

WÜRZBURGER GEOGRAPHISCHE MANUSKRIPTE

Heft 86

Museumsbahnen – Strukturen und Perspektiven touristischer Schienen-
Infrastrukturen im räumlichen Zusammenhang

Herausgegeben von Werner Schreiner, Michael Heilmann
und Konrad Schliephake

mit weiteren Beiträgen von Jürgen Birk, Eckhard Buddruss ,
Eva-Maria Dettelbacher , Dieter Hofherr, Otto Meyer,
Gerhard Schnaitmann, Wolfgang Schramm, Keith Sutton,
Jakub Taczanowski und Hans-Joachim Vogt

Würzburg 2018

WÜRZBURGER GEOGRAPHISCHE MANUSKRIPTE Heft 86

Würzburg 2018

ISSN 0931-8623

Herausgeber und Schriftleitung der Würzburger Geographischen Manuskripte:

Dr. Konrad Schliephake

c/o Institut für Geographie und Geologie der Universität Würzburg

Am Hubland, D-97074 Würzburg

k.schliephake@uni-wuerzburg.de

Redaktion dieses Bandes:

Klaus-Frédéric Johannes, Billigheim-Ingenheim Klaus-Frederic.Johannes@web.de

Sandy Deuster Bsc, Würzburg sandy.deuster@stud-mail.uni-wuerzburg.de

Konrad Schliephake

Gefördert mit Mitteln von:

- Verkehrsverbund Rhein-Neckar
- Kulturstiftung des Bezirks Unterfranken
- Geographische Gesellschaft Würzburg e.V.
- Interessengemeinschaft Würzburger Straßenbahn e.V.

Umschlaggestaltung: Winfried Weber mit Fotos von Werner Schreiner und Konrad Schliephake

© 2018 bei Herausgeber und Autoren

Inhaltsverzeichnis

Autor	Titel	Seite
Konrad Schliephake u. Werner Schreiner	Museums- und Touristikbahnen als Elemente der regionalen Entwicklung – Definitionen und Potentiale	4-11
Konrad Schliephake	Museumsbahn und regionaler Tourismus – Eine Fahrgast-Analyse des „Rhön-Zügles“ Mellrichstadt – Fladungen	12-30
Wolfgang Schramm	Die Mainschleifenbahn – der Kampf geht weiter	31-36
Jürgen Birk	Das Deutsche Dampflokomotiv-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg – Standort und historischer Bahnbetrieb im Landkreis Kulmbach	37-47
Otto Meyer	Die Rennsteigbahn – Touristikbahn mit Perspektive	48-51
Gerhard Schnaitmann	Regel – und Ausflugsverkehr auf der Albbahn – Potentiale und Perspektiven der Strecke Schelklingen-Münsingen	52-58
Jakub Taczanowski	Museumsbahnen in Polen	59-67
Keith Sutton und Konrad Schliephake	The Heritage Railways of Northern England – a Survey	68-79
Werner Schreiner	Ausflugsverkehre und Tourismusbahnen im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)	80-83
Hans-Joachim Vogt	Die Krebsbachtalbahn – ein schwieriges kommunales Projekt	84-93
Werner Schreiner	Das Kuckucksbähnchen – erste rheinland-pfälzische Museumsbahn und Rückgrat des regionalen Fremdenverkehrs	94-107
Michael Heilmann	Zur „Durchgangslinie“ hat es nie gereicht – Nah-, Militär- und Freizeitverkehr auf der Wieslautertalbahn	108-114
Dieter Hofherr und Werner Schreiner	Von der Militärstrecke zur Draisinenbahn – Landau-Germersheim und Glantalbahn	115-125
Michael Heilmann	Die Zellertalbahn – Entstehungsgeschichte und touristische Zukunft	126-131
Werner Schreiner	Die Solardraisine - Ausflugsverkehr auf der ehemaligen Bahnstrecke Mörlenbach – Wahlen	132-134
Eva-Maria Dettelbacher	Wandern mit der Bahn – Manuel Andrack, Harald Schmidt und das Fernsehgefühl der 1990er Jahre	135-136
Eckhard Buddruss	Im Stil Manuel Andracks durch den Pfälzerwald	137-138
	Zu den Autoren	139-140
	Liste Würzburger Geographische Manuskripte	140-144

Museums- und Touristikbahnen als Elemente der regionalen Entwicklung

von Konrad Schliephake (Würzburg) und Werner Schreiner (Neustadt/W.)

