

Pressekonferenz Reaktivierungsstudie Überwaldbahn

Termin: 23.09.2026

*Einfach
ankommen.*



Überblick

01

Technische Machbarkeitsstudie Reaktivierung Überwaldbahn

02

Arbeitspakete der Studie

03

Ergebnisse

04

Resümee und weiteres Vorgehen





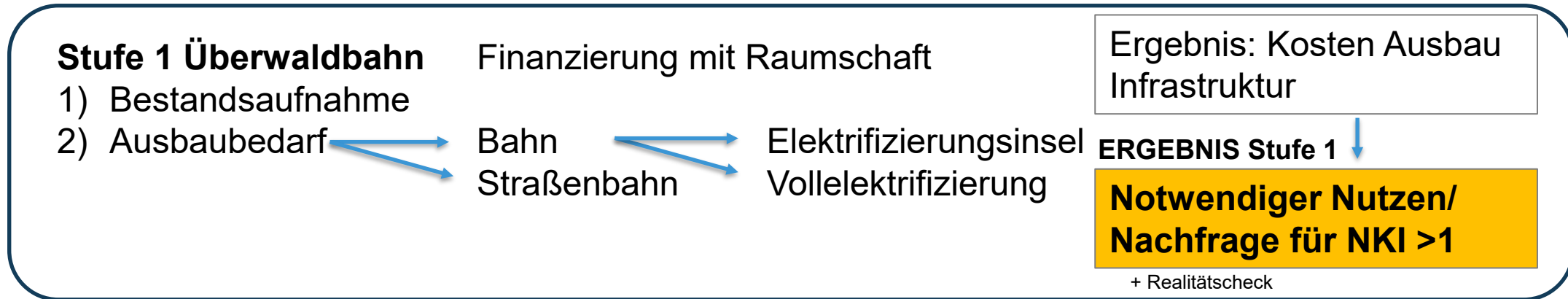
1

Technische Machbarkeitsstudie Reaktivierung Überwaldbahn



Technische Machbarkeitsstudie Reaktivierung Überwaldbahn

Strategische Einordnung im Kontext Schiene



**bei NKI >1 = Aufnahme der Option Überwaldbahn in die
Untersuchung Stufe 2: Zukunftskonzept Weschnitztalbahn**



Technische Machbarkeitsstudie Reaktivierung Überwaldbahn

Zeitreihe



Technische Machbarkeitsstudie Reaktivierung Überwaldbahn

Der Gutachter Firma ederlog

- gegründet 2009
- Beratungsleistungen im Güter- und Personenverkehr
- Im Güterverkehr international beratend
- Fördermittelberatung- und begleitung
- Im Personenverkehr besonderer Schwerpunkt auf Reaktivierungsprojekten
- Geschäftsführer Hr. Roggenkamp wurde 2021 vom Regionalverbands FrankfurtRheinMain als „Schienenkümmerer“ berufen mit Ziel der Beratung für mehr Güter auf die Schiene als auch der Unterstützung bei Reaktivierungen



=> Erfahrenes Büro für das Thema Reaktivierung!



Technische Machbarkeitsstudie Reaktivierung Überwaldbahn

Zusammenarbeit im Projekt

- ▶ Finanzierung der Studie aufgeteilt auf VRN, Kreis und Gemeinde Wald-Michelbach
- ▶ Arbeitskreis: Finanzierungspartner ergänzt um Gemeinde Absteinach, Gemeinde Mörlenbach und Gutachter
- ▶ Arbeitskreis hat nach Meilensteinen getaktet mehrmals in 2025 getagt
- ▶ darüber hinaus gesonderte Abstimmungsgespräche mit Wald-Michelbach, um die kommunalen Wünsche bestmöglich aufzunehmen



Bildquelle: ederlog





2

Arbeitspakete der Studie



Technische Machbarkeitsstudie - Arbeitspakete



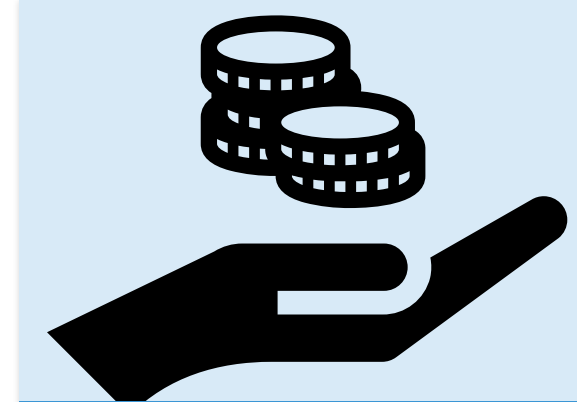
AP 1: Bestandsaufnahme Überwaldbahn

- › Umfassende Bestandsaufnahme Ist-Zustand Infrastruktur
- › Sichtung Unterlagen DB InfraGO/ Gesellschaft Überwaldbahn gGmbH
- › Streckenbegehung
- › Untersuchung Kunstbauwerke



