

# HESSEN SCHIENE

Nr. 100

Juli - September 2015

Jubiläumsausgabe,  
diesmal 84 Seiten!



- **Frankenberg - Korbach vor Betriebsaufnahme**
- **Bilanz: Anschlussbahnförderung in Hessen**
- **Hessenschiene-Spezial: Hundertste Ausgabe**

**PROBA H & BUS**  
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,80 Euro





Karikatur: Jürgen Janson

## Impressum

Herausgeber Pro Bahn & Bus e.V.  
Redaktionell verantwortlich Friedrich Lang  
hessenschiene@probahn-bus.org  
Layout Jürgen Lerch  
Kontakt Bahnhofstraße 102  
36341 Lauterbach  
Tel. & Fax (06641) 6 27 27  
info@probahn-bus.org  
www.probahn-bus.org  
AG Gießen VR 3732

Druck Druckhaus Gratzfeld, Butzbach  
Auflage 1400 Exemplare

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Hermann Hoffmann, Friedrich Lang, Jürgen Lerch, Horst Lorenz, Hans-Peter Günther, Michael Kolb, Michael Marinc, Jürgen Schmied, Stefan Sitzmann, Lars Kühnemund, Andreas Christopher, Horst Mader, Dr. Heribert Menzel, Marc Lerch, Dr. Franz Grolig, Oliver Günther

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 01.09.2015

Erscheinungsweise: vierteljährlich  
Erhältlich bei den Bahnhofsbuchhandlungen Bad Kreuznach, Bad Nauheim, Darmstadt Hbf, Frankfurt (M) Hbf, Frankfurt (M) Süd, Frankfurt (M) Höchst, Friedberg (Hessen), Fulda, Gießen, Göttingen, Hanau Hbf, Kassel Hbf, Kassel-Wilhelmshöhe, Limburg, Koblenz Hbf, Mainz Hbf, Marburg, Offenbach (M) Hbf, Rüsselsheim, Wiesbaden Hbf

Abonnement: Acht Ausgaben 18,00 Euro (Deutschland); 26,00 Euro (Ausland / Luftpost).  
Der Bezug ist für Mitglieder von Pro Bahn & Bus kostenfrei.

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 8 vom 1. Dez. 2010

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers. Der Herausgeber ist berechtigt, veröffentlichte Beiträge in eigenen gedruckten und elektronischen Produkten zu verwenden und eine Nutzung Dritten zu gestatten. Eine Verwertung urheberrechtlich geschützter Beiträge, Abbildungen etc. ist unzulässig, soweit sich aus dem Urheberrechtsgesetz nichts anderes ergibt.

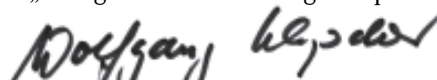
Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Sie halten die einhundertste Ausgabe der Hessenschiene in Ihren Händen. Für die Redaktion und für mich als Vorsitzenden des hessischen Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus ist das ein Anlass, ein herzliches „Danke“ zu sagen. Egal ob Sie Mitglied unseres Verbandes sind, ob Sie die Hessenschiene abonniert haben oder ob Sie das Heft als Bahnkunde am Bahnhof kaufen - Sie unterstützen unseren Verband und unsere Arbeit. Und wenn Sie zu denjenigen gehören, die die Hessenschiene zugeschickt bekommen, dann sind Sie uns auch irgendwann einmal positiv aufgefallen durch Ihr Eintreten für den öffentlichen Verkehr, die humanste und ökologischste Art der Massenmobilität.

Ganz besonders möchten wir uns aber auch bei unseren Autoren und (seltenen) Autorinnen bedanken. Vielleicht haben Sie sich schon einmal gefragt, warum die Hessenschiene ganz häufig und ausführlich über bestimmte Bahnstrecken und Stadtverkehrssysteme berichtet, über andere dagegen nur ganz selten. Der Grund dafür liegt in unserer Geschichte und in unserem Selbstverständnis als Zusammenschluss ganz individueller Initiativen und Einzelpersonen. Die allerersten Exemplare der noch vom „Bürgerverband zur Förderung des Schienenverkehrs“ herausgegebenen Hessenschiene nannten auf ihrer Rückseite rund zwei Dutzend selbstständige Initiativen, die sich alle um „ihre“ Hausstrecke kümmerten. Antriebsfeder zu ihrer jeweiligen Gründung waren meist die verbreiteten Stilllegungsdiskussionen der 1970er und 1980er Jahre. Diese Regionalität spiegelt sich bis heute in unserem Verband und in unserer wichtigsten Publikation, der Hessenschiene, wider.

Die Initiativen innerhalb unseres Verbandes, der früher einmal „Bürgerverband zur Förderung des Schienenverkehrs in Hessen“ hieß, dann als hessische Sektion von PRO BAHN firmierte, um schließlich aus den unterschiedlichsten Gründen als Pro Bahn & Bus e.V. wieder eigenständig zu werden, haben viele engagierte Autoren hervorgebracht. Durch langjährige Berichterstattung und intensive Kontakte zu den Verantwortlichen konnten manche Verbesserungen bei hessischen Bahn- und Buslinien erzielt werden. Einen Überblick dazu finden Sie in diesem Heft.

Unseren Autoren vor Ort sagen wir nicht nur „Danke“, sondern auch „Weiter so“. Dass sich manche hessische Bahnlinie positiv entwickelt, andere dagegen im Status quo verharren, liegt ganz entscheidend an den Entscheidungsträgern vor Ort. Ein engagierter Bürgermeister oder eine sachkundige Landrätin können auch innerhalb der im bundesweiten Vergleich nicht als herausragend geltenden hessischen Landes - ÖPNV - Politik manch kleines Wunder bewirken. Die Wiederinbetriebnahme der Edertalbahn ist so ein kleines Wunder; Pro Bahn & Bus - Aktive haben gemeinsam mit anderen Verbänden und den „richtigen“ Parteien dafür gekämpft.

  
Wolfgang Klapdor, Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.



Pinwand ..... 4  
 Tipps und Infos ..... 6

Der über 100 Jahre alte Korbacher Bahnhof wird neu gestaltet ..... 7  
 Korbach - Frankenberg: Countdown zur Wiederinbetriebnahme läuft ..... 8



Fahrten auf der Edertalbahn auch zum RMV-Tarif ..... 13  
 Hessentagsverkehr 2015 nach Hofgeismar ..... 15  
 Hofgeismar und Kassel werden RRX-Halt ..... 18  
 KVG plant Liniennetzreform ..... 20  
 Bahnhof Eichenberg wird modernisiert ..... 22



Gleisanschluss für Holzwerk in Wallenrod von Anfang an eine Farce? ..... 23  
 Prämienmarkt-Busse erneut erfolgreich ..... 25



Todenhäuser: Sonderhalt an der Burgwaldbahn ..... 27  
 Das Werben für die Lumdatalbahn geht weiter ..... 28



Ergänzungsantrag zur Projektfinanzierung S6 Frankfurt - Bad Vilbel eingereicht ..... 30  
 Taunusbahn: Teilelektrifizierung und S-Bahn bis Usingen ..... 32  
 Aartalbahn-Unterhaltung in der Stadt Wiesbaden geregelt ..... 34  
 Frankfurt: Barrierefreier Ausbau der U5 ..... 35



Hochschul-Mobilitätsmanagement an der TU Darmstadt ..... 36



Zehn Jahre bis zum Ziel: Bahnhof Burghaun blieb erhalten ..... 38  
 Karikaturen in der Hessenschiene ..... 40  
 100 Ausgaben Hessenschiene ..... 41  
 Fahrzeugentwicklung in Hessen in den letzten 25 Jahren ..... 45  
 Eine Zwischenbilanz unserer Arbeit ..... 51  
 Eisenbahn-Unternehmen, Fahrgastverbände und die Presse ..... 60



Anschlussbahnförderung in Hessen: Eine Bilanz und Zukunftsaussichten ..... 62  
 Grünes Fachforum zu Bürgerbussen ..... 71



Reisetipp: Bergbau- und Stadtmuseum Weilburg an der Lahn ..... 73  
 Streckentelegramm ..... 75  
 Schlusslicht ..... 82

**Unsere Treffen vor Ort:**

Pro Bahn & Bus e.V. ist Mitglied  
im Deutschen Bahnkunden-Verband e.V.



Datum	Veranstaltung	Ort
06.07.2015 20:00 Uhr	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
06.08.2015 18:30 Uhr	Rv-Treff Nordhessen	Ristorante Rialto, Sandstraße 3, Melsungen
07.09.2015 20:00 Uhr	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
05.11.2015 18:30 Uhr	Rv-Treff Nordhessen	Ristorante Rialto, Sandstraße 3, Melsungen

Hinweis für Osthessen: Themenorientierte Regionaltreffen finden bei Bedarf an wechselnden Orten statt. Informationen erhalten Sie telefonisch bei der Landesgeschäftsstelle oder unter [www.probahn-bus.org](http://www.probahn-bus.org)

**Unsere Aktiven vor Ort:**

Regionalverband Nordhessen  
Regionalleiter Hermann Hoffmann  
Postfach 10 29 40, 34029 Kassel  
Telefon und Telefax (05 61) 67 17 9

Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des  
Schienenverkehrs im Raum Marburg e.V. (AFS)  
1. Vorsitzender Michael Marinc  
Stadtgasse 27, 35216 Biedenkopf  
Telefon: (0 64 61) 51 01, Fax: (0 64 61) - 92 39 71  
[m.marinc@t-online.de](mailto:m.marinc@t-online.de)

Regionalverband Osthessen e.V.  
Regionalleiter Stefan Sitzmann  
Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach  
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27  
[osthessen@probahn-bus.org](mailto:osthessen@probahn-bus.org)

Regionalverband Mittelhessen  
Regionalleiter Jürgen Lerch  
Bismarckstraße 3, 35510 Butzbach  
Telefon (0 60 33) 1 60 47  
[mittelhessen@probahn-bus.org](mailto:mittelhessen@probahn-bus.org)

Regionalverband Rhein-Main  
Regionalleiter Gernot Hornik  
Feldgasse 5, 65510 Hünstetten  
Telefon und Telefax (0 61 26) 5 76 60  
[rheinmain@probahn-bus.org](mailto:rheinmain@probahn-bus.org)

Bereich Südhessen und Rheinhessen  
Ansprechpartner: Wolfgang Klapdor  
Zeppelinstraße 16, 67578 Gimbshheim  
Telefon 0177 788 118 2  
[suedhessen@probahn-bus.org](mailto:suedhessen@probahn-bus.org)

Zentrale, Geschäftsstelle Lauterbach  
Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach  
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27  
[info@probahn-bus.org](mailto:info@probahn-bus.org)

## Deutschlandpass wieder da!

(jl) Mit dem Deutschland-Pass können Sie vom 27. Juni bis zum 13. September 2015 einen Monat lang beliebig oft durch Deutschland reisen, inklusive ICE. Das Angebot ist bis 31.08.2015 überall erhältlich, wo es Fahrkarten gibt.

Besonders günstig können auch Erwachsene zu zweit oder als Familie reisen. Eigene Kinder und Enkelkinder unter 15 Jahren fahren kostenlos mit, wenn Sie beim Kauf auf den Pass eingetragen wurden (ausgenommen Deutschland-Pass bis einschließlich 18 Jahre).

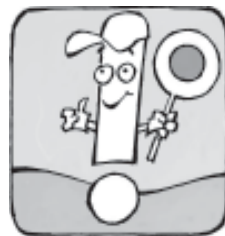
Preise: Deutschland-Pass bis 18 Jahre  
2. Klasse: 159 Euro

Deutschland-Pass bis 26 Jahre  
2. Klasse: 269 Euro

Deutschland-Pass  
2. Klasse: 349 Euro  
1. Klasse: 449 Euro

Deutschland-Pass für 2 Personen  
2. Klasse: 469 Euro  
1. Klasse: 669 Euro

Es können praktisch alle in Deutschland verkehrenden Züge genutzt werden. Es muss mindestens eine Teilstrecke in Zügen der Produktklassen ICE, Intercity oder Eurocity zurückgelegt werden. Züge des Nahverkehrs sind im Vor- und Nachlauf möglich. City Night Line, ICE Sprinter und EN können gegen entsprechenden Aufpreis genutzt werden. Die Nutzung des IC Bus ist gegen Zahlung des separaten Reservierungsentgelts möglich.



## Stadtführung per Mobiltelefon und Straßenbahn

(fl) Stadtführungen der besonderen Art lassen sich in Darmstadt auf den Straßenbahnlinien 3,4 und 8 durchführen. Dabei wird das Mobiltelefon zum Audioguide wie in einem Museum. Es stehen Audiodateien mit Texten zu kulturellen Besonderheiten, zu Sehenswürdigkeiten, zu Stätten der Wissenschaft und Raumfahrt sowie zu besonderen Industriebetrieben zur Verfügung.

Nach Anwahl bestimmter Rufnummern können die Texte direkt am Handy angehört werden, wofür die üblichen Verbindungsentgelte anfallen. Die Dateien stehen aber auch zum kostensparenden Herunterladen auf Internetseiten zur Verfügung. Für I-Phone-Nutzer gibt es eine passende APP. Informationen bietet die Internetseite [www.m.tomis.mobi.de](http://www.m.tomis.mobi.de)

*Titelbild:*

*Ein Zug der VIAS befährt die Pfungstadtbahn, 25.06.2015. Foto: Andreas Christopher*

*Rückseite: Sonderfahrt F-Zug Roland am 26. April 2015 zwischen Langgöns und Kirchgöns. Foto: Alexander Otto*

*Alle Fotos ohne Namensnennung:  
Jürgen Lerch*

## Lückenschluss Frankenberg - Korbach im September 2015 Der über 100 Jahre alte Korbacher Bahnhof wird neu gestaltet

(hh) In der Hansestadt Korbach kreuzen sich seit Jahrhunderten die alten Handelsstraßen Kassel - Köln und Frankfurt - Bremen. Anfang des 20. Jahrhunderts machte das Gummiwerk Continental die Stadt auch für den Eisenbahnverkehr interessant. Da aber Ende des letzten Jahrhunderts der Schienen-Personenverkehr auf ein Minimum gesunken war, geriet der Bahnhof Korbach in Vergessenheit.

Mit der Reaktivierung der Schienenverbindung Kassel - Volkmarsen - Korbach kehrte auch im Korbacher Bahnhof neues Leben ein. Vor einigen Monaten erwarb Jürgen Chrupalla aus dem Landkreis Fulda das ein wenig verfallene Bahnhofsgebäude. Chrupalla ist als Planer und Investor für Wohnungsbau engagiert. Auch im oberen Stockwerk des Korbacher Bahnhofs werden Wohnungen eingerichtet, kleinere und größere zwischen 30 und 80 Quadratmetern.

Die Gastronomie im seitlichen flachen Anbau des Bahnhofs soll ebenfalls wieder belebt werden. Wenn die Pläne genehmigt sind, kann im Herbst 2015 mit dem Ausbau begonnen werden. Die bestehenden Mieter, z.B. die Eisenbahnfreunde, können im Gebäude bleiben.

In dem Zusammenhang sollen brache Flächen zwischen Güterbahnhof und Fußgängerzone belebt werden. Das neue Geschäftsviertel am benachbarten Hanseplatz findet gute Resonanz. Die Stadt will die Durchgangsstraße Am Hauptbahnhof erneuern, wenn die Bauarbeiten abgeschlossen sind.

*Das Bahnhofsgebäude in Korbach soll aufgewertet werden*

Schon beim Korbacher Hessestag 1997 erlebte der Bahnhof ein kurzes Dornröschenerwachen, als überfüllte Sonderzüge aus dem Raum Marburg noch Korbach über die Edertalbahn erreichen konnten. Auch am zweiten September-Wochenende 2015 herrscht hier am Bahnhof Frankenberg und am Westrand des Edersees bei Herzhausen viel Leben, wenn der Lückenschluss gefeiert wird.

Pro Bahn & Bus begrüßt die Reaktivierung des Bahnhofs, der zwischen den touristisch interessanten Fremdenverkehrsgebieten Nationalpark Kellerwald-Edersee und dem Willinger Upland liegt.



## Korbach - Frankenberg: Countdown zur Wiederinbetriebnahme läuft

(js) Bereits in den letzten Ausgaben der Hessenschiene berichteten wir ausgiebig über die Bauarbeiten zur Reaktivierung der Edertalbahn Frankenberg – Korbach. Auch in dieser hundertsten Ausgabe soll ein Bericht über die Streckenreaktivierung nicht fehlen.

Die Arbeiten sind inzwischen schon weit fortgeschritten. Die Bahnsteige in Frankenberg-Goßberg, Ederbringhausen, Schmittlotheim, Herzhausen und Thalitter sind weitestgehend fertig gestellt, die Bahnsteigzugänge, Parkplätze und Bushaltestellen sind in Ederbringhausen und Schmittlotheim ebenfalls fertig gestellt.

Die Bauarbeiten an den Tunnelinnenschalen der beiden Itter-Tunnel waren bis Anfang April bereits beendet und das Gleis in den Tunneln bereits wieder verlegt. Die Arbeiten hatten im Juni 2014 begonnen.

Dabei wurden auch die Portale saniert und teilweise Netze als Hangsicherung angebracht.

Zeitweise mussten die Nutzer der Bundesstraße 252 große Umwege in Kauf nehmen, da die Straße wegen der Bauarbeiten am Bahnübergang in Dorfitter mehrmals gesperrt werden musste. Hessen Mobil nutzte die Sperrzeiten auch für eine anstehende Erneuerung der Fahrbahndecke.

Im April wurden zwischen Herzhausen und Korbach-Süd sämtliche Schwellen ausgetauscht; die Arbeiten wurden mit Zwei-Wege-Baggern ausgeführt. Auf die neuen Betonschwellen wurden vorerst Altschienen montiert. Nachdem die Betonschwellen vollständig verbaut waren, kam ein Bettungsreinigungszug zum Einsatz. Dieser begann in Korbach-Süd und arbeitete sich allmählich bis nach Herzhausen vor. Währenddessen tauschten die Zwei-Wege-Bagger abschnittsweise Schwellen zwischen Herzhausen und Frankenberg aus. Die Bettungs-Reinigungsmaschine „RM 95-800 W“ hatte beidseitig jeweils bis zu acht achtsichtige Silowagen vom Typ MSF-100 angehängt. Die Maschine, eine



*Die Sanierung der beiden Itter-Tunnel ist bereits abgeschlossen, das Gleis ist wieder durch den Tunnel verlegt, muss aber noch eingeschottert werden. 4. Mai 2015.*

*2 Fotos: Jürgen Schmied*





*Das Herzstück des Bettungs-Reinigungszugs: Mit einer Schaufelkette wird der Altschotter unter dem Gleis entfernt und über Förderbänder zur Reinigungseinheit transportiert. Der gereinigte Schotter wird mit neuem gemischt und wieder unter die Schwellen eingebaut. 12. Mai 2015*

Art rollende „Recycling-Anlage“, kann den Altschotter unter den Schwellen mit Hilfe einer Schaufelkette entnehmen, sortieren, reinigen und wäscht diesen über Rüttelsiebe. Anschließend wird der gereinigte Altschotter wieder unter die Schwellen verbracht.

Der unbrauchbare Abraum und Altschotter wurde auf Silowagen auf der Frankenberger Seite verladen, während der Neuschotter von der Korbacher Seite zugeführt wurde. Während die Reinigungsmaschine sich mit bis zu 250 m pro Stunde in Richtung Herzhausen vorarbeitete, schaffte eine V100 (ex. 202) mit mehreren Siloeinheiten den Neuschotter heran.

Nach dem Befüllen von drei Siloeinheiten mit Altschotter und Abraum hat-

ten zwei weitere V100 der Firma Locon (Nr. 207, ex. 212 358 und Nr. 206, ex. 212 095) die Aufgabe, den Abraum aus den Silowagen auf dem Parkplatz im neuen Haltepunkt Herzhausen zu entladen. Dort wurde der Abraum sofort auf Lastwagen verladen und abtransportiert. Die Bettungs-Reinigungsmaschine kann nur den Schotter in einer dünnen Schicht unter den Schwellen wieder einbauen und verdichten. Einige Arbeiter waren unter der Maschine damit beschäftigt, Vliesrollen zur Trockenhaltung des Schotterbettes abzurollen, bevor die Maschine den neuen Schotter wieder einbaute. In einem Abstand hinter dem Bettungs-Reinigungszug war ein Zwei-Wege-Unimog mit einigen angehängten Selbstladewagen damit beschäftigt, neuen Schotter auf dem Gleisbett zu ver-



*Locon 207 + Locon 206 bringen mit vier Siloeinheiten MFS-100 den unbrauchbaren Alt-schotter zur Entladestation am neuen Haltepunkt bei Herzhausen. Im Hintergrund ist der Zugang zum neuen Bahnsteig zu sehen. 13. Mai 2015. Foto: Jürgen Schmied*

teilen. Der Unimog hatte mit den schweren Schotterwagen seine Mühe in der starken Steigung der Strecke. Weit dahinter kamen ein Schotterpflug zum Verteilen des abgeladenen Schotters und eine Stopfmaschine zum Einsatz. Während der Bettungs-Reinigungszug bereits nach etwa zwei Wochen seine Aufgabe erledigen konnte, waren Schotterpflug und Stopfmaschine noch bis Anfang Juni im Einsatz.

