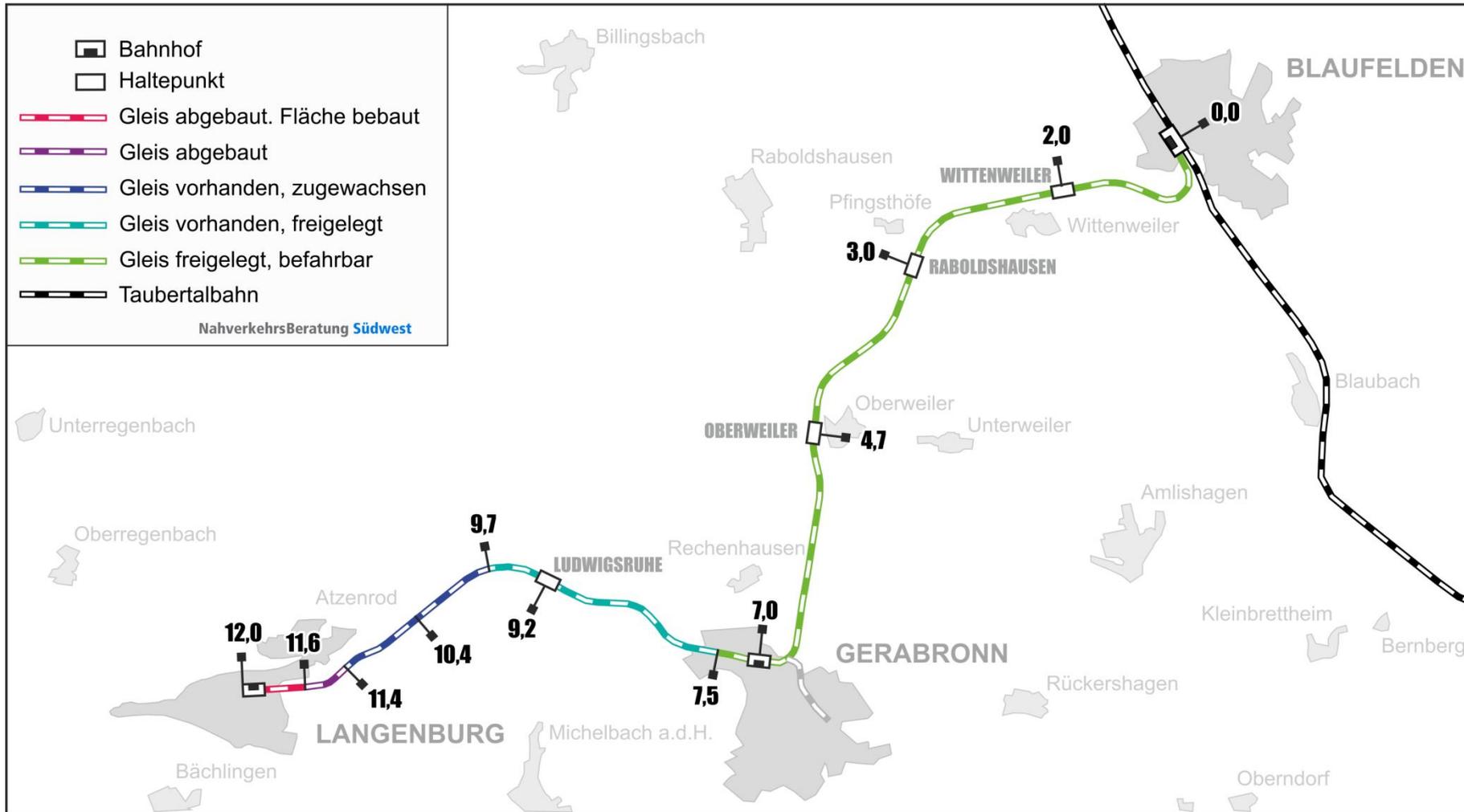
3 Betriebsvarianten

4 Touristisches Konzept

5 Wirtschaftlichkeit eines Tourismusbetriebs

6 Fazit

Zustand der Infrastruktur



Zustand der Infrastruktur



Blaufelden - Gerabronn



Gerabronn - Ludwigsruhe



Ludwigsruhe - Langenburg



Langenburg

Zustand der Infrastruktur

- Als Schäden entlang der Strecke sind abgesenkte Gleise, schadhafte Schwellen (Holzschwellen sind die Ausnahme!) und defekte Signaltafeln festzustellen
- Durch die Verwendung von altbrauchbarem Material von abgebauten Strecken lassen sich die Kosten der Reaktivierung senken



