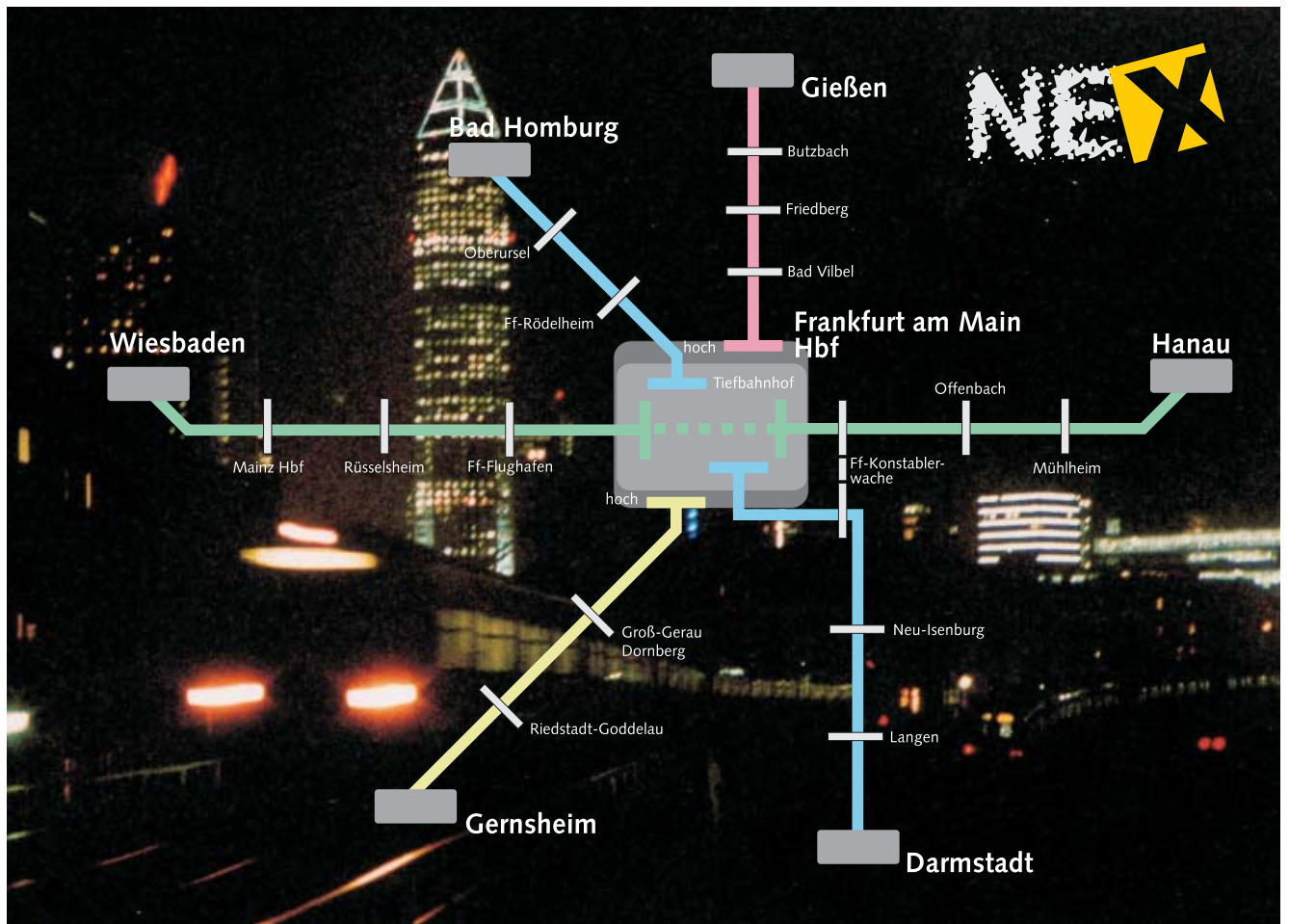


Nachtverkehr für die Region Rhein/Main Nachtstern Schiene



Weshalb ein neues Nachtangebot ?

