



9 Fahrpläne und Streckenbedienung

von Jürgen Heß

„Ein Fahrplan dient dazu, festzustellen, wie viel Verspätung ein Zug hat.“

Diese um die Jahrtausendwende öfter verwendete Bemerkung zeigt unser heutiges Anspruchsdenken. Nur weil die Uhren immer genauer wurden und heutige Bahnhofs- und Funkuhren die Zeit auf die Sekunde genau anzeigen, erwartet man exakt zur ausgewiesenen Zeit fahrende Züge. Dabei können diese meist gar nicht auf die – aus Fahrgastsicht – Sekunde genau fahren, berechnet die Deutsche Bahn AG ihre internen Fahrpläne doch auf 1/10-Minuten, die dann für die Kundenfahrpläne auf volle Minuten abgerundet werden. So kann ein um 7:00⁹ Uhr, also 0,9 Minuten oder 54 Sekunden nach 7:00 Uhr abfahrender Zug absolut planmäßig sein, obwohl er nicht mit dem „Zeigersprung“, einer Besonderheit der Bahnhofsuhren, abfährt: Die Sekundenanzeiger bewegen sich von der Sekunde 0 bis zur Sekunde 59 etwas schneller als in 59 Sekunden. Bei Sekunde 59 angekommen wartet die Bahnhofsuhr die gewonnene Zeit ab. Jetzt hat der Zugführer die Möglichkeit, die Türen zu schließen und dann tatsächlich mit dem „Zeigersprung“ den Abfahrtauftrag zu erteilen. Der „Zeigersprung“ ist aber nur in größeren Bahnhöfen sinnvoll, in denen die Züge so lange Aufenthalt haben, dass tatsächlich zum „Zeigersprung“ abgefahren werden kann. Bei kleineren S-Bahn-Stationen wird der Aufenthalt dagegen in der Regel nur mit **18 Sekunden** veranschlagt. So kann bei der veröffentlichten Zeit 7.00 Uhr die bahninterne Ankunft beispielsweise erst 7:00⁶ Uhr und damit schon nach dem „Zeigersprung“ sein, die planmäßige Abfahrt dann 7:00⁹ Uhr.

Zur Anfangszeit der Eisenbahn wurden die Fahrpläne sicherlich nicht auf 1/10-Minuten gerechnet. Damals war es schon außergewöhnlich, dass der Zug exakt auf die Minute festgelegt wurde, nachdem zuvor die Fahrzeit der Postkutsche allenfalls auf die Viertelstunde genau angegeben worden war.

Mit dem neuen Verkehrsmittel wurde deshalb **„Pünktlich wie die Eisenbahn!“** zum geflügelten Wort.

Ein minutengenauer Fahrplan war für die Eisenbahn schon deshalb notwendig, damit klar ist, zu welcher Zeit sich ein Zug wo befindet und wo sich zwei entgegen kommende Züge begegnen. So wurden die Eisenbahnstrecken zwar in der Regel für zwei Gleise vorgesehen, aber außerhalb der Bahnhöfe zunächst meist nur ein Gleis verlegt. Auch von Heidelberg nach Meckesheim war die Strecke zunächst nur eingleisig. Erst 1868/69 wurde das zweite Gleis zugelegt. Ausschlaggebend dafür könnte gewesen sein, dass sich mit der Verbindung über Mosbach hinaus ins Königreich Bayern und der Strecke über Rapp nau ins Königreich „Württemberg“ die Zuganzahl auf dem Abschnitt Heidelberg – Meckesheim etwa verdoppelte.

Freilich war der Verkehr in den Anfangsjahren trotzdem noch weit von dem entfernt, was heute in Meckesheim fährt. Die Entwicklung zeigen die nachstehenden Fahrpläne im Abstand von jeweils etwa 50 Jahren, beginnend mit der Eröffnung der ersten Eisenbahn in Meckesheim 1862 über 1913 und 1953 bis zum Fahrplan im Jubiläumsjahr 2012. Mangels Information über Güterzüge und Leerfahrten muss sich die Betrachtung auf die veröffentlichten **Personenverkehre** beschränken.



Der erste Fahrplan nach Einführung der Eisenbahn in Meckesheim 1862

Was heute für uns extrem wenig erscheint, war 1862 vermutlich **ein bis dahin unvorstellbarer Fortschritt**: Vier Mal pro Tag, nämlich ausweislich des in der Heidelberger Zeitung veröffentlichten Fahrplans „Morgens“, „Vormittags“, „Nachmittags“ und „Abends“, fuhren Züge auf dem ersten Abschnitt Heidelberg – Meckesheim – Mosbach der neu eröffneten Odenwaldbahn in jede Richtung, davon jeweils ein „beschleunigter Personenzug“. Dieser hielt zwischen Bamment(h)al und Neckarelz nur auf jeder zweiten Station. Das waren damals Meckesheim, Waibstadt und Aglasterhausen. In Mauer, Neidenstein, Helmstadt und Asbach fuhr der „beschleunigte Personenzug“ dagegen durch. Reilsheim, Eschelbronn, Neckarbischofsheim, Mörtelstein und Obrigheim hatten zu jener Zeit noch keine Bahnstation. Zusammen legten die **vier Zugpaare** (Richtung und Gegenrichtung) auf dem ersten Abschnitt der Odenwaldbahn zwischen Heidelberg Bahnhof und Mosbach über Meckesheim gut 155.000 km pro Jahr zurück, wobei fahrplanmäßig zwei Lokomotiven benötigt wurden, deren Züge sich kurz nach 11.30 Uhr in Neckargemünd und kurz vor 16 Uhr in Meckesheim begegneten.