AP 2: Ermittlung Ausbaubedarf

- › Kostenbedarf für die Erneuerung der Strecke für Bahnverkehr für 3 definierte Betriebsvarianten ermitteln



AP 3: Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

- › Ermittlung des Nutzens einer Reaktivierung
- › **Indikatives** Verfahren zur Ermittlung des Nutzen-Kosten-Index
- › Handlungsanweisung Standi 2016+

Technische Machbarkeitsstudie – 3 Betriebsvarianten



EMU

Vollelektrifizierung der Überwaldbahn für einen Betrieb mit EMU (Electric Multiple Units), also klassischen Elektrotriebwagen



BEMU

Teilelektrifizierung der Überwaldbahn mit einer Strominsel in Wald-Michelbach für einen Betrieb mit BEMU (Battery Electric Multiple Units), also Akkutriebwagen



Straßenbahn

Verkehr nach ESBO mit Stadtbahnfahrzeugen der rnv auf der Überwaldbahn. Die Spurweite beträgt 1.000 mm. Für einen barrierefreien Einstieg vom Bahnsteig in die Fahrzeuge sind die Bahnsteige auf die Höhe von 30 cm über SOK auszubauen.



Technische Machbarkeitsstudie Betriebskonzept

Studie: Vorgabe Begegnungsabschnitt hinter Mörlenbach, Empfehlung aus Fahrplanstudie 2019, bedeutet kurzer zweigleisiger Abschnitt, 2 zusätzliche Weichen und Signalisierung



Abstimmungsprozess

Wunsch der Gemeinde: Infrastruktur so einfach und günstig wie möglich – Verzicht auf Begegnungsabschnitt wird im Betriebskonzept hinterlegt





3

Ergebnisse



Ergebnisse - Infrastruktur

Zustand der Infrastruktur

- ▶ Die Strecke ist durchgehend mit geschraubten Schienenprofilen S 49 auf Stahlschwellen (überwiegend aus dem Eröffnungsjahr 1901) ausgestattet. Der Oberbau ist teilweise vererdet.
- ▶ Im Falle einer Reaktivierung ist der Oberbau komplett durchzuarbeiten, die Gleise neu zu verlegen
- ▶ Kreuzungsbahnhöfe oder Nebengleise sind nicht vorhanden
- ▶ Eine Leit-und Sicherungstechnik ist (mit Ausnahme von 2 Grünanforderungsanlagen an der Draisinenstrecke) nicht vorhanden



Bildquelle: ederlog

Ergebnisse - Infrastruktur

Bereich Bahnhof Mörlenbach

- Im Bereich Mörlenbach sind die Bahngrundstücke verkauft. DB InfraGO teilt hierzu mit: „Nach der Stilllegung 1994 wurde die Strecke 2008 an den Landkreis Bergstraße bzw. Stadt Mörlenbach verkauft. Einzelne Teilflächen und die ehemaligen Empfangsgebäude wurden privat verkauft. Lediglich eine kleine Teilfläche im Bereich der ehemaligen Zugangsweiche gehört noch zur DB InfraGO.“(Mail vom 30.04.2025)



Bildquelle: ederlog

Ergebnisse - Infrastruktur

Brückenbauwerke

Die letzte Bauwerksprüfung nach DIN 1076 erfolgte im Jahr 2022 (nächste steht im Jahr 2028 an). Alle Brücken befinden sich in einem für den Draisinenverkehr guten Zustand. Die Standfestigkeit für (leichte) Nahverkehrstriebwagen ist vor einer Reaktivierung zu prüfen.