1. Einleitung

Nostalgiker lieben die historischen Bahnen, die auf 100-jährigen Schienen durch romantische Landschaft rumpeln, uralte Züge, möglichst mit Dampf, ratternde Schienenbusse – da werden Erinnerungen wach. Das betrifft insbesondere Generationen, die so etwas noch als tägliches Mobilitätsangebot erlebt haben, und die ihren Kindern und Enkeln zeigen wollen, wie es früher war.

Doch dieses Bild etwas verschrobener Bahnfreunde, auch gerne genannt „Pufferküsser“, und von sehr speziellen Technik-Freaks stimmt bei näherem Hinschauen nicht. Wer von den ökologischen Bedrohungen unseres Planeten durch den Klimawandel spricht, sollte wissen, dass alleine in der Europäischen Union inzwischen 31 % des Energieverbrauches – und damit der CO₂-Emissionen – auf den Verkehrssektor entfallen, davon wiederum 90 % auf den (individuellen) Straßenverkehr. Daher postulieren Regierungen und die Europäische Union eine „Verkehrswende“ mit Verlagerung von Pkw- und Lkw-Fahrten auf die Bahn (siehe WEISSBUCH... 2011).

2. Vom Nutzen des Engagements

Diese Verlagerung benötigt Schienen, nicht nur auf den großen Magistralen, sondern auch außerhalb und überall da, wo Potenzial vorhanden ist (siehe SCHLIEPHAKE 2013; 2017). Dem gegenüber steht ein Rückzug der staatlichen und parastaatlichen Verkehrsunternehmen aus der Fläche, so wie von SCHLIEPHAKE (2001) kartiert und an vielen Stellen analysiert und beklagt (z. B. BRAUCKMANN 2010). Genau hier setzen sog. „Museumsbahner“ oft an. Sie fühlen und wissen um die Bedeutung der Schieneninfrastruktur. Sie kämpfen dafür, füllen sie mit Leben und erhalten sie im Bewusstsein der Bevölkerung. Die in unserem Band vorgestellte Studien von SCHRAMM und SCHREINER sind Beweise für diese Aufgabe.

Es gibt noch einen zweiten Aspekt, der aufzeigt, dass das Engagement auch in ökonomischem Sinne jetzt und vor Ort nicht vergebens ist. Die Attraktion dieser Bahnen mit ihren „Ungetümen auf Schienen“, mit ihrem historischen Ambiente, mit ihrer entschleunigten Fortbewegung, hält an und wird sogar eher noch stärker. Eisenbahnfreunde und „normale“ Touristen reisen quer durch das Land, um die besondere Atmosphäre, den (so empfundenen) Einklang zwischen Bewegung, Verkehrsmittel und Raum zu erleben. Das kann der motorisierte Individualverkehr außerhalb von Nostalgie-Rallyes nicht bieten. Damit geben Museums- (oder Touristik-) Bahnen wichtige Impulse für die Fremdenverkehrswirtschaft in ländlichen Räumen, insbesondere dort, wo Natur und Kultur vielleicht sonst keine Höhepunkte bieten (vgl. bspw. die Studie von BRAUCKMANN 2010).

Es ist dieser Aspekt des (regionalen) Nutzens, der vielleicht am ehesten die regionalen Politiker davon überzeugt, dass die Unterstützung von Museums- und Touristikbahnen, aber auch von anderen Strecken im ländlichen Raum (siehe z. B. HORNUNG u. SCHLIEPHAKE 2013) nicht nur emotional ein gutes