Im Stadtgebiet von Frankenberg, insbesondere zwischen dem Bahnübergang in der Röddenauer Straße in Bahnhofsnähe und dem Bahnübergang in der Jahnstraße, aber auch zwischen den Bahnübergängen in der Jahnstraße und der Wilhelmstraße am Haltepunkt Frankenberg-Goßberg, wird das Streckengleis der Edertalbahn gern als Fußweg missbraucht. Regelmäßig nutzen Fußgänger das Gleis durch die Stadt als Abkürzung. Beliebte sind dabei auch die beiden Brücken über die Eder. Diese verfügen zwar über einen seitlichen Dienstweg, jedoch nutzen die Fußgänger regelmäßig den Gleisbereich. Es bleibt zu hoffen, dass die Fußgänger nach der Betriebs-

eröffnung im September einsichtig werden und das Gleis wieder den Zügen überlassen, ansonsten werden bald schwere Unfälle als Folge dieser gefährlichen Aktionen zu erwarten sein.

### **Eröffnung mit Streckenfest**

Die Bauarbeiten auf der Strecke Frankenberg – Korbach kommen jetzt zügig voran, so dass die Vorbereitungen für die Streckeneröffnung bereits im Gang sind. Der Eröffnungstermin war vor Baubeginn mehrfach verschoben worden. Die Strecke soll nun mit einem großen Streckenfest im September ihrer Bestimmung übergeben werden.

Die Eröffnungsfahrten finden am Freitag, dem 11. September 2015 statt. Dieser Tag wird vom Nordhessischen Verkehrsverbund NVV gestaltet, deshalb kommen an diesem Tag ausschließlich moderne Triebwagen der Baureihe 646 zum Einsatz. Der Eröffnungszug mit dem Hessischen Verkehrsminister Tarek Al-Wazir (Grüne) fährt von Frankenberg bis zum neuen Haltepunkt in Herzhausen. Dort wird der Mi-

*Bahnsteig, Parkplätze und Buswendeschleife wurden in Schmittlotheim ebenfalls bereits fertig gestellt. Am 4. Mai 2015 sind noch Rotlicht-Überwachungssignale und die zugehörigen Betonsockel auf den Parkflächen gelagert. Das ehemalige Empfangsgebäude wird von den privaten Eigentümern mustergültig gepflegt.*  
*Foto: Jürgen Schmied*



nister eine Eröffnungsrede halten und der feierliche Festakt stattfinden, bevor der Zug wieder zurück nach Frankenberg fahren wird. Für den Nachmittag sind weitere kostenlose Pendelfahrten zwischen Korbach und Frankenberg geplant.

Am Samstag, dem 12. September und Sonntag, dem 13. September veranstaltet die Kurhessenbahn ein großes Streckenfest mit überwiegend historischen Zügen. Aber auch moderne Fahrzeuge sollen zum Einsatz kommen. Die Sonderzüge sollen zwischen Korbach und Marburg verkehren und damit auch an das 125 jährige Streckenjubiläum der Strecke Sarnau – Frankenberg erinnern. Am Samstag werden einige Züge über Korbach hinaus bis nach Willingen verlängert, am Sonntag bis nach Wolfhagen. Zusätzlich finden Pendelfahrten zwischen Frankenberg und Battenberg statt.

An beiden Festtagen werden günstige Tageskarten zum Preis von 5,- Euro angeboten. Die Sonderfahrkarte soll für alle Züge zwischen Marburg, Willingen und Wolfhagen gültig sein sowie zum Eintritt in das Nationalpark-Zentrum in Herz-

hausen berechtigen. Weitere Angebote, wie z.B. Stadtführungen sollen mit dieser Tageskarte kostenlos nutzbar sein. Zusätzlich wird die Sonderfahrkarte für eine weitere Probefahrt (Hin- und Rückfahrt) im Alltagsbetrieb auf der Strecke Frankenberg – Korbach bis zum Jahresende berechtigen. Die Sonderfahrkarte wird nach Auskunft der Kurhessenbahn im Vorverkauf bei den Kundenbetreuern der Kurhessenbahn, an

### **Insiderheft zum Kurhessenbahnfest anlässlich der Streckeneröffnung**

Wie bereits zuvor bei anderen ähnlichen Veranstaltungen, bietet die Kurhessenbahn ein „Insider-Heft“ für Eisenbahnfreunde zum Kauf an. Es soll alle Fahrplanunterlagen und Lokumläufe, inklusive der Überführungsfahrten enthalten. Das „Insider-Heft“ kann man sich bereits jetzt auf der Internetseite der Kurhessenbahn ([www.bahn.de/kurhessenbahn](http://www.bahn.de/kurhessenbahn)) reservieren. Die Unterlagen werden nach Erscheinen zugestellt.



*Ein Triebwagen der Baureihe 646 wird am 13. Mai 2015 bei Ernsthausen zu Personalschulungsfahrten eingesetzt. Nach der Streckeneröffnung werden die neuen Triebwagen teilweise bis nach Marburg verkehren* Foto: Jürgen Schmied

vielen Verkaufsstellen, Gemeinden und Tourismusinstitutionen entlang der Strecke erhältlich sein. Natürlich sind alle Regelfahrkarten der Verkehrsverbünde und der Deutschen Bahn AG ebenfalls in den Sonderzügen gültig.

In den Bahnhöfen Frankenberg, Herzhausen und Korbach finden große Bahnhofsfeste statt, die ein buntes Rahmen-Programm für Jung und Alt bieten. Die Städte und Gemeinden entlang der Strecke beteiligen sich ebenfalls mit einem attraktiven Programm und touristischen Angeboten am Tag des „offenen Denkmals“. In Frankenberg ist eine Fahrzeugausstellung ge-

plant, zu der auch mehrere Dampfloks erwartet werden. Alte Dampf- und Dieselloks werden an diesem Tag mit historischen Zuggarnituren zwischen Frankenberg und Korbach verkehren. Der Fahrplan soll verdichtet werden, soweit es die Infrastruktur auf der Strecke zulässt. Da der geplante Kreuzungsbahnhof in Viermünden erst ab Dezember 2016 zur Verfügung stehen soll, kann auf der Strecke immer nur ein Zug verkehren.

Am Samstagabend soll eine lange Partynacht mit einer ausgezeichneten Band bis nach Mitternacht stattfinden. Nach dem Event können alle Gäste mit der Kurhessenbahn Richtung Marburg und Korbach den Heimweg antreten. In der Korbacher Fußgängerzone, die gegenüber dem Bahnhof beginnt, findet am Samstag ein Gesundheitstag mit vielen Ständen statt. In Korbach kann das ehemalige Stellwerk besichtigt werden. Weiterhin findet eine Versteigerung von Fundsachen statt, Filmvorführungen, Modellbahnausstellungen, eine



*Treppenaufgang zum neuen Bahnsteig in Herzhausen* Foto: Eginhard Wichmann

Direktvermarktermesse am Sonntag in Herzhausen, Musik- und Tanzgruppen aus der Region, die 775-Jahr-Feier in Ederbringhausen, eine Oldtimerausstellung in Schmittlotheim. Verschiedene Events in Korbach, Frankenberg, Marburg, Bad Arolsen und Wolfhagen, sind nur eine Auswahl der Programmpunkte, die sich auf verschiedene Bahnstationen verteilen.

## **Fahrplanänderungen nach der Eröffnung**

Mit der Inbetriebnahme der Strecke Frankenberg (Eder) - Korbach wird am 14. September 2015 auch ein neuer Fahrplan auf der gesamten Strecke Marburg – Frankenberg- Korbach – Brilon/Wald eingeführt. Der Streckenabschnitt Frankenberg - Korbach wird täglich im Zwei-Stunden-Takt bedient. Der Fahrplan wird im morgendlichen Berufs- und Schülerverkehr durch zusätzliche Fahrten verdichtet. Werk-

tags sind neun Züge pro Richtung vorgesehen, an Wochenenden acht, die durchgehend von Bestwig, bzw. Brilon/Wald über Korbach und Frankenberg nach Marburg (Lahn) und umgekehrt verkehren.

Im Taktknoten Korbach treffen sich die Linien Marburg – Brilon/Wald und Kassel-Wilhelmshöhe - Korbach, wodurch zweistündlich, jeweils zur vollen Stunde, Anschlüsse in alle Richtungen hergestellt werden. Auch auf den Linien Kassel-Wilhelmshöhe - Korbach und Marburg - Erndtebrück wird es zu kleineren Fahrplanänderungen kommen. Leider ist bis zum Redaktionsschluss noch kein Fahrplan für die Zeit nach der Streckeneröffnung veröffentlicht. Nach Angaben der Kurhessenbahn werden die meisten Fahrten mit Triebwagen der Baureihe VT 628 durchgeführt. Täglich ist aber auch eine Fahrt mit dem moderneren Fahrzeug der Baureihe VT 646 bis nach Marburg vorgesehen.

## **Fahrten auf der Edertalbahn auch zum RMV-Tarif**

**(fl) Damit Fahrgäste aus dem Landkreis Marburg-Biedenkopf einfacher zum Verbundtarif an den Edersee und darüber hinaus bis Korbach fahren können, wurde am 14.06.2015 der Übergangstarif des RMV zum Nordhessischen Verkehrsverbund NVV erweitert. Nach deren Wiederinbetriebnahme wird der RMV-Übergangstarif auch auf der Edertalbahn Frankenberg-Korbach gelten.**

Seit dem 14. Juni 2015 umfasst der RMV-Übergangstarif im Landkreis Waldeck-Frankenberg zusätzlich folgende Städte und Gemeinden:

Stadt Frankenau mit allen Stadtteilen sowie der Ortsteil Löhlbach der Gemeinde Haina: Tarifgebiet 8230

Stadt Korbach mit allen Stadtteilen: Tarifgebiet: 8530

Stadt Lichtenfels mit allen Stadtteilen:

Tarifgebiet 8510

Gemeinde Vöhl mit allen Ortsteilen: Tarifgebiet 8510

Neue Verbindungen innerhalb des bestehenden Übergangstarifs gibt es auch im östlichen Bereich des NVV-RMV-Gebietes. So bestehen jetzt Fahrtmöglichkeiten von den Tarifgebieten 0800 (wichtigster Ort Alsfeld) und 2100 (wichtigster Ort Großenlüder) über Fulda nach Bad Hersfeld. Das



Mit den neuen Übergangswabern ist jetzt z.B. die Fahrt von Marburg nach Korbach mit einer Fahrkarte möglich Grafik: RMV

gilt übrigens auch für die Kernstadt Lauterbach (Tarifgebiet 1024).

Außerdem erhalten folgende Gemeinden im Schwalm-Eder-Kreis neue Tarifgebietsnummern innerhalb des dortigen NVV-RMV-Übergangsbereiches:

Stadt Borken mit allen Ortsteilen: bisher 8420, neu 8401

Gemeinde Neuental mit allen Ortsteilen: bisher 8410, neu 8401

Gemeinde Wabern mit allen Ortsteilen: bisher 8501, neu 8460

In den RMV-Übergangstarifgebieten kommt in der Regel der reguläre RMV-Tarif zur Anwendung. Eine Ausnahme bildet die Preisstufe 7. Zeitkarten dieser Preisstufe, also beispielsweise auch Tageskarten, gelten normalerweise als Netzkarten im gesamten Verbundgebiet. Nicht so in den Übergangstarifgebieten. Statt der Preisstufe 7 kommt dort zum gleichen Preis eine spezielle Preisstufe 17 zur Anwendung, die nur zwischen dem RMV und anderen Verbänden in den Übergangsbereichen gilt. Fahrten im Gesamtnetz sind damit nicht möglich.

Der Übergangstarif gilt durch diese Regelung in den jeweiligen Regionen in einem Korridor entlang der Verbundgrenze, es werden also auch in Zukunft keine RMV-Fahrkarten beispielsweise von Darmstadt nach Korbach erhältlich sein.

Hierfür ist eine Fahrkarte nach dem Eisenbahntarif zu erwerben. Es gibt aber einen kleinen Trick, der möglicherweise Geld spart. Man kann mit einer Fahrkarte der Preisstufe 7 bis zur Verbundgrenze fahren und sofern möglich im Vorverkauf (!) eine Tageskarte – die als Zeitkarte im Vorverkauf erhältlich ist – vom letzten Tarifgebiet im RMV zu seinem Ziel im Übergangstarifgebiet erwerben. Die DB verkauft diese Fahrkarten stets im personenbedienten Vertrieb.

Daneben gelten in den Übergangstarifgebieten selbstverständlich auch die Fahrweise der Nachbarregion, also beispielsweise die des Nordhessischen Verkehrsverbundes NVV.

## Hessentagsverkehr 2015 nach Hofgeismar

(me) In Hofgeismar, 25 km nördlich von Kassel, fand vom 29. Mai bis 7. Juni 2015 der 55. Hessentag statt, das große hessische Landesfest. Damit die 15.000 Einwohner zählende Kleinstadt nicht im Autoverkehr erstickte, wurde vom Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) ein großes Angebot auf der Schiene und Straße aufgelegt. Ca. 1,1 Mio. Euro gab der NVV für zusätzlichen Bahn- und Busverbindungen aus.



Die regulär alle 30 Minuten verkehrende RegioTram-Linie RT3 wurde auf Dreifach-Traktionen der RegioTram-Triebwagen verstärkt. Drei Züge waren davon im Umlauf. Den vierten Umlauf übernahm ein KISS-Doppelstock-Triebwagen der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG) aus Parchim. Die RT3 verkehrte nur zwischen Kassel Hbf. (ODEG Gleis 7 bzw. RT Gleis 8) und Hofgeismar-Hümme. Der Streckenabschnitt Kassel Hbf. - Holländische Straße wurde tagsüber nicht bedient. In der Schwachverkehrszeit übernahmen Straßenbahn-Tw diesen Streckenabschnitt.

In den Hauptfahrzeiten rechnete der NVV mit 6000 Fahrgästen, im Schnitt mit 4500 Fahrgästen pro Stunde. Etwa 300 zusätzliche Zugfahrten gab es während des Hessentags. Zwischen 9 Uhr und 2 Uhr nachts rollten die Züge quasi im 15-Minuten-Takt von Kassel Hbf. bzw. Kassel-Wilhelmshöhe nach Hofgeismar.

Zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Hofgeismar verkehrten zusätzliche RE-Züge ohne Zwischenstopp. Ein Umlauf

*Oben: VT628 in Vierfachtraktion sieht man nicht jeden Tag: Die vier Triebwagen auf dem Weg von Kassel-Wilhelmshöhe nach Hofgeismar am Haltepunkt Vellmar-Osterberg, ebenso rechts die cantus-Dreifachtraktion aus 428 002, 427 507 und 428 052*



2 Fotos: Dr. Heribert Menzel



*Um die Menschenmassen bei Ankunft oder Abfahrt der langen RE-Züge nicht durch den Fußgängertunnel leiten zu müssen, errichtete man auf der Westseite des Bahnhofs an dem Überholgleis einen Behelfsbahnsteig von 240 Metern Länge. Foto: Dr. Heribert Menzel*

dauerte 60 Minuten. Zum Einsatz kamen eine cantus-Dreifachtraktion aus zwei vierteiligen und einem dreiteiligen Triebwagen der Baureihe 427/428 oder drei vierteiligen Triebwagen der Baureihe 428 vom Typ Flirt.

Der alle zwei Stunden verkehrende RE 30 aus Frankfurt/Main endete statt in Kassel Hbf in Hofgeismar. Zweistündlich fuhr auch der RE von Kassel-Wilhelmshöhe nach Hagen Hbf mit einer 612-Doppeltraktion. In der Stunde dazwischen gab es eine Vierfachtraktion, bestehend aus 628er Triebwagen der Kurhessen- und Westfrankenbahn, die zeitweise (Wochenende) von einem sechsteiligen Doppelstockzug mit einer Lok der Baureihe 146 abgelöst wurde.

*Die Hessentagsbesucher strömen in Hofgeismar aus den drei RT-Triebwagen.*

*2 Fotos:  
Dr. Heribert Menzel*







*Das neue Bahnhofsgebäude in Hofgeismar wurde in nur 10-monatiger Bauzeit errichtet. Das Niedrigenergiehaus besitzt Fußbodenheizung, eine Wärmepumpe und eine Photovoltaikanlage, welche auch den Strom für die Parkplatzbeleuchtung erzeugt, der in Akkus zwischengespeichert wird. Foto: Pressefoto NVV*

Hauptsächlich am Wochenende und Fronleichnam gab es auch Fahrten der Eurobahn von Paderborn nach Hofgeismar im 2-Stunden-Takt mit FLIRT-Triebwagen, die in Grebenstein endeten und begannen.

Auf der Westseite des Bahnhofs entstand auch ein neues, einstöckiges Bahnhofsgebäude. Zu den Kosten von 3 Mio. Euro gab es Zuschüsse in Höhe von 85 Prozent. In dem neuen Servicegebäude befinden sich ein NVV-Kundenzentrum mit DB-Agentur, ein Kiosk und öffentliche Toiletten.

Um die Kapazität und die Sicherheit des Bahnhofs Hofgeismar zu erhöhen, errichtete man an dem Überholgleis an der Westseite des Bahnhofs einen ca. 240 Meter langen provisorischen Bahnsteig, an dem die RE-Züge endeten und abfahren. Die Kosten dafür betragen ca. 300.000 Euro.

*Der ODEG-KISS-Triebwagen ET 445.113 steht an der Endstation Hofgeismar-Hümme.*



## Rhein-Ruhr-Express (RRX) bis nach Hessen: Hofgeismar und Kassel werden RRX-Halt

(jl) Wie der Nordhessische Verkehrsverbund NVV gegenüber der Hessisch-Niedersächsischen Allgemeinen (HNA) bestätigte, wird eine Linie des Rhein-Ruhr-Express ab Dezember 2016 im Zweistundentakt bis nach Kassel fahren. In der Anfangszeit werden noch alte Triebwagen der Baureihe 425 zum Einsatz kommen.

Ab 2018 sollen dann neue Doppelstocktriebwagen von Siemens zwischen Kassel und Düsseldorf unterwegs sein. Siemens wird die 82 Elektrotriebwagen vom Typ Desiro HC nicht nur bauen, sondern auch 32 Jahre lang warten. Dazu wird in Dortmund eine Wartungshalle sowie weitere Infrastruktur errichtet.



Die Triebwagen bestehen jeweils aus vier Einzelwagen, haben eine Gesamtlänge von 105 Metern und bieten 400 Sitzplätze. Die Endwagen sind einstockig, während die beiden Mittelwagen zwei Stockwerke aufweisen. Grund dafür sind die Antriebskomponenten in den Endwagen, die so viel Platz benötigen, dass auf das zweite Stockwerk verzichtet wurde. Ab 2018 sollen diese Wagen dann bei Einsatz als Doppereinheit bis zu 800 Personen einen Sitzplatz bieten.

2 Grafiken: [www.siemens.com/presse](http://www.siemens.com/presse)

Außer Kassel wird der Zug auch in Hofgeismar halten. Allerdings haben die Bahnsteige dort nur eine Höhe von 38 Zentimetern. Während die alten Triebwagen damit noch klarkommen, sind die Doppelstocktriebwagen auf eine Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern optimiert, wie sie in vielen Bahnhöfen des Rhein-Ruhr-Raums anzutreffen ist.

*Der neue Triebwagen vom Typ Siemens Desiro HC, oben die Inneneinrichtung mit Treppe zum Obergeschoss, unten der komplette Triebwagen in der Seitenansicht*





*Zusammen mit den schon heute verkehrenden Zügen Hagen - Kassel über die Obere Ruhrtalbahn und Warburg entsteht ein Stundentakt mit RE-Zügen zwischen dem Ruhrgebiet und Kassel*

Die Folge: damit die neuen Züge in Hofgeismar halten können, müssen die Bahnsteige erhöht werden. Die Kosten dafür belaufen sich auf rund 1,1 Mio Euro, wovon Hofgeismar 220.000 Euro tragen müsste. Die Stadt ist gerade bei der Abklärung, wie und ob die Kosten zu stemmen sind.

Fahrplanmäßig sind die acht Zugpaare ein großer Schritt für ein verbessertes Zugangebot zwischen dem Ruhrgebiet und Nordhessen. Zusammen mit den RE-Zügen Hagen – Warburg – Kassel (obere Ruhrtalbahn) und den noch verbliebenen Fernzügen über Altenbeken ergibt sich

praktisch ein Stundentakt zwischen den beiden Zentren ohne Umsteigen.

Ziel des RRR-Projektes ist es, die großen Städte im bevölkerungsreichsten Bundesland Nordrhein-Westfalen in schneller Taktung zu verbinden. Am Ende sollen die Züge auf der Kernstrecke zwischen Köln und Dortmund alle 15 Minuten fahren und täglich mehr als 31.000 Pkw-Fahrten auf die Bahn verlagern. Die Verkehrsverbünde werden die rechtlichen Eigentümer der Züge und verpachten sie an die Eisenbahnunternehmen National Express und Abellio, die damit die künftigen RRR-Linien betreiben.



## KVG plant Liniennetz-Reform

(fl) Die Kasseler Verkehrsgesellschaft KVG stellte am 4. Juli 2015 Details ihrer ab 2017 geplanten Liniennetzreform vor. Das Unternehmen will stärker zwischen Haupt- und Nebenlinien unterscheiden.

Hauptlinien, die neben den Tramlinien auch drei Linien des Busnetzes umfassen, sollen tagsüber teilweise eine sieben- bis achtminütige Fahrtenfolge aufweisen, passend zum schon heute auf einem 15-Minutentakt basierenden Fahrplangefüge. Die dichte Taktfolge gilt aber nicht für alle Hauptlinien.

Die Hauptlinien sollen die Nummern 1 bis 12 tragen. Die Hauptbuslinie 10 verbindet Waldau (Gesamtschule) mit Harleshausen (Rasentallee), die Linien 11 und 12 verkehren ring- bzw. teilringförmig um den Stadtkern herum. Im Busbereich soll die Erhöhung der Türzahl für einen schnelleren Fahrgastwechsel sorgen. Gelenkbusse werden aktuell in viertüriger Ausführung beschafft, Standardlinienbusse in der dreitürigen Variante.