Diese Zugkreuzungen wurden in Neckargemünd für einen **Postkutschenanschluss** von Wertheim – Eberbach und in Meckesheim für die täglich einzige Postkutsche nach Eppingen genutzt, das gut 3½ Stunden später erreicht wurde. Daneben gab es jeweils zwei weitere Postkutschenanschlüsse ab Meckesheim nur bis Sinsheim und ab Neckargemünd nur bis Eberbach. Letzteres war auch über Neckarelz erreichbar – allerdings wie die über Mosbach angebundenen Orte

Buchen, Neudenau, Tauberbischofsheim und das 12 Postkutschenstunden entfernte Würzburg freilich nur ein Mal pro Tag. Rappenau war zwei Mal täglich mit der Postkutsche ab Waibstadt über Neckarbischofsheim erreichbar. In Heidelberg bestand Anschluss an die badische **Hauptbahn** Mannheim – Heidelberg – Basel – Waldshut und an die Main-Neckar-Bahn von/nach Frankfurt. Die Fahrzeit von Meckesheim nach Heidelberg Bahnhof (ungefähr zwischen dem heutigen Adenauerplatz und der Haltestelle Poststraße in der Kurfürstenanlage) betrug zwischen 44 und 58 Minuten, die Rückfahrt „bergwärts“ etwas länger. Nach Aglasterhausen betrug die Fahrzeit 48 bis 60 Minuten, die „Talfahrt“ 36 bis 45 Minuten. Der „beschleunigte Personenzug“ war zwischen Meckesheim und Aglasterhausen durch die beiden entfallenden Halte etwa vier Minuten schneller.

1865 weist „Hendschel's Telegraph“, die berühmte „Übersicht der Eisenbahn-, Post-, Dampfschiff- und Telegraphen-Verbindungen“ von E. Hendschel, „Secretair bei der Fürstl. Thurn u. Taxis'schen General-Post-Direction“, alle Züge mit **„1.-3. Classe“** aus und dazu die Preise, z.B. von Meckesheim nach Heidelberg oder Aglasterhausen 48 Kreuzer in der „1. Classe“ (so viel kostete auch die Postkutschenfahrt nach Eppingen), 33 Kreuzer in der „2. Classe“ und 21 Kreutzer in der „3. Classe“. Da der Tageslohn eines Hilfsarbeiters etwa 30 Kreuzer betrug¹, konnte dieser damals also nicht zur Arbeit nach Heidelberg fahren, weil Hin- und Rückfahrt mehr gekostet hätten als er verdient hätte.

Diese Preise galten auch 1869 noch. Während jedoch 1865 alle vier Züge auf der Odenwaldbahn zwischen Heidelberg und Mosbach an allen Stationen hielten,

¹ <http://www.heinlenews.de/maase.htm#lohnknecht>



gab es jetzt nach deren Verlängerung bis Würzburg wieder „beschleunigte Personenzüge“. Damit hatten alle kleineren Stationen weiterhin vier Zughalte je Tag und Richtung, während die wichtigeren Stationen Heidelberg Carlsthor, Neckargemünd, Meckesheim, Waibstadt und Aglasterhausen (bei einem Zug stattdessen Helmstadt) zusätzlich bedient wurden. Im unteren Elsenzthal waren dies mit Heidelberg Carlsthor, Neckargemünd und Meckesheim die Bahnhöfe, die auch in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts Eilzugstationen waren. In der Gegenrichtung gab es sogar einen Zug von Würzburg nach Heidelberg, der Würzburg von **14 Stunden Fahrzeit** 1862 (und noch länger vor Eröffnung des ersten Abschnitts der Odenwaldbahn bis Mosbach) auf nur noch 3:40 Stunden (heute mit Umsteigen in Jagstfeld 2:13 Stunden) an Meckesheim heranbrachte und zwischen Mosbach und Heidelberg Carlsthor nur in Meckesheim hielt. Meckesheim hatte also bereits ab dem Bau der Eisenbahn eine besondere Bedeutung.

Eine besondere Bedeutung hatte die Odenwaldbahn als Ganzes für die Entstehung des deutschen Reiches. Während des deutsch-französischen Kriegs galt vom 28.07.1870 - 15.10.1871 ein **Militärfahrplan**, der nur noch ein ziviles Personenzug-Paar täglich vorsah. Alle anderen Mittel mussten dem militärischen Verkehr mit bis zu 12 Zügen pro Tag zur Verfügung gestellt werden.

[Fahrplan 1862](#)

Erläuterung zu den verlinkten Fahrplantabellen

Zur besseren Vergleichbarkeit sind alle Fahrpläne in diesem Kapitel als Excel-Tabelle dargestellt, wie sie heute üblicherweise für Planungen verwendet wird. Besonders

*schnelle Züge sind in Fettdruck geschrieben, alle übrigen Personenzüge in magerer Schrift. **Anschlusszüge** werden **kursiv** dargestellt. Das bedeutet, dass es sich bei einem in der Anschlussliste nicht kursiv dargestellten Zug um den Zug handelt, der auch auf dem zwischen den grauen Balken dargestellten Streckennetz aufgelistet ist. Ergänzend ist in der grauen Leiste der Start- bzw. Zielbahnhof aufgeführt. Die Zeiten sind in allen Fahrplänen im 24-Stunden-Format dargestellt – auch schon in Fahrplänen aus Jahren vor der Einführung des 24-Stunden-Formats 1927. Fußnoten in den Originalfahrplänen sind in die Tabellen eingearbeitet, soweit es sich nicht um Einzelregelungen handelt, z.B. Abweichungen an Landesfeiertagen, Heiligabend und Silvester, wie sie heutzutage üblich sind.*

Ebenfalls zur besseren Vergleichbarkeit sind in den Tabellen alle Bahnhöfe und Haltepunkte unabhängig davon aufgeführt, ob sie im betreffenden Jahr schon oder noch existierten. Zur Unterscheidung sind aktuell noch nicht oder nicht mehr bediente Stationen kursiv dargestellt.