Bilderquelle: ederlog

lfd. Nr.	Lage bei km	Bezeichnung	Bauart	Baujahr Unterbau	Baujahr Überbau	letzte Brückenprüfung (Jahr)	Zustandsnote
1	1,255	EÜ Langklingerhof	Plattenbaubrücke	1900	1965	2022	3,3
2	3,255	Viadukt Weiher	Gewölbebrücke	1900	1965	2022	2,5
3	3,695	Viadukt Vöckelsbach	Gewölbebrücke	1900	1900	2022	2,5
4	5,010	Viadukt Mackenheim	Gewölbebrücke	1900	1900	2022	2,5
5	7,262	Viadukt Kreidach	Gewölbebrücke	1900	1900	2022	2,5



Ergebnisse - Infrastruktur

Tunnel

- ▶ Mit den Bauwerken Tunnel Mackenheim und dem Waldmichelbacher Tunnel verfügt die Strecke über zwei Tunnel
- ▶ Die letzte Überprüfung der beiden Tunnelbauwerke erfolgte im Frühjahr 2025 und ergab keine Beanstandungen
- ▶ Für die aktuelle Nutzung befinden sich die Tunnel in einem guten Zustand



Bildquelle: ederlog

Ergebnisse - Infrastruktur

Zugangstellen

- Alle Bahnhofsgebäude sowie große Teile der ehemaligen Bahnbetriebsflächen wurden an privat verkauft. Das 300 Meter lange Teilstück von Mörlenbach bis zum Draisinenbahnhof steht aktuell nicht zur Verfügung



Mörlenbach (Seite Weschnitztalbahn)



Mörlenbach (Seite Überwaldbahn) (km 0,0)



Mörlenbach (Draisinenbahnhof) (km 0,3)



Weiher (km 2,63)



Kreidach (km 7,87)



Wald-Michelbach (km 9,66)

Bilderquelle: ederlog



Ergebnisse - Infrastruktur

Bahnübergänge

- ▶ Zwischen Mörlenbach und Wald-Michelbach befinden sich 18 Bahnübergänge (BÜ), von denen 16 technisch nicht gesichert sind. Bei 2 Anlagen wurde eine Grünanforderung für die Draisinenstrecke eingerichtet
- ▶ Weitere 5 ehemalige Bahnübergänge (offensichtlich viele Jahre nicht mehr genutzt) konnten identifiziert werden, hier bestehen möglicherweise noch alte Nutzungsrechte
- ▶ Im Falle einer Reaktivierung sind 5 BÜ mit Voll- bzw. Halbschranken neu auszurüsten



Bildquelle: ederlog

Ergebnisse - Infrastruktur

Fazit: Zustand der Infrastruktur sowie Notwendige Investitionen für einen Bahnbetrieb

- ▶ Brücken und Tunnelbauwerke sind in einem überdurchschnittlich guten Zustand. Eine Lastuntersuchung für den SPNV ist vor einer Reaktivierung durchzuführen
- ▶ Der Oberbau und die Gleise sind durchgehend zu erneuern
- ▶ Eine technische Sicherung mehrerer Bahnübergänge ist zwingend notwendig, einige Bahnübergänge können ggf. aufgelassen werden
- ▶ Haltepunkte sind komplett neu zu errichten, es werden insgesamt 5 neue Haltepunkte dabei in einfacher Ausführung geplant
- ▶ Strecke wird in Unter-Michelbach enden, neuer Haltepunkt dort auf der gegenüberliegenden Seite der Ludwigsstraße in Höhe des ehemaligen Gleisanschlusses der früheren Coronet-Werke