Beim weitgehend unveränderten Tramnetz verweist die KVG auf den kürzlich eingeführten Einsatz der Doppeltraktionen auf der wichtigen Linie 1 sowie auf die nach wie vor geplante Inbetriebnahme der gebraucht aus Rostock erworbenen Beiwagen, etwa für die Linie nach Baunatal.

Recht offen spricht das Unternehmen davon, dass es - je nach demographischer Entwicklung - auch zu Einschränkungen des Angebotes kommen kann. Sparen ist ein offensichtliches Ziel der Netzreform. Dazu wird auch der verstärkte Einsatz von Anruf-Sammeltaxen beitragen. Gut 20 Bushaltestellen sollen gar nicht mehr bedient werden. Andererseits weist die KVG darauf hin, dass etwa 1400 Einwohner neu erschlossen werden. Ein zu großes Angebot

So stellt sich die KVG das zukünftige Kasseler Innenstadtnetz vor  
Grafik: [www.kasselerlinien.de](http://www.kasselerlinien.de)





*Die Linie 1 dürfte auch die Nummer eins im Fahrgastaufkommen sein. Nur hier verkehren heute schon Doppeltraktionen. Haltestelle Vellmar Nord* *2 Fotos: Friedrich Lang*

gibt es nach Meinung der KVG heute in den Stadtteilen Bettenhausen, Harleshausen, Jungfernkopf, Brasselsberg und Nordshausen.

Versprochen werden mehr Direktverbindungen zwischen den Stadtteilen und besser aufeinander abgestimmte Fahrpläne. In den Wochenendnächten soll das Nachtnetz mit 75-minütiger Fahrtenfolge weiter etabliert werden.

Das geplante Netz wurde am Samstag, dem 4. Juli auf dem Kasseler Fried-

richsplatz der Öffentlichkeit vorgestellt. Gleichzeitig wurde die Internetseite [www.kasselerlinien.de](http://www.kasselerlinien.de) freigeschaltet, welche Hintergrundinformationen und Netzkarten enthält. Bürgerbeteiligung an den Planungen ist ausdrücklich gewünscht - und angesichts der gravierenden Änderungen im Busbereich sicher auch geboten.

*Quelle: Internetpräsenzen [kasselerlinien.de](http://kasselerlinien.de) und [hna.de](http://hna.de)*

*Während dem Kasseler Busnetz zahlreiche Änderungen und auch Einschnitte bevorstehen, bleiben der Tram die gewohnten Linienwege weitgehend erhalten. Haltestelle Mattenberg*



## Bahnhof Eichenberg wird modernisiert

(fl) Im Juni 2015 wurde ein Abkommen über die Modernisierung des Bahnhofs Eichenberg getroffen. An den Verhandlungen und Vorbereitungen beteiligt waren der Nordhessische Verkehrsverbund NVV, der Werra-Meißner-Kreis, DB Station& Service, die Gemeinde Neu-Eichenberg sowie die Landtagsabgeordneten Sigrid Erfurth, Bündnis 90/DIE GRÜNEN und Lothar Quanz, SPD.

Der Einigung über die finanzielle Beteiligung der jeweiligen Partner war ein zähes Ringen um die Belastungen der Einzelnen vorausgegangen. Die Arbeiten sollen 2017 beginnen.

Die voraussichtlichen Bau- und Planungskosten betragen 8,8 Mio. Euro, davon sind 7,2 Mio. Euro reine Baukosten. Von den Kosten entfallen auf die DB 7,9 Mio. Euro, auf das Land Hessen 570.000 Euro, auf den NVV 225.000 Euro, auf die Gemeinde Neu-Eichenberg 60.000 Euro und auf den Landkreis Werra-Meißner 50.000 Euro.

„Für den Werra-Meißner-Kreis ist es sehr wichtig, dass der Bahnknotenpunkt Eichenberg nach dem Umbau und der Sanierung den Anforderungen an einen mo-

dernen Umsteigebahnhof gerecht wird. Für viele Reisende ist er der erste Haltepunkt in unserem Kreis, deshalb legen wir großen Wert darauf, dass er - genauso wie die bereits sanierten Bahnhöfe in unserem Kreis - einen guten Standard in Bezug auf schnelles barrierefreies Umsteigen, gute Fahrgastinformationen und gepflegtem Gesamteindruck hat.

DB-Station&Service hat hierzu eine Planung entwickelt, die dem gerecht wird und dabei auch die Kosten im Auge behalten hat. Dies, wie auch die finanzielle Kompromissbereitschaft aller Beteiligten, hat zu einer fairen Lastenverteilung geführt, hierbei hat der NVV eine tragende Rolle gespielt“, bilanziert Landrat Stefan Reuß die gefundene Lösung.



Foto: NVV

Bürgermeisterin von Neu-Eichenberg Ilona Rohde-Erfurth, Landrat Werra-Meißner-Kreis Stefan Reuß, Detlef Krusche, Leiter des Bahnhofsmangement Göttingen DB AG; Horst Pipper, Geschäftsführer Nahverkehrsgesellschaft Werra-Meißner; Jutta Viehmann, Prokuristin des NVV; Wolfgang Rausch, Geschäftsführer NVV; Anette Blumberg, Projektleiterin Infrastruktur NVV

## Gleisanschluss für Holzwerk in Wallenrod von Anfang an nur eine Farce?

(si) Als die Kreisstadt Lauterbach im Jahre 2007 mit der damaligen Firma Heggenstaller (heute Pfeifer) einen städtebaulichen Vertrag abschloss, war darin der Bau eines Gleisanschlusses für des Grossholzwerk am Rande des Lauterbacher Stadtteils Wallenrod explizit beinhaltet. Mit diesem Gleisanschluss sollten jährlich über 12.500 LKW-Fahrten von der Strasse auf die Schiene verlegt werden.

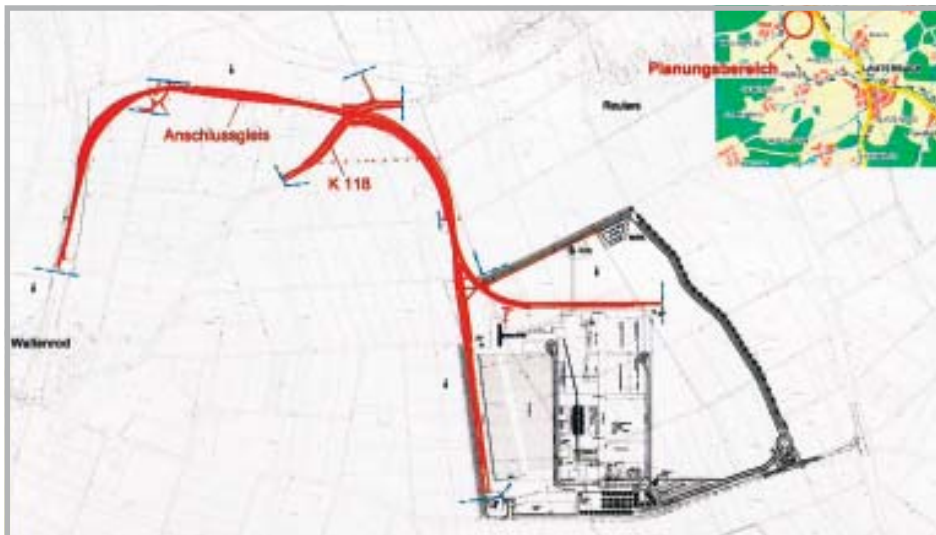
Als das Werk im Sommer 2009 in Betrieb ging, stellte das Unternehmen Pläne für einen Gleisanschluss vom Bahnhof Wallenrod bis zum Werksgelände vor. Fachleute bezweifeln jedoch bis heute die technische Realisierbarkeit der beantragten Variante. Obwohl seit nunmehr über drei Jahren das Baurecht für die Anschlussstrasse vorliegt, ist bis zum heutigen Tage nichts geschehen. Von Jahr zu Jahr beschwichtigt die Firma Pfeifer und begründet die Nicht-

realisierung des rund 5,5 Millionen teuren Gleisanschlussprojektes (welches eine extrem hohe öffentliche Bezuschussung erhalten würde) damit, dass die Einschnittleistung von rund 750 000 Festmeter Holz pro Jahr erheblich gesteigert werden müsse, zudem müsse dann ein Drei-Schicht-Betrieb eingeführt werden.



*Im Holzhof Breitenbach am Herzberg wird Holz von Güterwagen auf LKW verladen, welches dann zum Holzwerk Heggenstaller bei Wallenrod gefahren wird. Foto: Stefan Sitzmann*





*Der geplante Anschluss der Fa. Pfeifer beginnt links am Bahnhof Wallenrod und endet auf dem Werksgelände auf zwei verschiedenen Gleisen. Zur Querung der Kreisstraße K118 müsste extra eine Brücke gebaut werden, weil neue Bahnübergänge heute nicht mehr zulässig sind. Plan: Planungsbüro Schüssler*

Diese Hinhaltenaktik sorgt nunmehr bei den betroffenen Kommunen für größer werdenden Unmut.

### **Beschwerde der Stadt Grebenau**

Ende April bekam Lauterbachs Rathauschef Vollmüller Beschwerdepost von seinem Grebenauer Amtskollegen. Demnach kann aus Sicht der Stadt Grebenau der durch das Holzwerk Pfeifer entstandene Holzanlieferungsverkehr nicht dauerhaft akzeptiert werden. Es würden riesige Holz-mengen per Bahn nach Breitenbach/Herzberg geliefert und von dort mit LKW zum Holzwerk weiter transportiert. „Ein ökonomischer und ökologischer Wahnsinn“, wie der Grebenauer Rathauschef Wicke feststellt. Die Ortsberäte von Maar, Reuters und Wallenrod haben ebenfalls Beschwer-

de eingereicht, da zum Beispiel durch das ständig wachsende Verkehrsaufkommen die Fahrbahndecken und Randstreifen zwischen Maar und Wernges so sehr in Mitleidenschaft gezogen seien, dass eine Erneuerung der Landstrasse absehbar sei.

Somit könnte möglicherweise das Unternehmen per Gerichtsbeschluss dazu gezwungen werden, den Gleisanschluss doch noch bauen zu müssen. Die Kreisstadt Lauterbach hat nunmehr beim Hessischen Städte- und Gemeindebund eine juristische Prüfung für die Durchsetzbarkeit der Bestimmungen im Vertrag von 2007 in Auftrag gegeben. Dies bedeutet in der letztendlichen Konsequenz: Gibt es einen positiven Bescheid, stünde eine Klage vor Gericht an.



## Prämienmarkt-Nachtbusse erneut erfolgreich

(si) Auch in diesem Jahr herrschte im Rahmen des neun Tage dauernden Lauterbacher Prämienmarktes, dem größten Volksfest Oberhessens, wieder der inzwischen übliche Ansturm auf den von Pro Bahn & Bus organisierten mitternächtlichen Sonderbusverkehr.

In der Nacht vom sogenannten Hauptmarkttag Mittwoch auf Fronleichnam führen sieben Sonderbusse in einem ausgeklügelten Ringverkehr über 83 Orte in der Region an. Unter dem bekannten Motto "Sicher nach Hause!" wurden so erneut über 1.100 Fahrgäste transportiert. Ein besonderer Dank für diese logistische und organisatorische Meisterleistung gilt erneut allen ehrenamtlichen Helfern unseres Fahrgastverbandes. Auch ein herzlicher Dank geht an die Polizei, ohne deren Präsenz ein reibungsloser Ablauf kaum noch möglich wäre.

### Nachtbusse zum Fuldaer Schützen- und Volksfest

Zum nunmehr vierten Mal organisiert Pro Bahn & Bus in diesem Jahr erneut im Rahmen des Fuldaer Schützen- & Volksfestes (24.7.-2.8. 2015) einen nächtlichen



Sonderbusverkehr. Jeweils in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag verkehren in diesem Jahr erstmals vier Linien direkt von der Haltestelle Ochsenwiese (gegenüber des Festplatzes). Die Linie A (Künzell/Petersberg) um 23.15 Uhr, die neue Linie B (Haimbach/Galerie/Sickels) um 0.00 Uhr, die neue Linie C (Niesig/Aschenberg/Horas) um 0.30 Uhr und die bereits bewährte Linie D

(entlang der Rhönbahn bis Gersfeld) um 1.00 Uhr. In Kooperation mit dem für den Festplatz verantwortlichen Generalunternehmer Distel (München) ist die Durchführung dieses Nachtbuskonzeptes möglich.

*Über 1100 Fahrgäste führen am Prämienmarkt mit den Sonderbussen von Pro Bahn & Bus*

*2 Fotos: Stefan Sitzmann*



# NACHTBUSSE

während des Fuldaer Schützen- & Volksfestes

– 24.7.- 2.8. 2015 –

immer in den Nächten  
**FREITAG/SAMSTAG + SAMSTAG/SONNTAG**

**Linie A – 23.15 Uhr** – KÜNZELL-PETERSBERG

(ZOB/Klinikum/Grezzbachstrasse/Gemeindezentrum/Sportplatz/  
Dicker Turm/Sieben-Welten/Harbacher Weg/Am Roten Rain/Propsteihaus)

**Linie B – 0.00 Uhr** – HAIMBACH-GALERIE-SICKELS

(Antoniusheim/Kettelerstraße/Haimbach-Gärtnerei-Kirche/Galerie/Sickels/  
Jugendherberge)

**Linie C – 0.30 Uhr** – NIESIG-ASCHEMBERG-HORAS

(Niesig-Abzweig/Regensb.-Str./Aschenberg-Platz/Einhardstraße/  
Horas-Ortsmitte)

**Linie D – 1.00 Uhr** – RHÖNBAHN (Eichenzell-Ebersburg-Gersfeld)

(ZOB/Bronnzell/Löschenrod/Eichenzell/Welkers/Rönshausen/Lütter/Ried/  
Thalau/Schmalnau/Hettenhausen/Altenfeld/Abzw. Maierbach/Gersfeld)

**Abfahrt gegenüber Eingang Festplatz Ochsenwiese**  
**Fahrpreis 3 € pro Person**



**PROBA H N & BUS**

Änderungen vorbehalten, alle Angaben ohne Gewähr  
Es gilt Sondertarif. Beauftragtes Busunternehmen: Reisedienst Schäfer

[www.probahn-bus.org](http://www.probahn-bus.org)

## Todenhausen: Sonderhalt an der Burgwaldbahn

(js) Am Sonntag, dem 31. Mai 2015 veranstaltete das Dorf Todenhausen bei Wetter seinen zweiten Hugenottenmarkt. Aus diesem Anlass richtete die Kurhessenbahn an diesem Tag einen Sonderhalt am ehemaligen Haltepunkt Todenhausen ein, der von allen planmäßigen Zügen im Zwei-Stunden-Takt zwischen 8:48 Uhr und 19:05 Uhr bedient wurde.

Da der alte Bahnsteig bereits vor Jahren abgebaut wurde, musste die Kurhessenbahn, wie bereits beim ersten Hugenottenmarkt vor drei Jahren, zu einer speziellen Lösung kommen. Fünf Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs (AFS) übernahmen, zusammen mit einer Mitarbeiterin der Kurhessenbahn, die Betreuung der Reisenden am Haltepunkt. Bei jedem Zughalt mussten zwei Trittstufen an den Zugtüren platziert werden, damit die Fahrgäste aussteigen konnten. Die Helfer der AFS unterstützten beim Ein- und Aussteigen und bedienten die Fahrgäste, während die Kundenbetreuerin der Bahn Sicherungsaufgaben übernahm und Fahrkarten vorab am Bahn-

steig verkaufte. Der Pavillion, den die Helfer am Haltepunkt aufgestellt hatten, und der ihnen während der Zugpausen als Aufenthaltsraum diente, sorgte vor Ort für Aufsehen.

Der Haltepunkt wurde von insgesamt 122 Fahrgästen genutzt, 83 Fahrgäste stiegen aus, während nur 39 wieder einstiegen. Gegen 15:00 Uhr kam es zu einer halbstündigen Verspätung eines Zuges, da aufgrund eines schweren Verkehrsunfalls bei Wetter die Bahnstrecke gesperrt werden musste. An dem Unfall waren fünf Pkw beteiligt, wovon ein Fahrzeug bis an den nahen Bahndamm geschleudert wurde. Während der Rettungsarbeiten und der Bergung der

Schwerverletzten musste die Bahnstrecke vorübergehend gesperrt werden. Die Bundesstraße war dagegen über etwa 5 Stunden gesperrt.



*An einem Bahnübergang in Todenhausen konnten die Fahrgäste über eine provisorische Treppe ein- und aussteigen*

*Foto:  
Hans-Joachim Imhof*

## Das Werben für die Lumdatalbahn geht weiter

(fl) Erfreuliche Aktivitäten kann der 2010 gegründete Verein Lumdatalbahn e.V. vorweisen. Am 19. Mai 2015 fand eine große und gut besuchte Diskussionsveranstaltung in Rabenau-Londorf statt. Als Ort war nicht zufällig der Bürgeraal im ehemaligen Bahnhofgebäude gewählt worden.

Hier würden die Lumdatalbahn-Züge bei der Wiederinbetriebnahme der Strecke beginnen und enden. Oder sie könnten noch etwa einen Kilometer auf der alten, aber teilweise noch mit Gleisen versehenen Trasse bis an den Ortsrand von Kesselbach geführt werden.

An der Diskussionsrunde nahmen die Bürgermeisterin der Stadt Allendorf Lumda, Annette Bergen-Krause, der Bürgermeister der Gemeinde Rabenau, Klaus Hillgärtner sowie die hauptamtliche Kreisbeigeordnete des Landkreises Gießen, Dr. Christiane Schmahl als Vertreterinnen und Vertreter der Politik teil. Die ehrenamtlich Aktiven pro Lumdatalbahn waren durch Karl Wagner, Stephan Kannwischer und Michael Laux vertreten. Die Moderation übernahm Stadtverordnetenvorsteher

Karlheinz Erbach aus Allendorf.

Frau Dr. Schmahl konnte aus ihrem Arbeitsgebiet berichten, dass die Schülerzahlen im Landkreis Gießen überall da stabil sind oder sogar steigen, wo Schienenstrecken eine gute Erreichbarkeit der Wohn- und Schulstandorte sicherstellen. Offensichtlich wählen viele junge Familien Orte mit Bahnstation ganz bewusst als Wohnort aus. Karl Wagner zog in seinem außerordentlich engagierten Beitrag Parallelen zwischen der wirtschaftlichen und verkehrlichen Situation beim Bau der Bahnstrecke um die Jahrhundertwende zwischen 19. und 20. Jahrhundert und der heutigen Zeit, in der viele Landstriche zu Wohn- und Schlafstätten verkommen sind - ohne ausreichenden Zuzug von jüngeren Menschen.

*Die Diskussionsrunde von links nach rechts: Stephan Kannwischer, Dr. Christiane Schmahl, Michael Laux, Karlheinz Erbach, Klaus Hillgärtner, Annette Bergen-Krause, Karl Wagner*



*Zum Tag der offenen  
Tür bei den Ober-  
hessischen Eisenbahn-  
freunden verkehrten  
Schienenbusse bis ins  
Lumdatal nach  
Mainzlar*

*Foto: Kerstin Lotz*



Wenig wurde über die laufende Nutzen-Kosten-Untersuchung berichtet, die eine Präzisierung der noch von der Lumdaltalbahn AG in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Gießen und den Anliegerkommunen beauftragen Vorstufenuntersuchung darstellt. Die Arbeiten an der Expertise haben gerade erst begonnen; Ehrenamtliche aus dem Verein Lumdaltalbahn e.V. sind nur in geringem Umfang daran beteiligt. Es wurde - wie in solchen Fällen üblich - Stillschweigen über die laufenden Arbeiten vereinbart. In der Presse ist die Lumdaltalbahn dagegen so präsent wie selten zuvor. Mit dazu beigetragen hat auch eine kleine Bilderausstellung in „Reunings Kunsthalle“, einem umgenutzten Einkaufsmarkt im Herzen der Stadt Allendorf.

Der Tag der offenen Tür bei den Oberhessischen Eisenbahnfreunden OEF in Gießen sorgte am Pfingstmontag wieder für etwas Personenverkehr auf dem betriebs-

fähigen Teil der Lumdaltalbahn. Gut frequentierte Sonderfahrten führten vom OEF-Betriebsgelände am südlichen Bahnhofskopf von Gießen über den Bahnhof der Universitätsstadt und den Innenstadt-Haltepunkt Oswaldsgarten bis nach Staufenberg-Mainzlar. Zum Einsatz kamen die historischen Schienenbusse des Vereins als dreiteiliger Triebzug. Der Verein Lumdaltalbahn e.V. hat für Werbung im Lumdatal gesorgt sowie Fahrten personell unterstützt.

Der nächste Fahrtag auf der Lumdaltalbahn wird voraussichtlich am 06.09.2015 stattfinden. Dann verkehrt wieder der „Schmaadlecker-Shuttle“ zum gleichnamigen Lollarer Marktgeschehen. Diese Fahrten werden wahrscheinlich wieder einen Dieseltriebwagen des Typs VT 628 auf die Strecke bringen, das klassische Fahrzeug vieler DB-Regionalbahnstrecken vor Beginn der regelmäßigen Ausschreibungen.

## **Ergänzungsantrag zur Projektfinanzierung S6 Frankfurt – Bad Vilbel beim EBA eingereicht**

(db/lk) Gemäß aktueller Aussagen der Deutschen Bahn kommt der Ausbau der S6 von Frankfurt nach Bad Vilbel (Main-Weser-Bahn) voran. Für die bauliche Realisierung des Vorhabens sind Vorabmaßnahmen beauftragt, wie die Deutsche Bahn und das Hessische Verkehrsministerium am 15. Mai 2015 in Frankfurt mitteilten. Der Ausbau der S6 gilt als eines der zentralen Schienen-Infrastrukturprojekte der Region.