Der Fahrplan zur „Hoch“-Zeit der Eisenbahn 1913

Bis zum ersten Weltkrieg hatte die Eisenbahn fast ein Beförderungsmonopol. Das Eisenbahnnetz wurde deshalb immer weiter ausgebaut und modernisiert – auch in Meckesheim. Von den drei 1907 errichteten Stellwerken wurden die vier Bahnübergänge, 16 Signale und über vierzig Weichen des Bahnhofs bedient. Der inzwischen für die ganze Region sehr bedeutsame **Güterverkehrsknoten** hatte zahlreiche Gleise. Auf dem „Stempfel“, der aufgeschütteten Fläche zwischen Bahnhof- und Industriestraße, lagen teilweise bis zu 13 Gleise nebeneinander. Bis zum Bahnübergang Zuzenhäuser Straße waren es immerhin noch bis zu sie-



ben Gleise. Auch der Personenverkehr hatte in den 20 Jahren vor dem Krieg deutlich zugelegt. Nach der Odenwaldbahn Heidelberg – Mosbach und der Westlichen Gabelbahn nach Jagstfeld war am 14.05.1901 die Nebenbahn nach Wiesloch eröffnet worden. Damit war Meckesheim Eisenbahnkreuzungspunkt mit Strecken in alle vier Himmelsrichtungen. Trotz Ausweitung der Zugzahlen auch auf den Staatsbahnstrecken, u.a. durch **„Lokalzüge“** für den Vorortverkehr zwischen Heidelberg und Meckesheim, konnte dieser Standortvorteil nicht recht genutzt werden. Die Nebenbahn richtete ihren Fahrplan auf den wichtigeren Endpunkt Wiesloch-Walldorf an der Badischen Hauptbahn aus und auch die nach Eröffnung der Neckartalbahn über Eberbach seit 1879 nur noch für den Lokalverkehr bedeutsame Strecke Meckesheim – Neckarelz konnte nicht immer an beiden Endpunkten optimale Anschlüsse herstellen. Ein aus späterer Sicht vielleicht sinnvoll gewesener Ringverkehr Heidelberg – Meckesheim – Wiesloch – Heidelberg scheiterte schon an den unterschiedlichen Eigentümern von Staats- und Nebenbahn. Somit blieb der Ost-West-Verkehr auf bescheidenem Niveau.

Auf dem inzwischen von 53,2 auf 121,3 km angewachsenen Streckennetz um Meckesheim wurden 1913 über 600.000 Zug-km gefahren. Pro Strecken-km und Tag waren dies allerdings nur 6,8 Zugpaare und damit nicht so viele mehr als in der Anfangszeit. Zudem waren die Mehrleistungen ungleich auf die Streckenabschnitte verteilt. So sorgten die ab ca. 1893 bis Meckesheim verlängerten „Lokalzüge“ auf dem Streckenabschnitt Heidelberg – Meckesheim zu den Hauptverkehrszeiten für ein **etwa stündliches Angebot**, während die anderen Richtungen nur unterdurchschnittlich oft

befahren wurden. Ein Lokalzugpaar fuhr frühmorgens durchgehend von Meckesheim über Heidelberg nach Wiesloch-Walldorf und hielt außer in St. Ilgen und Wiesloch-Walldorf auch an den jeweils ca. 2 km davor liegenden, inzwischen längst vergessenen Haltepunkten „Leimen“ und „Walldorf“.

Mit Ausnahme eines Zuges zur abendlichen Hauptverkehrszeit, der zwischen Heidelberg und Meckesheim nur in Neckargemünd und **erst ab Meckesheim an allen Stationen** hielt, und eines zu ähnlicher Zeit verkehrenden Gegenzuges, der von Neckargemünd bis Heidelberg ohne Halt fuhr, bedienten die übrigen Züge alle Bahnhöfe. Die Lokalzüge hielten darüber hinaus noch an den für sie eingerichteten und heute mit Ausnahme von Reilsheim schon weitgehend wieder vergessenen Haltepunkten Heidelberg Peterskirche (direkt an der Einfahrt zum heute für den Straßenverkehr genutzten Schlossbergtunnel, durch den bis 1955 die Odenwaldbahn fuhr), Jägerhaus-Wolfsbrunnen (etwa in der Mitte von Schlierbach), Kümmelbacher Hof (am westlichen Ortseingang von Neckargemünd), Waldhilsbach (etwas nördlich gegenüber der Einfahrt zur „Kriegsmühle“) und Reilsheim, das aufgrund der Siedlungsentwicklung in der Gemeinde Bammental und deren Schulen inzwischen die wichtigste Station zwischen Neckargemünd und Meckesheim ist.

Die **beschleunigten Züge** schafften die Strecke Heidelberg – Meckesheim in 24 bzw. 30 Minuten. Die übrigen Züge benötigten 35 – 45 Minuten, die Lokalzüge mit den zusätzlichen Halten 52 bzw. 53 Minuten. Nach Aglasterhausen waren die Züge 35 – 47 Minuten unterwegs, in Gegenrichtung 30 – 53 Minuten. Für die Fahrt von/nach Sinsheim brauchte man statt den 50



Jahre zuvor mit der Postkutsche angesetzten 70 Minuten nur noch 16 – 23 Minuten. Nach Wiesloch dauerte die Fahrt rund 55 – 80 Minuten.