Anstehende Arbeiten



Zustand der Infrastruktur

Vorteil der Infrastruktur: Die Nebenbahn kommt ohne Kunstbauten aus



Keine Tunnels



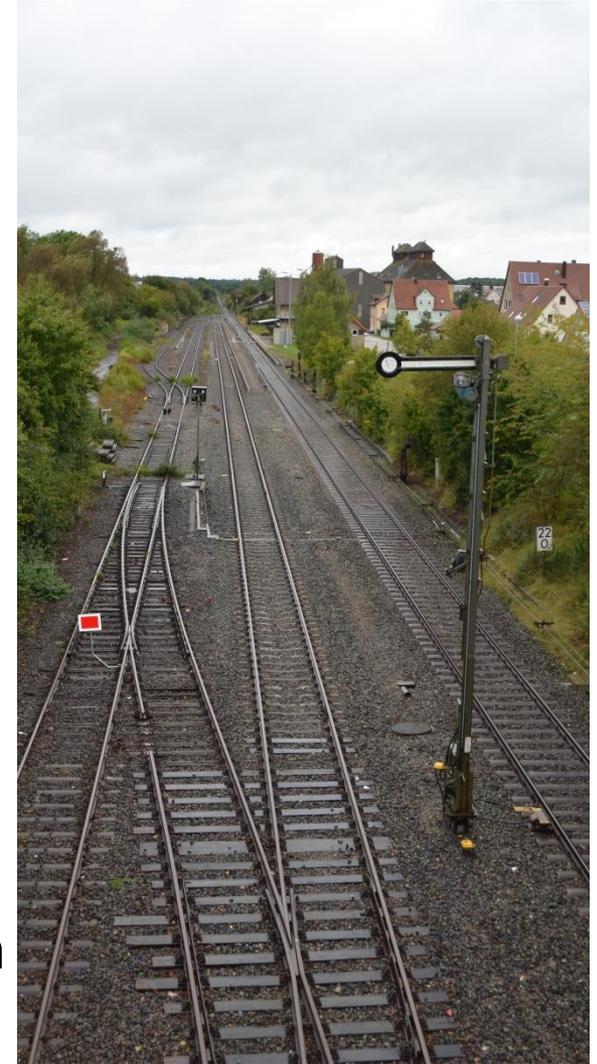
Keine Brücken



Keine Überführungen

Anbindung im Bahnhof Blaufelden

- Umbau des Bahnhofes Blaufelden steht unmittelbar bevor/ u. a. Umstellung auf ESTW
- Evtl. Rückbau zum Haltepunkt
- Die Anbindung der Nebenbahn an die Tauberbahn erfordert relativ hohe Kosten
- Daher Untersuchung von Varianten ohne Anbindung an die Tauberbahn (vgl. Mainschleifenbahn)
- Durch eine Anbindung besteht das Potenzial für überregionale Ausflugsfahrten

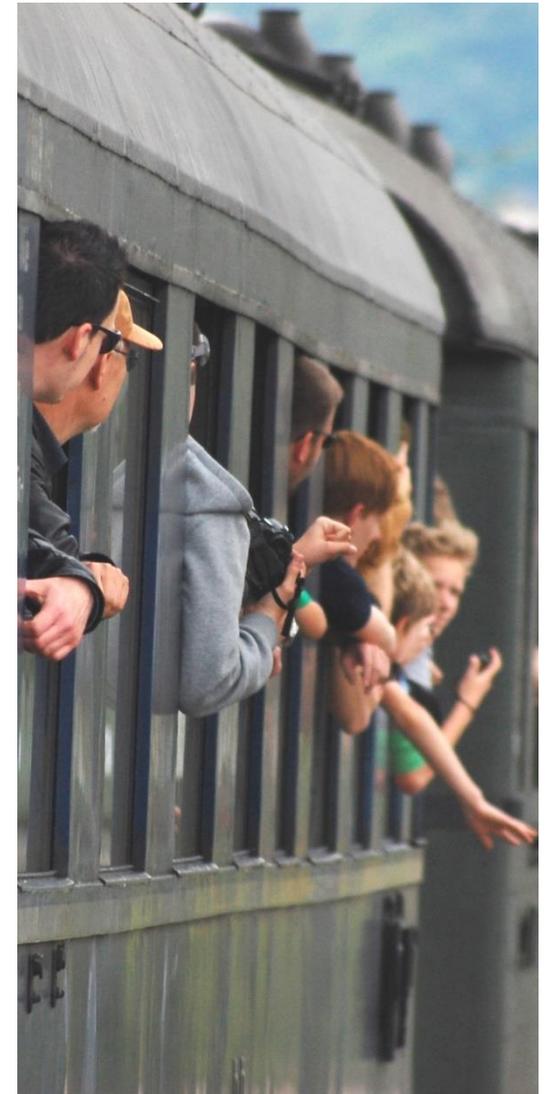


Themen

- 1 Historie
- 2 Bestandsaufnahme Infrastruktur
- 3 Betriebsvarianten
- 4 Touristisches Konzept
- 5 Wirtschaftlichkeit eines Tourismusbetriebs
- 6 Fazit