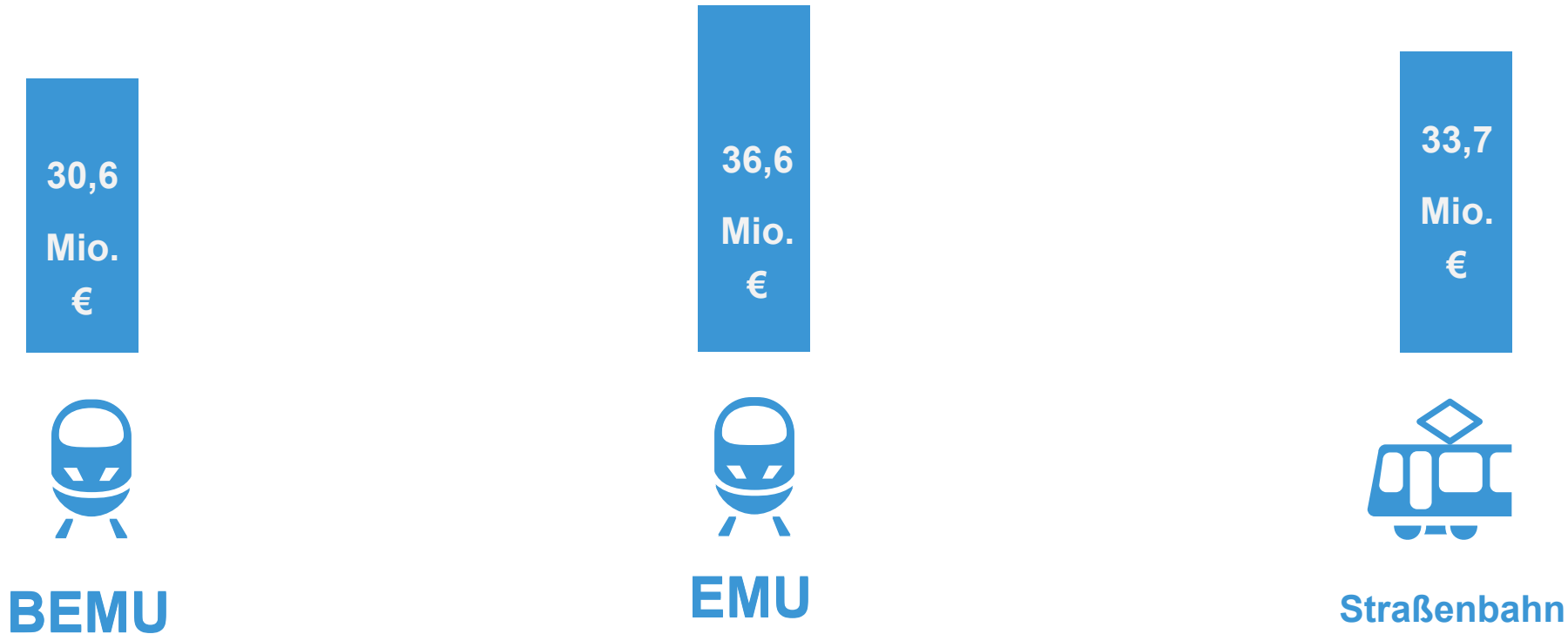
Ergebnisse – Kosten neue Infrastruktur

Vorbemerkungen

- ▶ **Kostenschätzung im Rahmen vereinfachtes Verfahren Standi 2016+**
- ▶ **Schätzung bedeutet: Nutzung des Kostenkennwertekataloges der DB InfraGO, Abgleich der Kosten für die Stadtbahn mit Kosten der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv)**
- ▶ **Rückrechnung auf das Basisjahr 2016!**
- ▶ **Vorgabe möglichst einfache Ausstattung der Infrastruktur**
 - ▶ **kein Kreuzungsabschnitt**
 - ▶ **keine Signalisierung**
- ▶ **keine Berücksichtigung Güterverkehr (hier würden andere Achslasten wsl. zu höheren Investitionen führen)**



Ergebnisse – Kosten neue Infrastruktur



- › Elektrifizierung umfangreichste und damit teuerste Maßnahme
- › Straßenbahn günstiger v.a. bei Haltepunkten
- › BEMU Kosten für Ladeinsel in Wald-Michelbach bei 3,3 Mio. €
- › Insgesamt: Kosten/km lt. Gutachter vergleichbar zu anderen Reaktivierungsprojekten