Nachdem die Badische Staatsbahn im Oktober 1903 in fast allen Zügen die **1. Klasse** abgeschafft hatte, führten im betrachteten Streckennetz alle Züge lediglich die 2. und 3. Klasse. In einzelnen Lokalzügen Heidelberg – Meckesheim gab es sogar nur Wagen 3. Klasse. Interessant aus heutiger Sicht ist die Verkehrstagerregung. Grundsätzlich fuhren alle Züge täglich. Wenn ein Zug nur werktags ausgewiesen war, gab es dafür einen anderen Zug, der an Sonntagen verkehrte. Meist lag dies daran, dass werktags auf den Bahnhöfen **längere Standzeiten** eingeplant wurden, um Güter aus- und einzuladen. Auf jeden Fall gab es anders als heute sonntags nicht weniger Züge als werktags. Es war sogar das Gegenteil der Fall: Sonntagnachmittags und -abends verkehrten zusätzliche Züge. So fuhr beispielsweise nur 6 Minuten vor dem täglich verkehrenden Zug Heilbronn – Meckesheim (ab 20.30 Uhr) – Mannheim ein weiterer Zug ab Meckesheim nach Mannheim, den insbesondere die Umsteiger aus dem Schwarzbachtal nutzen konnten, die 20.18 Uhr in Meckesheim ankamen. Da einzelne Züge nur an den Sonntagen von April – Oktober verkehrten, ist davon auszugehen, dass über die Sommermonate zahlreiche Einwohner aus Heidelberg und Mannheim die Eisenbahn für einen **Sonntagsausflug „aufs Land“** nutzten.

1914 stellte die Badische Staatsbahn Dampftriebwagen des Ingenieurs Kittel in Dienst, wobei von den ersten drei gelieferten Fahrzeugen einer in Sinsheim beheimatet wurde. Mit diesem wurden ab 01.04.1914 auf der Strecke Neckargemünd – Jagstfeld/Eppingen

zusätzliche Fahrten angeboten. Später bestritt der „Kittel **Dampftriebwagen**“ eine Zeitlang den gesamten Verkehr zwischen Steinsfurt und Eppingen.

Fahrplan 1913

Der erste Fahrplan nach Reparatur der Kriegsschäden 1953

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts gab es für die Eisenbahn **tiefgreifende Änderungen**, die sich auch auf die Fahrpläne in Meckesheim auswirkten.

Da war zunächst einmal der erste Weltkrieg, dessen wirtschaftliche Folgen dem ohnehin kränkelnden Streckenabschnitt Meckesheim – Schatthausen den Garaus machten, wodurch Meckesheim seine Funktion als Eisenbahnkreuz nach nur gut 20 Jahren wieder verloren hatte. Die Verbindung Richtung Westen wurde 1953 von **Kraftomnibussen** aufrechterhalten, die aufgrund der entsprechenden Straßenverbindung vom Bahnhof Mauer zum neuen Endpunkt der Nebenbahn nach Schatthausen oder sogar bis Wiesloch-Walldorf fuhren. Sukzessive wurde die Bahnstrecke dann immer weiter abgebaut und 1980 zwischen Wiesloch-Walldorf und Schatthausen komplett durch eine Buslinie ersetzt. Eine 2002 versuchte Verlängerung dieser Buslinie von Schatthausen über Mauer nach Meckesheim wurde nach nur einem Jahr wieder eingestellt, weil der Gemeinderat von Meckesheim mit 10:10 Stimmen die weitere Bezuschussung ablehnte. Nach Meinung der Gegner lohnte sich die Buslinie trotz der nach wenigen Monaten schon 50 Reisenden pro Tag und der geplanten Fahrzeitverkürzung nicht.

In östlicher Richtung war die Brücke bei Neckarelz in den letzten Tagen des 2. Weltkriegs durch sich zurück-



ziehende deutsche Truppen gesprengt worden. Im Gegensatz zur Neckarbrücke bei Jagstfeld, die im **November 1952** wieder für den Zugverkehr freigegeben wurde, kam auf der seit dem Bau der Neckartalbahn 1879 eher unbedeutenden Verbindung Meckesheim – Neckarelz ein Wiederaufbau der Brücke nicht mehr in Betracht, so dass der Streckenabschnitt zwischen Obrigheim und Neckarelz schon am 09.09.1949 offiziell stillgelegt wurde. Dieser „Schnitt“ war bedauerlich, war es doch vor dem 2. Weltkrieg gelungen, in Neckarelz Anschlüsse herzustellen, indem die Züge Neckarelz – Meckesheim bis mindestens Heidelberg weiter fuhren oder von dort kamen und damit in Meckesheim grundsätzlich keine Rücksicht mehr auf Anschlüsse genommen werden musste. Die Durchbindung der Züge war den veränderten Verkehrsbedürfnissen entgegengekommen, gab es doch zunehmend **Berufspendler** in den Ballungsraum Heidelberg – Mannheim/Ludwigshafen. Da es noch keine gleitenden Arbeitszeiten gab, fuhren viele Pendler immer mit dem gleichen Zug. Gerade in den Morgenstunden hatte darin jeder seinen „eigenen“ Sitzplatz, so dass sich immer die gleichen Menschen trafen. Wer einstieg, begrüßte die schon im Zug Sitzenden und wurde von diesen begrüßt. So begann man den Morgen in meist fröhlicher Runde, tauschte die Neuigkeiten der einzelnen Ortschaften aus und machte sich Sorgen, wenn ein Mitreisender mal fehlte.

