

Jürgen Ranger

Omnibusse auf dem Härtsfeld

Das Thema Omnibusverkehr wird bei den Museumsbahnen wenig beachtet; oft wird der „Gummikonkurrenz“ die Schuld am Ende der einen oder anderen Strecke zugesprochen. Aus der Sicht musealer Forschung zum Thema Öffentlicher Personennahverkehr stellt sich das Thema anders dar. Wie es dazu kam, daß der Bus oftmals über die Bahn „siegte“ oder welche Auswirkungen dies auf die Siedlungsgeschichte einer Region hatte, ist noch kaum erforscht. Zu dünn ist die Quellenlage. Anders als bei Eisenbahnlinien haben Buslinien in der Regel keine Spuren in der Landschaft hinterlassen. Die Fahrzeuge wechselten häufig. Eine Identifikation der Bevölkerung mit einer Buslinie ist im Gegensatz zu Bahnlinien nur in seltenen Fällen vorzufinden. Andererseits ist zu beobachten, daß historische Omnibusse ihren eigenen Reiz haben und die Zahl der Omnibus-Liebhaber steigt. In diesem Artikel wird die Geschichte des Omnibusverkehrs auf dem Härtsfeld skizziert. Er soll als Anregung dienen, sich mit dem Thema auch in anderen Landstrichen zu beschäftigen.

Busse für die Bahn!

Einige Eisenbahn-Gesellschaften ergänzten schon relativ früh ihr Angebot im öffentlichen Personenverkehr um Buslinien als Zubringer, Verlängerung der Bahnlinie zu weiteren Zielen oder als Zersatz in Zeiten geringen Fahrgastaufkommens. Die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) begann bereits 1928 bei ihrer Nebenbahn Ebingen – Onstmettingen, Linienbusleistungen zu erbringen. Wichtige wirtschaftliche Grundlage der Bahn war die Belieferung der umfangreichen Textilindustrie, insbesondere mit Stück- und Kleingut. Der Personenverkehr hingegen war eher gering. Eine Trennung von Personen- und Güterverkehr schien bereits damals eine sinnvolle Maßnahme gewesen zu sein.

Das Bus-Angebot der WEG und der mit ihr verbundenen Württembergischen Nebenbahnen AG (WN) wurde nach dem Zweiten Weltkrieg deutlich erweitert. Am 18. 3. 1955 – also vor genau 50 Jahren – wurden die Aktivitäten in der Tochter WEG-Kraftverkehrs-GmbH (WEG-KVG) zusammengefaßt und folgende Linien betrieben:

Aalen – Neresheim – Dillingen,

Ebingen – Onstmettingen,

Stein – Neuenstadt – Heilbronn (Bahnlinie Jagstfeld – Ohrnberg),

Hemmingen – Stgt. (Bahnl. Korntal – Weissach)

Reutlingen – Gönningen,

Oberriexingen – Vaihingen/Enz (Bahnl. Vaihingen – Enzweihingen),

Machtolsheim – Ulm (Bahnl. Amstetten – Laich.).

Weitere Linien kamen nach und nach dazu.

Die WEG-KVG war durchaus innovativ. Die Firma Auwärter mit ihren NEOPLAN-Bussen zählte zu einem der wichtigsten Lieferanten. Vor allem die Möglichkeit, auf altbrauchbaren Fahrgestellen moderne komfortable Karosserien zu akzeptablen Preisen aufbauen zu lassen, ließen WEG-KVG und Auwärter zu idealen Partnern werden. Als erste Gesellschaft in Süddeutschland setzte die WEG-KVG Doppelstock-Omnibusse ein. Ab Sommer 1958 kamen sicher auch infolge des Verbots von Personentransport-Anhängern die „Dobusse“ auf der Linie Hemmingen – Stuttgart und später auch auf Linien um Neuenstadt zum Einsatz.