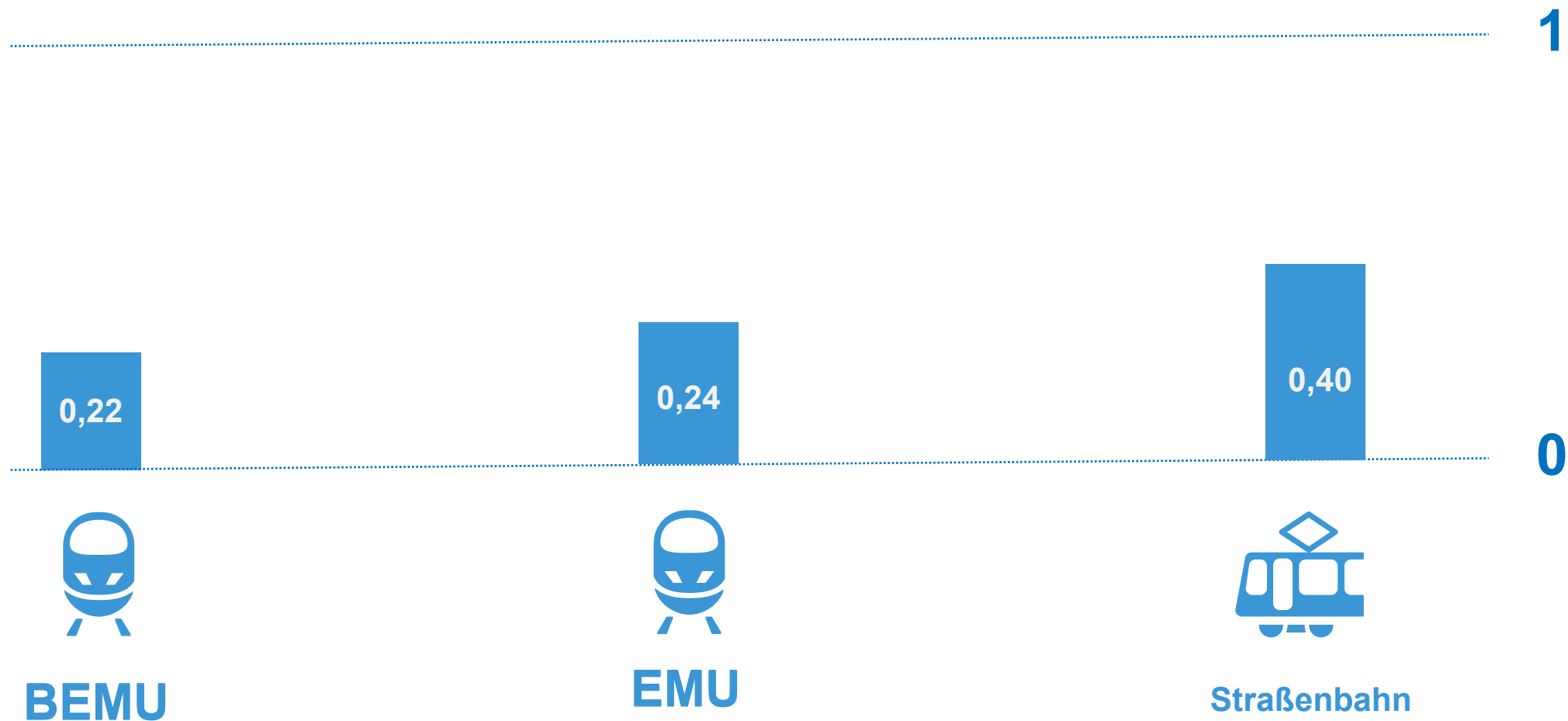
Ergebnisse - Nutzen

Nutzen der Strecke – Nachfrage - Einzugsbereiche

- ▶ Anwendung der Vorgaben der Standi 2016+ => Radius von 1.500 Meter um den jeweiligen Haltepunkt
- ▶ Einzugsbereich der Untersuchung: Hier wurde darüber hinaus alle Einwohner der durch die Bahn erschlossenen Ortsteile komplett als Potential gewertet
- ▶ Einbeziehung weiterer Faktoren => Umstiege wirken nachfraghemmend
- ▶ Vergleich der Reisezeiten im Ohne- ggü. den Mitfällen
- ▶ Mobilitätsdaten (von wo nach wo fahren Menschen im Einzugsbereich der Strecke) werden aus einer Mobilfunkauswertung verwendet => anerkanntes Verfahren
- ▶ Berücksichtigung eines hohen Schüleranteils in der heutigen ÖPNV-Nachfrage
- ▶ Potential für zusätzliche Nutzer aus dem MIV (heutige Pkw-Fahrer)
- ▶ Unter Zugrunde legen der Berechnungsformeln der Standi 2016 + ermittelt der Gutachter hier ein Potential von rund 160 Fahrgästen als verlagerbares Verkehrsaufkommen vom MIV



Ergebnisse - NKI





4

Resümee und weiteres Vorgehen

Resümee und weiteres Vorgehen

- ▶ **Vertiefung einer NKU-Betrachtung für die Reaktivierung des Personenverkehrs ist für die VRN GmbH nach Vorlage der Ergebnisse der indikativen NKU-Untersuchung nicht mehr sinnvoll**
- ▶ Laufende Untersuchung des VRN zur Weiterentwicklung der Weschnitztalbahn wird ohne Option Überwaldbahn weitergeführt
- ▶ Politische Diskussion in den Gremien des Kreises
- ▶ gegebenenfalls Prüfung Wiederaufnahme Holztransport durch Gemeinde Wald-Michelbach