Nachdem sowohl von Obrigheim als auch von Heilbronn – Sinsheim her weniger als ein Zug pro Stunde fuhren, waren diese entsprechend lang und mit schweren Lokomotiven bespannt. Da andererseits die Pendler aus beiden Richtungen zur jeweils gleichen Zeit bei ihrer Arbeitsstelle in Heidelberg oder Mannheim sein

mussten, fuhren die Züge im gemeinsamen Abschnitt Meckesheim – Heidelberg **oft kurz hintereinander**. So gab es 1953 um 6.54 Uhr und 7.02 Uhr Züge nach Heidelberg – wie auf Vorschlag des Verkehrsforums 2000 auch in 2012 wieder (6.55 Uhr und 7.03 Uhr). In Gegenrichtung gab es solche „Blöcke“ ab Heidelberg Hbf um 13.20/42, 15.27/45, 17.16/27/41 und 20.28/40 Uhr.

Alle 1953 durch Meckesheim fahrenden Züge führten die 2. und 3. Klasse, die 1956 nach Abschaffung der 1. Klasse in die 1. und 2. Klasse umgezeichnet wurde. Ende der 1960er Jahre fuhren dann überwiegend die roten Uerdinger Schienenbusse mit ausschließlich 2. Klasse. Ausnahme waren drei Eilzüge, von denen der eine aus **Bayreuth – Nürnberg**, die anderen aus Stuttgart und Wiesbaden kamen, sowie sechs Personenzugpaare.

Auf dem durch die Stilllegung der beiden Abschnitte Meckesheim – Schatthausen und Obrigheim – Neckarelz - Mosbach von 121,3 auf 109,7 km verringerten Streckennetz um Meckesheim wurden 1953 knapp 900.000 Zug-km gefahren. Pro Strecken-km und Tag waren dies **11 Zugpaare**.

Die Fahrzeit Meckesheim – Heidelberg betrug 35 – 39 Minuten, bergwärts etwas mehr. Von den Haltepunkten der nicht mehr verkehrenden „Lokalzüge“ wurden Waldhilsbach und Reilsheim mit bedient. Lediglich ein Zugpaar gegen 13.30 Uhr ließ diese Halte aus. Daneben gab es zwei Eilzugpaare von/nach Stuttgart, von denen eines Neckargemünd bediente, das andere nur die Stationen wie heute der Regionalexpress, also von Heidelberg Hbf **bis Meckesheim durchfuhr**, wofür



es 23 bzw. 24 Minuten Fahrzeit benötigte. Dieser Zug fuhr ab Heidelberg weiter über Darmstadt nach Köln und zurück. Später kam er abends sogar von Krefeld. Nach Aglasterhausen waren die Züge 35 – 40 Minuten unterwegs, in Gegenrichtung etwas länger. Für die Fahrt von/nach Sinsheim brauchte man nur noch 13 – 17 Minuten.

Erwähnenswert ist auch, dass sich im Fahrplan 1953 um 18.28 Uhr in Zuzenhausen zwei Züge kreuzten. Damals gab es in Zuzenhausen wie in fast jedem Bahnhof zwei Bahnsteiggleise und zwei Stumpfgleise für die Güterverladung. Wer einmal nach Zuzenhausen kommt, kann entlang des schmuck hergerichteten Güterschuppens noch das Ladegleis errahnen und an einem „**Knick**“ im modernen **S-Bahn-Bahnsteig** erkennen, wo einmal der alte Bahnsteig zu Ende war und die Gleise sich wieder annäherten bis sie schließlich südlich des Bahnübergangs zusammenliefen. Die dortige Gleisführung kann man übrigens in dem 1949 zum Teil in Zuzenhausen gedrehten Film „I Was A Male War Bride“ (Ich war eine männliche Kriegsbraut) sehen². Ob es 1949 oder 1953 oder ein anderes Mal war, ist nicht bekannt, aber jedenfalls trafen sich in diesem kleinen Bahnhof einmal fünf Züge! Wie kam es dazu? An jenem Tag war eine Lokomotive in Zuzenhausen mit Rangierarbeiten von Güterwagen zum Güterschuppen beschäftigt. Dazu kam die Leerfahrt einer Lokomotive, die noch vor einem planmäßigen Zug von Hoffenheim nach Meckesheim fahren sollte, aber wegen einer **Zugkreuzung in Zuzenhausen** warten musste. Nachdem die Lokomotive in Zuzenhausen in einem der beiden Bahnsteiggleise angekommen war, rollten auch die planmäßig in Zuzenhausen kreuzenden Personenzüge heran. Normalerweise wäre nun

der aus der Meckesheim kommende Zug in das zweite Bahnsteiggleis eingefahren und danach die allein fahrende Lokomotive sofort Richtung Meckesheim gefahren. Damit wäre das Bahnsteiggleis für den Zug aus Hoffenheim frei gewesen. Nach dessen Einfahrt und dem Fahrgastwechsel hätten beide Züge ihre Fahrt normal fortsetzen können. Eine **Ausnahmesituation** allein war an diesem Tag jedoch nicht genug, es kamen noch zwei andere dazu. Zum einen kam hinter dem Richtung Sinsheim fahrenden Personenzug noch ein Sonderzug. Damit nicht genug, war an diesem Tag in Meckesheim der Bahnhofsvorsteher als Fahrdienstleiter tätig, was die Vorschriften gelegentlich vorsahen, damit er „in Übung“ bleibt. Scheinbar war das letzte Mal schon etwas her, denn an diesem Tag stellte er die Signale in Meckesheim für den **Sonderzug** gleich auf Durchfahrt, nachdem der Personenzug in Zuzenhausen war. Nach kurzer Rücksprache mit dem Fahrdienstleiter in Zuzenhausen wollte man keinen Nothalt veranlassen, um die damit notwendige Meldung zu vermeiden. So näherte sich folglich der Sonderzug auch Zuzenhausen. Jetzt stand also die Rangierlokomotive (1) am Güterschuppen, die allein fahrende Lokomotive (2) in einem der beiden Bahnsteiggleise, der Personenzug aus Meckesheim (3) auf dem anderen Bahnsteiggleis und vor den beiden Einfahrtssignalen der jeweils eingleisigen Strecke der Personenzug aus Hoffenheim (4) und der Sonderzug (5) aus Richtung Meckesheim. Eilig veranlasste der Fahrdienstleiter in Zuzenhausen nun, dass die allein fahrende Lokomotive in das noch freie Stumpfgleis rangierte, so dass der Personenzug aus Hoffenheim in das bisher von dieser belegte Bahnsteiggleis einfahren konnte. Danach fuhr der andere Personenzug nach Hoffenheim ab und der Sonderzug rückte in dessen Bahnsteiggleis nach. An-