Nachts ist im Rhein-Main-Gebiet nichts mehr los? Wer vom Angebot der Busse und Bahnen auf das Nachtleben schließt, könnte das glauben. Ein Blick in die Stadtmagazine, die Lokalitäten, die Brennpunkte des Nachtlebens oder Straßen und Autobahnen zeigt aber, dass das Rhein-Main-Gebiet in punkto Nachtleben keinesfalls schläft. Die Nachtaktivitäten verteilen sich auf viele Schwerpunkte in der gesamten Region, seien es Discos, Lokale, Konzerträume, Spätvorstellungen im Kino oder Open-Air-Veranstaltungen im Sommer. Neben öffentlichen Veranstaltungen kommt noch die Vielzahl von privaten Feiern hinzu, die meist nicht mit dem letzten Bus oder der letzten Bahn enden. Egal ob Fete, Disco oder Restaurantbesuch, meist ist bei diesen Aktivitäten auch Alkohol im Spiel. Selbst nach Hause fahren ist dann nicht mehr angesagt, andererseits fehlen derzeit noch geeignete Angebote in der Nacht, um über weite Entfernungen kostengünstig nach Hause zu kommen.

In der **Region Berlin** und im **Rhein-Ruhr-Gebiet** hat man bereits erkannt, dass nicht nur Nachtbusnetze von der Kernstadt innerhalb der jeweiligen Stadt oder ins nahe Umland, sondern auch ein schnelles Nachtangebot auf den Hauptachsen der Schienenstrecken, also zwischen den Städten, notwendig ist. Diese Angebote auf der Schiene, seien es S-Bahn oder Regionalbahnen, sorgen für Alternativen zur Auto- (oder teuren Taxi-)Nutzung zwischen den größeren Städten bzw. über weitere Strecken im Ballungsraum. Die Nachtbusnetze der Städte erhalten damit weitere Fahrgäste von der Schiene und können auch als Zubringer zum Nachtschienen-netz dienen, so profitieren beide Verkehrsmittel voneinander.

Für das letzte Wegstück vom Bahnhof oder der Nachtbushaltestelle kommen dann wieder Taxi, Fahrrad oder ein Fußweg ins Spiel. Nur wer auch eine Rückfahrmöglichkeit hat, wird auch die Hinfahrt mit Bus+Bahn antreten. Bei allen Kosten für ein derartiges regionales Projekt sind neben der Verbesserung des weichen Standortfaktors Lebensqualität

auch die zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen für Hin+Rückfahrt in die Betrachtungen einzubeziehen.

Vor diesem Hintergrund hat der Landesverband Hessen des Verkehrsclubs Deutschland VCD (in Zusammenarbeit mit dem VCD Frankfurt und Mainz) für das Rhein-Main-Gebiet folgendes Startkonzept für einen Nachtsternverkehr Rhein-Main auf der Schiene entwickelt. Es bietet anhand von Fahrplanbeispielen einen Überblick über die konkreten Möglichkeiten und Fahrzeiten.

Zielsetzung des Konzepts

- Einrichtung eines **Kern-Liniennetzes** auf der Schiene mit Nachtlinien (S- und Regionalbahnen) entlang der wichtigsten Achsen mit Halt an (fast) allen Stationen.
- Einrichtung eines **zentralen Umsteigeknotens** am Frankfurter Hauptbahnhof, um ohne lange Wartezeiten zwischen allen Linien von allen Richtungen in alle Richtungen wechseln zu können (klassisches Sternnetz mit zentralem Umsteigepunkt)
- Bedienung in den **Wochenendnächten** nach Freitag und Samstag fast die ganze Nacht mit **Abfahrten um 1, 2 und 3 Uhr** (als Knotenzeit wird die Minute 15 vorgeschlagen)
- Bedienung **täglich** mit einer zentralen Abfahrt nach 1.15 Uhr, um damit noch eine Abfahrt nach Mitternacht von allen Bahnhöfen bzw. nach **1 Uhr** von Frankfurt in alle Richtungen zu ermöglichen.
- Einbeziehung von vorhandenen Fahrten auf S-Bahn oder Regionalbahnen, die zeitnah zum Nachtknoten liegen in die neuen Nachtlinien (z.B. RB/RE von/nach Gernsheim)

Zielsetzung des Konzeptes ist es, nicht nur „die Rückfahrt“ von Frankfurt in die Region, ermöglichen, sondern von der Region nach Frankfurt und insbesondere zwischen vielen Städten in der Rhein-Main-Region. Dieses soll durch die zentrale Umsteigemöglichkeit am Frankfurt Hauptbahnhof umgesetzt werden. Damit sind Verbindungen zwischen al-

len Stationen des Nachtnetz mit max. einem Umstieg ohne lange Wartezeiten möglich (Sternverkehr). Der Hauptbahnhof als zentraler Umsteigeknoten wurde ausgewählt, weil dort die im Konzept vorgesehenen Züge alle gleichzeitig einfahren und warten können, also genügend Bahnsteigkapazitäten existieren.