Derzeit teilt sich die S6 hinter dem Frankfurter Westbahnhof die Schienen mit Fern-, schnellem Regional- und auch Güterverkehr. Für den zurzeit gefahrenen „Rütteltakt“ sind planmäßige Überholungen und zusätzliche Wartezeiten nötig. Die S-Bahn muss zumeist als „langsamster“ Zugverkehr gegebenenfalls verspäteten, aber schnelleren Zügen den Vortritt lassen. Die daraus resultierenden Verspätungen übertragen sich in der Folge bei Einfahrt in die Tunnelstammstrecke auf die S-Bahn-Linien S1-S5 sowie S8/S9.

Durch den viergleisigen Ausbau der hochfrequentierten Main-Weser-Bahn erhält der S-Bahn-Verkehr der Linie S6 zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel eigene Gleise, um unbeeinträchtigt fahren zu können. Der weitere Ausbau bis Friedberg ist vorgesehen. Weiterhin soll durch den barrierefreien Umbau der Stationen Bad Vilbel Süd, Frankfurt-Berkersheim, Frankfurt-Frankfurter Berg und Frankfurt-Eschersheim die Qualität für die Kunden gesteigert werden.

In dem Projekt werden auf einer Länge von 12,6 km zwei zusätzliche Gleise verlegt, die genannten fünf Stationen umgebaut und eine neue Station Frankfurt-Ginnheim errichtet. Zudem werden die vorhandenen Bahnübergänge angepasst

und Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt. Für den Abschnitt zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel (1. Baustufe) kam es im Anschluss an die gesetzlich vorgeschriebenen Planfeststellungsverfahren zwischen 1998 und 2004 zu langwierigen Gerichtsverfahren. Diese wurden im November 2011 durch den Verwaltungsgerichtshof Kassel und im Januar 2013 durch das Bundesverwaltungsgericht Leipzig mit der Bestätigung des formalen Baurechts abgeschlossen; in der abschließenden Bearbeitung ist ein Planänderungsverfahren zum Erschütterungsschutz.

Um den Ausbau der S6 realisieren zu können, müssen einzelne Streckenabschnitte gesperrt und Verbindungen im dicht befahrenen Netz des Rhein-Main-Gebiets umgeleitet werden. Voraussetzung dafür ist als Vorabmaßnahme ein sogenannter Gleiswechselbetrieb, für dessen Einrichtung nun die Aufträge vergeben werden. Der Beginn der Hauptbaumaßnahmen ist dann für das zweite Halbjahr 2017 vorgesehen.

Nach Abschluss der Planungsphasen hat die Deutsche Bahn die früheren Kostenschätzungen auf der Grundlage der Bauausführungsplanung in eine konkrete Kostenrechnung überführen können. Auf dieser Grundlage reicht sie nun zur Freigabe der Projektfinanzierung eine Ergänzung zum



*Noch teilen sich die S-Bahn und die übrigen Züge die zwei Gleise zwischen Bad Vilbel und Frankfurt-West. Ab 2017 sollen die Bauarbeiten für den viergleisigen Ausbau beginnen*

sogenannten Kategorie „a“-Antrag beim Eisenbahn-Bundesamt sowie beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ein.

Auf der Grundlage der Kostenberechnung ergibt sich nach den aktuellen Berechnungen der Bahn ein Gesamtkostenvolumen von rund 323 Millionen Euro, einschließlich der Planungskosten (Preisstand 2014). Die Kostenberechnung weist die wesentlichen Änderungen im Zusammenhang mit Bahnübergängen bzw. Kreuzungsbauwerken auf, die zu einer Erhöhung der Projektkosten um 34 Millionen Euro führen. Weitere Anpassungen in Höhe von 47 Millionen Euro beziehen sich u. a. auf die Entwicklung des Baupreisdindex, die Entsorgung und spezielle Marktpreisentwicklungen in der Eisenbahntechnik. Nötig geworden ist die aktuelle Kalkulation nicht zuletzt durch die lange Dauer des Projekts: Die ersten Planungen liegen inzwischen fast 20 Jahre zurück.

Über die Gesamtkosten in Höhe von rund 323 Millionen Euro hinaus können gegebenenfalls weitere Risiken wie z.B. erhöhte Transport- und Entsorgungskosten für den Erdaushub während der Bauausführung eintreten. Daneben ist inflationsbedingt von heute aus betrachtet bis zum Projektende mit Kostenanpassungen zu rechnen. Die Projektpartner wirken intensiv auf die Vermeidung bzw. Reduzierung der Risiken hin.

Der Ausbau der S6 ist Teil des Infrastrukturentwicklungsprogramms Frankfurt RheinMainplus, das gemeinsam vom Land Hessen, der Region, der Stadt Frankfurt am Main, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und der DB AG vorangetrieben wird. Die Finanzierung erfolgt auf Basis des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) durch Mittel des Bundes, des Landes und der beteiligten Kommunen.

## Taunusbahn: Teilelektrifizierung und S-Bahn bis Usingen

(hm) Für die Gremien des Hochtaunuskreises, für den Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) und den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) steht folgende Zielsetzung fest: Die S 5 soll mit dem Fahrplanwechsel 2019/20 nach Usingen fahren. Gleichzeitig wird von Seiten des Kreises größtes Interesse bekundet, die Strecke bis Grävenwiesbach zu elektrifizieren und somit das gesamte Usinger Land optimal an das S-Bahn-System anzuschließen.

Die dieselbetriebenen Taunusbahnzüge seien mit 10.000 Fahrgästen pro Tag am Ende ihrer Kapazitäten, beschrieb Thomas Busch, Leiter der Verkehrs- und Mobilitätsplanung beim RMV, die Situation bei einem angenommenen Anstieg der Fahrgastzahlen in den nächsten Jahren. Daher soll die S-Bahn bis Usingen verlängert werden, was wegen Wegfall des Umsteigens in Bad Homburg eine kürzere Fahrzeit nach Frankfurt um etwa 5 Minuten bedeuten würde. Somit könnten weitere Fahrgäste für die Bahn gewonnen werden. Gleichzeitig sollen die Triebwagen der ersten beiden Bauserien der Taunusbahn (VT/VS 2E) gänzlich abgelöst werden. Zur Betriebsab-

wicklung auf der Taunusbahn reichen die verbleibenden LINT-Triebwagen aus.

Elektrobetrieb per Oberleitung und der Einsatz von S-Bahn-Zügen ergeben eine sehr gute Kosten-Nutzen-Relation. Für 20 Millionen Euro sei die erste Stufe bis Usingen, das sind rund 18 Kilometer, machbar. Dass die 11 Kilometer bis Grävenwiesbach und die weitere Strecke nach Brandobersdorf zunächst außen vor bleiben sollen, wird nicht mit den Kosten, sondern mit dem Fehlen von drei S-Bahn-



Triebwagen begründet. Somit allerdings auch wieder mit Kosten, da die Einzelbeschaffung dieser Fahrzeuge zu teuer würde. Eine Weiterführung über Usingen hinaus soll erst rund 10



*Heute endet die S5 in Bad Homburg (Bild) oder Friedrichsdorf. In Zukunft soll im Halbstundentakt bis Usingen gefahren werden*



*Nach Brandoberndorf  
werden weiterhin nur  
Dieseltriebwagen fahren*



Jahre später kommen, bei einer möglichen Neuvergabe der S-Bahn-Leistungen.

Das Betriebskonzept sieht vor, den Bahnhof Bad Homburg als einen regionalen Knotenpunkt zu etablieren. Dorthin sollen in Zukunft die Züge der Verbindung Friedberg – Friedrichsdorf durchgebunden werden. Auch die U 2 soll den Bahnhof Bad Homburg bedienen. Halbstündlich wird die S-Bahn zwischen Usingen und der Frankfurter Innenstadt verkehren, verstärkt durch die durchgebundenen Züge der Taunusbahn nach Frankfurt im heutigen Umfang. Umsteigevorgänge in Usingen sollen optimiert werden. Zur Vermeidung von Überkapazitäten verkehrt die S-Bahn zwischen Friedrichsdorf und Usingen samstags sowie an Sonn- und Feiertagen nur einmal pro Stunde und wird durch die Taunusbahn ergänzt. Zweigleisige Streckenabschnitte außerhalb der Bahnhöfe, die Fahrpläne und Betriebsauf- lauf verbessern könnten, sind zunächst nicht geplant.

Der Bahnhof Grävenwiesbach mit seinem Park-and-Ride-Platz ist ein günstig gelegener Umsteigepunkt von der B 456 auf die Schiene. Das beweisen die Fahrgast-

zahlen für Grävenwiesbach, die seit Einführung der Taunusbahn deutlich auf heute ca. 1.500 Benutzer werktäglich gestiegen sind. In Brandoberndorf sind es immerhin noch etwa 500. Auf Wunsch der Gemeinde Grävenwiesbach wurde nachgebessert. Die Beteiligten haben sich darauf verständigt, von Beginn an die technischen Voraussetzungen für eine Elektrifizierung über Usingen hinaus zu berücksichtigen. Auch ist festgehalten, den bereits berechneten positiven Nutzen der Gesamtstrecke bei der Bewertung einer Elektrifizierung dieses Streckenabschnittes zu beachten.

Um den einkalkulierten leichten Rückgang der Fahrgastzahlen auf dem nördlichen Streckenteil möglichst ganz zu vermeiden, könnte im Rahmen der Neuausschreibung der Buslinien eine bessere Anbindung der Ortsteile und Wohngebiete an den Bahnhof Grävenwiesbach und ein zusätzliches Parkplatzangebot sehr dienlich sein. Entsprechende Anträge im Grävenwiesbacher Gemeindeparlament sind bereits angekündigt.

## Aartalbahn-Unterhaltung in der Stadt Wiesbaden ist neu geregelt

(fl) Die Aartalbahn Infrastruktur GmbH ist offiziell von der Stadt Wiesbaden mit dem Unterhalt der Aartalbahn-Anlagen im Stadtgebiet betraut worden. Ziel ist die betriebsfähige Wiederherstellung der Gleisanlagen. Dazu leistet die Stadt Wiesbaden eine jährliche Zahlung in Höhe von 162.000 Euro sowie einen einmaligen Investitionskostenzuschuss von 600.000 Euro.

Für die Neuerrichtung der Brücke an der Flachstraße gibt es eine Ausfallbürgschaft über maximal 400.000 Euro. Die Hessenschiene berichtete über die vorangegangenen Verhandlungen. Eigentlich hätte das Geld schon im Sommer 2014 bereitstehen sollen. Es waren aber Fragen aufgetaucht, ob diese Form der Beihilfe mit dem EU-Recht in Einklang steht oder ob sie eine unzulässige Subvention darstellt.

Der offizielle „Betrauungsbescheid“ wurde Anfang Mai 2015 symbolträchtig anlässlich des Frühlingfestes der Nassauischen Touristikbahn von Wiesbadens Verkehrsdezernentin Sigrid Möricke (SPD)

an den Verein übergeben. Bereits wieder in Betrieb genommen wurde die Schrankenanlage am Dotzheimer Bahnhof.

Die Nassauische Touristikbahn plant die Wiederaufnahme des Museumsverkehrs nach einer dann neunjährigen Pause zum Beginn der Saison 2016. Im Jahr 2007 war zum wiederholten Male die Brücke an der Flachstraße in Wiesbaden von einem LKW gerammt worden, was zusammen mit defekten Weichen in Hahn-Wehen und Bad Schwalbach zu der langen Betriebsunterbrechung führte. Ein wichtiges Ziel für den Verein bleibt die Landesgartenschau in Bad Schwalbach 2018.

*Im November 2003 konnte man noch mit dem Museumszug bis zum Bahnhof Hohenstein fahren*



## Frankfurt: Barrierefreier Ausbau der U5

(ac)/ Der barrierefreie Ausbau der U-Bahn-Linie U5 nach Preungesheim verzögert sich. Nachdem die Bahn, vom Hauptbahnhof kommend, hinter der Station Konstablerwache den B-Tunnel verlässt, fährt sie als Straßenbahn weiter durch die Eckenheimer Landstraße, bis sie am Alleinring auf einen eigenen Bahnkörper wechselt und über Hauptfriedhof und Eckenheim nach Preungesheim fährt.

Die Umstellung der Linie auf eine "echte" U-Bahn wird schon seit Jahren verfolgt. Nach und nach wurden die Stationen auf dem Abschnitt mit eigenem Bahnkörper barrierefrei mit 80 Zentimeter hohen Bahnsteigen ausgestattet, zuletzt die Endstation Preungesheim selbst.

Was noch fehlt, sind die momentan im Straßenplanum liegenden Haltestellen Musterschule und Glauburgstraße im Zuge der Eckenheimer Landstraße. Diese Straße ist aber so schmal, dass dort keine Haltestelleninseln mit Hochbahnsteigen Platz finden. Schon vor Jahren kam man, noch unter dem damaligen Verkehrsdezernenten Lutz Sikorski, auf die Idee, keine durchgehend 80 cm hohen Bahnsteige zu errichten, so dass nur einer der bis zu drei U-Bahn-Wagen barrierefrei hält, bei den anderen Wagen wäre eine 20 cm hohe Stufe zu überwinden.

Während diese Planungen an der Glauburgstraße machbar erscheinen, gibt es an der Haltestelle Musterschule, wo der Straßenquerschnitt besonders eng ist, Probleme. Seitenstraßen können dort nicht mehr an die Eckenheimer Landstraße angebunden werden, Rettungswege für die Feuerwehr werden versperrt. Aus diesem Grunde hat sich dort eine Bürgerinitiative gebildet, die den Bau des Bahnsteigs an der Musterschule verhindern möchte und statt dessen die Verlegung der Station an den

Beginn der Rampe am Scheffeleck vorschlägt. Die Initiative hat einen Bauingenieur beauftragt, der bestätigt, dass dieser Plan machbar ist.

Die Stadt beharrt aber auf den alten Plänen, weil sonst die Entfernung für die Schüler der Musterschule größer wird und diese zudem den vielbefahrenen Anlagenring zu Fuß überqueren müssen, was zu Unfällen führen könnte.

Aufgrund der Vielzahl von Einsprüchen beim Planfeststellungsverfahren hat das RP Darmstadt dieses bislang noch nicht abgeschlossen. Ein Sicherheitsgutachten hat bemängelt, dass für Fußgänger und Radfahrer am Rande der Stationen zu wenig Platz bliebe und prüft, ob es für die Barrierefreiheit tatsächlich ausreicht, wenn nur einer der drei U-Bahn-Wagen ohne Stufe betreten werden kann.

Nun wird aus dem geplanten Baubeginn in den Sommerferien 2015 erst mal nichts. Man hofft nun auf einen Abschluss des Planfeststellungsverfahrens bis Ende 2015, so dass dann 2016 mit dem Umbau der beiden Stationen begonnen werden könnte. Somit muss diese U-Bahn-Strecke noch länger mit den Straßenbahnwagen des Typs Pt befahren werden, die ansonsten längst ausgemustert sind und nur noch auf dieser U-Bahnlinie eingesetzt werden.

## Hochschul-Mobilitätsmanagement an der TU Darmstadt

(fg) Auch in Hessen steigen stetig die Studierendenzahlen an den Hochschulen. Neben Neubauten sind deshalb auch häufig zusätzliche Transportkapazitäten nötig. Vor dem Hintergrund des sehr erfolgreichen Semestertickets und der abnehmenden Bedeutung des Autos für Studierende setzen Hochschulen verstärkt auf integrierte, flexible Mobilitätsangebote, die sich an den Bedürfnissen der Nutzer orientieren.



Im Rahmen der Semesterticketverträge haben sich die Vertragspartner darauf verständigt, hierauf aufbauend gemeinsam Mobilitätsmanagementkonzepte für die Hochschulen

zu erarbeiten und umzusetzen. Zusammen mit einem Jobticket für die Beschäftigten und einer konsequenten Parkraumbewirtschaftung hat die Technische Universität Darmstadt (TUD) mit ihrer Mobilitätskarte ein Konzept entwickelt, das - trotz erheblicher Widerstände zu Beginn seiner Umsetzung - inzwischen auch von ehemaligen

*Dr. Stascheck (Mitte) erklärt auf dem Campus "Lichtwiese" vor Ort Details des Mobilitätskonzepts und künftige Vorhaben.*  
*Foto: Franz Grolig*



*Die Mobilitätskarte der TU Darmstadt vereinigt Jobticket und Parkausweis*  
*Foto: TU Darmstadt*

Gegnern als erfolgreich beurteilt wird und neue Maßstäbe im Hochschul-Mobilitätsmanagement setzt.

Am 26. Mai fand im Rahmen des regionalen Programms „südhessen effizient mobil“ an der TUD das zweite Fachforum „Mobilitätsmanagement an Hochschulen“ statt, veranstaltet von der ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain). Dort stellte Dr. Andreas Stascheck, (Stabsstelle Mobilitätsmanagement) den interessierten Gästen aus anderen hessischen Universitäten die Entwicklung und die organisatorischen Details des TUD-Konzepts vor. Für ergänzende Fragen standen Frau Heike Mühlhans und Herr Andre Bruns (ivm) sowie Frau Gisela Gräfin von Schlieffen

(RMV, Mobilitätsmanagement) zur Verfügung.

Entscheidend für das Gelingen des TUD-Konzepts war die sehr vielseitige, individuell optimierbare Verbindung von Jobticket und Parkraummanagement. Sie ermöglicht es allen Beteiligten, mit Hilfe der Mobilitätskarte sehr flexibel ihre Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Wesentliche Voraussetzung, um das Konzept zu entwickeln und erfolgreich umzusetzen, war die angemessene verwaltungsinterne Verankerung des Themas in der Hochschule zwecks enger Abstimmung mit der Stadt und der zuständigen Nahverkehrsorganisation DA-DINA. Aufbauend auf einer fundierten Analyse der Mobilitätsbedürfnisse, der vorhandenen Mobilitätsangebote und der verkehrlichen Rahmenbedingungen wurde gemeinsam mit den Aufgabenträgern vor Ort ein passgenaues Mobilitätskonzept auf den Weg gebracht.

Die Mobilitätskarte der TU Darmstadt, eingeführt im Mai 2013, ist ein Angebot für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der TU Darmstadt. Sie kombiniert JobTicket und Parkausweis und macht laut Dr. Stascheck als JobTicket die Nutzung von Bus und Bahn um mindestens 40 Prozent günstiger. Sie ist ab 250 Euro im Jahr zu haben, berechtigt zum Parken auf den nicht-öffentlichen Stellplätzen der TU Darmstadt und bietet Anreize, vom Auto auf Bus und Bahn umzusteigen. Im Februar 2015 waren den Ausführungen von Dr. Stascheck zufolge ca. 2.200 Mobilitätskarten im Umlauf (> 50% der Berechtigten), davon ca. 90% mit JobTicket. Es gibt wieder ausreichend freie Parkplätze für Beschäftigte (Reduktion der Parkraumnachfrage um 35%) und das System trägt sich



*David Grünewald, Referent für Mobilität des AStA der TU Darmstadt, erläutert die Nutzung von Leihfahrrädern im Rahmen des Mobilitätskonzepts. Foto: Franz Grolig*

selbst (Einnahmen/Ausgaben). Die Verwaltung wurde vereinfacht durch Online-Anmeldung, Datenbank und die monatliche Abbuchung vom Gehalt; Parkberechtigungen sind fernprogrammierbar.

Der erhebliche Busverkehr zum Campus Lichtwiese der TUD soll 2016/18 durch den Bau einer eigenen Straßenbahnverbindung entlastet werden. Weitere Details zum Mobilitätsmanagement finden sich unter:

[www.verkehr.tu-darmstadt.de/](http://www.verkehr.tu-darmstadt.de/)

[www.ivm-rheinmain.de](http://www.ivm-rheinmain.de)

[www.suedhessen-effizient-mobil.de](http://www.suedhessen-effizient-mobil.de)

## Zehn Jahre bis zum Ziel: Bahnhof Burghaun blieb erhalten

(og) Der Bahnhof Burghaun an der Fuldataalbahn Kassel – Bebra – Fulda und damit auch die Halte von Nahverkehrszügen standen seit Ende der 1980er Jahre zur Disposition. Die Bahnsteige waren höhengleich mit dem Gleis, so dass bei Fahrten in Richtung Fulda der Hausbahnsteig für Zugfahrten gesperrt werden musste. Die Deutsche Bundesbahn drang 1990 auf eine Beseitigung dieses betrieblichen Hemmnisses.

Sie forderte von der Gemeinde eine Beteiligung an den Kosten für die Verlegung der Bahnsteige näher zur Ortsmitte, andernfalls würde der Bahnhof nicht mehr bedient.

Die DB ermittelte 1991 Kosten von rund 860.000 Mark für die Verlegung. Die Gemeinde stimmte unter den Bedingungen „Bestandssicherung“ und „Verstärkung des Fahrangebotes“ zu. Damals hielten nur noch wenige Züge in dem 2.600 Einwohner zählenden Ort:



Der alte Bahnhof Burghaun im Jahr 1987

	Abfahrten Richtung Fulda
Montag – Freitag	7.04, 13.47, 17.47
Samstag	7.04, 13.47
Sonntag	kein Verkehr

	Abfahrten Richtung Bebra
Montag – Freitag	6.40, 12.40, 16.47, 18.14
Samstag	6.40, 12.40
Sonntag	kein Verkehr

Montags bis freitags lag die Fahrgastzahl bei 25 bis 30 pro Tag. Die Gemeinde, mit Bürgermeister Wolfgang Braun an der Spitze, und der Regionalverband Osthessen

von Pro Bahn & Bus arbeiteten seit 1993 eng zusammen, um die Bahnstation Burghaun langfristig zu sichern.

