

Bald neue Triebwagen im Schienenverkehr – und weiter?



Auf der Weschnitztal- und Nibelungenbahn dürfen sich die Fahrgäste ab Dezember 2015 auf neue Fahrzeuge freuen. Doch es gibt weitere Aufgaben für eine Qualitätsverbesserung im Nahverkehr.

Kreis Bergstraße, 27.9.2015

PRO BAHN begrüßt die neuen Fahrzeuge mit Barrierefreiheit und Annehmlichkeiten wie Steckdosen und Klimatisierung. Kinderkrankheiten wie die Tatsache, dass bei der Jungfernfahrt ein Rollstuhlfahrer in Fürth wegen der Kurvenlage - wie es sie auch in Zotzenbach gibt - nicht aussteigen konnte, lassen sich beheben.

Doch zu welchem Preis wurde dies erkaufte? Über 22 Jahre (!) Bindung an die Deutsche Bahn, kaum wirksame Verbesserungen im Angebot. Die zukünftigen Direktfahrten von und nach Mannheim, von denen es heute bereits eine gibt, wurden bislang mit Streichungen zwischen Weinheim und Bensheim erkaufte – ein schlechtes Vorzeichen.

Dass mehr möglich ist, zeigen vergleichbare Regionen wie Karlsruhe, wo kleinere Gemeinden im Umland längst Direktverbindungen in das nächste Oberzentrum besitzen; und das nicht nur zweimal täglich sondern den ganzen Tag über! So bestehen beispielsweise von den ca. 40 km von Karlsruhe entfernten Bahndepotorten Menzingen und Odenheim im Kraichtal den ganzen Tag über regelmäßige Verbindungen nach Karlsruhe – und das bis 1 Uhr nachts! Es bleibt zu hoffen, dass solche Zustände in absehbarer Zeit auch im viel dichter besiedelten Weschnitztal in Richtung Mannheim und Heidelberg anzutreffen sind.

Dafür müssen die Verantwortlichen aber umdenken. Das fängt schon bei Begriffen an. Der Kreis Bergstraße ist kein „ländlicher Raum“ wie Landrat a. D. Matthias Wilkes während seiner Rede in Fürth behauptete. Ein Blick in den Regionalplan Südhessen 2010 verdeutlicht, dass es im Kreis Bergstraße keine Strukturräume dieser Art gibt. Der Kreis ist ein sog. „Ordnungsraum“; der Bereich Bergstraße mit Ried sogar in der höchsten Kategorie „Verdichtungsraum“, der als Nahverkehrsachse auszubauen ist [1]. Bei Beachtung der Raumstruktur existiert noch viel Potenzial für Bus und Bahn !

Die Weschnitztalbahn bietet noch viele Möglichkeiten, z.B. bei den Haltemöglichkeiten: „Die Beschleunigungsstärke der neuen Fahrzeuge könnte viel effizienter genutzt werden“, so Peter Castellanos, stellvertretender Vorsitzender des Fahrgastverbandes PRO BAHN Starkenburg. „Zusätzli-

che Haltepunkte, etwa in Groß-Breitenbach (Einkaufszentrum), Hornbach und nahe des Schul- und Freizeitzentrums in Mörlenbach könnten praktisch ohne Fahrtzeitverlust realisiert werden und neue Fahrgäste vom Auto in den Zug locken - eine spürbare Entlastung der B38. „Dort halten, wo die Leute wohnen und hinwollen, sollte das Motto lauten“, so Castellanos weiter.

Würde zudem endlich die Ausweichstelle in Mörlenbach wieder eingerichtet, könnte ein Triebwagen im laufenden Betrieb eingespart werden [2]. Die frei werdenden Mittel werden dringend zur Verdichtung des Angebots benötigt.

Für einen kundenorientierten Nahverkehrs müssen noch zahlreiche Schwachstellen angegangen werden, wie Netzlücken im Busverkehr, z.B. Heppenheim – Mörlenbach, und Angebotsausweitungen in vielen Teilen des Kreises, z.B. Verkehre in den Nachtstunden. Pro Bahn fordert eine **echte lokale Nahverkehrsorganisation**, die die Interessen des Kreises im VRN vertritt. Diese hätte sicherlich mehr Neuerungen durchsetzen können, umliegende Nachbarkreise bieten effektive Vorbilder. Interessenskonflikte zwischen Kreis und Verkehrsverbund werden nicht gelöst, wenn der Verkehrsverbund selbst – wie im Kreis Bergstraße derzeit Praxis – zuständig ist! Informationen zu lokalen Gegebenheiten (z.B. Übergangstarif, Linienfahr- und Netzpläne) und Marketing können nur lokal sinnvoll organisiert werden.