So können z.B. Kulturfreunde in Wiesbaden, Dauertänzer in Darmstadt, Vollmondromantiker in Offenbach, Barbesucher in der Frankfurter City, Nachtschwärmer in Mainz, Kneipenfreunde in Hanau, Früh- und Spätschichtler am Flughafen, Schoppenpetzer in Sachsenhausen, Partybesucher in Friedberg, Spätfilmfreunde in Gießen und Freunde-besucher in Groß-Gerau künftig im Rhein-Main-Gebiet „nachtaktiv“ sein bzw. bis zum Ende bleiben, ohne dabei auf ein Auto (oder Taxi) angewiesen zu sein.

Eigenständige Nachtlinien

Das Nachtsternkonzept des VCD setzt auf eigenständige Nachtlinien aus nachfolgenden Gründen. Es wird bei den vorgeschlagenen Nachtlinien nur zum Teil auf die vorhandenen Linienwege zurückgegriffen. Die Fahrzeiten und Halte sind im Hinblick auf den zentralen Knoten und effiziente Nachtumläufe ausgerichtet und haben mit den Tages-Fahrzeiten nur zufällig etwas gemeinsam. Die Verknüpfung und **Linienbildung** lässt sich ohne Anbindung an die Tageslinien **flexibler** auf den Nachtsternverkehr ausrichten. Zudem gehen die Leistungen über das reine S-Bahnnetz hinaus und stellen eine Mischform aus S- und Regionalbahnleistungen dar. Ein Nachtnetz mit eigenen Linien(nummern) ist einfacher zu kommunizieren und zu vermarkten, als bei „nur“ einer Verlängerung der Bedienungszeiten der Tageslinien. Einziger Nachteil ist, dass die Fahrzeiten in separaten Fahrplantabellen auftauchen. Dieses lässt sich durch Hinweise auf die Nachtlinien in den Fahrplantabellen der Tageslinien lösen.

Linienkonzept Netz Schiene:

NEX 1: Wiesbaden - Mainz Hbf - Rüsselsheim - F-Flughafen - Frankfurt Hbf - F-Konstablerwache - Offenbach-Marktplatz - Hanau
(Halte wie S8 jedoch ohne Halt in Rüsselsheim Opelwerk, F-Sportfeld und F-Ostendstraße)

NEX 2: Darmstadt - Langen - Neu-Isenburg - F-Süd - F-Konstablerwache - Frankfurt Hbf - F-West - Oberursel - Bad Homburg
(Halte zwischen DA - F wie S3 und F - Bad Homburg wie S5)

NEX 3: Frankfurt Hbf - F-West - Bad Vilbel - Friedberg - Butzbach - Gießen
(Halte GI - FB wie RB 30 und FB - F wie S6)

NEX 4: Frankfurt Hbf - Groß-Gerau - Riedstadt-Goddelau - Gernsheim
(Halte wie RB Gernsheim - F ggf. RE Gernsheim - F mit weniger Halten)

Diese Kernliniennetz verbindet die wichtigsten Zentren im Rhein-Main-Gebiet **miteinander** wie Frankfurt/M., Wiesbaden, Darmstadt, Mainz, Offenbach, Giessen, Hanau, Rüsselsheim, Bad Homburg sowie Langen, Neu-Isenburg, Oberursel, Bad Vilbel, Karben, Friedberg, Butzbach, Mühlheim, Kelsterbach und es stellt auch Verbindungen zwischen den wichtigen Frankfurter Stadtteilen wie Flughafen, Sachsenhausen (Südbahnhof), Bockenheim (Westbahnhof) und City her. Die bis Anfang April 2004 vorhandenen Fahrten von und nach Groß-Gerau und Gernsheim lassen sich recht einfach in den 1.15 Uhr Nachtstern integrieren und sind im Konzept daher als NEX4 dargestellt. Im Gegensatz zum derzeitigen Fahrplan, wo diese Züge mangels passender Anschlüsse nur schlecht ausgelastet waren, könnte die Fahrgastzahl durch die Einbindung in das Nachtstern-Konzept gesteigert werden.