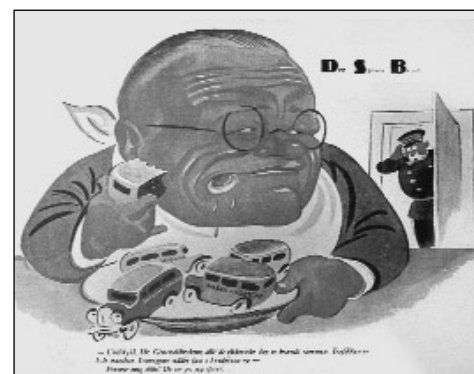
Heute zählen WEG-KVG und ihre im Connex-Konzern zusammengefaßten Schwestergesellschaften Heidenheimer Verkehrsgesellschaft mbh (hvg) und Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH (OVR) in Waiblingen-Beinstein zu den großen ÖPNV-Anbietern in Württemberg. So kommen heute z. B. allein beim Heidenheimer Stadtbussystem insgesamt 57 Busse im Taktverkehr zum Einsatz.

Der Omnibusverkehr der Härtsfeldbahn

Auf dem Härtsfeld führten die WN ab 1948 einen Zubringerdienst mit eigenen Omnibussen ein. Vermutlich hatte der Zuzug von Neubürgern, wie die Vertriebenen in Neresheim genannt wurden, zu einem starken Nahverkehrsbedürfnis im Umfeld Neresheims geführt. Betrieben wurden die Kraftverkehrslinien Schweindorf – Köisingen – Hohlenstein – Ohmenheim – Neresheim und Neresheim – Ohmenheim – Dehlingen – Weilermerkingen – Dorfmerkingen – Elchingen – Neresheim. Gleichzeitig wurden auf der Schiene zusätzliche Züge zwischen Elchingen, Neresheim und Dischingen angeboten.

Zur Verbesserung des Berufs- und Schülerverkehrs wurde am 6. 3. 1950 auf der Strecke Neresheim – Unterkochen – Aalen ein „Schienenergänzungsverkehr“ eingeführt. Das Angebot variierte über die Jahre ein wenig, so wurde bspw. die Buslinie zeitweise bis Dischingen verlängert, und die Nahpersonenzüge entfielen wieder. Das Prinzip, zu nachfragestarken Zeiten Züge und sonst Busse einzusetzen, blieb unverändert, hatte aber auch seine Grenzen. Ab und zu scheint hohes Fahrgastaufkommen für den 22:10-Uhr-Bus ab Aalen Zusatzfahrten nach Ebnat erfordert zu haben.

Am Freitag vor dem 1. Mai 1954 brach das Chaos aus: Schon eine halbe Stunde vor Abfahrt standen in Aalen weitaus mehr Personen vor dem Bus als erwartet. Der Bus wurde gestürmt, niemand wollte die Nacht über auf den ersten Zug nach Neresheim warten. Der Fahrer wollte nicht mit einem überladenen Bus und ohne Fahrkartkontrolle losfahren und schlug vor, zunächst bis Ebnat und in einer zweiten Fahrt über Ebnat hinaus zu fahren. Doch das fand vorerst kein Gehör, niemand wollte wieder aussteigen. Der Fahrer war der Situation nicht gewachsen; es kam zu verbalen Auseinandersetzungen, und ihm wurden sogar Schläge angedroht. Schließlich siegte doch die Vernunft, und nach einer „Vor-Fahrt“ bis Ebnat begann die zweite Fahrt Richtung Neresheim eine gute Stunde nach Plan. Das Ereignis wurde in der Presse behandelt, die nach Maßnahmen für solche Tage fragte. Die Bahnverwaltung forderte von dem Fahrer mehrfach Stellungnahmen ab, ob sie künftig besser handelte, ist nicht überliefert.



Eisenbahnen + Busverkehre waren auch häufig Thema für Karikaturisten.