Nach der Übernahme der Bauträgerschaft durch die Gemeinde gab die Bundesbahn eine Bestandsgarantie für den Bahnhof und das hessische Wirtschaftsministerium äußerte sich ebenfalls positiv. Insgesamt fünf Planvarianten standen zur Auswahl, die günstige wurde von der Gemeinde bevorzugt. Die Gesamtkosten lagen nach der Planung bei ca. 1,5 Mio Mark.

1994 wurden die Verträge von der DB vorbereitet. Das Land Hessen beabsichtigte eine Förderung des Vorhabens im Haus-

*Am heutigen Haltepunkt  
Burghaun halten die cantus-  
Triebwagen der Linie Fulda -  
Kassel  
2 Fotos: Stefan Sitzmann*



haltsjahr 1995. Im Herbst 94 kam die Maßnahme allerdings zum Erliegen, da die Zuständigkeiten nach der Bahnreform und der Schaffung der Verkehrsverbünde unklar waren. Ende 1996 waren die Zuständigkeiten bei der Deutschen Bahn AG einigermaßen geklärt. Zwischenzeitlich legte das Unternehmen immer wieder neue Vertragsentwürfe für das Projekt vor. Baubeginn sollte im Herbst 1997 sein, doch die DB stellte fest, dass das Überholgleis im Bahnhof entbehrlich ist. Die Planung musste angepasst werden.

Mit den Bauarbeiten, die im Frühjahr 1999 begannen, wurde Hering Bau aus Burbach beauftragt. Die Arbeitsbedingungen waren schwierig, denn die schlechten Bodenverhältnisse entlang der parallel fließenden Haune machten Pfahlgründungen bis in 12 Meter Tiefe erforderlich. Die Bahnsteige bestehen aus Großbaufertigteilen, die in nur einer Nacht verlegt wurden.

Pünktlich nach der Enthüllung des Stationsschildes und dem Aufspielen der Blaskapelle fuhr am 16. Juli 2000 eine

Der Kampf um den Erhalt des Bahnhofs Burghaun ist ein typisches Langzeitprojekt einer Pro Bahn & Bus-Initiative der 1990.er Jahre.

Regionalbahn nach Fulda um 11.12 Uhr ein. Damit war die neue Bahnsteiganlage in Anwesenheit zahlreicher Beteiligter in Betrieb gegangen. Für die meisten Einwohner verkürzten sich damit die Fußwege zum Bahnhof um rund 300 Meter. Zu einem späteren Zeitpunkt gingen neue Bushaltestellen und eine P&R-Anlage in Betrieb.

Mit der Regionalisierung des Schienenverkehrs änderte sich auch das Zugangebot. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund wurde überzeugt, auch vor Inbetriebnahme der neuen Bahnsteige mehr Zughalte in Burghaun zu bestellen. Das Angebot umfasste werktäglich 17 Züge im Jahr 1996 und jeweils 21 Züge in den Jahren 1998 und 2001.

Pro Bahn & Bus verzeichnete eine Steigerung der Fahrgastzahlen durch die Verlegung des Bahnhofs und das neue Zugangebot. Im Jahr 1996 zählte der Verband 100 Ein- und Aussteiger pro Werktag, 1998 waren es etwa 110. Im Januar 2001 wurden rund 170 Reisende gezählt.

## Karikaturen in der Hessenschiene

(og) Seit 15 Jahren zeichnet Jürgen Janson regelmäßig für die Hessenschiene. Er lebt und arbeitet als frei schaffender Karikaturist in Landau in der Pfalz. Erste Karikaturen von ihm erschienen bei der Deister- und Weserzeitung in Hameln, dann kamen nach und nach Tageszeitungen, Agenturen und Verlage hinzu.

Heute arbeitet Janson für zahlreiche Redaktionen, u.a. Frankfurter Neue Presse, Die Rheinpfalz, Braunschweiger Zeitung, Bild am Sonntag, Ostsee Zeitung, Märkische Oderzeitung, Münchner Merkur, Passauer Neue Presse, Südkurier, Südwestpresse und Westfälischer Anzeiger.

Für die Hessenschiene greift er immer wieder lokale Themen auf: vom Ausbau der S6 in der Wetterau bis zu den neuesten

Tarifideen im öffentlichen Verkehr. Anfangs erschienen die Karikaturen in der Hessenschiene immer zu einem redaktionellen Beitrag an unterschiedlichen Stellen im Heft, seit 2009 haben sie einen festen Platz auf Seite 2.

Die erste Karikatur in der Hessenschiene Nr. 39 vom März 2000 ist für manche Pendler auf Hauptstrecken heute noch aktuell.





## Hundert Ausgaben Hessenschiene

**(red) Die hundertste Ausgabe der Hessenschiene bietet sich für einen Rückblick an. Wie hat sich die Zeitschrift, die am Anfang als einfaches Mitteilungsblatt für Mitglieder des Regionalverband Mittelhessen gedacht war, seit 1989 entwickelt?**

Nr. 1 (Juli 1989) wurde unter dem Namen „Mittelhessenschiene“ als Mitglieder-rundschreiben des jungen „Bürgerverbands zur Förderung des Schienenverkehrs in Hessen e. V.“ (BFS) herausgegeben. Der Heftumfang betrug 12 Seiten im Format DIN A5 – der eigentliche Grund für die Entstehung war, dass eine Drucksache beim Postversand damals die günstigste Möglichkeit war, die Mitglieder über die Aktivität des Vereins zu informieren. Der charakteristische gelbe Einband mit dem Schienennetz Oberhessens verdeutlichte das Thema auf einen Blick. Das Produktionsverfahren war zeitgenössisch schlicht. Eine Schreibmaschine, Schere und Klebstoff waren die Produktionsmittel. Aber schon bei den ersten Ausgaben war der Herausgeber, Vereinsvorsitzender Joachim Elbing, bestrebt, durch grafische Elemente keine Bleiwüsten entstehen zu lassen.

Nr. 3 (Mai 1990) war die erste mit einem PC produzierte Ausgabe. Mit einem damals üblichen Textverarbeitungsprogramm wurden die Seiten gestaltet. Der Umfang war auf 20 Seiten angewachsen.

Nr. 4 (November 1990) war das erste Heft mit einem grob gerasterten Foto auf der Titelseite. Ab der nächsten Ausgabe betrug der Umfang 24 Seiten.

Nr. 7 (September 1991) enthielt einen offenen Brief an den damaligen Bundesverkehrsminister Günther Krause, in dem eine Wutz den Gemütszustand der Mitglie-

der verdeutlichte. Seit damals prägt mindestens ein Artikel mit satirisch-ironischem Charakter die Zeitschrift. Wahrscheinlich ist die längerfristige Beschäftigung mit dem Thema ÖPNV nur mit einem etwas kernigem Humor auszuhalten.

Nr. 9 (April 1992) war das erste Heft mit dem Pro Bahn-Logo. Der BFS war zuvor Mitglied bei Pro Bahn geworden, weil man sich davon eine stärkere und bundesweite Vertretung der Fahrgäste versprach. Daher benannte sich der Verein um in Pro Bahn Mittelhessen e.V.

Nr. 10 (August 1992) enthielt eine wunderbare, heute in Mitteleuropa überhaupt nicht mehr vorstellbare Geschichte über die abenteuerliche Fahrt eines Schienenbusses in Nordhessen.

Nr. 12 (März 1993) bildete den Abschluss dieses ersten Abschnitts der Zeitschrift – das letzte Heft mit dem charakteristischen gelben Umschlag.

Nr. 13 (Juni 1993) war eine Sonderausgabe zum Hessentag in Lich im Zeitungsformat mit 10.000 gedruckten Exemplaren bei 8 Seiten Umfang. Die Zeitschrift wies erstmals blaue Stilelemente auf. Mit dem Zeitungsformat und der hohen Auflage wollte man das zahlreiche Hessentagspublikum erreichen. Das Layout gestaltete Mikael Labib.

Nr. 14 (Dezember 1993) enthielt die wesentliche Elemente der Zeitschrift, wie



*Alle Ausgaben der (Mittel-)Hessenschiene auf einem Tisch*

sie bis heute erscheint. Die Zeitschrift wandte sich nicht mehr nur als Rundschreiben an die Mitglieder, sondern an ein breiteres Publikum. Die Redaktion wurde von Friedrich Lang übernommen, die Gestaltung von Jürgen Lerch. Er nutzte ein Desktop-Publishing-Programm, was gegenüber früher einen deutlichen Qualitätssprung mit sich brachte. Die persönliche Handschrift des Fotografen zeigte sich auch in der Auswahl der Titelbilder, bei denen die typische

Bellingrodt-Perspektive dominiert, unterbrochen immer wieder von überraschenden Aspekten des Themas Öffentlicher Verkehr. Die „Hausfarbe“ war nun ein blauer Umschlag. Die Zeitschrift erschien in einer Auflage von 1.000 Exemplaren, kostete DM 1,50 im Verkauf (für Mitglieder im Beitrag enthalten) bei einem Umfang von 28 Seiten und war auch erstmals im Bahnhofsbuchhandel erhältlich.

Nr. 15 (März 1994) wurde erstmals im Postzeitungsdienst aufgrund des günstige Posttarifs versandt. Im Lauf der Zeit konnten immer mehr Bahnhofsbuchhandlungen in ganz Hessen für den Verkauf der Mittelhessenschiene gewonnen werden.

Nr. 21 (September 1995) kostete erstmals DM 2,- im Verkauf und wies einen Umfang von 32 Seiten auf. Erstmals schloss sich der Rv Osthessen an, sodass dessen Mitglieder auch die Mittelhessenschiene zugesandt bekamen.

Nr. 28 (Juni 1997) wurde erstmals auch an die Mitglieder von Nordhessen versandt. Der Umfang war weiter auf 36 Seiten angewachsen.

Nr. 30 (Dezember 1997) war die letzte Mittelhessenschiene, die noch mit dem Pro Bahn-Logo erschien. Die Zusammenarbeit war im wesentlichen an den hohen finanziellen Forderungen des Bundesverbands gescheitert, der kaum noch Spielraum für eine eigenständige Entwicklung des Landesverbands ließ. Auf einer Mitgliederversammlung auf dem Schifftenberg bei Gießen entschieden sich die Mitglieder mit Mehrheit für ein Ende der Mitgliedschaft bei Pro Bahn. Nicht zuletzt wegen der Mittelhessenschiene, denn bei einem Verbleib bei Pro Bahn hätten die finanziellen Mittel nicht ausgereicht, um die Zeitschrift weiterhin finanzieren zu können.

Nr. 31 (März 1998) erschien erstmals mit dem Vereinsname „Pro Bahn & Bus“. Das Blau der Umschlagseite wurde etwas dunkler.

Nr. 34 (Dezember 1998) war die letzte Mittelhessenschiene. Der Verein hatte be-



*Die Hessenschiene 40a war das einzige Heft im Format DIN A4.*

schlossen, dass die Zeitschrift künftig an alle Mitglieder versendet wird – die Beschränkung auf Mittel, Ost- und Nordhessen entfiel.

Nr. 35 (März 1999) war die erste Hessenschiene. Sie kostete bei einem Umfang von 48 Seiten DM 2,50. Der Verein hatte schon in den 1980er Jahren eine Hessenschiene, allerdings im Format DIN A4, herausgegeben. Da die finanziellen Mittel nicht für zwei Zeitschriften bei einem doch recht kleinen Verein reichten und für die vereinsinterne Kommunikation die elektronische Kommunikation eine immer stärkere Bedeutung gewann, entschied man sich für diese Lösung.

Nr. 36 (Juni 1999) hatte nur noch den Untertitel „Die Infozeitschrift von Pro Bahn

& Bus“ – die Mitglieder wurden nicht mehr extra erwähnt, was als weitere Hinwendung an ein größeres Publikum gedeutet werden darf. Die Auflage stieg auf 1.400 Exemplare. Diesen Wert hat sie heute, mehr als 15 Jahre später, nach diversen Schwankungen immer noch.

Nr. 40a (Juni 2000) war eine 32-seitige Sonderausgabe im Format DIN A4, die zum Hessentag in Hünfeld kostenlos verteilt wurde. Die Auflage betrug 10.000. Das Layout gestaltete Daniel Junghans.

Nr. 43 (März 2001) kostete DM 2,70.

Nr. 47 (März 2002) kostete erstmals den Preis von Euro 1,50 bei 48 Seiten Umfang.

Nr. 63 (März 2006) erhielt erstmals farbige Umschlagseiten.

Nr. 65 (September 2006) war die erste Hessenschiene zum Preis von Euro 1,80 bei 52 Seiten Umfang.

Nr. 68 (Juni 2007) erschien mit einem veränderten Layout der Titelseite – unter anderem war der Text „Hessenschiene“ gelb wie Jahre zuvor der Umschlag der alten Mittelhessenschiene.

Nr. 74 (Januar 2009) erschien erstmals jeweils zum Quartalsbeginn. Dies hatte sich für den freien Verkauf als vorteilhaft herausgestellt. Der Preis wurde auf Euro 2,40 angehoben. Der Heftumfang war auf 52 Seiten gewachsen und blieb seitdem – bis auf Heft 75 mit 68 Seiten – unverändert.

Nr. 75 (April 2009) erschien mit einem großzügigeren Layout der Titelseite und einem glatteren Papier, auf dem die Bilder besser zur Geltung kommen. Die Rücksei-

te ziert ein eindrucksvolles ganzseitiges Foto.

Nr. 83 (April 2011) kostet Euro 2,60.

Nr. 96 (Juli 2014) kostet Euro 2,80.

Über die Jahre wurde der Vertrieb über die Bahnhofsbuchhandlungen immer weiter ausgebaut, sodass heute in fast jeder hessischen Bahnhofsbuchhandlung die Hessenschiene erhältlich ist. Und nicht nur dort, sogar in Göttingen, Koblenz, Mainz und Bad Kreuznach ist die Zeitschrift erhältlich. Jedes Quartal gehen über 650 Exemplare in den Bahnhofsbuchhandelverkauf.

Dieser kleine Überblick zeigt deutlich, dass sich die heutige Hessenschiene von einer vereinsinternen Infozeitschrift über die Jahre zu einem marktfähigen Produkt gewandelt hat. Die Aufgabe der internen Information haben elektronische Medien, das Telefon und – nie zu vernachlässigen – der persönliche Kontakt übernommen. Aus Sicht des Vereins ist die Zeitschrift ein sehr wichtiges Kommunikationsmedium für die Außendarstellung und die Diskussion mit den Gestaltern des ÖV. Verbindlicher als elektronische Medien lassen sich so Positionen und Entwicklungen auch noch Jahre später nachvollziehen. Oder kürzer: „Wer schreibt, der bleibt“.

Besonders bemerkenswert ist, dass die 1993 gefundene Aufgabenverteilung der Verantwortlichen bis heute Bestand hat. Für dieses hohe Maß an kontinuierlicher Arbeit gebührt Friedrich Lang und Jürgen Lerch der Dank des Vereins.

## Fahrzeugentwicklung

(j1) Kaum ein anderer Bereich der Bahn hat sich in den vergangenen 25 Jahren so stark gewandelt wie der Schienenfahrzeugbereich. Ende der 1980er Jahre dominierten im hessischen Nahverkehr Silberlinge, Mitteleinstiegswagen und Abteilwagen die Nahverkehrs- und Eilzüge. In Spitzenzeiten wurden sogar noch grüne Umbauwagen eingesetzt, welche in 1950er Jahren aus preußischen Personenwagen entstanden. Auf vielen Nebenstrecken kamen die roten Schienenbusse zum Einsatz.

Allen Fahrzeugen gemeinsam waren hohe Einstiege und fehlende Klimaanlage. Dafür konnte man außer im Schienenbus fast jedes Fenster zur Hälfte öffnen, was bei der Fahrt im Sommer eine gewisse Abkühlung brachte. Beim Schienenbus waren hingegen nur schmale Klappfenster vorhanden, sodass die roten Brummer im Sommer zu fahrenden Saunen mutierten. Abhilfe schaffte man, indem mit offenen Türen gefahren wurde: Heute undenkbar!

Die Silberlinge als modernste Nahverkehrs-Personenwagen besaßen je Seite zwei

Drehfalttüren, welche immerhin schon zentral geschlossen werden konnten. Zuerst mit Klotzbremsen geliefert, konnte die Geräuschisolierung und Laufqualität nicht überzeugen. Erst die späteren Fahrzeuge mit Scheibenbremsen gewährleisteten eine ausreichende Reisequalität, die auf den roten Kunstledersitzen nach einiger Zeit doch wieder litt.

Gezogen wurden die Personenwagen auf elektrifizierten Strecken von E-Loks der Baureihen 110, 111, 140 und 141, vereinzelt auch 150 und 151. Auch wenn die Lo-

*Ein Nahverkehrszug auf der Aar-Salzböde-Bahn fährt 1991 in den Haltepunkt Übernthal ein. Der bunte Zug besteht aus einem Abteilwagen, einem Silberling und einer Schienenbusgarnitur*





*Einheits-Eloks im Bahnhof Gießen 1995: Eine grüne 141 wartet auf die Abfahrt Richtung Friedberg, während ein mit einer 110 bespannter Eilzug auf Gleis 4 einfährt*

komotiven nach Nahverkehrs-, Fernverkehrs- und Güterzugloks unterschieden wurden, der Einsatz erfolgte freizügig nach Verfügbarkeit. So kam es auf der Dillstrecke öfters vor, dass schwere Güterzugloks der Baureihe 151 zwei Silberlinge von Dillenburg nach Siegen zogen und die Fahrgäste mit sehr starker Beschleunigung überraschten.

Im Dieselmotrieb waren die Loks der Baureihen 211, 212, 213 und 216 fast überall zu finden. Teilweise mit nur ein oder zwei Personenwagen unterwegs waren die Loks für diese Zwecke vollkommen überdimensioniert und machten den Betrieb teuer.

Im Fernverkehr dominiert Ende der 1980er Jahre die Baureihe 103 vor schweren Intercityzügen mit bis zu 13 Wagen. Auf den Nebenfernstrecken waren Loks der Baureihen 110, 111 und 112 unterwegs, auf Dieselstrecken die Baureihe 218. Fünf

Intercitylinien und zwei Kurzlinien (Wiesbaden – Mainz und Hannover – Bremen – Oldenburg) bedienten im sauberen Stundentakt die größten Städte Deutschlands. In den Korrespondenzbahnhöfen Würzburg, Mannheim, Köln, Dortmund und Hannover besteht am gleichen Bahnsteig die Möglichkeit zum Umstieg in eine andere IC-Linie, wobei sich sogar die gleichen Wagenklassen gegenüber stehen. Auf den Nebenfernstrecken verkehren einzelne IC-Züge (wie der IC Herkules nach Kassel) oder klassische D-Züge. In bestimmte Ferienregionen wurden FD-Züge eingesetzt, welche einen Speisewagen mitführen.

Im IC-Verkehr kamen die ersten klimatisierten 2. Klasse-Wagen zum Einsatz (Großraumwagen Bpmz 291), welche auch durch großzügige Sitze (verstellbar) und sehr guten Fahrkomfort auffallen. Die Abteilwagen hingegen sind noch ohne Klima-



*Regionalexpress bei Nieder-Mörlen 1997. Neben zahlreichen Silberlingen, davon der letzte Wagen schon in neuer Lackierung, befindet sich auch ein Reichsbahn-Abteilwagen im Zug.*

anlage in der 2. Klasse, was sich bis auf wenige Ausnahmen bis heute nicht geändert hat.

Im S-Bahnbetrieb in und um Frankfurt war der Triebwagen ET420 allgegenwärtig. Mit seiner Luftfederung und dem hohen Beschleunigungsvermögen konnte er überzeugen. Leider war es nicht möglich, während der Fahrt von einem Wagen in den nächsten zu wechseln, weil Übergangsmöglichkeiten fehlten.

Ende der 1980er Jahre erschien in Hessen die ersten Triebwagen der Baureihe 628.2. Die zweiteiligen Dieseltriebwagen ersetzten auf den Dieselstrecken Leistungen von V100 und V216 sowie Schienen-

bussen. Mit nur zwei angetriebenen Achsen und schwacher Motorisierung waren die Fahrleistungen bescheiden. Erst das Nachfolgemodell 628.4 Mitte der 1990er Jahre wies mit mehr Leistung und einem leiseren Antrieb zahlreichen Detailverbesserungen auf, sodass das Fahrzeug ideal für Einsatzgebiete wie der Lahntalbahn oder der Vogelsbergbahn wurde.

Nach der Wende erschienen in Hessen relativ schnell Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn. Neben den Lokomotiven der Baureihe 143 (Spitzname „Schottertrabi“) fuhren bald in jedem längeren Nahverkehrszug ein oder mehrere DR-Personenwagen mit. Im Osten waren die Fahrzeuge überzählig, während im Westen die Bundesbahn einen Fahrzeugmangel hatte, weil jahrelang keine Neufahrzeuge bestellt wurden.



*Ein neuer 628.4 verlässt 1995 den Bahnhof Friedberg Richtung Gießen. In den ersten Betriebsjahren deckten die Züge am Wochenende die RB-Leistungen zwischen Friedberg und Gießen ab.*

*Zwei Regiosprinter der Rurtalbahn stehen am 13. 09.2011 im Endbahnhof Heimbach*

1989 fiel im Hochtaunuskreis die Entscheidung, die Strecke Friedrichsdorf – Usingen –Grävenwiesbach von der Bundesbahn zu übernehmen und in Eigenregie zu betreiben. Probefahrten mit den damals neuen 628.2 überzeugten nicht, weil das Fahrzeug mit den starken Steigungen in den Taunus überfordert war. Der Hochtaunuskreis griff deshalb auf die schon von der Strecke Frankfurt-Höchst – Königstein bekannten VT2E von Linke-Hoffmann-Busch zurück. Die dieselelektrischen Fahrzeuge kamen mit den Steigungen besser klar und konnten talwärts elektrisch bremsen. Die Dieseltriebwagen sind bis heute im Einsatz und sollen 2019 durch S-Bahnen ersetzt werden.