Erweiterungen und Ergänzungen

Erweiterungen sollten bei Bedarf nach 1 bis 2 Jahren dort vorgenommen werden, wo weitere potenzielle Fahrgäste zu erwarten sind bzw. die Finanzmittel verfügbar sind. Mögliche Erweiterungstrecken könnten folgende sein: NEX5 nach Limburg (mit Doppelstockzug) oder Durchbindung bis Dietzenbach (ab Hbf über Regionalstrecke oder durch Tunnel), NEX2 bis Usingen (dann ab Frankfurt oder Bad Homburg mit Dieseltriebzug) oder NEX2 mit einem Wagen bis Bad Soden. Sollten gleichzeitig drei Linien durch den S-Bahn-Tunnel geführt werden, müssten im Hauptbahnhof gleichzeitig 2 Züge auf einem Gleis hintereinander halten (dürfen und können) oder zwischen Hbf und z.B. Offenbach gekuppelt fahren und dann wieder getrennt werden.

Verknüpfung zu lokalen Nachtlinien

Es bestehen mit dem Nachtstern Schiene auch Umsteigemöglichkeiten zu **lokalen Nachtlinien** mit folgenden Sternabfahrten:

F-Konstablerw.	1:30, 2:00, 2:30, 3:00, 3:30
Mainz Hbf.	1:00, 2:00
Wiesbaden Hbf.	0:24, 1:54 (Stern Platz der deutschen Einheit 0:30, 2:00)
Darmstadt Hbf.	1:08, 2:08 (Stern Luisenplatz 1:15, 2:15)

Diese lokalen Nachtlinien sollten zeitlich so angepasst werden, dass sie sowohl als Abbringer als auch als Zubringer dienen und das Nachtsternnetz Schiene ergänzen. Dazu wären z.B. Verschiebungen der Abfahrten in Wiesbaden um 16 Minuten notwendig. Die anderen Abfahrten passen als Abbringer recht gut. Als Zubringer sind jedoch teils etwas längere Umsteigezeiten unvermeidbar.

Effektive Fahrzeugumläufe

Die Linien, Fahrzeiten und Endpunkte der vorgeschlagenen 1. Stufe eines Nachtstern-Kernetzes gehen von einem begrenztem, aber effektiven Fahrzeug- und Personaleinsatz aus, daher wurde bspw. der Endpunkt Bad Homburg und nicht Friedrichsdorf

ausgewählt. Bei zum Teil bewusst knappen Wendezeiten werden bis zu 10 Zugeinheiten (S-Bahnen für NEX1 und NEX2 bzw. Doppelstockzug oder Regionalbahnwagen für NEX3 und NEX4) für den Nachtsternverkehr benötigt.

Die neuen Nachtbuslinien n31 und n32 von Frankfurt nach Bad Homburg und Oberursel könnten mit dem Nachtschiennetz neue Aufgaben als Zu+Abbringer in den beiden Städten übernehmen. Falls es politisch gewünscht wird diese auf jeden Fall zu erhalten, sollte der nordwestliche Ast der NEX2 ein anderes Ziel bekommen z.B. Bad Soden oder Höchst-Hofheim. Möglicherweise sind auch Anpassungen im Frankfurter Nachtbusnetz notwendig, um die Wege und Fahrzeiten besser auf einander abzustimmen. Dieses sollte dann nach Vorliegen eines genauen Fahrplangentwurfs abgestimmt werden.

Überlegungen für das Fahrplankonzept

Abfahrten zu folgenden Nachtzeiten am Treffpunkt Frankfurt Hbf:

Nächte Fr/Sa und Sa/So: 1.15, 2.15 und 3.15

Täglich: 1.15 Uhr

Vor bestimmten Feiertagen und an Silvester sollte das gleiche Angebot gefahren werden, wie in den Wochenend-Nächten.

Als Abfahrtszeit für den Knoten wurde die Minute 15 ausgewählt, vor der alle Züge am Knoten ankommen und nach der alle Züge dort wieder abfahren. Mit dem Knoten zur Minute 15 erreichen die durch den Tunnel verkehrenden NEX1 und NEX2 vom Hbf kommend den Bahnhof Konstablerwache zu den Minuten 22 und 24 und bieten dort guten Anschluss an den Frankfurter Nachtbusknoten jeweils zur Minute 30 um 1, 2 und 3 Uhr.

Die einzelnen Fahrplanzeiten für diesen Knoten und für alle Nachtlinien auf der Schiene können dem beigefügten → Fahrplankonzept mit den wichtigsten Halten entnommen werden.