Werk ist. Denn diese Bahnen haben eines gemeinsam: Sie kosten viel Geld, nicht nur für den Betrieb, sondern vor allem für den Erhalt der Infrastruktur und des rollenden Materials. Leider gibt es in letzter Zeit immer mehr Bestrebungen von Landesrechnungshöfen (z. B. Rheinland-Pfalz), sich mit eigenen Berechnungen zum Letztentscheider in Fragen der Unterstützung von Bahnprojekten aufzuwerfen, während in anderen Fällen (Straßenbau!) die Externalisierung von internen Kosten ohne Kommentar hingenommen wird. Zu beklagen ist in diesen Fällen oft eine extrem kurzfristige und wenig an Bahnrealitäten orientierte Betrachtung der Kostenstrukturen, die Schnittmenge zwischen ÖPNV bzw. bahngelunden Angeboten und Tourismus wird zu selten berücksichtigt.

3. Zur Typologie von Museums- und Touristikbahnen

Museums- und Touristikbahnen sind facettenreiche und nicht immer dauerhafte Erscheinungen. Sie sind zum einen zu differenzieren nach der genutzten Infrastruktur. Diese kann sein:

- Eigentum der jeweiligen Bahn oder eines zugehörigen Vereins, Zweckverbandes o. ä.;
- gepachtet vom ursprünglichen Eigentümer (meist Deutsche Bahn AG);
- weiterhin Eigentum der DB AG oder einer großen regionalen Eisenbahngesellschaft, mit Nutzungsrecht durch den Museumsbetrieb dauerhaft oder fallweise.

Zum anderen ist zu unterscheiden nach Struktur- und Eigentumsverhältnissen des Fahrzeugparks. Er kann sein:

- zugeschnitten auf die Bedürfnisse des Betriebs und in Eigentum und Nutzung der Museumsbahn;
- Eigentum der Museumsbahn, aber von anderen Unternehmen betrieben;
- in anderem Eigentum stehend, aber dauerhaft oder fallweise von der Museumsbahn für den Betrieb angemietet;
- überdimensioniert im Vergleich zur betriebenen Strecke oder als Fahrzeugsammlung ohne eigene Strecke bestehend, z. B. als Eisenbahnmuseum mit regelmäßigen oder fallweisen Ausfahrten auf fremden Strecken.

Als weitere Kategorie kommen die hier nicht im Detail behandelten (siehe aber SUTTON und SCHLIEPHAKE in diesem Heft) Klein- und Feldbahnen dazu, die von individuellen Personen, Gruppen oder Kleinunternehmern irgendwo oft „auf freiem Feld“ erbaut und betrieben werden, nur in Einzelfällen in Anlehnung an frühere Eisenbahninfrastruktur. Man denke an die Eisenbahn Wächtersbach-Bad Orb mit Umspurung von 1,435 m auf 0,6-Meter-Spur und die gescheiterten Versuche zwischen Malente-Gremsmühlen und Lütjenburg. Zum Abschluss ist auf Draisinenbahnen zu verweisen, die ebenfalls ein Instrument zur Bewahrung von Eisenbahninfrastruktur sind (s. u.).

Die Vielfalt der Erscheinungsformen macht eine systematische Darstellung des Phänomens schwierig. Dazu kommt, dass viele Museumsbahnen vom individuellen Engagement kleiner und nicht immer finanzkräftiger Gruppen leben. Sobald Engagement und Geld ausgehen und/oder Probleme mit der Infrastruktur auftreten, löst sich der Betrieb auf und von großen Ideen kündigt nur noch Fahrzeugschrott. Das ist wohl mit ein Grund, warum es jenseits von Fallstudien kaum wissenschaftliche Übersichten und Analysen zu unserem Thema gibt (Ausnahme: DEMHARDT 2000, DEMHARDT & HAGER 2001).