² <http://www.youtube.com/watch?v=YJhYrQahf30&feature=related> ab Minute 3:53 des Filmausschnitts



schließlich konnte der Personenzug nach Meckesheim abfahren und die allein fahrende Lokomotive wieder vom Stumpfgleis an das Bahnsteiggleis rangieren. Nachdem die Personenzüge Hoffenheim und Meckesheim erreicht hatten, konnten auch der Sonderzug und die allein fahrende Lokomotive ihre Fahrt fortsetzen. Es dürfte das einzige Mal gewesen sein, dass **gleichzeitig fünf Lokomotiven in Zuzenhausen** waren. Heute lässt die Sicherheitstechnik immer nur einen Zug zwischen Meckesheim und Hoffenheim zu. Die moderne Technik verhindert aber nicht ähnliche organisatorische Fehler der Fahrdienstleiter. Erst am 27. Februar 2012 brachten es die Fahrdienstleiter in der für die Elsenzthalbahn zuständigen Betriebszentrale (BZ) Karlsruhe fertig, am gleichen Tag morgens und abends den Bahnhof Meckesheim so zuzustellen, dass jeweils eine halbe Stunde lang erst mal kein Zug mehr fahren konnte. In beiden Fällen stand ähnlich wie damals in Zuzenhausen in Meckesheim ein Zug vor dem Einfahrtssignal der **eingleisigen Strecke von Hoffenheim** und beide von dort anfahrbaren Bahnsteiggleise (2+3) waren belegt (Gleis 1 kann mangels einer entsprechenden Weichenverbindung von Hoffenheim her nicht angefahren werden). Abends konnte der Regionalexpress (RE) von Stuttgart wegen eines Notarzteinsatzes im Zug nicht weiterfahren. Morgens gab es ein technisches Problem am Steuerwagen des RE nach Mannheim. Während abends die Einfahrt der S-Bahn Richtung Sinsheim wohl nicht mehr zu verhindern war, ließ sie der Fahrdienstleiter am Morgen planabweichend auf Gleis 3 einfahren und stellte sich somit selbst den Bahnhof zu – ein grober Anfängerfehler!

Fahrplan 1953

Der Fahrplan im Jubiläumsjahr 2012

Für das Jahr des 150. Jubiläums liegen alle Fahrplandaten vor. Güterverkehr gibt es nicht mehr und auch alle planmäßigen Leerfahrten von Triebwagen wurden gestrichen oder sind als Zugfahrten veröffentlicht. Insgesamt werden 2012 mehr als **1,8 Millionen Zug-km** gefahren. Das sind trotz dem auf 90,5 km geschrumpften Streckennetz um Meckesheim mehr als doppelt so viele wie 1953 und drei Mal so viele wie 1913. Pro Strecken-km und Tag fahren damit durchschnittlich 27 Zugpaare – etwa 2½ Mal so viele wie 1953, vier Mal so viele wie 1913 und knapp sieben Mal so viele wie zu Beginn des Eisenbahnzeitalters in Meckesheim.

Die Strecken sind in den europaweiten Taktfahrplan eingebunden, das heißt, die Züge fahren (ab etwa 8 Uhr) jede Stunde oder jede halbe Stunde zur (zumindest annähernd) gleichen Minute und treffen sich etwa zu den Minuten 28⁵ und 58⁵, bei Halbstundentakt auch zu den Minuten 13⁵ und 43⁵. Meckesheim ist dabei der zentrale **Knoten für die S-Bahn-Linien** im Elsenz- und Schwarzbachtal, das heißt, die S 5 und S 51 treffen sich immer in Meckesheim, so dass in alle Richtungen (auch vom/zum Bus der 2008 eingerichteten Linie aus/nach Waldwimmersbach) umgestiegen werden kann.

Vorwiegend sind seit 13.12.2009 Elektro-Triebwagen der Baureihe ET 425 in Einzel- oder Doppeltraktion (zwei Triebwagen aneinander gekuppelt) im Einsatz. Zwischen Meckesheim und Aglasterhausen fahren ausschließlich ET 425 in Einzeltraktion, die montags bis freitags tagsüber etwa stündlich ab/bis Heidelberg verkehren. Zu den Hauptverkehrszeiten wird in Meckesheim **geflügelt bzw. gekuppelt**. Kuppeln bedeutet, dass ein aus Aglasterhausen kommendes Fahrzeug