Der Umstieg von der Linie NEX1 aus Hanau in Linie NEX2 Richtung Darmstadt bzw. umgekehrt ist an der Hauptwache am gleichen Bahnsteig vorgesehen, da am Hbf. die Zeiten nicht ausreichen würden. Generell sind für den Übergang am Hauptbahnhof Tiefbahnhof zur Bahnsteighalle mindestens 4-5 Minuten vorgesehen bzw. 2-3 Minuten zwischen beiden Tiefbahnsteigen.

Mit Einführung eines Nachtliniennetz auf der Schiene müssten natürlich auch die Fahrpläne der anderen Linien angepasst werden, um Anschlüsse zu gewährleisten und Parallelverkehre zu vermeiden. Beispielsweise könnte durch Vorverlegung der Ankunft der letzten S3 aus Bad Soden am Frankfurter Hauptbahnhof, die dann in der Haupthalle enden müsste, ein Anschluss zum Nachtsternknoten geschaffen werden. Um Parallelverkehr mit NEX1 zu vermeiden sollte die letzte S1 aus Ober-Roden in Offenbach-Ost enden, wo Anschluss an die erste Fahrt des NEX1 bestünde. Am Hauptbahnhof könnte dann nach dem Nachtsternknoten Anschluss mit einer neuen S1 von der Haupthalle nach Frankfurt-Höchst geschaffen werden.

Eher zufällig passend, aber durchaus möglich ist es, mit den NEX-Zügen am Wochenende von und auf die Nacht-ICE-Züge umzusteigen, von denen drei auch Frankfurt bzw. das Rhein-Main-Gebiet bedienen. Diese verkehren Richtung Mannheim – Basel (2.21 Uhr), Köln – Düsseldorf - Dortmund – Hamburg (3.16 Uhr) und Nürnberg (-München) (2.21 Uhr).

Anbindung östlicher Äste an den Nachtbusknoten Konstablerwache

Überlegungen des VCD Frankfurt für die beiden östlichen Äste der NEX1 und NEX2 kürzere Übergänge von und zum Frankfurter Nachtbusknoten an der Konstablerwache zu schaffen, wurden im vorgelegten Fahrplankonzept zugunsten einer kürzeren Fahrzeit für alle, die über den Knoten Konstablerwache hinausfahren, zurückgestellt. Kürzere Übergangszeiten von diesen beiden Ästen zu den Nachtbussen hätten deutlich längere Aufenthaltszeiten (8-12 Min) an der

Konstablerwache (bzw. Hbf) zur Folge gehabt.

Sollte jedoch die Anzahl der Umsteiger von diesen beiden östlichen Ästen auf die Nachtbusse größer sein, als die Zahl der Fahrgäste, die den Citytunnel durchfahren wollen, wäre es sinnvoll, die östlichen Nachtzüge kurz vor der vollen Stunde an der Konstablerwache ankommen zu lassen. Eine der beiden Linien würde dann bereits bis Hauptbahnhof weiterfahren, aber dort deutlich früher vor dem Knoten eintreffen, um der anderen Linie an der Konstablerwache Platz zu machen. Hier gilt es Prioritäten zu setzen für einen zeitlich kurzen Umstieg der östlichen Äste auf die Frankfurter Nachtbusse oder auf die anderen NEX-Züge am Hauptbahnhof – beides gleichzeitig geht nicht.

Zentrale Umsteigestation:

Der Frankfurter Hauptbahnhof dient mit seinen Gleiskapazitäten als zentrale Umsteigestation (hoch und tief) mit folgender Gleisbelegung:

Gleis im Hbf	Linie
tief - Gleis 101	NEX2 Bad Homburg - Ffm – Darmstadt
tief - Gleis 102	NEX1 Wiesb - Ffm – Hanau
tief - Gleis 103	NEX1 Hanau - Ffm – Wiesb
tief - Gleis 104	NEX2 Darmstadt - Ffm – Bad Homburg
hoch - z.B. Gleis 18	NEX3 Gießen - Friedberg – Ffm
hoch - z.B. Gleis 17	NEX4 Ffm – Groß-Gerau - Gernsheim

NEX3 und NEX4 sollten an einem Bahnsteig gegenüber halten. Dieser sollte wiederum in Nähe zu den Abgängen zum Tiefbahnhof gelegenen Bahnsteig (Gleise 14-19), um die Umsteigewege und –zeiten kurz zu halten. Durch (Funk-)Kontakt zwischen den Zügen oben und unten soll die Anschlusssicherheit zwischen allen Linien gewährleistet werden.