Untersuchte Varianten

- Es wurden neben der Reaktivierung der Gesamtstrecke im Touristikverkehr auch verschiedene Varianten auf Teilstrecken untersucht (bis Gerabronn bzw. bis Ludwigsruhe)
- Es wurde für alle Varianten die Option geprüft, auf einen Gleisanschluss an das DB-Netz zu verzichten
- Als Vergleich zur Einordnung des Investitionsvolumens wurden die Kosten für eine Reaktivierung im regulären Schienenpersonennahverkehr betrachtet

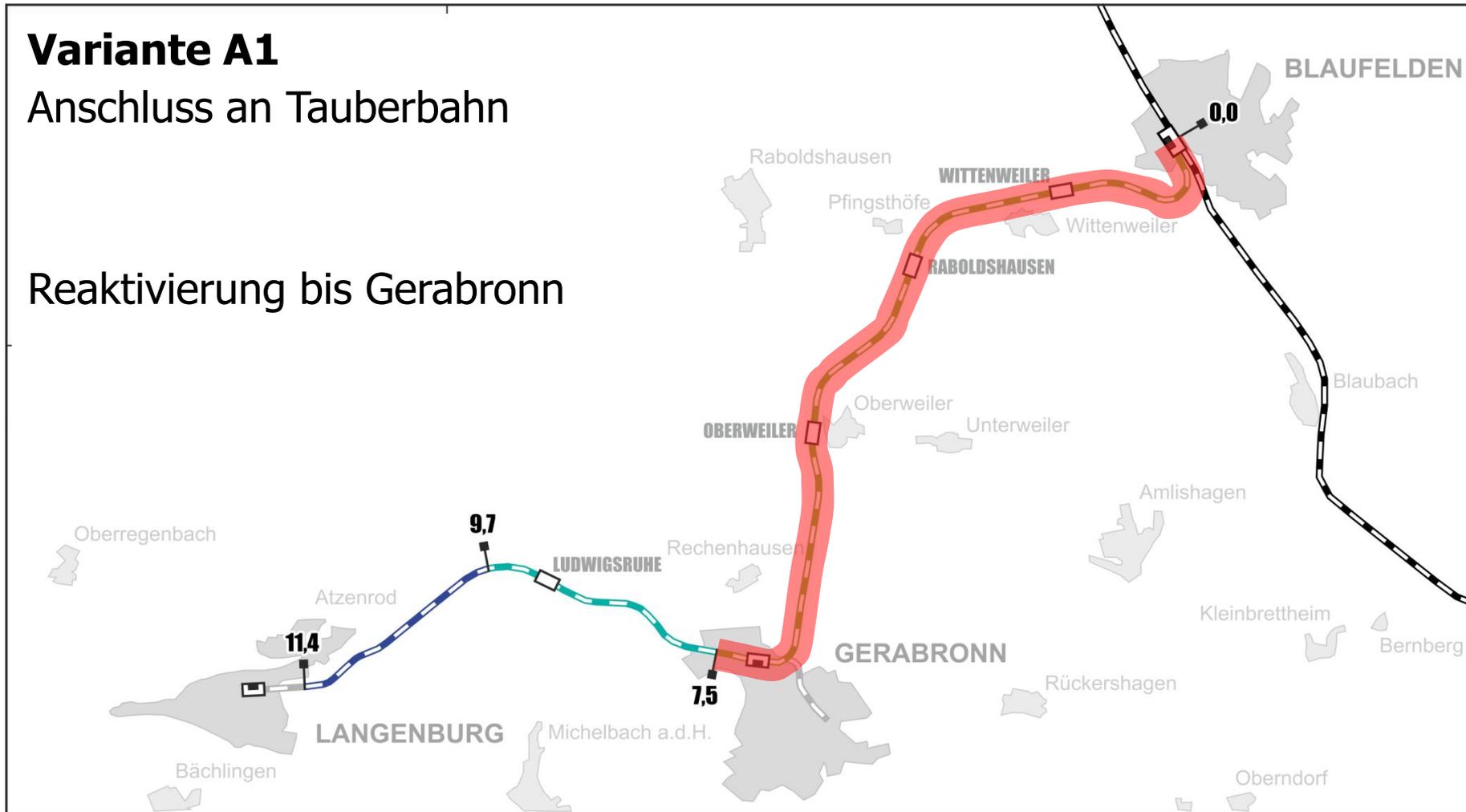


Varianten der Wiederinbetriebnahme

Variante A1

Anschluss an Tauberbahn

Reaktivierung bis Gerabronn