Typische Vertreter der neuen Generation waren der RegioSprinter von Duewag, der Talent von Talbot, der Regioshuttle von Adtranz und der Flirt von Stadler. Im Zuge der Bemühungen zur Reaktivierung der Lumdatalbahn waren die Akteure der Lumdatalbahn AG bestrebt, den Bürgern und Politikern des Lumdatals die neue Triebwagengeneration vorzuführen. Im Rahmen von Vorführfahrten gelang es, sowohl einen Regiosprinter als auch den Talent-Prototyp auf der Lumdatalbahn vorzustellen und auch teilweise auf anderen Zweigstrecken fahren zu lassen. Trotzdem konnten sich die Fahrzeuge in Hessen nicht durchsetzen. Die Regiosprinter kamen

### **Entwicklung leichter Diesel-Nahverkehrsfahrzeuge**

Mit der Bahnreform 1994 wurde die Verantwortung für den SPNV auf die Länder übertragen. Der Betrieb mit großen Loks und Reisezugwagen war vielen Bestellern zu teuer, was die Entwicklung von leichten Regionaltriebwagen begünstigte. Erstmals gab es Fahrzeugentwürfe und Prototypen mit Niederflureinstieg erschienen, teilweise schon mit Klimaanlage und automatischer Kupplung, so dass Züge schnell verlängert oder gekürzt werden konnten.

*Ein Talent-Triebwagen auf der Ahrtalbahn Remagen - Ahrbrück*





*Mit geliehenen  
Triebwagen vom Typ LVT/  
S begann in Hessen der  
Einsatz von  
Niederflurfahrzeugen.  
Nach einer Probefahrt am  
17. Mai 1998 stießen die  
Beteiligten auf die  
gelungene Premiere an*



mehrfach auf der Odenwaldbahn bei Triebwagenmangel zum Einsatz. Die Talent-Triebwagen fuhren bei Ausfall der Pendolino-Triebwagen 611/612 von Koblenz bis Gießen. Seit Fahrplanwechsel im Dezember 2014 werden sie auf der Strecke jetzt planmäßig im RE-Verkehr eingesetzt.

Der Verkehr mit Niederflurtriebwagen begann in Hessen mit den kleinen LVT-Triebwagen von DWA. Die Hessische Landesbahn (HLB) übernahm 1998 die Bedienung der Strecke Friedberg - Friedrichsdorf. Dazu bestellte die HLB bei Stadler Triebwagen vom Typ GTW2/6. Stadler konnte die Triebwagen jedoch nicht rechtzeitig liefern, sodass vom Hersteller DWA

zweiachsige Niederflurfahrzeuge vom Typ LVT/S geliehen wurden. Die ersten drei Triebwagen trafen eine Woche vor Betriebsaufnahme am 17. Mai 1998 in Butzbach ein. Direkt nach der Ankunft wurde eine Probefahrt auf der damaligen Butzbach-Licher Eisenbahnstrecke von Butzbach nach Münzenberg durchgeführt, die zur Zufriedenheit verlief.

Der eine Woche später gestartete reguläre Betrieb zwischen Friedberg und Friedrichsdorf lief nach einigen Anfangsschwierigkeiten gut. Obwohl die Fahrzeu-

*Niederflurtrieb-  
wagen GTW2/6 der  
Kurahessenbahn im  
Bahnhof Kassel-  
Wilhelmshöhe*





*Neue Doppelstockwagen 1997 auf der Main-Weser-Bahn: Nachmittagseilzug von Frankfurt nach Treysa (vorderer Zugteil) und nach Siegen (hinterer Zugteil). Die Elok der Baureihe 111 in S-Bahn-Lackierung war wenige Monate vorher aus dem Ruhrgebiet nach Hessen gekommen*

ge nur zwei Achsen hatten, liefen Sie ruhiger als die bekannten Schienenbusse. Pro Bahn & Bus nutze die Fahrzeuge im Herbst zu einer Sonderfahrt zu mehreren Privatbahnen, der „großen Privatbahnrundfahrt“.

Noch 1998 kamen die verspätet gelieferten GTW2/6 zum Einsatz. In der Anfangszeit gab es jedoch große Probleme aufgrund von Konstruktionsfehlern u.a. am Getriebe und mangelnder Kühlung. Der Schweizer Hersteller Stadler hatte die Fahrzeuge bisher immer nur in elektrischer Ausführung geliefert. Für die dieselelektrische Ausführung wurden Konstruktion und Fertigung nach Deutschland vergeben (AEG, DWA), was zu Problemen führte.

Aus Fahrgastsicht kann das Fahrzeug zum großen Teil überzeugen. Ein großer Niederflurbereich, großzügige Platzverhältnisse, Luftfederung, Klimaanlage und durch den abgetrennten Motorwagen leise Fahrgasträume zeichnen das Fahrzeug aus. Leider wurden die ersten Fahrzeuge ohne Toiletten bestellt, später aber teilweise nach-

gerüstet. Die Deutsche Bahn beschaffte später ebenfalls GTWs; sie werden in Hessen auf dem nördlichen Kurhessenbahnnetz und auf der Dreieichbahn eingesetzt.

## Die Dostos kommen

Außer einem Versuch in den 1950er Jahren hatte es die Deutsche Bundesbahn immer vermieden, Doppelstockwagen einzusetzen. Nach der Wende brachte die Reichsbahn zahlreiche Doppelstockwagen in die Deutsche Bahn mit ein. Aufgrund des Knowhows in Görlitz, wo die Doppelstockwagen gebaut wurden, wurden auf Basis der schweizer S-Bahn-Doppelstockzüge neue Wagen für den Regionalverkehr entworfen und gebaut.

In Hessen wurden die ersten modernen Doppelstockwagen bei einer Präsentation am 17. Januar 1997 vorgestellt und kamen ab dem Fahrplanwechsel im Mai zum Einsatz.

*Wird fortgesetzt.*

## 100 Ausgaben Hessenschiene – eine Zwischenbilanz unserer Arbeit

(red) Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus besteht seit gut 30 Jahren. Seit 1989 werden die Aktionen zunächst von Mittelhessen, später dann auch aller hessischen Regionalverbände von der Hessenschiene dokumentiert. Die Nummer 100 der Zeitschrift ist daher auch Anlass für eine kleine Zwischenbilanz des Verbands.

Typisch für den Verband ist die jahrelange Beschäftigung mit jeweils einer Strecke, an der Aktive wohnen, manchmal auch nur aktive Einzelpersonen. Ebenso typisch der Einsatz für eine bestimmte Buslinie oder einen Stadtbus – im Mittelpunkt steht immer das konkrete Angebot des öffentlichen Verkehrs. Was hat's also gebracht?

Ein ehrenamtlich arbeitender Verband kann immer nur Anstöße geben und hat seine Aufgabe vor allem darin, den politischen Entscheidungsträgern und Multiplikatoren den Öffentlichen Verkehr (ÖV) und auch den Güterverkehr auf der Schiene näher zu bringen. In Deutschland fehlt leider oft das z. B. in der Schweiz auch in der Öffentlichkeit ausgeprägte Fachwissen über den ÖV. Dieses Defizit schlägt sich

oft in einem recht bescheidenen Niveau der öffentlichen Debatte nieder. Nur beharrliche Aufklärungsarbeit und das Verdeutlichen von Zusammenhängen kann hier einiges bewirken. Mit den Verkehrsverbänden RMV, NVV und VRN sind zudem in Hessen neue starke Akteure aufgetreten, die messbare Fortschritte beim ÖV bewirkten.

Exemplarisch sind im Folgenden einige Schwerpunkte der Vereinsarbeit in den letzten Jahrzehnten aufgelistet:

### Rhönbahn Fulda-Gersfeld

Seit den 1980er Jahren engagieren sich PB&B-Mitglieder für den Erhalt der Strecke. Regelmäßige Fahrgastzählungen und Aktionen trugen dazu bei, dass diese Strecke weiterhin und heute mit modernem Fahrzeugmaterial bedient wird.



*Mit steigenden Fahrgastzahlen fährt die Rhönbahn in eine gesicherte Zukunft. Zugkreuzung in Lütter im November 2008*

## Rhönbahn Fulda – Hilders

An den Bemühungen um die Rhönbahn Fulda – Hilders war der BfS nicht aktiv beteiligt. Besonders die GRÜNEN haben sich hier für den Erhalt der Strecke eingesetzt. Einige wenige spätere Mitglieder haben aus dem Scheitern der Bemühungen die Folgerungen gezogen, dass der Einsatz für eine Bahnstrecke möglichst früh einsetzen muss und von möglichst vielen Beteiligten und politischen Richtungen getragen werden muss. Infrastruktur betrifft alle! Die parteipolitische Unabhängigkeit des Vereins speist sich daher auch aus dieser Erfahrung.

## Fulda - Bebra

Bahnhof Burghaun: Der Haltepunkt konnte erhalten werden, siehe Bericht in diesem Heft.

## Vogelsbergbahn Lauterbach - Grebenhain - Stockheim

Die Überlegungen von Stefan Sitzmann, für den Prämienmarkt auf dieser Strecke einen Sonderzugverkehr nach dem Muster der Strecke Stockheim - Ortenberg - Gedern einzurichten, blieben erfolglos. Sie waren aber Anstoß, den bis heute erfolgreichen Sonderbusverkehr zum Prämienmarkt zu starten.

## Obere Lahntalbahn Marburg - Erndtebrück, Burgwaldbahn Marburg - Frankenberg

Die Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs (AFS) im Raum Marburg wurde im Februar 1990 gegründet. Sie war von Anfang an Mitglied im BfS, heute in Pro Bahn & Bus. Den Schwer-

*Den letzten Zug auf der Strecke Lauterbach Nord - Grebenhain chartete unser Verband. In Ilbeshausen brachten die Landfrauen der Bahn ein Ständchen (29. Mai 1994)*





*Den Haltepunkt Biedenkopf-Schulzentrum hatte der AFS immer wieder gefordert*

Die AFS arbeitet langjährig und eng mit der Kurhessenbahn, dem Eisenbahn-Verkehrsunternehmen der beiden Strecken zusammen. Ohne die personelle und organisatorische Unterstützung könnten sicher nicht so viele Sonderverkehre im Marburger Raum angeboten werden. Richtig Hand angelegt wird beispielsweise bei den Sonderzügen zum autofreien Lahntal, wenn es gilt, viele Räder in kurzer Zeit zu verladen. AFS-Aktive schaffen es auch, Züge mit mobilen Einstieghilfen dort halten zu lassen, wo normalerweise kein Zug hält, beispielsweise wenn ein Fest an der Strecke stattfindet.

punkt bilden die beiden Strecken Marburg - Bad Laasphe - Erndtebrück und Marburg - Frankenberg.

Zahlreiche Fahrplan- und Infrastrukturverbesserungen wurden von der AFS ins Gespräch gebracht, viele davon wurden in die Tat umgesetzt. Beispielsweise warb die AFS schon Ende 1990 für die Einrichtung einer Bahnstation am Schulzentrum in Biedenkopf. 13 Jahre später wurde diese Forderung verwirklicht. 2009 folgte der reaktivierte Halt in Niederlaasphe. Aktuell wird in Wallau eine Bus-Bahn-Umsteigeanlage errichtet, auch hier hat die AFS Ideen und Anregungen eingebracht. Viele Verbesserungsvorschläge der AFS sind detailliert ausgearbeitet und können als Planungsgrundlage dienen, beispielsweise die Auflistung der niveaugleichen Bahnübergänge aus dem Jahr 1997.

## **Vogelsbergbahn**

### **Gießen - Fulda**

Etliche Aktive mit Wohnorten entlang des ganzen Streckenverlaufs setzen sich seit 25 Jahren für eine Verkehrsverbesserung ein. Neben Erfolgen wie dem heute gesicherten Angebot mit inzwischen auch einer Bedienung in Tagesrandlagen waren auch Misserfolge zu verzeichnen. So konnte die Aufhebung der Haltepunkte / Bahnhöfe Wallenrod und Renzendorf nicht verhindert werden. Ebenso kam es nie zu einem durchgehenden Einsatz von Neigezügen.

Anfang der 1990er Jahre gründete sich im Verein die Arbeitsgemeinschaft Vogelsbergbahn. Die AG hatte sich das Ziel gesetzt, Mängel aufzuzeigen und mit den Verantwortlichen nach Lösungen zu suchen.

*Der „echte“  
Pendolino auf der  
Vogelsbergbahn!  
Am 9. Oktober 1994  
kamte der sonst in  
Oberfranken  
fahrende  
Triebwagen im  
Bahnhof Grünberg  
besichtigt werden*



Folgerichtig wurde im Verlauf des nächsten Halbjahres die Studie „die Vogelsbergbahn - Schienen für die Zukunft“ für den Streckenabschnitt Gießen - Burg- und Nieder-Gemünden erarbeitet. Dafür erhielt die AG später auch den Umweltpreis des Landkreises Gießen. Es gelang, einen Pendolino der Baureihe 610 auf die Vogelsbergbahn von Nürnberg her zu überführen und für Publikumsfahrten einzusetzen.

Die angestoßenen Diskussionen führten im Verlauf der nächsten Jahre schließlich zum Bau der P+R-Anlagen in Großen Busseck, Reiskirchen und der derzeit größten

verkehrswichtigen Umsteiganlage mit 70 PKW Stellplätzen am Bhf. Mücke. Die Mucker P+R-Anlage wurde von den Mitgliedern Reinhold Schütz und Horst Lorenz von den ersten Anfängen über die Planung bis zur Einweihung intensiv betreut. Während der Baumaßnahme kam es durch schwierige Bodenverhältnisse zu nicht unwesentlichen Verzögerungen, sodass erst am 17.03.1999 die feierliche Übergabe durch den damaligen hessischen Verkehrsminister Lothar Klemm erfolgen konnte.

## Lauterbach

Pro Bahn & Bus hat den Stadtbus Lauterbach mit angeschoben. Zur Zeit sieht es allerdings so aus, dass er aufgrund der schlechten Finanzlage der Schutzschirm-Kommune eingestellt wird.

Seit 1992, also 23 Jahre, betreibt Pro Bahn & Bus die Landesgeschäftsstelle im

*Landesgeschäftsstelle von Pro Bahn & Bus in Lauterbach Foto: Stefan Sitzmann*



*Letzte Fahrt über die Aar-Salzböde-Bahn im Abschnitt Niederwalgern - Hartenrod mit den aktiven Mitgliedern des Rv Mittelhessen*



Lauterbacher Nordbahnhof. Neben der Bearbeitung des Schriftverkehrs finden hier auch die Landesvorstandssitzungen statt.

### **Aar-Salzböde-Bahn Herborn-Hartenrod-Niederwalgern**

Alle Bemühungen waren hier vergeblich – die Strecke wurde in Abschnitten eingestellt und abgebaut.

### **Lumdatalbahn Lollar - Londorf**

Bisher ist die Reaktivierung der Strecke nicht gelungen. 1995 wurde unter

starker Beteiligung etlicher PB&B-Mitglieder eine Aktiengesellschaft gegründet, deren Nachfolge heute ein eingetragener Verein angetreten hat. Die Lumdatalbahn-Aktiengesellschaft konnte noch 2013 eine aktualisierte Vorstufen-Untersuchung im Hinblick auf eine mögliche Reaktivierung mitfinanzieren und inhaltlich begleiten. Darauf basierend wird zur Zeit durch den RMV eine neue vertiefende Nutzen-Kosten-Untersuchung erstellt, deren Ausgang noch nicht feststeht.

*Vorstellungsfahrt eines Duewag-Regiosprinters auf der Lumdatalbahn. Der Zug fährt gerade in den Bahnhof Lollar ein, wo unser Fahrgastverband das Regionalbüro Mittelhessen mit Fahrkartenverkauf betrieb*



*Streckenstilllegung  
Wölfersheim-Hungen am  
4. April 2003 im Bahnhof  
Hungen. Bis heute haben  
die Bemühungen nicht  
nachgelassen, die Strecke  
wieder zu reaktivieren*

### **Lahn-Kinzig-Bahn Gießen-Gelnhausen**

Über Jahre hat PB&B die handlichen Fahrplankarten verteilt, die in einen Geldbeutel passen. Mit der Initiative, welche vom früheren Regionalvorsitzenden Joachim Elbing ausging, wurde versucht, der Bevölkerung die Bahn näher zu bringen. Durch die Maßnahme konnten die Fahrgastzahlen an manchen Haltepunkten um bis zu 30% gesteigert werden! Weiterhin wurde die Warterhalle und das Wärtergebäude in Watzenborn-Steinberg renoviert. In zahlreichen Kommunen entlang der Strecke wurden auf unsere Initiative hin Hinweisschilder zum nächsten Bahnhof angebracht. An der Lahn-Kinzig-Bahn hat Markus Ferber den Stadtbus Büdingen mit initiiert.

### **Friedberg – Beienheim – Hungen**

Trotz intensiver Bemühungen ist es nicht gelungen, die Stilllegung des Abschnitts Wölfersheim – Hungen zu verhindern. Immerhin sind die Gemeinden der Entwidmung der Strecke durch Kauf zuvorgekommen. In Wölfersheim wurde ein wichtiger Verkehrskreislauf so konzipiert, dass er sich mit einer späteren Wiederinbetriebnahme der Strecke verträgt. Beide Kommunen bemühen sich, wieder einen



Schienenverkehr einzurichten und haben die Strecke gekauft. Pro Bahn & Bus hat Vorschläge, insbesondere zur Modernisierung des Knotenbahnhofes Beienheim erarbeitet, welche die Flügelung und Kuppelung der heute eingesetzten Triebwagen erlauben würden. Die Strecke Beienheim - Wölfersheim ist heute die einzige Strecke im RMV, die am Wochenende nicht mit dem Zug bedient wird.

### **Friedberg – Beienheim – Nidda**

Dieser Streckenabschnitt wird weiter betrieben. Über die Jahre wurde das Zugangebot ausgebaut, der Wochenendverkehr wieder eingeführt und zahlreiche Stationen erneuert.

### **Main-Weser-Bahn Frankfurt - Gießen - Kassel**

PB&B ist entscheidend beteiligt an der Fahrplaninitiative „Main-Weser-Bahn im Takt“, die - gegründet in Folge der Verschlechterung der IC-Taktverlegung Ende 2009 - nach vier Jahren hartnäckiger Gre-





*Schnelle RE-Züge im Stundentakt nach Siegen und Marburg: Zum nächsten Fahrplanwechsel soll das Angebot Richtung Treysa weiter verbessert werden*

### **Lahntalbahn**

Hier hatte Pro Bahn & Bus in den 1990er Jahren deutlich für den Neigetechnik-Betrieb votiert. Das System war

mienarbeit zu einem Stundentakt von Frankfurt nach Marburg mit schnellen Regionalexpresszügen führte. Auch wird der viergleisige Ausbau der Strecke von Frankfurt bis Friedberg unterstützt.

### **Butzbach**

Auf Initiative eines Mitglieds wurde ein Kreisell für den Autoverkehr, durch den ein Streckenabschnitt der auch im Güterverkehr aktiven Eisenbahnfreunde Wetterau führt, so gebaut, dass auf der Strecke weiterhin Güterverkehr zu realistischen Konditionen möglich ist und auch stattfindet. Ohne das Engagement von Jürgen Lerch hätte dieser Abschnitt nur noch zwei Mal pro Jahr mit Ausnahmegenehmigung befahren werden können und der Verkehr wäre faktisch zum Erliegen gekommen.

*Pro Bahn & Bus hatte sich lange für einen Pendolinoeinsatz auf der Lahntalbahn eingesetzt. Wegen Unzuverlässigkeit und hoher Kosten wurde der Betrieb zum letzten Fahrplanwechsel auf Triebwagen ohne Neigetechnik übertragen*

von Ende 1997 bis Ende 2014 mit zahlreichen Unterbrechungen in Betrieb. Die Erwartungen an die Fahrzeitkürzung auf dieser kurvenreichen Strecke wurden durchaus erfüllt, nicht jedoch diejenigen an die Zuverlässigkeit und Fahrplanstabilität. Letztlich mögen auch die fehlende Barrierefreiheit der Fahrzeuge und deren geringes Fahrrad-Fassungsvermögen die Bestellorganisationen dazu bewogen haben, die Neigetechnik nicht mehr bei der Deutschen Bahn zu beauftragen. Die aktuelle Vergabe sieht einen Zweistundentakt mit konventionellen Dieseltriebwagen vor.





*Der Bahnhof Limburg-Süd an der Schnellfahrstrecke besitzt keine Verknüpfung zu den weiteren Schienenstrecken, die den Limburger Bahnhof in der Innenstadt anfahren*

### **Bahnhof Limburg-Süd**

PB&B hatte sich dafür eingesetzt, eine optimale Verknüpfung der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main im Bahnhof Limburg herzustellen. Gebaut wurde schließlich der Bahnhof Limburg-Süd. Zwar sind der Parkplatz, das neugebaute Parkhaus und das Gewerbegebiet inzwischen gut belegt – der zunächst angebotene Shuttle zwischen Limburg Bf und Limburg-Süd wurde von der DB bereits nach wenigen Jahren aufgegeben. Es bleibt abzuwarten, welcher dauerhafte Erfolg dem neuen Stadtbus mit seinen wieder häufigen Anbindungen an den ICE-Bahnhof beschieden sein wird.