Oben: Der Generaldirektor der Eisenbahn (hier der dänischen Staatsbahn DSB) „verleibt“ sich die Busse der Region ein. DSB-Museum Odense

Links: Der Umgang mit Omnibussen fällt Eisenbahnern in der Umstellung schwer: Ein Wagenmeister will das Anliegen bzw. Lösen der Bremsklötze an den Radsätzen des Busses prüfen. Fahrt Frei, 12/1987, Zeichnung: Frank Steger



Oben: Kom 23 war ein typischer Vertreter der NEOPLAN-Busse bei der WEG-KVG. (Aufnahme: WEG)

Unten: Kom 24 verkörperte die lange Ausführung dieses Typs. (Aufnahme: WEG)

Rechts: Doppeldecker 8422 hatte einen Aufbau des Fellbacher Herstellers Vetter. Hier steht er am Stuttgarter Zentralen Omnibusbahnhof und wird bald nach Hemmingen fahren. (Aufnahme: WEG)





Oben: Der vermutlich erste bahneigene Bus war ein „Schnauzen-Magirus“, aufgenommen 1951. (Archiv HMB)

Tabelle: Straßenfahrzeuge der Härtsfeldbahn

Hersteller Typ	Baujahr Fabrik-Nr.	Betr.-Nr.	pol. Kennz.	Einsatz AND	Bemerkungen, Verbleib
Magirus			AW 25-5600	1951	
Magirus	49 / 9262/132	Kom 4	AW 25-6506	51 (?) – 56	1956 abgestellt, nach 1. 1. 57 an ?
Saurer	44 / GSD 337	Kom 9	AW 25-6572	51 (?) – 57	56 in Rep., 57 an VE (Oberriexingen – Vaih.), 1958 an JO (Stein – Neuenstadt – Heilbronn) HN-AR 583, 1958 verschrottet
Büss. / Auw.	43 / 96 354	Kom 21	FW 26-7097	1960	1955 bei RG, 1956 neu aufgeb., 56 RT-A 802, 1960 AA-N 857, 1960 HN-AS 724, 1960 an JO (Stein – Neuenstadt – Heilbronn), zw. 1962 und 1971 an ?
Büssing	49 / 121 498	Kom 22	AW 55-5853	55 – 60	bis 1955 bei VE (Oberriexingen – Vaihingen), 1955 AW 25-6665, 1956 AA-I 854, 1960 an RG, RT-EV 94, zw. 62 und 71 an ?
Büssing	? / 20 750	Kom 25	AW 24-8398	51 (?) – 55	1955 stillgelegt
Büssing	53 (?) / 129 952	Kom 37	AW 24-7606	60 – ?	1956 S-X 422, 1962 AA-KD 31, 1955, 56 u. 58 bei KW (Hemmingen – Stgt), zw. 1963 und 1971 an ?
Büss. Präfekt 14	69 / 0283 644	Kom 79	AA-EW 18	2. 6. 69 – 73	23.6.1969 angeschafft, nach April 1973 an JO, Laufleistung bis 31.12.1976: 421.083 km, 1977 Kom 691, HN-EW 318, mind. 1978 Werb. JÄGERMEISTER, 1979 bei NN, nach 1982 verschrottet
Hahn, Anh.	56? / TP 18-7652	Anh 108	AA-D 979	56 – 58	1958 an RG, 1961 auß. Betr. wg. StVO-Änd, ca. 1962 an ?
DBenz LP 808	69 / s. rechts	Lkw 211	AA-SX 83	69 – 197?	Fabr.-Nr.: 316.052-10629835, 21. 5. 1969 Zul., 22. 12. 1969 Unfall, 1. 1. 1970 an WNB, 72 (?) BL-CR 384, 6/1973 an EO, 2.1.1976 an KW (160.466 km) LB-ZV 753, 10.1.1976 an EO (161.036 km), 14.1.1976 an KW (161.270 km), 22.3.1976 -> LB-ZV 753 (170.000 km), verkauft an Firma Malok 7.207,20 DM

Das Einbringen der Kraftverkehrslinien in die WEG-KVG am 18. 3. 1955 brachte im Härtsfeld betrieblich keine Änderung, lediglich für die Bahnverwaltung bedeutete dies eine getrennte Buchführung.

Im Zuge der Modernisierung der Härtsfeldbahn wurden im Sommer 1956 einige Verbindungen wieder von der Straße zurück auf die Schiene verlagert. Dabei kam es zu einem kleinen Kuriosum: Um einen Anschluß an die Züge Neresheim – Aalen im Berufsverkehr herzustellen, wurde im Winter 1956/1957 der Neresheimer Mietwagenunternehmer Benno Rupp damit beauftragt, mit seinem VW-Kleinbus die wenigen Fahrgäste aus Dischingen abzuholen.