Fahrzeug- und Sicherheitskonzept

Im Spät- und Nachtverkehr wird von den Fahrgästen besonders Wert auf hohe (subjektive) Sicherheit gelegt. Daher sollten für die Nachtlinien ausschließlich solche Züge eingesetzt werden, die durchgehende Wagen bieten (also nicht die S-Bahnfahrzeuge 420). Alle Fahrten und Linien sollten mit Sicherheitspersonal besetzt werden, das ggf. auch Kontrollaufgaben wahrnehmen sollte, aber vorrangig der Präsenz im ersten Wagen des jeweiligen Zuges dienen sollte.

Auf der NEX1 und 2 sollten daher die neuen S-Bahn-Fahrzeuge und auf der NEX3 und 4 helle Doppelstock- bzw. Großraumwagen zum Einsatz kommen.

Nächte/ Linie	NEX 1	NEX 2	NEX 3	NEX 4	Summe
Streckenlänge:	73 km	52 km	66 km	45 km	
So - Do	36.500	26.000	33.000	22.500	118.000
Fr + Sa	50.370	35.880	45.540	10.350	142.140
Gesamte Zkm	86.870	61.880	78.540	32.850	260.140
bereits vorh.	-10.220	-24.090	-24.820	-16.425	-75.555
Zusätzl Zkm	76.650	37.790	53.720	16.425	184.585

Umsetzung und Vermarktung

Die Umsetzung des Konzepts sollte bis spätestens 2006 vorgenommen werden. Weitere Anpassungen können dann nach ein bis zwei Jahren erfolgen.

Die Umsetzung sollte mit einer entsprechenden Vermarktungs- und Werbekampagne zur Ansprache der potenziellen Zielgruppe erfolgen. Ein eigenständiger Markenname für das Produkt Nachtverkehr Schiene und griffige Linienkürzel sollen den Nutzern ein modernes Verkehrskonzept einer Metropolregion präsentieren. Der VCD-Vorschlag NEX für Nachtexpress ist hier lediglich als Arbeitstitel zu verstehen. Mögliche Partner für eine Vermarktung sind die Stadtmagazine, Zielgruppensender, Veranstalter oder auch Getränkehersteller. Zudem ist eine Vernetzung der Werbung und Fahrplaninformation mit den jeweiligen Nachtbusnetzen sinnvoll und notwendig, indem über die jeweiligen Zeiten informiert wird und diese dort wo notwendig, auf das Schienennetz angepasst werden.

Zusammenstellung Zugkilometer

Um die Frage nach dem zusätzlichen Aufwand beantworten zu können, sind nachfolgend die gesamten und die zusätzlich notwendigen Zugkilometerleistungen pro Jahr zusammengestellt, da diese Größe derzeit noch eine wesentliche Abrechnungsbasis mit den Verkehrsunternehmen auf der Schiene darstellt. Zu beachten ist, dass keine zusätzlichen Investitionskosten für Infrastruktur, also für neue Strecken oder Züge, anfallen.

Table: Zugkilometer pro Linie

* = inklusive Nächte vor Feiertagen - es wurde für Fr +Sa mit 115 Nächten gerechnet und für die anderen Tage wurden 250 Nächte angesetzt (365 - 115).

Kostenabschätzung

Bei einem geschätzten Kostensatz von 14 Euro pro Zugkilometer brutto (Abschätzung nach Angaben aus BahnReport 3/2003 über den RMV-Verkehrsvertrag), also ohne Berücksichtigung von zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen, läge der zusätzlicher Kostenbedarf bei rund 2,6 Mio. Euro. Zur Ermittlung des Finanzbedarfs sind dann die zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen gegenzurechnen. Bei Zeitkartenkunden werden kaum zusätzliche Fahrgelder erwirtschaftet. Hier stellen diese Leistungen zusätzliche Anreize dar den ÖPNV überhaupt oder öfter zu nutzen und dienen der Kundenbindung. Für die große Zielgruppe der Studenten könnte es notwendig sein, die Preise für die Semesterticket an den Hochschulen (außer Marburg/Fulda) zu erhöhen oder einen Nachtzuschlag auf diese Tickets zu erheben, um hier einen Deckungsbeitrag zu erwirtschaften.