Schon der Versuch, das Angebot zu quantifizieren, erweist sich in Anbetracht der o. g. flüchtigen Elemente als schwierig. Eine private Homepage, zuletzt aktualisiert 2015, gibt, alphabetisch geordnet, die phantastische Zahl von 429 Museums- und Touristikbahnen, Fahrzeugsammlungen und Museen, Vereinen und Initiativen zum Betrieb und zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken an; sie beinhaltet auch Freizeit- und Feldbahnen (www.privat-bahn.de). Realistischer, aber wiederum zu gering, sind die Daten des „Vereins deutscher Museums- und Touristikbahnen e. V.“, der aber nur seine Mitglieder

vertritt, mit 92 Nennungen. Die beste Auskunft gibt wohl das vom Verein gemeinsam mit dem Eisenbahn-Kurier herausgegebene Kursbuch der deutschen Museums-Eisenbahnen. Die dortigen Daten für 2016 weisen 211 sozusagen „erlebbare“ Betriebe gemäß unserer Fig. 1 nach. Davon sind 112 Bahnbetriebe, in der Regel auf früher von Staats- oder Privatbahnen öffentlich betriebenen Strecken. Dazu zählen auch große Unternehmen mit täglich öffentlichem Betrieb wie die Harzer und sächsischen Schmalspurbahnen, die im Kursbuch um die Gunst der Eisenbahnfreunde werben. Weiterhin zählt das Kursbuch 44 Fahrzeugsammlungen/Eisenbahnmuseen auf. Getrennt zu betrachten sind die 42 Feldbahn-, Parkeisenbahn- und Gartenbahnbetriebe. Mit 13 führt das Buch nur wenige Nostalgie-Straßenbahn-Unternehmen auf. Viele bestehende Straßenbahnbetriebe machen den Straßenbahnfreunden nostalgische Angebote, ohne dass dies besonderer Werbung oder Vermerke bedürfte. Viele Fördervereine stellen ihre historischen Fahrzeuge bei größeren (insbesondere städtischen) Unternehmen ein und lassen einen Teil der Fahrzeuge durch die Unternehmen „mitvermarkten“ (z.B. RNV Mannheim). Bei den Veranstaltungen werden die Fahrten dann durch die ehrenamtlichen Mitglieder betreut, die Einnahmen dienen meist restauratorischen Zwecken der Bahnfreunde oder werden an soziale Einrichtungen weitergeben. Insoweit sind die finanziellen Voraussetzungen für die verschiedenen Bahntypen auch sehr unterschiedlich.

Fig. 1. Historische Bahnen in Deutschland – Touristikbahnen, Sammlungen, Feld- und Gartenbahnen (2017)

Land	Museums-/ Touristikbahn- Betrieb	Fahrzeug- sammlung	Feldbahn, Parkeisenbahn	Straßen- bahn
Baden-Württemberg	18	4	8	1
Bayern	14	6	0	0
Brandenburg und Berlin	5	2	4	0
Hessen	4	3	5	1
Mecklenburg-Vorpommern	2	4	1	0
Niedersachsen und Bremen	23	2	4	2
Nordrhein-Westfalen	17	5	6	2
Rheinland-Pfalz u. Saarland	5	4	1	1
Sachsen	12	7	7	5
Sachsen-Anhalt	6	3	4	1
Schleswig-Holstein	3	1	1	0
Thüringen	3	3	1	0
Gesamt	112	44	42	13

Quelle: Zusammenstellung K. S. nach Kursbuch der Deutschen Museumseisenbahnen 2017.

4. Draisinen-Betriebe

Eine Sonderform der Museums- und Touristikbahnen stellt der Draisinenbetrieb dar, bei dem vorhandenen Strecken von individuellen Gruppen mit eigenen leichten Fahrzeugen bereist werden können. Bei relativ geringen Investitionen, oft aber auch problematischen Sicherheitsbedingungen, beginnen solche Unternehmen oft mit viel Enthusiasmus, ohne dass es immer gelingt, einen stabilen Betrieb und eine dauerhafte Erhaltung der Schienen-Infrastruktur zu ermöglichen. Schon der Ausdruck „Der Verein bemüht sich, einen Abschnitt zu befahren“ deutet in der Wikipedia-Aufstellung zu Draisinenbahnen nicht darauf hin, dass dies alles nachhaltige, stabile Unternehmen sind. In manchen ländlichen Gebieten Norddeutschlands erhoffen sich die regionalen Körperschaften aus solchen Unternehmungen enorme touristische Impulse (siehe die optimistischen Visionen von BRAUCKMANN 2010). Sie denken oft nicht daran, dass eine solche Einrichtung Geld und langen Atem braucht.