Bleibt abzuwarten, ob sich die Ankündigung der Redner bewahrheitet, wenigstens das Angebot in die Abendstunden auszuweiten, und ob sich die neuen Fahrzeuge auch im Alltag bewähren. Pro Bahn hofft zuversichtlich, dass der neugewählte Landrat Engelhardt einen neuen Versuch startet, die in den vergangenen Jahrzehnten begangenen Fehler zu korrigieren.

Der Einsatz der neuen Fahrzeuge auf der Weschnitztal- und Nibelungenbahn ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Für einen attraktiven Nahverkehr müssen viele weitere folgen!

[1] Der **Regionalplan Südhessen 2010** ist unter folgendem Link zu erreichen:

<https://landesplanung.hessen.de/regionalpl%C3%A4ne/s%C3%BCdhessen/plantext-zum-download>



[2] Die **Untersuchung der Reaktivierungsmöglichkeit der Überwaldbahn** erreichen Sie über: <http://www.pro-bahn.de/starkenburger-fach-dateien/2000/Grosse%20Gutachten.pdf>



Auf den folgenden Seite finden Sie eine kleine Bilderdoku u.a. zur Jungfernfahrt...

Jungfernfahrt des „LINT“ am 13.9.2015

(Bilder: © Peter Castellanos)



Großer Andrang in Fürth.



Ansprache von Landrat a.D. Matthias Wilkes (links) und Walter Ohlenschläger (rechts) in Fürth



Spalt zwischen Zug und Bahnsteig in Fürth. In Zotzenbach ist dieser Spalt weitaus breiter als hier dargestellt. Ein Mangel der sicherlich technisch lösbar ist...

Impressionen aus dem Katzbach- und Kraichtal

(Bilder: © Peter Castellanos, 2013)

Die Strecken Bruchsal – Odenheim (Katzbachbahn) und Bruchsal – Menzingen (Kraichtalbahn) haben mit der Weschnitztal- und Überwaldbahn vieles gemeinsam: Sie befinden sich in einer vergleichbaren Lage und gabeln sich hinter der nächstgrößeren Stadt (dort Bruchsal / hier Weinheim) an einer Stelle, an der die Bahnen voneinander abzweigen. Dort ist es der Abzweigbahnhof „Ubstadt-Ort“ (Bild unten), der interessant ist, da er sich direkt an der Abzweigstelle der beiden Bahnen befindet. Mit anderen Worten, das dortige „Mörlenbach“. Denn bevor der heutige Mörlenbacher Bahnsteig in den 90er Jahren entstanden (oder besser gesagt „zurückgebaut“ worden) ist, war die Situation ähnlich.



Die Züge im dünner als das Weschnitztal und Überwald besiedelten Kraich- und Katzbachtal verkehren nicht nur häufiger, sondern auch noch unter Fahrdracht. Während die Strecke in den 90er Jahren umfassend modernisiert wurde, hat man ihr auch noch eine Oberleitung verpasst, um die S-Bahn zum ca. 30-45 Minuten (oder ca. 40km) entfernten Karlsruhe fahren lassen zu können. So sieht nachhaltige (Elektro-)Mobilität aus! Zur Modernisierung gehörte auch der extrem wichtige Aspekt der Kundennähe, der dort durch zusätzliche Bahnhaltepunkte auf beiden Strecken (Katzbachtal- und Kraichtalbahn) realisiert worden ist. Die Vorteile der Fahrzeuge wurden also voll ausgenutzt!

Die dortigen Verantwortlichen haben den Nutzen der Bahn nicht nur früh anhand der Vorbildstrecke [Karlsruhe – Bretten](#) erkannt, sondern schnell zu spüren bekommen. Plötzlich waren die kleinen Orte entlang der Strecke interessant für neue Einwohner geworden. Diese Kommunen haben sich ihre Zukunft gesichert, während heute in Südhessen 22 ½ Jahre lang zwar bessere und auch effizientere Fahrzeuge als vorher, aber immer noch unter Diesel laufen. Ein riskantes und teures Geschäft, wenn man „peak oil“ beobachtet und die Klimaziele, die gesteckt wurden erreichen will...