in Meckesheim mit einem aus Sinsheim kommenden Fahrzeug zusammengekuppelt wird und diese anschließend gemeinsam nach Heidelberg fahren. Dies ist derzeit nur zur halben Stunde (kurz vor der Minute 30) möglich, wenn das Fahrzeug aus Bad Friedrichshall-Jagstfeld oder nur von Sinsheim kommt. Im Gegensatz zu früher, als die Verbindung nach Heilbronn den Schwerpunkt bildete, kommt die S-Bahn nun aber **stündlich von Eppingen**. Dann fehlen 1 – 2 Minuten für die beim Kuppeln notwendige langsame Einfahrt mit 20 km/h in das besetzte Gleis sowie den Kuppelvorgang selbst. Deshalb werden zwei Mal täglich auch Triebwagen aus Aglasterhausen auf Regionalexpresszüge (RE) aus Heilbronn gekuppelt. Nachdem sich der Ausbau der Schwarzbachtalbahn zur S-Bahn um sechs Monate verzögert hatte, standen diese RE nach der S-Bahn-Einführung im Elsenzthal ein halbes Jahr lang in Meckesheim jeweils die ursprünglich für das Kuppeln vorgesehene Zeit ab. Das veranlasste die Stadt Heilbronn zu kritisieren, dass sich trotz Elektrifizierung der Elsenzthalbahn und entsprechend schnellerer Fahrzeuge die Fahrzeit der RE nicht verkürzt hat. Die städtischen Bahnexperten machten dafür laut Heilbronner Stimme vom 26.01.2010 die längeren Aufenthalte auf den Unterwegsbahnhöfen verantwortlich: „... allein für den Halt in der **5.000-Seelen-Gemeinde Meckesheim** sind bis zu 6 Minuten vorgesehen“.

Das Kuppeln von Triebwagen aus Aglasterhausen und Sinsheim in Meckesheim ist im Übrigen keine neue „Erfindung“, sondern wurde bereits vor 50 Jahren nach der Einführung der roten „Uerdinger“ Schienenbusse auf diesen Strecken praktiziert. Obwohl zu jener Zeit noch ein Rangierer kuppeln musste und sich heutzutage die ET 425 beim Zusammenfahren selbständig me-

chanisch und elektronisch verbinden, waren **damals wie heute** jeweils sechs Minuten zwischen Ankunft des ersten Triebwagens und Abfahrt der Doppeltraktion vorgesehen.

Der umgekehrte Fall, das Flügeln oder Trennen zweier Triebwagen, geht dagegen schneller und kann bereits während des Fahrgastwechsels stattfinden, so dass die Passagiere des vorderen Zugteils davon nicht aufgehalten werden. Nach Abfahrt des ersten Zugteils und Umstellen der Weichen kann der zweite Teil ebenfalls mit der im Bahnhof zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausfahren. Das sind von Gleis 3 in Meckesheim, wo die zu trennenden Einheiten aus Heidelberg in der Regel ankommen, 60 km/h. Im Extremfall kann das **zweite** Fahrzeug damit bereits drei Minuten nach Ankunft der Doppeltraktion abfahren, so dass die Reisenden eher schneller sind als bei einem Umstieg und sich diesen auf jeden Fall sparen. Manchmal kann die Reise aber auch erheblich länger dauern – nämlich dann, wenn sich ein Reisender im falschen Fahrzeug befindet. Besonders oft kann man dies bei Gelegenheitsreisenden mit MP3-Player oder Mobiltelefon am Ohr im RE beobachten, der von Mannheim um 15.05 Uhr als Doppeltraktion in Meckesheim ankam und nach dem Abhängen des zweiten Fahrzeugs eine Minute danach in Einfachtraktion nach Heilbronn weiterfuhr. Aber auch in den S-Bahnen, die in Meckesheim getrennt werden, überliert und überhört manchmal ein Fahrgast das Zugziel und fährt in die falsche Richtung. Dabei ist auch das Trennen von Zügen zu unterschiedlichen Zielen nichts Neues. Als 1846 die Main-Neckar-Bahn von Frankfurt in den Rhein-Neckar-Raum gebaut wurde, konnte man sich nicht darüber einigen, ob der Umsteigepunkt zur Badischen Staatsbahn Mannheim



oder Heidelberg sein sollte. Als (bis heute problematischen) Kompromiss führte man schließlich die Strecke von Weinheim kommend genau zum Mittelpunkt der Strecke Mannheim – Heidelberg und von dort (allein schon wegen der zu dieser Zeit noch unterschiedlichen Spurweiten von 1435 und 1600 mm) parallel zum Gleis der Badischen Staatsbahn in die beiden Städte. Damit war der **Konflikt aber nur teilweise gelöst**. Seitdem stellt sich nämlich immer wieder die Frage, ob die von Frankfurt kommenden Züge nach Mannheim oder Heidelberg fahren sollen. Zwischendurch wurde dann in Mannheim-Friedrichsfeld das gleiche gemacht wie heute in Meckesheim: Die von Frankfurt kommenden Züge wurden dort getrennt und der vordere Teil nach Heidelberg, der hintere nach Mannheim gefahren. Da es damals noch keine Lautsprecher- oder gar Tonbandansagen gab, riefen die Bahnbeamten auf gut kurpfälzisch: „Heidelberg vorne, Mannem hinne!“ Die Mannheimer fühlten sich von dieser Reihenfolge benachteiligt und beantworteten diesen Hinweis alsbald mit dem noch heute oft gehörten Slogan **„Mannem vorne!“**

Da für das hier behandelte Streckennetz nicht genügend ET 425 zur Verfügung stehen, sind auch noch die seit dem Sommerfahrplan 1988 auf der Elsenzalbahn eingesetzten zweiteiligen Diesellokomotiven der Baureihe VT 628, zum Teil in Doppeltraktion, im Einsatz. Außerdem gibt es vier Leistungen mit Wendezügen, das sind Züge mit Elektrolokomotiven der Baureihe 111 und fünf Wagen, davon am Zugende ein Steuerwagen, von dem die Lokomotive bedient werden und so der Zug ohne Rangieren in beide Richtungen fahren kann. Die Wendezüge fahren zwei Mal pro Tag und Richtung als **RE Mannheim – Meckesheim – Heilbronn**.