Eine aktuelle Aufstellung ergibt eine Verteilung dieser Betriebe gem. Fig. 2.

Fig. 2. Draisinen-Betriebe in Deutschland

Land	In Betrieb	Fraglich/stillgelegt
Baden-Württemberg	1	1
Bayern	-	-
Brandenburg und Berlin	5	-
Hessen	3	1
Mecklenburg-Vorpommern	3	-
Niedersachsen und Bremen	9	-
Nordrhein-Westfalen	6	1
Rheinland-Pfalz u. Saarland	4	-
Sachsen	2	-
Sachsen-Anhalt	1	-
Schleswig-Holstein	4	1
Thüringen	3	-
Gesamt	41	4

Erläuterung: Ohne Kurzstrecken im Bereich von Museums-Bahnhöfen. Quelle: Draisinen-Bahnen in: Wikipedia Februar 2018.

5. Aktuelle Trends – pro und contra

Wo geht nun der Trend hin? Die Regionalisierung der Deutschen Bahnen seit Ende der 1990er Jahre gab Privatbahnen im Allgemeinen und den Museums- und Touristikbahnen im Besonderen guten Schwung. Willig übernahmen sie Streckenteile der großen Bahnen, oft in der Hoffnung, Touristikbetrieb und in absehbarer Zukunft Reaktivierungen zu ermöglichen, auch Güterverkehr anbieten zu können. Fehlende betriebliche Konsolidierung und rigoroses Abschneiden mancher Strecken von der Bedienung durch Weichenabtrennung und Verweigerung der Übernahme von Waggons (z. B. im Rahmen von MORA C) zerstörten viele Träume und Projekte. Oft meinte auch die Gemeinde, auf deren Territorium

solche Bahnen an das Hauptnetz anschlossen, genau auf dieser Trasse eine Umgehungsstraße oder einen Supermarkt bauen zu müssen, da die Strecke ja keinerlei Nutzen (für die Gemeinde) habe. Die Bemühungen der eigentlich von der Schiene bedienten Hinterlieger waren dann umsonst. Diese Entscheidungen in Gemeinde- und Stadträten spiegeln oft auch die „mentale Entfernung“ der Mitglieder dieser Gremien von den Fragen des öffentlichen Personenverkehrs und eines zukunftsorientierten Güterverkehrs wider.

Inzwischen setzt hier ein gewisses Umdenken an, und die Bemühungen von Europäischer Union (WEISSBUCH... 2011), Bundes- und Landesregierungen zur Verbesserung des ÖV-Angebotes tragen zaghafte Früchte. Auch das Bewusstsein der Bürger hat sich gewandelt. Der Pkw bleibt zwar noch Messlatte der persönlichen Mobilität, aber die Alternative der öffentlichen Verkehrsmittel (Bahnen und Busse) wird wieder höher bewertet (vgl. SCHLIEPHAKE ... 2013...). Dennoch ist es bedauerlich, dass manche lokalpolitischen Vertreter fallweise in unreflektierten Populismus verfallen und versuchen, Bahnausbauten und Reaktivierungen zu verhindern. Ohne Prüfung von Gesamtzusammenhängen versprechen sie Bürgergruppen, dass in diesem oder jenem Bereich z. B. kein Güterverkehr stattfinden oder von A nach B nicht viele Züge fahren werden, die ja dann die neu angesiedelten Anrainer an einer vermeintlich stillgelegten Strecke stören. Man interveniert auch politisch z. B. über das Bundesministerium für Verkehr und Digitales, um Ausbaupläne der Bahn zu verhindern. Diese kurzsichtigen Überlegungen sind oft nachteilig für Touristik-, Museums- und Ausflugsbahnen, denn ältere Fahrzeuge mit reduzierten Geschwindigkeiten können auf den schon dichtbelegten Hauptstrecken oft nur schwer im eng getakteten Fahrplanstrom auf einer abschnittsweise zu benutzenden Hauptstrecke „mitschwimmen“. Natürlich wirken auch Infrastrukturmängel, wie z. B. große Signalabstände einschränkend.