Fahrplankonzept Nachtstern Schiene Rhein/Main

NEX1 Wiesbaden → Mainz → F-Flugh. → Frankfurt → Offenbach → Hanau			
	täglich	sa/so	sa/so
Wiesbaden Hbf	0:24	1:24	2:24
Mainz Hbf	0:35	1:35	2:35
Rüsselsheim	0:50	1:50	2:50
F-Flughafen	1:02	2:02	3:02
Frankfurt Hbf an	1:13	2:13	3:13
Frankfurt Hbf ab	1:17	2:17	3:17
F-Konstablerwache	1:22	2:22	3:22
Offenbach-Marktplatz	1:32	2:32	3:32
Hanau Hbf	1:45	2:45	3:45
	täglich	sa/so	sa/so
Hanau Hbf	0:49	1:49	2:49
Offenbach-Marktplatz	1:04	2:04	3:04
F-Konstablerwache	1:13	2:13	3:13
Frankfurt Hbf an	1:18	2:18	3:18
Frankfurt Hbf ab	1:20	2:20	3:20
F-Flughafen	1:30	2:30	3:30
Rüsselsheim	1:41	2:41	3:41
Mainz Hbf	1:56	2:56	3:56
Wiesbaden Hbf	2:07	3:07	4:07

NEX2 Darmstadt → Langen → Frankfurt → Bad Homburg			
	täglich	sa/so	sa/so
Darmstadt Hbf	0:37	1:37	2:37
Langen	0:51	1:51	2:51
F-Konstablerwache	1:09	2:09	3:09
Frankfurt Hbf an	1:14	2:14	3:14
Frankfurt Hbf ab	1:21	2:21	3:21
F-Rödelheim	1:31	2:31	3:31
Oberursel	1:39	2:39	3:39
Bad Homburg	1:42	2:42	3:42
	täglich	sa/so	sa/so
Bad Homburg	0:52	1:52	2:52
Oberursel	0:55	1:55	2:55
F-Rödelheim	1:03	2:03	3:03
Frankfurt Hbf an	1:13	2:13	3:13
Frankfurt Hbf ab	1:19	2:19	3:19
F-Konstablerwache	1:24	2:24	3:24
Langen	1:42	2:42	3:42
Darmstadt Hbf	1:56	2:56	3:56

NEX3 Frankfurt → Bad Vilbel → Friedberg → Butzbach → Gießen			
	täglich	sa/so	sa/so
Gießen Hbf	0:00	1:00	2:00
Butzbach	0:16	1:16	2:16
Friedberg	0:30	1:30	2:30
Bad Vilbel	0:49	1:49	2:49
Frankfurt Hbf (oben)	1:10	2:10	3:10
	täglich	sa/so	sa/so
Frankfurt Hbf (oben)	1:26	2:26	3:26
Bad Vilbel	1:46	2:46	3:46
Friedberg	2:06	3:06	4:06
Butzbach	2:20	3:20	4:20
Gießen Hbf	2:36	3:36	4:36

NEX4 Frankfurt → Groß-Gerau → Riedstadt-Goddelau → Gernheim			
	täglich		
(Mannheim Hbf)	(23:55)		
(Biblis)	(0:18)		
Gernsheim	0:26		
Riedstadt-Goddelau	0:37		
Groß-Gerau Dornberg	0:45		
Frankfurt Hbf (oben)	1:12		
	täglich		
Frankfurt Hbf (oben)	1:24		
Groß-Gerau Dornberg	1:52		
Riedstadt-Goddelau	2:01		
Gernsheim	2:12		

Herausgeber und Kontakt

VCD Landesverband Hessen e.V. (federführend)
Steinweg 21, 34117 Kassel

Telefon 05 61/10 83 10, Fax 05 61/10 83 11
www.vcd.org/hessen, eMail hessen@vcd.org