Diese zweistündlich verkehrende Verbindung wurde 1997 von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) bei der Deutschen Bahn AG bestellt, um die Großstadt und den Raum Heilbronn schnell an den Fernverkehrsknoten Mannheim anzubinden. Ursprünglich sollten diese Züge damals mit doppelmotorisierten VT 628/629 gefahren werden und nicht in Meckesheim halten. Auf Betreiben des Verkehrsforums 2000 wurde dann jedoch stattdessen ein Neigetechniktriebwagen der Baureihe 611 bereitgestellt, der zusammen mit den bereits ein Jahr zuvor im Neckartal eingesetzten vier VT 611 den fahrplanmäßigen Betrieb bewerkstelligen konnte. Durch den Einsatz der VT 611 ergab sich eine **Fahrzeiterparnis**, die den Halt der Züge auch in Meckesheim ermöglichte. Wie richtig diese Entscheidung war, zeigte sich gleich am ersten Betriebstag. Jürgen Heß hatte für den RE um 6.46 Uhr ab Meckesheim 250 Fahrgäste prognostiziert. Tatsächlich fuhr an diesem Tag dann 244 Reisende mit. Damit war aber auch sofort bewiesen, dass der einzeln eingesetzte VT 611 mit seinen 125 Sitzplätzen 2. Klasse keine Dauerlösung sein konnte. Ein weiterer VT 611 war jedoch nicht verfügbar. Eine unerwartete Verbesserung brachten dann ständige Probleme an der Neigetechnik. Nach mehreren Versuchen wurden schließlich die Neigetechniktriebwagen wieder aus dem Neckar- und Elsenztal abgezogen und durch Wendezüge ersetzt, die mit 416 Sitzplätzen 2. Klasse heute gerade so für die inzwischen rund 400 Reisenden des Zuges um 6.30 Uhr ab Meckesheim genügen. Ansonsten reichen auch die seit 13.12.2009 zu anderen Uhrzeiten eingesetzten ET 425 in Einfach- oder Doppeltraktion. Ebenfalls auf Anregung des Verkehrsforums 2000 verkehrt ein RE-Zugpaar zur abendlichen Hauptverkehrszeit **von/nach Stuttgart** und die S-Bahnen an Sonntagen über



Heidelberg hinaus bis nach Kaiserslautern. Dadurch können an Sonntagen auch die Halte Heidelberg Orthopädie und Heidelberg-Schlierbach/Ziegelhausen bedient werden, was an Werktagen nur bei bestimmten Konstellationen möglich ist. Die Fahrzeit Meckesheim – Heidelberg Hbf (inzwischen am westlichen Stadtrand) beträgt ohne diese nur gelegentlich bedienten Halte 23 Minuten (RE ohne Halt zwischen Meckesheim und Heidelberg Hbf 17 Minuten), nach Aglasterhausen 21 Minuten und nach Sinsheim 9 Minuten (RE 7 Minuten). Damit haben sich die **Fahrzeiten** gegenüber den ersten Zügen in den 1860er Jahren etwa **halbiert**. Neben dem verbesserten Fahrzeugmaterial (Elektrotriebwagen mit selbsttätig schließenden Türen statt Dampflokomotiven mit handgebremsten Wagen) trugen dazu auch höhere Streckengeschwindigkeiten, eine moderne Leit- und Sicherheitstechnik und die Abschaffung des Gütertransports bei.

Alle eingesetzten Züge bieten Sitzplätze 1. und 2. Klasse, die nach einigen vom Verkehrsforum 2000 vorgeschlagenen Fahrplanänderungen seit diesem Jahr auch zur morgendlichen Hauptverkehrszeit reichen, um dem Anspruch des Verkehrsforums 2000 zu genügen, wonach Fahrgäste in der Regel **nicht länger als 5 – 8 Minuten** sollten stehen müssen. Gegen Abend waren durch die gewünschte Trennung der Züge in Meckesheim Richtung Sinsheim und Aglasterhausen ohnehin ausreichende Kapazitäten eingeplant. Als Jürgen Heß deshalb bei der Vorstellung des ersten S-Bahn-Fahrplans in der Regionalen Fahrplankonferenz Bedenken äußerte, ob alle Doppeltraktionen auch ausgelastet sein werden, entgegnete der Angebotsplaner der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), Gerhard Schnaitmann: „Lieber Herr Heß, bisher haben

Sie noch jedes Gefäß voll bekommen, das wir Ihnen hingestellt haben!“

Abschließend bleibt noch anzumerken, dass einzelne S-Bahnen von/nach **Mainz** fahren, was nach den Plänen des Verkehrsverbundes ab Inbetriebnahme der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar und Herstellung der dafür notwendigen zusätzlichen Infrastruktur (3. Gleis) zwischen Heidelberg und Mannheim der Regelfall werden soll. Dann wäre das Elsenz- und Schwarzbachtal wie gewünscht umsteigefrei an den Fernverkehrsknoten Mannheim Hbf angebunden.

[Fahrplan 2012 Heidelberg – Meckesheim – Aglasterhausen / Eppingen / Bad Friedrichshall - Jagstfeld bis ca. 19.15 Uhr](#)

[Fahrplan 2012 Heidelberg – Meckesheim – Aglasterhausen / Eppingen / Bad Friedrichshall - Jagstfeld ab ca. 19.15 Uhr](#)

[Fahrplan 2012 Bad Friedrichshall - Jagstfeld / Eppingen / Aglasterhausen – Meckesheim – Heidelberg bis ca. 18.00 Uhr](#)

[Fahrplan 2012 Bad Friedrichshall - Jagstfeld / Eppingen / Aglasterhausen – Meckesheim – Heidelberg ab ca. 18.00 Uhr](#)