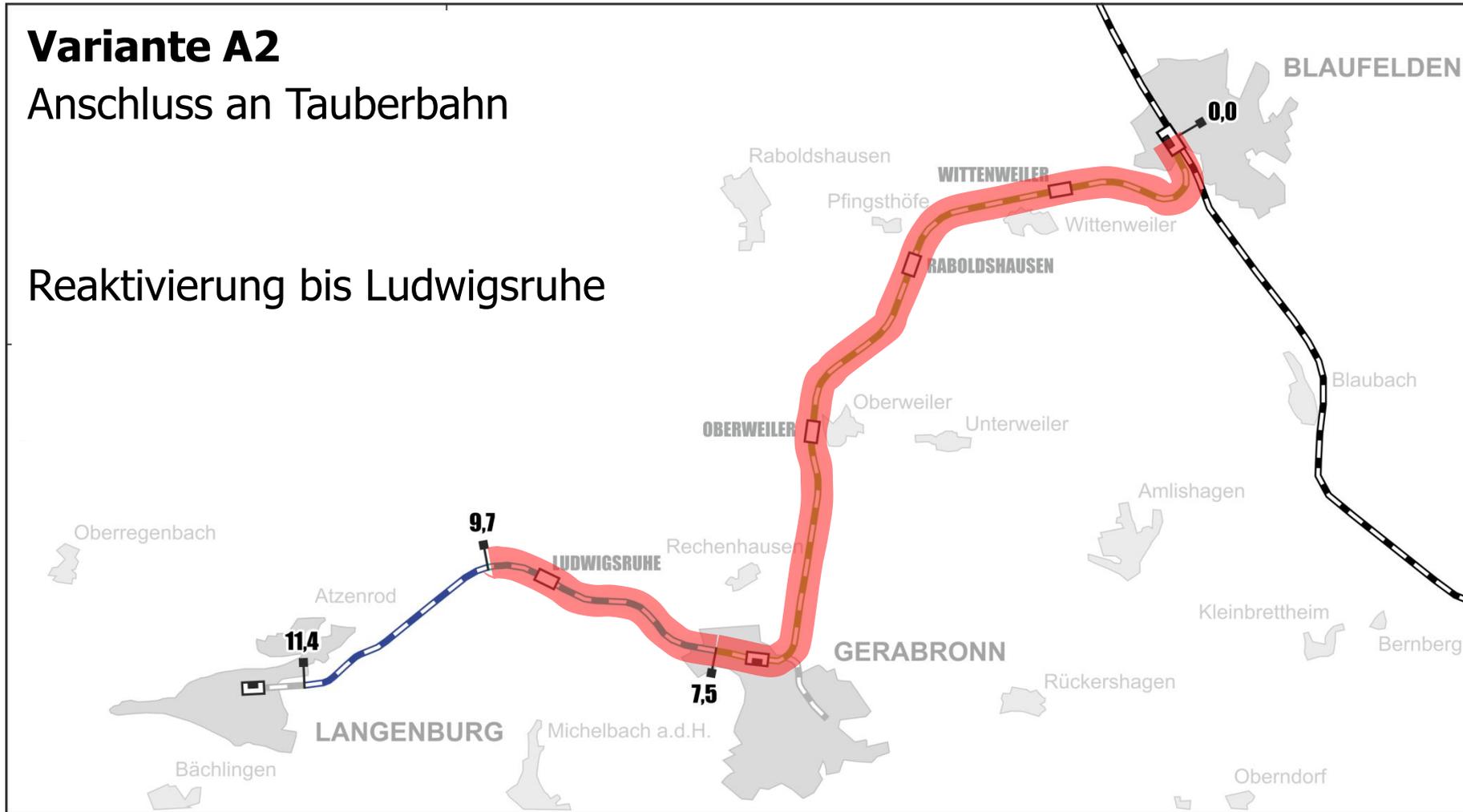


Varianten der Wiederinbetriebnahme

Variante A2

Anschluss an Tauberbahn

Reaktivierung bis Ludwigsruhe

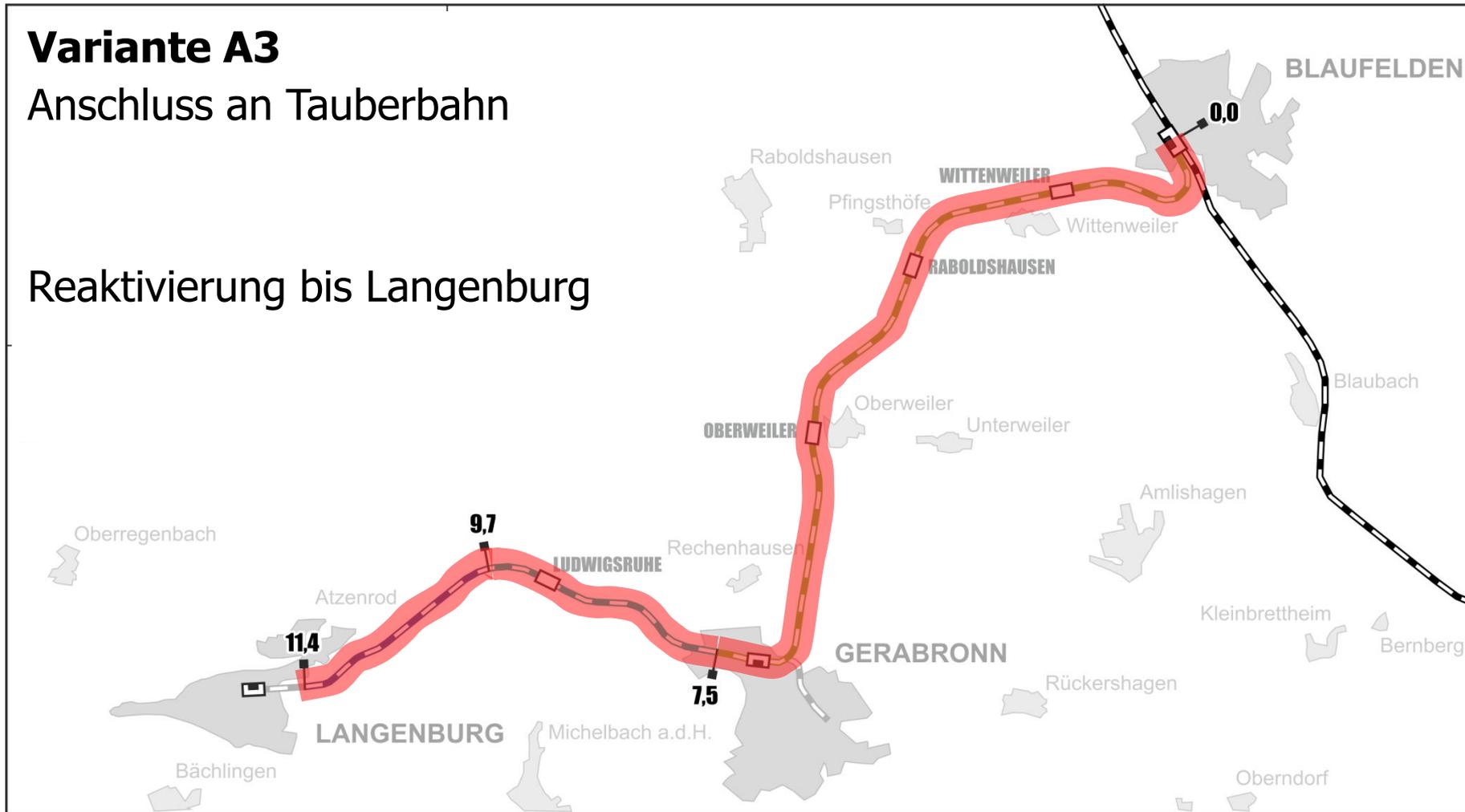


Varianten der Wiederinbetriebnahme

Variante A3

Anschluss an Tauberbahn

Reaktivierung bis Langenburg



Varianten der Wiederinbetriebnahme

Variante B1

kein Anschluss an Tauberbahn, Stumpfgleis in Blaufelden

Reaktivierung bis Gerabronn



Varianten der Wiederinbetriebnahme

Variante B2

kein Anschluss an Tauberbahn, Stumpfgleis in Blaufelden

Reaktivierung bis Ludwigsruhe



Varianten der Wiederinbetriebnahme

Variante B3