Kontakt



m.batze@vrn.de



0621 107 70-342



www.vrn.de



B1 3-5 68159 Mannheim





Backup



Ergebnisse



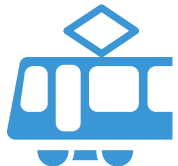
BEMU

Blatt 5		Gesamtwirtschaftliche Bewertung		
Teilindikator	Zeile	Dimension	Wert	Bemerkung
Verkehrlicher Nutzen	[1]	(T€/Jahr)	308,20	aus Blatt 2-3, Zeile 18
Unfallfolgekosten	[2]	(T€/Jahr)	27,82	aus Blatt 4, Zeile 1 x (-1)
Klimaschutz	[3]	(T€/Jahr)	54,93	aus Blatt 4, Zeile 4 x (-1)
Luftreinhaltung	[4]	(T€/Jahr)	531,81	aus Blatt 4, Zeile 5 x (-1)
Betriebskosten ÖPNV	[5]	(T€/Jahr)	-486,61	aus Blatt 1, Zeile 38 x (-1)
Unterhaltung Infrastruktur	[6]	(T€/Jahr)	-259,56	aus Blatt 3-1, Spalte 8 x (-1)
Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionen	[7]	(T€/Jahr)	0,00	aus Blatt 3-2, Spalte 7
Summe Nutzen	[8]	(T€/Jahr)	176,58	(1) + (2) + (3) + (4) + (5) + (6) + (7)
Kapitaldienst Infrastruktur	[9]	(T€/Jahr)	813,46	aus Blatt 3-1, Spalte 6
Nutzen-Kosten-Differenz	[10]		-636,88	(8) - (9)
Nutzen-Kosten-Verhältnis	[11]		0,22	(8) / (9)



EMU

Blatt 5		Gesamtwirtschaftliche Bewertung		
Teilindikator	Zeile	Dimension	Wert	Bemerkung
Verkehrlicher Nutzen	[1]	(T€/Jahr)	308,20	aus Blatt 2-3, Zeile 18
Unfallfolgekosten	[2]	(T€/Jahr)	27,82	aus Blatt 4, Zeile 1 x (-1)
Klimaschutz	[3]	(T€/Jahr)	21,87	aus Blatt 4, Zeile 4 x (-1)
Luftreinhaltung	[4]	(T€/Jahr)	533,97	aus Blatt 4, Zeile 5 x (-1)
Betriebskosten ÖPNV	[5]	(T€/Jahr)	-390,19	aus Blatt 1, Zeile 38 x (-1)
Unterhaltung Infrastruktur	[6]	(T€/Jahr)	-284,18	aus Blatt 3-1, Spalte 8 x (-1)
Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionen	[7]	(T€/Jahr)	0,00	aus Blatt 3-2, Spalte 7
Summe Nutzen	[8]	(T€/Jahr)	217,49	(1) + (2) + (3) + (4) + (5) + (6) + (7)
Kapitaldienst Infrastruktur	[9]	(T€/Jahr)	912,56	aus Blatt 3-1, Spalte 6
Nutzen-Kosten-Differenz	[10]		-695,07	(8) - (9)
Nutzen-Kosten-Verhältnis	[11]		0,24	(8) / (9)



Straßenbahn

Blatt 5		Gesamtwirtschaftliche Bewertung		
Teilindikator	Zeile	Dimension	Wert	Bemerkung
Verkehrlicher Nutzen	[1]	(T€/Jahr)	347,35	aus Blatt 2-3, Zeile 18
Unfallfolgekosten	[2]	(T€/Jahr)	36,41	aus Blatt 4, Zeile 1 x (-1)
Klimaschutz	[3]	(T€/Jahr)	13,27	aus Blatt 4, Zeile 4 x (-1)
Luftreinhaltung	[4]	(T€/Jahr)	533,97	aus Blatt 4, Zeile 5 x (-1)
Betriebskosten ÖPNV	[5]	(T€/Jahr)	-390,19	aus Blatt 1, Zeile 38 x (-1)
Unterhaltung Infrastruktur	[6]	(T€/Jahr)	-276,52	aus Blatt 3-1, Spalte 8 x (-1)
Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionen	[7]	(T€/Jahr)	0,00	aus Blatt 3-2, Spalte 7
Summe Nutzen	[8]	(T€/Jahr)	264,29	(1) + (2) + (3) + (4) + (5) + (6) + (7)
Kapitaldienst Infrastruktur	[9]	(T€/Jahr)	665,46	aus Blatt 3-1, Spalte 6
Nutzen-Kosten-Differenz	[10]		-401,17	(8) - (9)
Nutzen-Kosten-Verhältnis	[11]		0,40	(8) / (9)