Die Monopolstellung der WN im Omnibusbetrieb auf dem Härtsfeld sollte nur kurz währen. Gleich mehrere Omnibus-Unternehmer richteten auf dem Härtsfeld Berufsverkehrslinien ein. So beförderte der Verkehrsunternehmer Josef Stricker aus Gundelfingen zwischen Ballmertshofen und Dillingen Berufstätige des Dillinger Werks der Bosch GmbH.

Auf dem vorderen Härtsfeld entstand eine Ringlinie Aalen – Waldhausen – Ebnat – Unterkochen – Aalen und eine Linie Dorfmerkingen – Elchingen des Ebnater Omnibusunternehmens Beck & Schubert. Mit der direkten Anfahrt der Firmen Triumph International AG, Hengel & Co. und der Eisen- und Drahtwerk Erlau AG in Aalen war damit vor allem Ebnat faktisch aus dem Verkehr der Härtsfeldbahn heraus gebrochen. Schließlich waren die meisten Fahrgäste eben bei diesen Firmen beschäftigt. Die Omnibusverkehre im Auftrag einzelner Firmen waren durchaus legal. Sie wurden auch durch das „Beilharz-Urteil“ bestätigt. Schließlich handelte es sich nicht um öffentlichen Nahverkehr, sondern eher um eine Art der Fahrgemeinschaft.

Um zu verhindern, daß mit einem zweiten Ring Elchingen und schließlich Neresheim der Härtsfeldbahn verloren gingen, schloß die WEG-KVG am 23. 3. 1964 einen Vertrag mit Beck & Schubert zur Übertragung der Betriebsführung auf der Kraftverkehrslinie Aalen – Neresheim. Ab dem 31. 5. 1964 verkehrten Omnibusse von Beck & Schubert zwischen Neresheim und Aalen. Die WEG-KVG verzichtete damit auf den Betrieb eines Omnibusses auf dem Härtsfeld. Der Personenverkehr zwischen Neresheim und Aalen war aber nur noch an Wochenenden lukrativ. Letztendlich wurde einige Jahre später an Wochentagen kein Personenzug mehr zwischen Aalen und Neresheim gefahren.

Wenige Jahre vor der Einstellung der Härtsfeldbahn gab es noch eine kurze Renaissance der KVG-Busse. Ab 1. 6. 1969 wurde auf der Strecke Neresheim – Dillingen werktäglicher Busverkehr eingeführt. Zum Einsatz in verkehrsschwachen Zeiten kam ein Büssing-Bus mit dem Kennzeichen AA-EW 18 und der WEG-KVG-Nummer 79. Einhergehend mit der Einstellung des Personenverkehrs auf der Schiene wurde der Verkehr auf der Straße am 13. März 1973 mit allen Rechten und Pflichten an Beck & Schubert für die Linie Aalen – Neresheim und an die Heidenheimer Firma Wahl und Söhne KG für die Linie Neresheim – Dillingen übertragen. Mit der Einstellung der Härtsfeldbahn endete der durchgängige öffentliche Personen-Nahverkehr auf dem Härtsfeld. Eine Fahrt Aalen – Neresheim – Dillingen mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist heute nicht mehr möglich.

Quellen: Archiv der WEG, Archiv des Härtsfeld-Museumsbahn e.V.

Oben: Mit kleinen Auwärter-Bussen wie dem Kom 21 wurde der Schienenverkehr ergänzt. Am 17. August 1965 ist der Bus längst abgestellt. Foto: Dieter Hölzge

Mitte: Kom 37 war der letzte Bus der KVG, der zwischen Neresheim und Aalen verkehrte, ca. 1962

Unten: Der letzte Bus der WEG-KVG auf dem Härtsfeld überhaupt war der Büssing Präfekt Kom 79. 2. 5. 1971, Foto: Dieter Hölzge