6. Zusatznutzen – Abstellflächen und Werkstätten

Museums- und Touristikbahnen profitieren, soweit sie umfangreich Gleis- und Werkstattanlagen besitzen, andererseits auch vom bisherigen Schrumpfungskurs der Staatsbahn. Sie bieten zunehmend Gleise zum Abstellen von Fahrzeugen, oder z. B. von saisonal genutzten Güterwagen an. Auch die Werkstätten stehen Dritten zur Verfügung und können so Einnahmen generieren, auf die die Betreiber angewiesen sind (siehe auch BIRK in diesem Band).

So betreibt die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) in Neustadt an der Weinstraße nicht nur seit 1971 ein Eisenbahnmuseum, das sich von einer Loksammlung zum „Pfalzbahnmuseum“ entwickelte und in einem der ältesten Originallokschuppen Deutschlands untergebracht ist. Sie hat inzwischen ein Bahnbetriebswerk (BW) wiederaufgebaut, das anderen Bahnen zur Verfügung steht. Meistens sind es Dampfmaschinen, die im Rahmen ihrer Sonderfahrten dort „restauriert“ werden, d. h. Wasserfassen, Abschmierdienst oder auch Sanitärräume nutzen können. Das BW Neustadt verfügt nicht nur über einen Wasserkran, sondern - ganz wichtig - daneben über eine Drehscheibe und sonstige technische Einrichtungen. Das BW diene so wiederholt als „Stammquartier“ der Dampfloks, wenn im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) länderübergreifend solche oder andere historische Lokomotiven und Fahrzeuge zum Einsatz kamen und kommen. In den Jahren 2000, 2005 und 2009 - die SWR - Berichte über alle Veranstaltungen sind in der Mediathek des Südwestdeutschen Rundfunks noch abrufbar – nutzten die Plandampfveranstaltungen (2000 und 2005) und die Veranstaltung „Reisen wie vor 50 Jahren“ (2009) die Möglichkeiten des inzwischen immer weiter ausgebauten Bahnbetriebswerkes für ihre Großereignisse. Darüber hinaus war das BW auch ein guter Ort für Lokpräsentationen. Ende April 2018 wird das Bahnbetriebswerk in Neustadt wieder bei einem solchen Event benötigt: Für das im Raum Trier an Ostern 2018 durchgeführte „Dampfspektakel“ bereitet man

die Dampfloks und Zuggarnituren in Neustadt vor, da in der Region Trier dafür keine technischen Einrichtungen mehr zur Verfügung stehen. Die Veranstaltungen im VRN-Bereich zogen jeweils bis zu 40.000 Fahrgäste an, die verschiedensten Reiserouten benutzten. Darunter waren neben den „Eisenbahntouristen“ viele Familien mit Kindern, die davon profitierten, dass alle Zugangebote mit Ausnahme der des Kuckucksbähnel zum VRN-Tarif „erlebbar“ waren. Bei den o. g. Dampf- und Nostalgieaktionen ging es immer darum, in einem zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen abgestimmten Programm bestimmte Zugläufe des Rheinland-Pfalz-Taktes oder des Drei-Löwen-Taktes durch Dampfzüge oder nostalgische Dieselmotoren zu ersetzen, um für die Angebote des Regelverkehrs zu werben. Einbezogen in die Veranstaltungen waren auch historische Meterspurfahrzeuge des ausgeprägten Netzes im VRN-Bereich. Fuhren Züge über den Bereich des VRN hinaus, dann traf man, falls die Ländertickets keine Lösung boten, im Interesse der Nutzer auch einmal tarifliche Sonderregelungen.