### **Taunusstrecke und Ländchesbahn**

Auf der Taunusstrecke Limburg – Frankfurt Hbf wurde das zeitlich recht frühe Ende der Abendverbindungen bemängelt. Seit dem vergangenen Fahrplanwechsel bestehen nun mit den Abfahrten um 21.31 Uhr und 22.31 Uhr zwei weitere Regionalbahnverbindungen von Frankfurt nach Limburg (Lahn). Durch die Hessische Landesbahn

wird sogar noch eine tägliche Spätverbindung um 0.28 Uhr von Frankfurt nach Limburg angeboten. Entsprechend gibt es auch zusätzliche Abendzüge von Limburg nach Frankfurt.

Speziell an Samstagen hat oft das Platzangebot der früheren Vectus-Züge zwischen Limburg und Niedernhausen nicht ausgereicht. Es werden jetzt stündlich durchgehende Doppelstockzüge zwischen Limburg und Frankfurt angeboten.

Kritik seit Bestehen des Verbandes wurde an der fehlenden Abendverbindung zwischen der Landeshauptstadt Wiesbaden und dem Idsteiner Land sowie dem Goldenen Grund bis Limburg geübt. Nachdem im Jahr 2008 erstmals eine abendliche Busverbindung zwischen Wiesbaden und Idstein eingerichtet wurde, fahren nun seit Dezember 2014 bis kurz vor Mitternacht Züge auf der Ländchesbahn von Wiesbaden nach Niedernhausen. Dort hat man Anschluss an die aus Frankfurt kommenden Züge. Mit diesem zusätzlichen Angebot konnte eine langjährige Forderung erfüllt werden.

## Frankfurt 21

Christian Behrendt setzte sich vorwiegend konzeptionell sehr stark dafür ein, eines der Ende der 90er Jahre modern gewordenen Tunnelbahnhofprojekte („Frankfurt 21“) zu verhindern. Wir verdanken ihm die Stärkung der Stimmen der Vernunft, was in Hessen glücklicherweise von Erfolg gekrönt war.

## Einstellung der Straßenbahn in Offenbach

Leider ist es dem Verein nicht gelungen, die Streckenstilllegung der Straßenbahnlinie 16 innerhalb Offenbachs zu verhindern.

## Dreieichbahn

Alex Müller, einer der ersten Vorsitzenden des Vereins hat sich sehr für die Dreieichbahn eingesetzt und gewiss einigen Anteil daran, dass sie heute in eine gesicherte Zukunft fährt.

## Güterverkehr: ACTS

Die eher bescheidenen Bemühungen im

Güterverkehr, das Abrollcontainer-Transportsystem (ACTS) zu propagieren und den Rübenverkehr auf der Schiene zu halten, blieben ohne große Resonanz. In Mittelhessen wurde das System einige Monate bei der Licher Brauerei eingesetzt, um zugekauftes Weizenbier von München nach Lich zu transportieren. Aufgrund höherer Transportpreise gegenüber dem LKW wurden die Transporte wieder eingestellt.

## Fazit

Insgesamt kann man feststellen, dass die Arbeit eines Fahrgastverbandes sich tatsächlich in einem verbesserten Angebot niederschlägt. Kurzfristige Erfolge sind indessen selten zu erzielen – alle bisherigen Erfolge wurden in der Regel durch beharrliche, viele Jahre umfassende Arbeit erreicht. Diese ist umso schwieriger, weil die gesamte Arbeit im Fahrgastverband ehrenamtlich erbracht wird und neben dem Mitgliedsbeitrag oft zusätzliche finanzielle Mittel erfordern. Hinzu kommt der Zeitbedarf, z.B. für die Vorbereitung eines Sonderverkehrs, eines Konzepts oder auch die Erstellung und der Versand der Hessenschiene.

*Die Licher Brauerei setzte das ACT-System einige Zeit für Biertransporte erfolgreich ein. Nachdem die Bahn die günstigen Einführungspreise erhöhte, wurde der Verkehr wieder auf den LKW verlagert*



## Eine „mühselige Angelegenheit“ Eisenbahn-Unternehmen, Fahrgastverbände und die Presse

(hpg) Während in den Tageszeitungen regelmäßig Sonderseiten die neuesten Entwicklungen auf dem Markt für Motorräder, Personenwagen und auch Omnibussen und Lastkraftwagen zum Thema haben, sucht man vergleichbare Artikel bei neuen Triebwagen, Lokomotiven und Wagen meist vergeblich – es sei denn, es funktioniert etwas nicht.

Die Bereitschaft, über gelungene Innenausstattungen, große Mehrzweckabteile oder Sitzplätze, die sich an der Fensteraufteilung orientieren, zu berichten, ist nicht sonderlich groß – und leider auch in der Praxis nicht immer gegeben. Viel eher schaffen es ausfallende Klimaanlage, gestörte Türen und klemmende Schiebetritte in die Presse. Auch für die Fahrgastverbände ist es oft schwierig, ihre Aussagen und Meinungen zu bestimmten Themen öffentlich machen zu können, wenn dies nicht im Rahmen besonderer Veranstaltungen oder Aktionen geschieht.

Insgesamt ist das Verhältnis zwischen Eisenbahn-Unternehmen und Pressevertretern oft nicht einfach, denn letztlich möchten die Unternehmen sich möglichst positiv darstellen und eigentlich nicht zu Sachverhalten Stellung nehmen, die umfangreiche Nachfragen innerhalb des Unternehmens erfordern. Als freier Mitarbeiter in zwei regionalen Zeitungsgruppen mit den Schwerpunkten Westhessen und angrenzende Bereiche von Rheinland-Pfalz konnte ein Journalist die folgenden Erfahrungen machen. Vermeintlich „lästigen Fragen“ geht beispielsweise die regionale Pressestelle des größten, bundesweit agierenden Unternehmens aus dem Wege, indem sie freien Mitarbeitern von Tageszeitungen

keine Antworten gibt. Als Begründung für die Nichtbeantwortung von Fragen erhielt er vom Leiter der Pressestelle schon einmal die Antwort: „Sie fragen zu detailliert.“

Doch auch der von Seiten der DB vorgeschlagene Weg führt inzwischen nicht mehr zu den gewünschten Informationen für eine Berichterstattung. Um auszuschließen, dass eine Information des Unternehmens in den – offensichtlich intensiv beobachteten – regionalen oder überregionalen Eisenbahnfreunde-Foren auftaucht, bevor die Aussage in einem Artikel einer Zeitung veröffentlicht wurde, hatte die DB-Pressestelle in Frankfurt die interne Weisung erteilt, dass nur noch Anfragen von Redaktionen beantwortet werden. Inzwischen scheint auch dies nicht mehr zu funktionieren, wenn man vermutet, wer die Fragen formuliert hat.

So wurden vor kurzem selbst die von einem Redaktionsleiter eingereichten, konkreten Fragen zu einem neuen elektronischen Stellwerk nicht mehr beantwortet. Stattdessen enthielt die eMail einen fehlerhaften, allgemeinen Handzettel, auf dem Max Maulwurf den Bau von 55 Meter (!) hohen Bahnsteigen entlang der Lahntalbahn verkündete, und den Verweis auf einen – erst mehrere Wochen später geplanten – Pressetermin.

*Wenn die Deutsche Bahn Neuigkeiten zu vermelden hat, wird von ihrer Seite aktiv kommuniziert. Bei eingereichten Fragen bekommt man jedoch oft keine Antwort*

*Symbolfoto: Hans-Peter Günther*



Nur wer die Zeit für umfangreiche Recherchen aufbringt und den Kontakt zu den verschiedenen Aufgabenträgern in mehreren Bundesländern und Regionen, übergeordneten Behörden sowie zu den Verwaltungen vor Ort hält, kommt an die oft sorgsam gehüteten und ungerne preisgegebenen Informationen.

Für Frust bei der Recherche und Wertung sorgen auch angebliche Pressemeldungen von Organisationen und Behörden, deren Text elektronisch so geschützt ist, dass er nicht übernommen und bearbeitet werden kann. Verkehrsunternehmen und Nahverkehrsorganisationen müssten eigentlich ein starkes Interesse daran haben, wichtige Fahrgastinformationen schnell und möglichst breit zu streuen. Sie machen aber den Journalisten unnötig das Leben schwer, wenn sie auf ihren Internetseiten die Kopierfunktion unterbinden. Im Zweifelsfall wird sich der Schreiber dann lieber einem anderen Thema widmen und nicht der wichtigen Information zu Baustellen, Schienenersatzverkehren oder sonstigen Fahrplanänderungen.

Ein anderes, ebenso unübersichtliches Feld sind die Veröffentlichungen und Regelungen beispielsweise bei Schienen-Ersatzverkehren durch verschiedene Verkehrsunternehmen, die auf derselben Linie unterwegs sind, aber jeweils eigene Mitteilungen herausgeben, die den Mitbewerber außen vor lassen. Auch dies zu „entwirren“ und in lesbare Informationen zusammen zu fassen, ist für Journalisten, die im Tagesgeschäft meist auch den redaktionellen Umbruch zu erledigen haben, nicht machbar.

So bleibt nur, entweder den „Kontakt zum Journalisten des Vertrauens“ in einer Redaktion zu halten, oder selbst zu schreiben und fotografieren, um Texte und Fotos anzubieten. Wenn darin beispielsweise Stellungnahmen von Vertretern der Fahrgastverbände enthalten sind, erleichtert es meist die Veröffentlichung. Aufgrund der oft schwierig zu ermittelnden Sachverhalte und Fachbegriffe sind daher auch die Redaktionen von konkurrierenden Zeitungen häufig bereit, die gleichzeitige Mitarbeit eines Autors zu akzeptieren.

## **Anschlussbahnförderung in Hessen – eine Bilanz und Zukunftsaussichten**

(ac) Das Land Hessen legte 2002 ein Programm zur Förderung von Investitionen in Anschlussbahnen auf, um mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Das Programm lief bis 2010, in diesem Zeitraum wurden ca. 1,8 Mio. Euro an Landesmitteln investiert. Haben sich diese Investitionen gelohnt? Die Hessenschiene stellt die einzelnen Maßnahmen vor, zieht Bilanz und blickt in die Zukunft.

Das Landes-Investitionsprogramm wurde entwickelt, nachdem DB Cargo bis 2002 ihr Konzept „MORA C“ (Marktorientiertes Angebot Cargo) verwirklicht hatte, wodurch bei einem Drittel der Kunden in Hessen die Einzelwagenbedienung eingestellt worden war. Um negative Folgen für die Unternehmen aufzufangen, die auf diese Transporte angewiesen waren, unterstützte das Land Auffangmaßnahmen. Diese bestanden in Investitionszuschüssen zur Sanierung und Reaktivierung von Anschlussgleisen, aber auch für die Sanierung ganzer Strecken, die dann von Dritten zwecks weiterer Bedienung von DB Cargo übernommen wurden.

Anfangs stand ein jährlicher Förderbetrag von 0,56 Mio. Euro zur Verfügung. Da die Mittel nicht ausgeschöpft wurden, erfolgte später eine Reduzierung auf 0,5 Mio. Euro pro Jahr. Die insgesamt von 2002 bis 2010 zur Verfügung stehenden Mittel von fünf Millionen Euro wurden nur zu etwa einem Drittel ausgeschöpft.

Im Jahre 2010 endete das Förderprogramm. Einmal, weil das Land Hessen im Rahmen der Haushaltskonsolidierung immer weniger Spielräume hat und es sich bei diesem Themenkomplex um Aufgaben handelt, für die der Bund gesetzlich verpflichtet ist. Zum anderen sind in Hessen



*Lollar-Mainzlar – Eine Bedienungsfahrt mit Lok 365 166 der DB verlässt am 03.05.2001 das Didier-Werk.*

*Foto: Andreas Christopher*

keine weiteren zu reaktivierenden Strecken absehbar, auf denen mittelfristig ein wirtschaftlicher Güterverkehr betrieben werden könnte.

## **1. Maßnahmen an Güterstrecken**

### **1.1 Sanierung der Bahnstrecke**

#### **Lollar – Mainzlar**

Die Bedienung des Abschnittes Lollar – Mainzlar der Lumdatalebahn sollte 2001 im Rahmen von MORA C trotz wirtschaftlicher Bedienung durch DB Cargo eingestellt werden, da DB Netz wegen anstehender Investitionen und geringer Trasseneinnahmen das Stilllegungsverfahren eingeleitet hatte. Das Werk Mainzlar der Didier-Werke AG war aber auf die Bedienung im Schienengüterverkehr angewiesen. Um die Arbeitsplätze zu erhalten und Lkw-Verkehr zu vermeiden, hat die Stadt Staufenberg daher die Strecke von der DB gepachtet. Die Strecke wurde 2002/03 mit einer Landeszuwendung von gut 200.000 Euro umfassend saniert. Die Hessische Landesbahn fungiert seither als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen. Die Zahl der zugestellten Waggons stieg danach von 1.270 Wagen (= 37.000 Tonnen) in 2003 auf 2.070 Wagen (= 51.000 Tonnen) im Jahre 2010.

### **1.2 Reaktivierung der Güterstrecke**

#### **Weinheim – Viernheim**

Auch auf dieser Güterstrecke stellte DB Cargo im Zuge von MORA C den Güterverkehr ein, da DB Netz aufgrund anstehender Investitionen die Aufrechterhaltung des Betriebes nicht tragbar erschien. Im Jahre 2002 verkehrte der vorerst letzte Güterzug zum Warenverteilzentrum der

Firma Henkel bei der Spedition Pfenning in Viernheim. Die Strecke wurde anschließend saniert und ab dem 06.07.2004 die Bedienung wieder aufgenommen. Die Kosten der Instandsetzung der Strecke betragen rund 360.000 Euro, an denen sich das Land mit rund 160.000 Euro und außerdem auch die Stadt Viernheim, der Kreis Bergstraße, die Firma Henkel, die Spedition Pfenning und DB Schenker Rail beteiligte. Infrastruktur und Betrieb erfolgten durch eine nichtbundeseigene Eisenbahn (Con Train, später Wincanton Rail). Ab Weinheim übernahm DB Schenker Rail den Hauptlauf der Züge nach Genthin und Düsseldorf. Jährlich wurden zwischen 1.800 und 3.200 Waggons zugestellt. Leider endete zum 31.12.2010 der Verkehr, weil Henkel seitdem das Logistikzentrum Viernheim nicht mehr nutzt. Eine Reaktivierung ist jedoch möglich, weil die Strecke an das 2012 neu errichtete ESTW Weinheim angebunden wurde.

### **1.3 Brückensanierung an der Güterstrecke in Wiesbaden**

Bedienungen des Gleisanschlusses der Sektkellerei Henkell an der Bad Schwalbacher Bahn waren seit 2004 nicht mehr möglich, weil die Nutzung einer Eisenbahnbrücke über eine Hauptstrecke wegen ihres schlechten baulichen Zustandes untersagt wurde. Das Brückenbauwerk wurde 2007 mit einem Landeszuschuss von knapp 140.000 Euro saniert. Die Strecke war seitdem wieder befahrbar und von der ESWE Verkehrsgesellschaft Wiesbaden gepachtet. Allerdings wurden in der Folgezeit weit weniger als die prognostizierten 500 Wagen pro Jahr zugestellt. Henkell begründet das mit der Einstellung des Einzelwagen-



*Steeden – Eine BASF-Werkslok ist mit einem Kalkzug in der Ortslage Steeden unterwegs und bringt den Zug nach Kerkerbach, 11.09.2010. Foto: Andreas Christopher*

verkehrs in Italien. Auch in Spanien sei der Einzelwagenverkehr erschwert und es fehlten umspurfähige Wagen zum Rohweinttransport. Aufgrund der nicht erreichten – vertraglich zugesicherten – Mindestmengen im Anschluss Henkell wurden Teile der Fördersumme zurückgezahlt.

#### **1.4 Reaktivierung der Güterstrecke Kerkerbach – Steeden**

Die Kerkerbachbahn AG war eine nicht-

bundeseigene Eisenbahn, die zum 1. Januar 1975 ihren Restbetrieb, nämlich die Strecke Kerkerbach – Steeden – Dehrn, an die Deutsche Bundesbahn übertrug. Hauptkunde waren zuletzt die Steedener Kalkwerke, welche schon in den 1950er und 1960er Jahren einen Großteil ihrer Produkte an die BASF für das Werk Ludwigshafen lieferte. Der „BASF-Zug“ verkehrte regelmäßig, bis um 1970 das Kalkwerk Stromberg diese Aufgabe übernahm. Im Jahre 2000 wurde im Zuge von MORAC die Bedienung der Anschlussrampen auf der Strecke Kerkerbach – Dehrn eingestellt.



*Steeden – Die Gleisanlagen im Steedener Kalkwerk wurden vollständig neu verlegt. Hier ist die Werkslok Deutz 57057/1959 am 26.06.2010 bei ihrer Rangiertätigkeit an der Waggonbeladung zu sehen. Foto: Andreas Christopher*



Im Jahre 2010 stellte das Stromberger Kalkwerk seine Produktion ein. Die Kalklieferungen zur BASF nach Ludwigshafen mussten wieder die Steedener Kalkwerke übernehmen. Daraufhin baute die Firma Schaefer Kalk ihr Werk Steeden in größerem Umfang aus. Sie hat in diesem Zusammenhang die seit zehn Jahren stillgelegte, zuführende Bahnstrecke Kerkerbach – Steeden von DB Netz übernommen und für den Güterverkehr reaktiviert. Der Bund förderte die Anpassung der Bahn-Verladeanlagen auf dem Werksgelände mit 520.000 Euro. Da eine Bundesförderung nicht für die Maßnahme der anschließenden, lange nicht mehr genutzten Strecke möglich war, hat das Land hierfür eine Zuwendung von 480.000 Euro bewilligt. Im September 2008 begannen die Gleisbauarbeiten, und am 03.11.2009 wurde die Strecke erstmals wieder von einem Zug befahren. Seit Anfang 2010 verkehren regelmäßige Ganzzüge zwischen Steeden und Ludwigshafen mit jährlich etwa 3.400 Waggons.



*Biebesheim – Die Hessische Industriemüll GmbH wird auch heute noch (bzw. wieder) bedient. Auf dem Bild rangiert Lok Gmeinder 4862/1955, ex DB 323 540 am 28.09.1993 im Werksgelände. Foto: Andreas Christopher*

## 2. Maßnahmen an Industriestammgleisen

### 2.1 Sanierung des Industriestammgleises in Biebesheim

Im Jahre 1965 errichtete die Gemeinde Biebesheim ein 2,9 Kilometer langes Industrie-Stammgleis in ihrem Gewerbegebiet, welches sechs Unternehmen an das Schienennetz der Bahn anschließt. Noch in den 1980er Jahren fanden auf diesem Gleis umfangreiche Transporte statt. Im Laufe der Jahre war aber durch Betriebsstill-

legungen und Umstellung auf LKW-Transporte das Aufkommen rückläufig. So standen 2009 recht umfangreiche Sanierungsmaßnahmen an, um den Betrieb auf dem Stammgleis weiterhin aufrecht zu erhalten. Das Land Hessen hat der Gemeinde Biebesheim hierfür eine Zuwendung von rund 108.000 Euro gewährt. Damit konnten Schwellen ersetzt, die Gleise gerichtet, Schotter eingebaut und die Gleisanlage gestopft werden. Seitdem hat die Hessische Industriemüll GmbH (HIM) ihren Bahntransport wieder aufgenommen, so dass neben den zuletzt ca. 175 jährlich beförderten Waggons weitere rund 100 Wagen mit Gefahrgut auf die Schiene verlagert werden konnten.

### 2.2 Sanierung des Industriegleises der Stadt Borken (Hessen)

Die ehemalige PreussenElektra (heute Eon) besaß eine Grubenanschlussbahn zur Anbindung des Kraftwerks an das öffentliche Gleisnetz. Nach der Stilllegung des

Kraftwerks wurden die Bahn von der Stadt Borken übernommen und zu einem Industriegleis umgewandelt. Das öffentliche Industriegleis hat eine Gleislänge von 4,45 Kilometern und weist fünf Anschlussnehmer, einer davon mit eigener Werkslok, auf. Infrastrukturunternehmen sind die Stadtwerke Borken (Hessen) GmbH. Neben dem Bund stellte das Land Hessen Mittel der Wirtschaftsförderung bereit. Durch die seinerzeitige Wiederinbetriebnahme dieses Anschlussgleises wurde die Attraktivität des Gewerbestandortes Borken erheblich gesteigert. Insbesondere für die in Borken angesiedelten Logistik-Unternehmen ist dieser Anschluss von großer Bedeutung und hat sich schnell zum echten Standortvorteil entwickelt. Rund 10.500 Waggons mit Rohstoffen und Produkten werden jährlich über diese Gleisanlage bewegt.

### 3. Maßnahmen an Güterverkehrsstellen

#### 3.1 Neueinrichtung einer Holzverladestelle in Großenlüder

DB Cargo hatte 2002 die Bedienung der Holzverladestelle in Lauterbach eingestellt



*Großenlüder - Am 23.04.1989, als das Foto entstand, wurde der Anschluss noch vom Kalkwerk Otterbein selbst genutzt. Zu sehen ist die Werkslok 1, Deutz 57261/1959, ex DB 323 116. Foto: Andreas Christopher*

und die Verloader auf den Gütertarifpunkt Fulda verwiesen. Wegen der Verkehrssituation in Fulda und der weiten Transportwege war dies jedoch nicht tragbar. Die Holzverloader haben daraufhin in Großenlüder den brachliegenden Gleisanschluss einer Baustofffirma (Kalkwerke Otterbein) mit Zuschüssen des Landes Hessen von ca. 5.000 Euro wieder hergerichtet. Die Verladestelle war insbesondere 2007 und 2008 von großer Bedeutung für die Abfuhr von Sturmholz. Einige Jahre später ruhte

der Betrieb aber aufgrund der defekten Anschlussweiche. Diese wurde inzwischen erneuert, so dass der



*Großenlüder – Die Aufnahme von der Verladeanlage des Kalkwerkes Otterbein entstand am 31.05.2015.*

*Foto: Stefan Sitzmann*

*Ober-Widdersheim – einen traurigen Eindruck macht der Gleisanschluss des Basaltwerks Nickel, der lange nicht befahren wurde. In der Mittagssonne des 21.04.2015 dämmt die Werkslok O&K 26219/1963 vor sich hin. Das Gleis im Hintergrund wurde auf Landeskosten saniert. Foto: Andreas Christopher*



zeit wieder Holztransporte stattfinden könnten. Allerdings wird hiervon kein Gebrauch gemacht.