Von einer Sekunde auf die andere sind die beiden Zuggarnituren entkoppelt bzw. zusammengesetzt und können ihren Weg auf die Zweigstrecken bzw. in Richtung Karlsruhe fortsetzen. So werden Umstiege erspart und Direktfahrten möglich, da zwei Züge zur gleichen Zeit die Strecke belegen. Auf der Main-Neckar-Bahn soll das in Mannheim-Friedrichsfeld (endlich) nun auch zur Gewohnheit werden, was in Ubstadt seit Jahrzehnten Standard ist. Für die Weschnitztal- und Überwaldbahn ist ein solches Kupplungskonzept (mit An- und Abkoppeln in Mörlenbach), eine S-Bahn und Direktverbindungen nach Mannheim/Heidelberg ebenfalls möglich.

➔ **Zum Fahrplan der Linie S31/32**

http://www.kvv.de/tunnelEfaDirect.php?action=TTB/KVV17_00002225_TP.pdf

➔ **Weiterführendes zum „Karlsruher Modell“:**

Broschüre der Albtal Verkehrs Gesellschaft:

http://www.kvv.de/fileadmin/user_upload/kvv/Broschueren/TramTrain.pdf

Videos:

- Kurze Vorstellung des Karlsruher Modells: <https://vimeo.com/40706867>
- „Das Tramland von Karlsruhe“ (Teil1) <https://www.youtube.com/watch?v=Eulo-c0snZU>
- „Das Tramland von Karlsruhe“ (Teil2) https://www.youtube.com/watch?v=25J2R_MBvpc
- „Das Tramland von Karlsruhe“ (Teil3) <https://www.youtube.com/watch?v=IFu0HvCj5fw>

S31 Odenheim - Zeutern - Stettfeld - Ubstadt - Bruchsal - Karlsruhe Hbf - Malsch - Muggensturm - Rastatt (- Freudenstadt) **KVV** Bevegt alle.

Gültig ab 14.06.2015

Liniennummer	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
0	03 ₁	03 ₁	03 ₁
1	03 ₁	03 ₁	03 ₁
2		03 ₁	03 ₁
3			
4	43 ₁		
5	13 ₁ 31 ₁ 49 ₁	49 ₁	
6	16 39 ₁ 50 ₁		
7	19 ₁	03 ₁	03 ₁
8	03 ₁	03 ₁	03 ₁
9	03 ₁	03 ₁	03 ₁
10	03 ₁	03 ₁	03 ₁
11	03 ₁	03 ₁	03 ₁
12	03 ₁	03 ₁	03 ₁
13	03 ₁ 35 ₁	03 ₁	03 ₁
14	03 ₁	03 ₁	03 ₁
15	03 ₁ 23 ₁	03 ₁	03 ₁
16	03 ₁ 23 ₁ 43 ₁	03 ₁	03 ₁
17	03 ₁ 23 ₁ 43 ₁	03 ₁	03 ₁
18	03 ₁ 23 ₁	03 ₁	03 ₁
19	03 ₁	03 ₁	03 ₁
20	03 ₁	03 ₁	03 ₁
21	03 ₁	03 ₁	03 ₁
22	03 ₁	03 ₁	03 ₁
23	03 ₁	03 ₁	03 ₁

Zeichenerklärung:
 A. bedient nicht Malsch Süd, weiter als S32 Richtung Baden-Baden
 B. bedient nicht Muggensturm Badenwe: weiter als S32 Richtung Baden-Baden
 C. bis Bruchsal Hf weiter als S9 Richtung Bretten
 D. Elzugg hält nicht überall
 E. bis Karlsruhe Hbf weiter über Karlsruhe West nach Wörth (siehe RS155)
 F. bedient nicht von Untergörsbach bis Weingarten (Baden), bis Karlsruhe Hbf
 G. bedient nicht von Bruchsal Stegweissen bis Bruchsal Schlossgarten, bis Bruchsal Bf
 H. bis Ubstadt Ort
 I. bis Karlsruhe Hbf
 J. bis Karlsruhe Hbf
 K. bedient nicht Malsch Süd
 L. bedient nicht Muggensturm Badenwe