Ansprechpartner: Stephan Kyrieleis

VCD Kreisverband Frankfurt/Main-Taunus e.V.,
Uhlandstraße 50 HH, 60314 Frankfurt a. M.
Telefon 069/43 19 89, Fax 069/43 69 72

www.vcd.org/frankfurt-main-taunus
eMail info@vcd-frankfurt.de

Ansprechpartner: Hendrik Hezinger

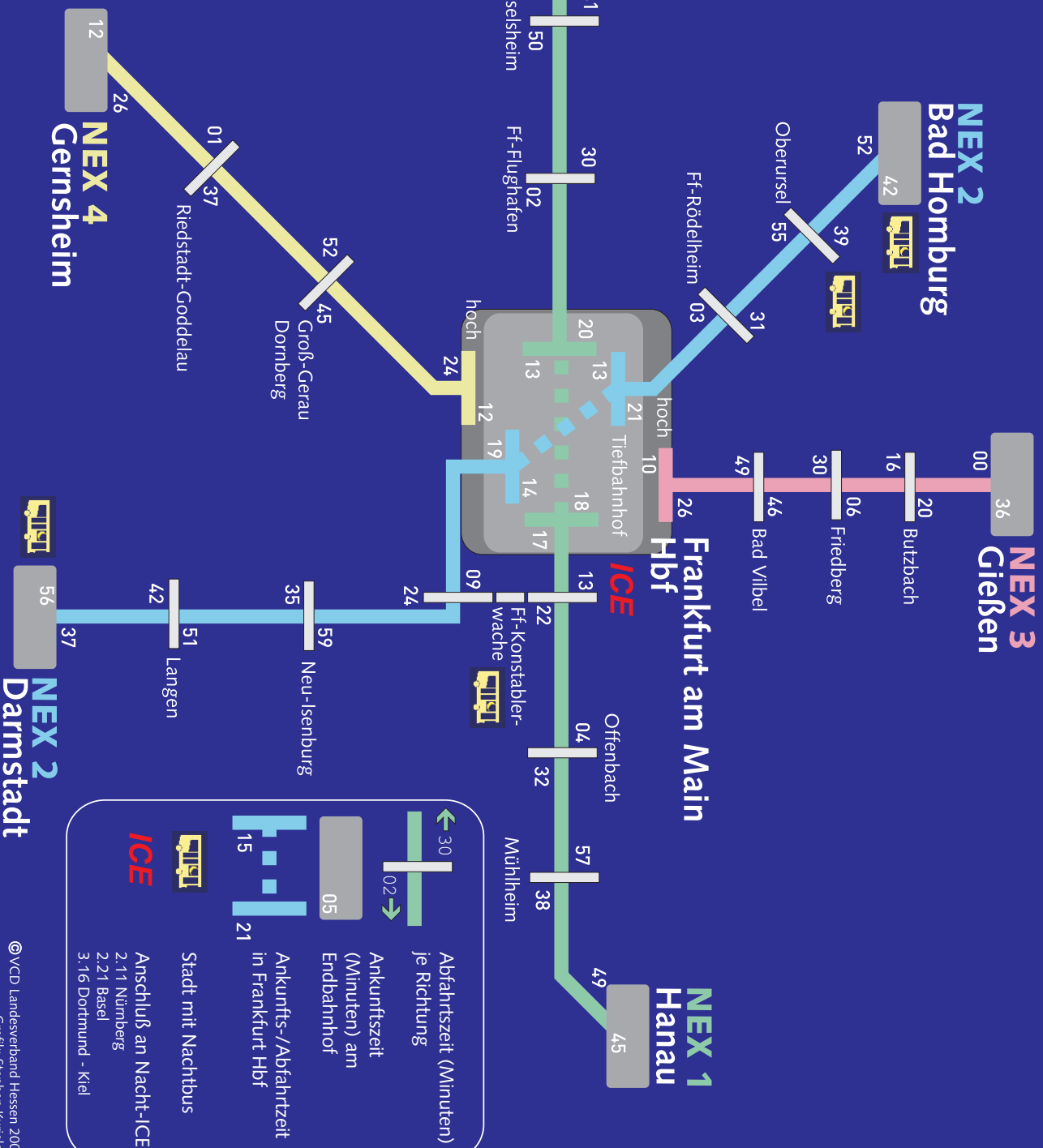
VCD Kreisverband Mainz e.V.,
Postfach 4050, 55030 Mainz
www.vcd.org/mainz

Ansprechpartner: Heiko-M. Ebert

© April 2004 by VCD LV Hessen, Kassel



Nachtstern Schiene Rhein-Main



← 30
je Richtung

→ 02
Ankunftszeit (Minuten) am Endbahnhof

05

15 21

Ankunfts-/Abfahrtszeit in Frankfurt Hbf

Stadt mit Nachtbus

Anschluß an Nacht-ICE

2.11 Nürnberg
2.21 Basel
3.16 Dortmund - Kiel

ICE

©VCD Landesverband Hessen 2004
Grafik: Stephan Kyrieis