kein Anschluss an Tauberbahn, Stumpfgleis in Blaufelden

Reaktivierung bis Langenburg



Varianten der Wiederinbetriebnahme

Vergleichsvariante C

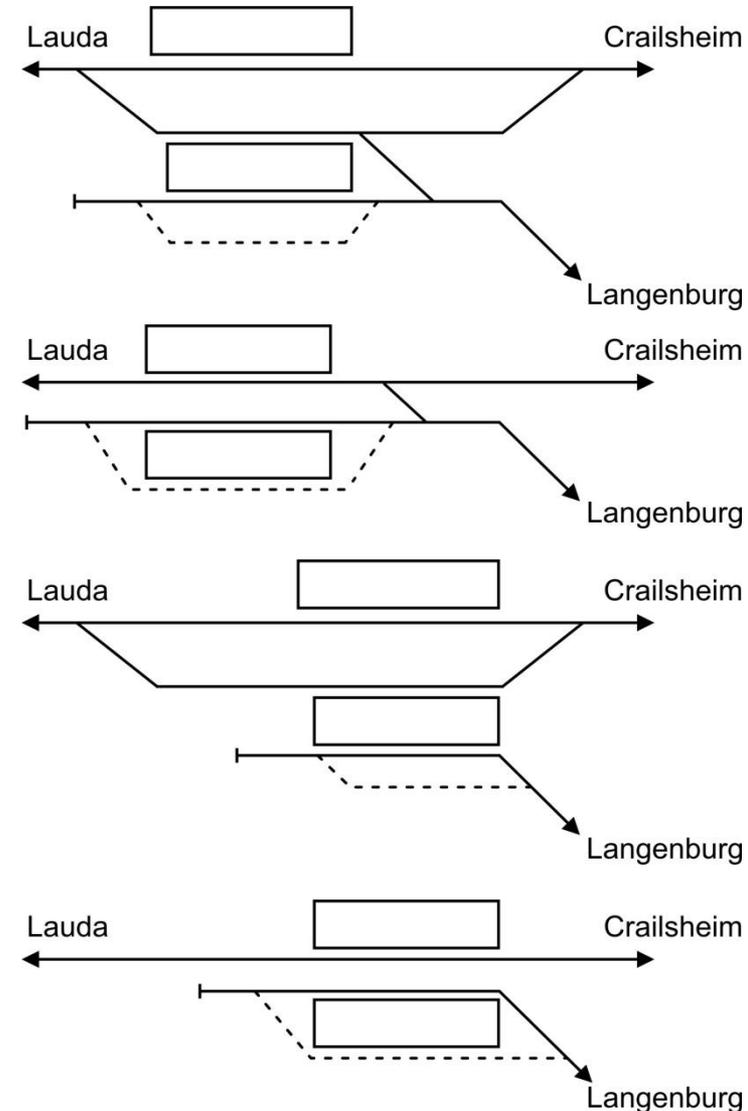
Anschluss an Tauberbahn über elektrische Weiche

Reaktivierung bis Langenburg
im Regelverkehr mit täglichem
Stundentakt



Anbindung im Bahnhof Blaufelden

- Für die Anbindung der Nebenbahn bestehen mehrere Möglichkeiten, die sich in Abhängigkeit von den Plänen der Westfrankenbahn umsetzen lassen
- Während für einen Regelbetrieb eine elektrische Weiche benötigt wird ist für einen Touristikbetrieb mit ausgewählten Fahrtagen eine Handweiche ausreichend
- Diese kann über eine „Schlüsselabhängigkeit“ in die Sicherungstechnik eingebunden werden



Anbindung im Bahnhof Blaufelden

- Bei der Schlüsselabhängigkeit ist die Weichenverbindung zur Nebenbahn verschlossen, das Hauptgleis ist befahrbar
- Soll die Weichenverbindung befahren werden, gibt der Fahrdienstleiter aus der Ferne den Schlüssel zur Weiche frei, womit das Hauptgleis gesperrt ist
- Nach Beenden der Rangierfahrt wird die Weiche wieder verschlossen und der Schlüssel gesperrt hinterlegt.
- Der Fahrdienstleiter kann das Hauptgleis dann wieder frei geben