Ihre nächste Vorverkaufsstelle: Bäckerei Karch, Kirchstraße 38, 76684 Odenheim
 KVV Service-Telefon: 0721 / 6107 5885 (Mo-Fr: 7-19 Uhr; Sa: 7-13 Uhr) www.kvv.de

S32 Menzingen - Münzesheim - Ubstadt - Bruchsal - Karlsruhe Hbf - Rastatt (- Baden-Baden - Achern) **KVV** Bevegt alle.

Gültig ab 14.06.2015

Liniennummer	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
0		20 ₁	20 ₁
1	20 ₁		
2		00 ₁	00 ₁
3			
4	40 ₁		
5	09 ₁ 29 ₁ 44 ₁	44 ₁	
6	09 ₁ 34 ₁ 47 ₁ 54 ₁		
7	18 ₁	00 ₁ 40 ₁	00 ₁
8	00 ₁ 40 ₁	40 ₁	40 ₁
9	20 ₁	20 ₁	20 ₁
10	20 ₁	20 ₁	20 ₁
11	20 ₁	20 ₁	20 ₁
12	20 ₁	20 ₁	20 ₁
13	20 ₁ 40 ₁	20 ₁	20 ₁
14	20 ₁ 40 ₁ 40 ₁	20 ₁	20 ₁
15	00 ₁ 20 ₁ 40 ₁	20 ₁	20 ₁
16	20 ₁ 40 ₁	20 ₁	20 ₁
17	00 ₁ 40 ₁	20 ₁	20 ₁
18	20 ₁ 40 ₁	20 ₁	20 ₁
19	20 ₁	20 ₁	20 ₁
20	20 ₁	20 ₁	20 ₁
21	20 ₁	20 ₁	20 ₁
22	20 ₁	20 ₁	20 ₁
23	20 ₁	20 ₁	20 ₁

Zeichenerklärung:
 A. Elzugg hält nicht überall; bis Rastatt, weiter als S31 Richtung Murgal
 B. bedient nicht Muggensturm Badenwe: bis Rastatt
 C. bedient nicht Muggensturm Badenwe: bis Rastatt (Baden)
 D. bedient nicht Malsch Süd, bis Bühl (Baden)
 E. bis Bruchsal Hf weiter als S9 Richtung Bretten
 F. bis Karlsruhe Hbf weiter über Karlsruhe West nach Wörth (siehe RS155)
 G. bedient nicht Malsch Süd, bis Rastatt, weiter als S31 Richtung Murgal
 H. bis Karlsruhe Hbf weiter über Karlsruhe West nach Wörth (siehe RS155)
 I. bis Rastatt, weiter als S31 Richtung Murgal
 J. bedient nicht von Untergörsbach bis Weingarten (Baden), bis Karlsruhe Hbf
 K. bis Ubstadt Ort
 L. bis Karlsruhe Hbf
 M. bis Rastatt
 N. bedient nicht Malsch Süd
 O. bedient nicht Muggensturm Badenwe

KVV Service-Telefon: 0721 / 6107 5885 (Mo-Fr: 7-19 Uhr; Sa: 7-13 Uhr) www.kvv.de

**Taunusbahn und Schönbuchbahn:
gleiche Ausgangssituation wie Überwaldbahn**

Immer wieder höre man, dass die Überwaldbahn derzeit keine Perspektive im SPNV (Schienenpersonen-nahverkehr) hätte. Der Fahrgastverband PRO BAHN möchte daher an zwei vergleichbaren Beispielen aufzeigen, welches Potential solch eine Strecke bieten könnte. „In den letzten 20 Jahren ist eine ganze Reihe von Nebenbahn-Strecken in Deutschland reaktiviert worden. So gibt es zum Beispiel auch zwei Strecken in Hessen und Baden-Württemberg, die im weiteren Umfeld von Großstädten liegen, im näheren Umfeld eines Mittelzentrums, und die selbst auch Stichstrecken sind, deren letzter Abschnitt stillgelegt war.“, erklärte Michael Löwe von PRO BAHN.