7. Planmäßige Einbindung in (Ausflugs-) ÖPNV – Beispiel Rheinland-Pfalz

Von großem Vorteil für die Museums- und Touristikbahnprogramme war die Möglichkeit, im rheinland-pfälzischen Teil des VRN nach der Reaktivierung von elf Bahnstrecken auch ein ausgeprägtes Netz von Nebenlinien zu befahren. Solche werden heute nicht nur fallweise durch Ausflugsverkehre bedient, sondern sind inzwischen z. T. in den Ausflugs- Taktverkehr des Rheinland-Pfalz-Taktes aufgenommen. Dies bezog bspw. die grenzüberschreitende Bahnlinie von Neustadt an der Weinstraße nach Wissembourg/Weißenburg ein, 1997 reaktiviert, die nach Absprachen mit der SNCF und der Sicherheitsbehörde EPSF ebenfalls mit Dampfzügen befahren wurde (2005). Wie die Französischen Eisenbahner anmerkten, hat sich für das Event in der Pfalz in der französischen Sprache inzwischen auch der Begriff „Le Plandampf“ eingebürgert. Was die Infrastruktur des Netzes betrifft, so blieben, abgesehen von den Meterspurstrecken im rheinland-pfälzischen Teil des VRN, fast alle diese Bahnstrecken – mit Ausnahme der Linien Alzey – Kirchheimbolanden (Regelverkehr), Hinterweidenthal – Bundenthal (Wieslautertalbahn/ Ausflugsverkehr), Lambrecht – Elmstein (Kuckucksbähnel/Museumsbahn) sowie Altenglan – Staudernheim (Draisinenstrecke) – im Eigentum der DB Netz AG. Die Strecke Monsheim – Langmeil ist ebenso wie die Draisinenstrecke Bornheim – Lingenfeld von der DB AG gepachtet. Die im baden-württembergischen Teil des VRN liegende Ausflugsbahnstrecke der Krebsbachtalbahn wurde in Zusammenarbeit zwischen der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar insoweit kommunalisiert, dass sie heute im Auftrag der Landkreise, Städte und Gemeinden als Anliegerin der Strecke durch die ERMS-Talbahn infrastrukturell übernommen wurde, die Kosten für die Infrastruktur tragen die Gemeinden. Eigentlich war „vorabgestimmt“, mit der Inbetriebnahme der Strecke Meckesheim – Aglasterhausen die Anschlussstrecke von Neckarbischofsheim Nord nach Hüffenhardt stillzulegen, zumal der Güterverkehr nach Auflösung des Bundeswehrdepots zum Erliegen gekommen war. Anregungen aus der Politik folgend konnte dann doch die Frage der Einrichtung eines Betriebs für Ausflugszüge diskutiert und mit den Kommunen auf den Weg gebracht werden, wobei man kurzfristige und oft auch kurzfristige Argumentationen nach dem Motto „wir brauchen einen Regelverkehr - aber sofort“ in Realitätsbezug zu bringen hatte.

Gerade bei letzterer Strecke wird derzeit deutlich, dass bei Entscheidungen für einen Ausflugs- oder Museumsbahnverkehr immer die tatsächliche Zielsetzung des Prozesses der Einrichtung eines Bahnbetriebs geklärt werden muss, damit sich die Akteure über den einzuschlagenden Weg einig sind. Das muss in jedem Einzelfall intensiv betrachtet werden, wie die verschiedenen Beispiele in diesem Heft zeigen, bei der Beurteilung soll der Blick dabei weit über den „Bahnkörper hinausgehen“. Eine

touristische Planung ist dabei von großem Interesse, denn die Synergien für den Tagestourismus ebenso wie für den Urlaubstourismus sind vorab nur relativ schwer zu bestimmen. Das alles hängt letztlich nicht nur vom regionalen Engagement, sondern ebenso von globalen Entwicklungen wie Arbeitszeit, Freizeit- und Urlaubsverhalten ab. Auch im Hinblick auf die neuesten Entwicklungen auf dem Automobilsektor stellen sich viele Fragen zu den Auswirkungen auf den ÖPNV.