Kosten für die Wiederinbetriebnahme

| Variante | Investitionsvolumen [€] | Kapitaldienst p.a. [€] |
|--|----------------------------|---------------------------|
| Variante A1 (Blaufelden – Gerabronn) | 373.000 | 19.000 |
| Variante A2 (Blaufelden – Ludwigsruhe) | 421.000 | 21.000 |
| Variante A3 (Blaufelden – Langenburg) | 631.000 | 30.000 |
| Variante B1 (Blaufelden – Gerabronn) | 295.000 | 15.000 |
| Variante B2 (Blaufelden – Ludwigsruhe) | 343.000 | 17.000 |
| Variante B3 (Blaufelden – Langenburg) | 553.000 | 26.000 |
| Vergleichsvariante C (Regelbetrieb) | 12.000.000 | 350.000 |

- Alle Varianten des Touristikbetriebs bewegen sich preislich auf einem sehr niedrigen Niveau
- Sie liegen bei einem Bruchteil des vergleichsweise betrachteten und nicht näher untersuchten Regelbetriebs
- Durch ehrenamtliches Engagement des Fördervereins können die Kosten zur Wiederinbetriebnahme auch geringer ausfallen

Organisation

- Die Instandhaltung der Strecke erfolgt durch den Förderverein bzw. in dessen Auftrag
- Sofern kein bestehendes Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Strecke übernimmt, ist ein eigenes zu gründen
- Verkehrsleistungen kann jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringen
- Für den Saisonalen Ausflugsverkehr hat sich der Verein DBK e.V. bereiterklärt, langjährige Erfahrungen auf diesem Gebiet hat



Themen

- 1 Historie
- 2 Bestandsaufnahme Infrastruktur
- 3 Betriebsvarianten
- 4 Touristisches Konzept
- 5 Wirtschaftlichkeit eines Tourismusbetriebs
- 6 Fazit

Betriebskonzept

- Fahrbetrieb unterstellt an 26 Tagen der Sommersaison
- Sechs Zugpaare je Betriebstag
- Erste und letzte Zugfahrt von bzw. nach Crailsheim
- Anschlüsse in Blaufelden Richtung Schrozberg/Lauda und Crailsheim
- Zusätzliche Möglichkeit von Eventfahrten und privaten Sonderfahrten
- Verkehr mit historischen Triebwagen; mit Dampfzügen zu besonderen Anlässen



Die Bahn als Teil des Tourismus in der Region

- Fahrten mit der Bahn sind kombinierbar mit Wanderungen und Radtouren
- Örtliche Betriebe, insbesondere in der Gastronomie profitieren von zusätzlichen Gästen
- Die Bahn als Zubringer bei Veranstaltungen (z.B. Langenburger Gartentagen, Herbsttage und „Langenburg Classics“); gleichzeitig Teil des Events
- Weitere Attraktionen wie Nikolausfahrten, Themenfahrten z.B. mit Musik und Weinproben



Themen

- 1 Historie
- 2 Bestandsaufnahme Infrastruktur
- 3 Betriebsvarianten
- 4 Touristisches Konzept
- 5 Wirtschaftlichkeit eines Tourismusbetriebs
- 6 Fazit

Kosten für den Betrieb

| Variante | A1 | A2 | B3 | B1 | B2 | B3 |
|----------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Trassengebühren DB | 3.500 € | 3.500 € | 3.500 € | | | |
| Überführung 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 € |

- Die Streckenlänge hat auf die Betriebskosten nur einen geringen Einfluss
- Der Inselbetrieb (B-Varianten) fällt teurer aus als bei Anschluss der Strecke ans DB-Netz in Blaufelden!
Grund: Abstellhalle, Fahrzeugüberführung bei Saisonbeginn/Ende

Kosten für den Erhalt der Infrastruktur

| Variante | Unterhaltungskosten p.a. [€] |
|--|---------------------------------|
| Variante A1 (Blaufelden – Gerabronn) | 9.000 |
| Variante A2 (Blaufelden – Ludwigsruhe) | 11.000 |
| Variante A3 (Blaufelden – Langenburg) | 13.000 |
| Variante B1 (Blaufelden – Gerabronn) | 9.000 |
| Variante B2 (Blaufelden – Ludwigsruhe) | 11.000 |
| Variante B3 (Blaufelden – Langenburg) | 13.000 |
| Vergleichsvariante C (Regelbetrieb) | 370.000 |

- Nach Herrichtung der Strecke für den Bahnbetrieb fallen jährlich Kosten bzw. Rücklagen an, um die Infrastruktur dauerhaft erhalten zu können
- Aufgrund der einfachen Trassierung halten sich diese Kosten auf einem sehr niedrigen Niveau
- Da der Touristikbetrieb eine erheblich geringere Infrastruktur erfordert als ein Planbetrieb erfordert, sind die Kosten weit unter denen des Regelbetriebs