Bei den beiden Strecken handele es sich um die Taunusbahn von Friedrichsdorf nach Brandoberndorf und die Schönbuchbahn von Böblingen nach Dettenhausen. Die Großstadt im ersteren Fall ist Frankfurt, 61 km vom Endpunkt der Strecke entfernt, das Mittelzentrum Bad Homburg (52.000 Einwohner), 42 km vom Endpunkt entfernt. Bei der Schönbuchbahn ist Stuttgart die Großstadt, 42 km vom Endpunkt entfernt, und Böblingen (47.000 Einwohner) das Mittelzentrum, 17 km vom Endpunkt der Strecke entfernt. Die Parallelen zur Überwaldbahn mit Weinheim (43.000 Einwohner) als 20 km von Waldmichelbach entferntem Mittelzentrum und Mannheim/Ludwigshafen als Großstadt in 43 Schienen-Kilometer Entfernung seien verblüffend.

Zunächst zur **Taunusbahn**: Ursprünglich ging diese Bahnstrecke von Bad Homburg bis Wetzlar. 1985 wurde der Abschnitt zwischen Wetzlar und Grävenwiesbach stillgelegt, so dass jetzt Grävenwiesbach der nördliche Endpunkt der Strecke war. Auch der Abschnitt Friedrichsdorf – Grävenwiesbach war akut stilllegungsgefährdet. Daraufhin beschloss der Kreistag des Hochtaunus-Kreises die Gründung eines Zweckverbandes „Verkehrsverband Hochtaunus“ (VHT), welcher 1989 die Bahn-Strecke Friedrichsdorf – Grävenwiesbach kaufte. Es wurde werktags ein 30-, beziehungsweise 60-Minuten-Takt eingerichtet mit Direkt-Verbindungen zum Frankfurter Hauptbahnhof. Im Jahre 2000 schließlich wurde der Betrieb um den stillgelegten Abschnitt bis Brandoberndorf (weitere 8 km) verlängert. Hierfür erfolgten Investitionen von 13 Mio DM in die Infrastruktur. Die Fahrgastzahlen stiegen von ursprünglich 1.500 auf inzwischen über 9.000 werktäglich. Die Taunusbahn ist 37 km lang, eingleisig und nicht elektrifiziert.

Zur **Schönbuchbahn**: Als Schönbuchbahn bezeichnet man die 17 km lange Bahnstrecke von Böblingen nach Dettenhausen. Auf dieser Strecke wurde 1965 der Personenverkehr und 1990 der Güterverkehr eingestellt. 1993 wurde von den Landkreisen Böblingen und Tübingen der „Zweckverband Schönbuchbahn“ (ZVS) gegründet, der die Strecke für 1 DM von der damaligen Deutschen Bundesbahn kaufte. Die Anfangsinvestitionen in die Strecke und vier Diesel-Triebwagen betragen 25 Mio DM. Seit 1996 führt die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) den Betrieb auf der Strecke durch, heute werktags von 5 bis 22 Uhr im 30-Minuten-Takt, danach noch bis 1 Uhr nachts im Stunden-Takt. Die Fahrgastzahlen stiegen werktags von 2.000 auf inzwischen 7.300. Auch diese Strecke ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Ganz aktuell wird ein Gutachten zur Zukunft der Schönbuchbahn erstellt, weil die Strecke das ständig steigende Fahrgastaufkommen nicht mehr bewältigen kann. Dabei werden unter anderem ein zweigleisiger Ausbau und eine mögliche Elektrifizierung untersucht.

PRO BAHN findet, dass an diesen Beispielen sehr schön sichtbar wird, dass bei entsprechendem Engagement in der Region und politischem Willen des jeweiligen Landkreises in bis ins Detail vergleichbaren Konstellationen Eisenbahn-Erfolgsgeschichten geschrieben werden können.

Grävenwiesbach habe 5.500 Einwohner, Waldsolms (Brandoberndorf ist ein Ortsteil von Waldsolms) 5.140 Einwohner und Dettenhausen 5.400 Einwohner. „Da ist Waldmichelbach bekanntlich mehr als doppelt so groß.“, wies Löwe abschließend auf die Situation vor Ort hin.

Zur Taunusbahn:

www.verkehrsverband-hochtaunus.de