8. Perspektiven

Sicher ist jedoch, dass nur eine gute Vernetzung der verschiedensten Mobilitätsangebote – von der Draisine und dem Dampfzug über vertaktete Bus – und Regionalbahnstrecken bis hin zum selbstfahrenden Auto - zusammen mit den regionalen Angeboten zum langfristigen Erfolg führt. Dies war auch der Grund, weshalb der VRN nach langjährigen schwierigen Verhandlungen für den linksrheinischen Teil seines Verbundgebietes mit Hotels und verschiedensten Institutionen analog der 2005 im Bereich des Schwarzwaldes eingeführten „Konuskarte“ für die Pfalz eine „Pfalzcard“ eingeführt hat. Mit ihr lassen sich alle Regel- und Ausflugsangebote des ÖPNV im VRN-Gebiet nutzen. Die Karte bietet darüber hinaus noch die Möglichkeit an Samstagen und Sonntagen einen kostengünstigen ÖPNV-Fahrausweis für das Bahnnetz im benachbarten Elsass zu erwerben. Die Museums- und Touristik-Bahnen gliedern sich hier in eine größere Perspektive ein: Sie erhalten ökologisch wichtige Schienen-Infrastruktur, geben der regionalen Wirtschaft nachhaltige Impulse und fördern sinnvolle und energiesparende (Freizeit-) Mobilität (siehe AUPHAN et al. 2009). Ihr Erhalt und ihre Integration in den ÖPNV sind Bestandteil einer europäischen Perspektive für Busse und Bahnen!

9. Literatur und Quellen

AUPHAN, E. u. K. SCHLIEPHAKE, u. Keith SUTTON (2009): Museumsbahnen – Hoffnungsträger in der Region? – Erfahrungen aus Bayern, Nordengland und Frankreich, in: Welche Eisenbahn brauchen wir? (= 26. Horber Schientage 2008 Tagungsband Gesamtumfang), Bad Endorf 2009, pp 248-263.

BRAUCKMANN, Stefan (2010): Eisenbahnkulturlandschaft - Erlebbarkeit und Potentiale (= Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, Bd. 102), Hamburg.

DEMARDT, I.J. (2000): Verkehrslinien als touristische Attraktionen, in: Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland Bd.10 (Freizeit und Tourismus), Heidelberg und Berlin, S. 64-67.

DEMARDT, I. J. & B. HAGER (2001): Der (eiserne) Weg ist das Ziel. Museums- und Freizeitbahnen als touristische Attraktionen in Deutschland.- In: Frankfurter Geographische Hefte Bd. 64, S. 65-102. Frankfurt.

HORNUNG, Th. u. K. SCHLIEPHAKE (2013): Ländliche Eisenbahnen im Spiel regionaler und nationaler Kräfte – das Beispiel der Fränkischen Saaletalbahn Gemünden- Hammelburg Bad Kissingen, in: SCHLIEPHAKE, K. u. S. ALBRECHT (Hrsg.): Bewegungen in Raum und Zeit – Interdisziplinäre Beiträge zu Transport, Logistik und Raumverhalten (= Würzburger Geographische Manuskripte H. 80), S. 53 – 62, Würzburg, ISSN 0931-8623

Kursbuch der Deutschen Museumseisenbahnen (jährlich). Freiburg (EK-Verlag)

SCHLIEPHAKE; K. (2001): Das Eisenbahnnetz, in: Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland Bd. 9 (Verkehr und Kommunikation), Heidelberg und Berlin, pp 30-33.

SCHLIEPHAKE, K. (2004): Nachfragepotentiale und Verkehrserschließung im Schienen-Personennahverkehr – Bericht von einer Untersuchung im Landkreis Würzburg, in: Zehn Jahre Bahnreform – Erfahrungen und der weite Weg. Tagungsband (Hauptband) 22. Horber Schienentage. München (Pro Bahn), pp 156-165.

SCHLIEPHAKE, K. (2013): Haushaltsanalysen zur Personenmobilität – Bewußtsein und Realitäten der Verkehrsmittelwahl in den drei unterfränkischen Gemeinden Iphofen, Kürnach und Estenfeld, in: Würzburger Geographische Manuskripte H. 80, S. 155 –168, Würzburg.

SCHLIEPHAKE, K. (2017): Potentialanalysen als Grundlagen der ÖPNV-Planung – Beispiele aus Würzburg und Umland, in: SCHLIEPHAKE, K. u. Winfried SCHENK (Hrsg., 2017): Mobilität in Würzburg und Umland (= Würzburger Geographische Manuskripte H. 85), Würzburg, p. 69-84.

WEISSBUCH (2011): Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem. Brüssel (EU)