Weitere laufende Kosten

| | |
|--|----------------|
| Betriebsleiterkosten (Ehrenamt) | 500 € |
| Aufsicht Landesbeauftragter für Bahnaufsicht | 1.250 € |
| Versicherungskosten | 2.500 € |
| Summe | 4.250 € |

- Neben den eigentlichen Betriebskosten fallen noch weitere laufende Kosten für Verwaltung und Organisation an
- Muss für die Strecke ein neues Infrastrukturunternehmen gegründet werden, wird hierfür ein Betriebsleiter benötigt. Hier wird von einer Lösung auf ehrenamtlicher Basis ausgegangen, wie dies bei Museumsbahnen üblich ist

Potenzial

- Eine klassische Nachfragprognose im Sinne eines ÖPNV ist für einen Touristikbetrieb nicht möglich
- Ein Vergleich zu anderen Touristikbahnen im ländlichen Raum mit Triebwagenbetrieb zeigt, dass beim vorgesehenen Betriebsprogramm ca. 6.000 bis 9.000 Fahrgäste möglich sind
- Fahrgäste bei Themenfahrten, Ausflugsfahrten und Events bilden ein zusätzliches Potenzial, das aufgrund seiner schlechten Abschätzbarkeit nicht weiter betrachtet wurde
- Ein weiterer Zuspruch kann durch einzelne Dampfbetriebstage erfolgen. Die Mehreinnahmen durch die zusätzlich zu erwartenden Fahrgäste decken jedoch nicht die damit einhergehenden Betriebskosten

Zusammenfassung Kostenrechnung

- Für die Wiederherstellung der Strecke im Touristikbetrieb fallen maximal 631.000 Euro an, was über ca. 30 Jahre (je nach Anlagegut) gestreckt einem jährlichen Kapitaldienst von 30.000 Euro entspricht
- Für den dauerhaften Erhalt der Infrastruktur und deren Verwaltungsaufwand fallen ca. 18.000 Euro jährlich an
- Für den Betrieb mit historischen Triebwagen entstehen Kosten von ca. 23.000 Euro (*Crailsheim* - Blaufelden – Langenburg)
- Die bedeutet eine **Summe** von **41.000 Euro** ohne, bzw. **71.000 Euro** mit Berücksichtigung der (einmaligen) Erstinvestition

- Bei einem durchschnittlichen Erlös von 5 Euro je Fahrgast lassen sich bis zu **45.000 Euro** an **Einnahmen** generieren. Hinzu kommen mögliche Einnahmen durch Themen- oder Sonderfahrten sowie Vermietungen von Fahrzeugen und Bahnhof

Zusammenfassung Kostenrechnung

- Dies bedeutet, dass die **Kosten** für den Betrieb und den langfristigen Erhalt **gedeckt werden können**
- Dies bedingt jedoch, dass die einmalige Erstinvestition durch die öffentliche Hand getragen wird
- Bei Bereitschaft der örtlichen Gebietskörperschaften zur Unterstützung, lassen sich EU-Fördermittel aus dem LEADER-Programm in die Region holen
- Die Förderquote liegt bei bis zu 60 %



Externer Nutzen

- Durch die Nutzer, die zusätzlich in die Region kommen und die Betreiber der Bahn werden Einnahmen für die örtliche Wirtschaft generiert
- In Bezug auf die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie ermittelten Umwegrentabilitäten für die Region Hohenlohe ist davon auszugehen, dass jeder durch die öffentliche Hand für die Erstinvestition entrichtete Euro 2,00 – 3,10 Euro Umsatz für die lokalen Wirtschaftsbetriebe generiert



Themen

- 1 Historie
- 2 Bestandsaufnahme Infrastruktur
- 3 Betriebsvarianten
- 4 Touristisches Konzept
- 5 Wirtschaftlichkeit eines Tourismusbetriebs
- 6 Fazit

Fazit

- Die Reaktivierung der Bahnstrecke im Touristikverkehr ist technisch möglich
- Durch die günstige Trassierung (Sekundärbahn) ist es möglich, den Betrieb kostendeckend abzuwickeln
- Für die Erstinvestition wird jedoch zusätzliches finanzielles Engagement benötigt, das jedoch bis zu 60 % durch die EU gefördert werden kann
- Für jeden Euro der Förderung kommen 2,00-3,10 Euro der lokalen Wirtschaft zugute



Vielen Dank

Gerabronn, 26.03.2018