### **3.2 Sanierung eines Gleisanschlusses in Ober-Widdersheim**

DB Cargo hat die Bedienung des Tarifpunktes Ober-Widdersheim im Zuge von MORA C im Jahr 2002 eingestellt. Anschlussnehmer war hier das Basaltwerk Nickel. Damit der Gleisanschluss erhalten blieb, musste das Basaltwerk ein von der DB nicht mehr benötigtes Bahnhofsgleis übernehmen, für dessen Sanierung das Land Hessen im Jahre 2003 rund 19.000 Euro zuschoss.

Allerdings haben danach kaum noch Bedienungsfahrten stattgefunden, da das Material aus dem alten Basaltbruch vollständig abgebaut ist und der neue Bruch (noch) kein für Eisenbahnschotter geeignetes Material liefert. Es bleibt die Frage, ob die Bahnverladung jemals wieder aufgenommen wird. Der Gleisanschluss ist seit Jahren nicht mehr bedient worden.

### **3.3 Reaktivierung einer Güter-Verladestelle in Darmstadt**

Auf Initiative der Forstverwaltung hat die Darmstädter Kreis-Eisenbahn, ein Nebenbetrieb der Museumseisenbahn Darmstadt, im Bereich des ehemaligen Rangierbahnhofs Darmstadt-Kranichstein eine direkt am Waldrand gelegene Holzverladerampe in Betrieb genommen und zugehörige Gleisanlagen reaktiviert. Das Land Hessen unterstützte diese Maßnahme mit 64.000 Euro, weitere Kosten übernahmen die NE-Bahn, die Stadt Darmstadt und Hessen-Forst. Leider entsprach in den Folgejahren das Aufkommen nicht den Prognosen, jedoch wird das Ladegleis auch für andere Güter (z.B. Baustellenbedarf) genutzt.

### **3.4 Neueinrichtung der Holzverladestelle Breidenstein**

Nach dem Orkan „Kyrill“ hat die Stadt Biedenkopf auf Initiative von Hessen-Forst an der seit Ende 2002 nicht mehr genutzten Bahnstrecke von Wallau nach Breiden-

bach zwischen Wiesenbach und Breidenstein eine provisorische Holzverladestelle in Betrieb genommen, da ausreichende Bahn-Verladekapazitäten in Mittelhessen fehlten. Wegen der starken Nachfrage hat die Stadt Biedenkopf die Ladestelle noch 2007 mit einem Landeszuschuss von 106.000 Euro erweitert. In den Jahren 2007 und 2008 verkehrte jeden zweiten Werktag ein Holzzug nach Breidenstein. Nach Abfuhr des Windbruchholzes war der Verkehr rückläufig; 2014 waren es etwa zehn Ganzzüge, die dort abgefertigt wurden. In diesem Jahr fand an der Umschlaganlage noch keine Be- oder Entladung statt.

### **3.5 Sanierung einer Güterverladestelle in Haiger**

Die Firma Stahlo Stahlservice GmbH in Dillenburg hat aufgrund ihrer bahnfernen Lage keine Möglichkeit, einen direkten Gleisanschluss auf ihr Betriebsgelände zu errichten. Daher nutzte die Firma eine Bahnverladestelle der DB Netz in Haiger und transportierte das Material anschließend per Lkw nach Dillenburg. An der Verladestelle waren Instandhaltungsmaßnahmen erforderlich, außerdem genügte die vorhandene Krananlage nicht mehr den heutigen Anforderungen. DB Netz lehnte eine Instandhaltung und Erweiterung der Verladeanlage ab, so dass sich die Firma Stahlo entschloss, die Verladeanlage mit Gleisen zu kaufen und die Investitionen selbst durchzuführen. Für die Erweiterungsmaßnahmen hat der Bund Fördermittel in Höhe von 58.000 Euro zur Verfügung gestellt. Für die Instandsetzung von Gleis und Ladestraße gab das Land Hessen zusätzlich 145.500 Euro als Zuschuss. Bisher wurden jährlich ca. 580 Waggons mit 35.000

Tonnen Fracht umgeschlagen. Die Zahl hat sich bereits 2010 auf über 1.000 Waggons mit mehr als 45.000 Tonnen erhöht.

### **3.6 Neueinrichtung eines Gleisanschlusses in Limburg**

Die Firma Obel Logistik International GmbH führt in Limburg umfangreiche Transporte auf der Schiene durch. Jährlich wurden bis 2010 rund 2.900 Waggons mit 40.000 Tonnen jährlich von und nach Italien, Spanien und Weißrussland abgefertigt. Die Waren wurden an einem Industriestammgleis und an einem Gleisanschluss zur DB abgewickelt. Wegen der geplanten Erweiterung der Bahntransporte genügte die Ladestellen nicht mehr den Anforderungen.

Deshalb wurde eine völlig neue Ladestelle geplant, die mit einem Gleis von rund 600 Metern Länge beidseitig an das DB-Schienenetz angeschlossen ist. Für die Instandsetzungs- und Anpassungsmaßnahmen stellte das Land Hessen der Firma Obel einen Zuschuss zur Verfügung. Aus verschiedenen Gründen hat sich der Bau des Logistikzentrums am Limburger Güterbahnhof über fast fünf Jahre erstreckt. Es ist eine Kopf- und 600 Meter lange Seitenrampe neu entstanden. Erstmals seit Jahrzehnten können in Limburg mit einem Reachstacker wieder Container verladen werden. Die Spedition nutzt beispielsweise freie Wagenkapazitäten für Transporte zwischen Italien und Skandinavien.

## **4 Fazit und Zukunft**

Mit den Landesmitteln für den Schienen-güterverkehr wurden insgesamt zwölf Maßnahmen gefördert: Hierbei wurden ein

*Gleisanschluss Obel  
in Limburg. Mit den  
neuen Containern  
soll in Zukunft  
Tonmehl transportiert  
werden*

*Foto:  
Hans-Peter Günther*



Industriestammgleis mit sechs Güterverladestellen erhalten, ein weiteres Industriestammgleis wurde mit Mitteln der Wirtschaftsförderung neu geschaffen, das fünf Güterverladestellen anbindet.

Von den vier ausschließlich dem Güterverkehr dienenden Bahnstrecken wurde eine erhalten und drei reaktiviert, auf denen zuvor der Betrieb eingestellt war. Insgesamt wurde bei den über das Landesprogramm geförderten 17 Güterverladestellen die Bedienung bei neun erhalten und bei fünf reaktiviert; drei Verladestellen wurden neu geschaffen.

Nach Angaben des für die Maßnahmen zuständigen Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen (HLSV) entstand trotz der nur recht geringen Kosten von zusammen knapp 1,8 Mio. Euro ein großer Nutzen: Es wurden knapp 260 Arbeitsplätze erhalten oder neu geschaffen. Im Jahr 2010 wurden 10 Mio. Lkw-Kilometer beziehungsweise 18.000 Lkw-Fahrten vermieden, Tendenz steigend.

Soweit die offiziellen Angaben. Wenn man sich nun aber in einem Abstand von fünf Jahren die Situation vor Augen führt,

muss man feststellen, dass leider nur ein Teil der Investitionen längerfristig erfolgreich war. Die Strecke Weinheim – Viernheim wird nicht mehr bedient. Die Investitionen in den Gleisanschluss in Ober-Widdersheim haben leider (noch) nicht zu einer Wiederaufnahme der Bahntransporte geführt. Die Holz-Verladestellen in Großluder, Darmstadt-Kranichstein und Breidenbach werden kaum noch bedient. Allerdings muss man festhalten, dass bei den Projekten Ober-Widdersheim, DA-Kranichstein und Breidenstein die eingesetzten Mittel minimal waren.

Dagegen waren die Investitionen in die Güterstrecken Lollar – Mainzlar und Kerkerbach – Steeden ein voller Erfolg, und auch die Investitionen in die Anschlussgleise in Haiger und Limburg haben dazu geführt, dass zusätzliche Transporte auf die Schiene verlagert und bestehende Verkehre gehalten werden konnten.

Nachdem das Programm im Jahr 2010 unter dem damaligen Wirtschafts- und



*Eine Lok der BASF-Werksbahn übernimmt am 26.06.2010 gerade einen beladenen Kalkzug im Kalkwerk Steeden und wird ihn nach Ludwigshafen bringen.  
Foto:  
Andreas Christopher*

Verkehrsminister Dieter Posch (FDP) aus-  
gelaufen war, gibt es jetzt offenbar unter  
Minister Tarek al-Wasir (Grüne) eine Wie-  
deraufnahme, auch wenn es an den Details  
bislang noch fehlt. Auf der Internetseite von  
„Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrs-  
management“ heißt es dazu: „Die finanzi-  
elle Förderung des Schienengüterverkehrs  
wurde 2015 wieder aufgenommen. Die  
Landesmittel können gewährt werden für  
Maßnahmen, die nicht vom Bund geför-  
dert werden, z.B. für die Sanierung von  
Gleisanschlüssen oder für die Reaktivie-  
rung, Sanierung, Erweiterung bzw. den  
Neubau von Industriestammgleisen.

Details zu den Förderbestimmungen lie-  
gen noch nicht vor; wenn eine Förderung  
angestrebt wird, darf der erste Auftrag erst  
nach Eingang des Förderbescheids erteilt  
werden. Weitere Informationen und eine  
Beratung sind erhältlich bei Hessen Mobil.  
Zusätzlich zum Landesprogramm zur För-  
derung des Schienengüterverkehrs stehen  
auch Fördermittel im Rahmen der Wirt-  
schaftsförderung zur Verfügung.“

Für die Information von Interessenten  
über die sehr unterschiedlichen Förder-

möglichkeiten, aber auch die bestehenden  
Zugangsmöglichkeiten für den Güterver-  
kehr in Hessen, gibt es auf der Internetseite  
[www.hessen.mobil.de](http://www.hessen.mobil.de) eine eigene Seite  
„Schienengüterverkehr“. Triebfeder und  
Motor in diesem Bereich ist Dipl.-Ing. Dr.  
Dietmar Bosserhoff, der sich seit vielen Jah-  
ren um die Beratung kümmert und für eine  
stets aktuelle Bereitstellung der Dokumen-  
te sorgt. Ob und wie diese Funktion im  
kommenden Jahr - nach seinem altersbe-  
dingten Ausscheiden - von Hessen Mobil  
weiterhin angeboten wird, ist derzeit noch  
ungeklärt.

Quellen: Bosserhoff, Dietmar: Erhalt von  
Bahninfrastruktur ist Prämisse für Verkehrs-  
verlagerungen – Beispiele für erfolgreichen  
Ersatz von Lkw- durch Bahnverkehr, in: Güter-  
bahnen, Jg. 8, Heft 2/2009, S. 28-35,  
Düsseldorf 2009

Bosserhoff, Dietmar: Hessen fördert Bahn-  
transporte – Bilanz eines Förderprogramms, in:  
Güterbahnen, Jg. 10, Heft 2/2011, S. 27-34,  
Düsseldorf 2011

Internetauftritt Hessen-Mobil – Verkehrs-  
infrastrukturförderung - Schienengüterverkehr

## Grünes Fachforum zu Bürgerbussen

(ml) Am 19. Juni 2015 gab es eine von B90/GRÜNE organisierte Fachdiskussion zum Thema „Bürgerbusse“ in den Räumen des hessischen Landtags. Das Fazit der Veranstaltung: Bürgerbusse unterstützen die Mobilität im ländlichen Raum - aber bitte nur als Ergänzung des regulären Nahverkehrs! Das war die einhellige Meinung der anwesenden Fachleute.

Die Spanne der Teilnehmerinnen und Teilnehmer reichte von Bürgern, die gerne einen Bürgerbus nach ihren Vorstellungen hätten, über Aufgabenträger bis hin zu Fachleuten vom Verkehrsministerium und Mitgliedern der grünen Landtagsfraktion, alle in „trauter Runde“.

Was sind „Bürgerbusse“? Da gingen die Meinungen auseinander. Vom festen Fahrplan, bei dem der neue Bürgerbus an Bushaltestellen Fahrgäste aufnimmt und täglich, mindestens aber werktags fährt, bis hin zur zielgruppengerichteten Abholung von Rentnern ein, zwei oder dreimal pro Woche an der eigenen Haustür mit anschließender Fahrt bis an die Tür des Arztes, der Behörde oder der Einkaufsstätte. All das war dabei in den diversen Vorstellungen der Teilnehmenden.

Fest stand: Der Bürgerbus soll eine Alternative sein, die günstiger als ein Linienbus ist, und die vor allem in entlegenen Orten die Mobilität für Menschen sicherstellt, wenn kein Bus (mehr) fährt und keine andere Alternative eingerichtet wurde – was zweifelsohne besser wäre. Denn ein AST (Anruf-Sammel-Taxis), ALT (Anruf-Linien-Taxi) oder auch der Rufbus sind dem Bürgerbus vorzuziehen.

Da immer wieder Verkehrsleistungen auslaufen bzw. nicht (mehr) bestellt werden, die Mobilität abseits des eigenen PKW aber immer mehr gewünscht wird – Stichwort demographischer Wandel - könnten Bürgerbussen in Zukunft eine größere Bedeutung zukommen. Noch dazu ist der



*Bürgerbus in  
Überlingen*

*Foto: Frank Vincentz,  
Wikipedia*



*In Niedersachsen gibt es schon zahlreiche Bürgerbusse, wie hier im Landkreis Delmenhorst*

*Foto: Bürgerbus-Stefan, Wikipedia*

Bürgerbus bürgernah und individueller als die meisten Verkehrsmittel.

Er schafft soziale Kontakte und er kann ggf. sogar zu Zeiten eingerichtet werden, zu denen noch nie anderer ÖPNV eingerichtet war, beispielsweise am Wochenende oder abends im Anschluss an kulturelle Veranstaltungen.

Vielleicht ergibt es sich sogar, dass ein Fahrzeug gar nicht angeschafft werden muss, weil es bereits vorhanden ist und kaum benutzt wird. Oder es finden sich verschiedene Institutionen, die sich zusammen tun und sozusagen „Car-Sharing“ der besonderen Art betreiben.

Wer fährt den Bürgerbus? Meist sind es rüstige Rentnerinnen und Rentner, aber auch die können natürlich nicht immer zur gleichen Uhrzeit und an jedem Verkehrstag fahren. Es wird also eine Gruppe von „Chauffeuren“ notwendig, 20 Personen pro Bürgerbus sind erfahrungsgemäß nicht zu viel.

Der Einsatz finanzieller Mittel ist durch die ehrenamtliche Arbeit auf jeden Fall

günstiger als im regulären ÖPNV. Der Bürgerbus ist aber nicht kostenlos! Fördermöglichkeiten sind kaum vorhanden. Aber um die gesetzlich verankerte Daseinsvorsorge zu erfüllen, sollten sie nach Meinung vieler Forumsteilnehmer geschaffen werden.

Der rechtliche Rahmen bezüglich der Personenbeförderung scheint seit Ende 2013 abgeklärt zu sein. Lediglich das Organisatorische stellt für viele bereitwillige Helferinnen und Helfer noch eine Hürde dar. Daher übernehmen oft Bürgermeister oder Ortsbeiräte diesen Part. Jene Politikerinnen und Politiker also, die von ihrer beruflichen oder nebenberuflichen Seite her ohnehin zuständig sind, notwendige Kompetenzen mitbringen oder diese einholen können und ohnehin im Dialog mit den Einwohnern stehen. Und – sofern sich ihre Kommune nicht unter dem Rettungsschirm befindet – auch Finanzmittel (z.B. als freiwillige Leistung) bereit stellen können.

Vielleicht ist gerade deshalb die bevorstehende Kommunalwahl 2016 eine günstige Gelegenheit zur Etablierung weiterer Bürgerbus-Systeme. Wobei die Mobilität selbstverständlich ein ständiger, verlässlicher Begleiter sein muss – nicht nur vor Wahlen!



## Überraschende Einblicke – Bergbau- und Stadtmuseum Weilburg an der Lahn

(fl) Weilburg an der Lahn ist berühmt für seine wohlproportionierte Renaissance- und Barockarchitektur, seine Gartenanlagen mit ebenso „wohlerzogenen“ Formgehölzen und für seinen in Deutschland einzigartigen Schiffstunnel. Im Zentrum des historischen Stadtkerns und in unmittelbarer Nähe zum Schloss befindet sich das sehenswerte Museum der Stadt Weilburg.

Kaum jemand, der nicht vor Ort gewesen ist, ahnt beim Gang über den Schlossplatz mit seinen akkurat geschnittenen Baumreihen eine Schaustollenanlage mit Großmaschinen an dieser Stelle.

Zu verdanken ist diese auch „Tiefer Stollen“ genannte Schauanlage dem Vorhandensein einer Anfang des 18. Jahrhunderts errichteten unterirdischen Remise, ein Vorläufer neuzeitlicher Tiefgaragen. Seit 1972 gehört der Tiefe Stollen zum Museum. Die

großzügigen, authentisch mit holzgestützten Stollen verbundenen Räume ermöglichen die Präsentation und gelegentliche Vorführung auch großer Maschinen. So finden sich beispielsweise eine originale Schacht-Fördermaschine, ein dieselbetriebener Schaufellader und eine gleisgebundene Tongewinnungsmaschine unter Tage.

Eine Besonderheit ist ein Großdieselmotor aus dem Jahr 1924, der in einer Weilburger Mühle zur Stromerzeugung einge-

*Dieser Radlader war auf der Eisenerzgrube Fortuna in Solms-Oberbiel im Einsatz  
Foto: Friedrich Lang*





*Die Fördermaschine gehört zu den Grossobjekten im "Tiefen Stollen" unter dem Weilburger Schlossplatz*

*2 Fotos:  
Friedrich Lang*

setzt war. Am Standort des Großdieselmotors ist die Architektur der alten Remise gut erkennbar, denn hier ist ein Blick nach außen möglich.

Auch das übrige Museum hat spannende und gut erklärte Exponate zu bieten. Ein Schwerpunkt bildet die frühere medizinische Versorgung mit einer originalen Apo-

theken-Einrichtung. Technikinteressierte erfahren etwas über die historische Wasserversorgung des Schlosses und der Kernstadt, ebenso über den spektakulären Absturz des Luftschiffes Zeppelin ZII im Weilburger Stadtgebiet. Die Baugeschichte der Stadt wird erläutert und auch der Bergbau ist Thema der Dauerausstellung, beispielsweise das Vermessungswesen oder die Bergrettung. Das Museum ist dienstags bis freitags geöffnet, vom Frühjahr bis zum Herbst auch an den Wochenendtagen.

[www.museum-weilburg.de](http://www.museum-weilburg.de)



*Solche Motoren waren auf Schiffen zu finden oder wurden - wie dieser - zur Stromerzeugung eingesetzt. Dieses Exemplar befand sich in einer Weilburger Mühle und sorgte für Strom bei Hochwasser und Eisgang*

## **Wabern – Bad Wildungen NVV-Linie**

### **Pferdemarkt in Fritzlar: Kein Sonderhalt am Festgelände**

(js) Vom 10. bis 12. Juli findet auch in diesem Jahr wieder der Pferdemarkt in Fritzlar statt. Zu diesem traditionsreichen Jahrmarkt hat die Kurhessenbahn seit mehreren Jahren einen Sonderhalt in der Nähe des Festplatzes eingerichtet. Dieser Sonderhaltepunkt wurde an den Festtagen sogar von zusätzlichen Zügen angefahren, die dort endeten. So kam es auf der Nebens Strecke zu täglich 36 Zughalften am Sonderhaltepunkt Fritzlar-Pferdemarkt. Da dort kein fester Bahnsteig zur Verfügung steht, mussten jedes Jahr Helfer der Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs (AFS) sowie des Arbeitskreises Schienenverkehr Südwestfalen (ASS) Trittstufen an die Zugtüren stellen, um ein sicheres Ein- und Aussteigen der Fahrgäste zu gewährleisten.

Auch in diesem Jahr hatte die Kurhessenbahn wieder den Sonderhalt zum Pferdemarkt geplant. Dieser muss-

*Die Arbeiten an den  
Bahnsteigen und  
Gleisanlagen in  
Frankenberg sind  
abgeschlossen. Das  
Bahnhofsgebäude  
selbst soll nächstes  
Jahr renoviert  
werden.*

*Foto:  
Jürgen Schmied*



te inzwischen jedoch leider abgesagt werden. Die zuständigen Betriebsleiter der DB-Regio hatten sich im Vorfeld Sorgen um die Sicherheit der Reisenden gemacht und die Sicherheitsauflagen erhöht. Die neuen Auflagen konnten aufgrund der Vorbereitungen zur Streckeneröffnung der Edertalbahn, und der laufenden Ausschreibung der Strecke Wabern – Bad Wildungen nicht mehr kurzfristig erfüllt werden. Daher ist es in diesem Jahr nicht mehr möglich, den Sonderhalt zum Fritzlarer Pferdemarkt anzubieten.

## **Burgwaldbahn Marburg - Frankenberg RMV-Linie**

### **Bahnhofseröffnung und Personal- Schulungsfahrten**

(js) Am Donnerstag, dem 11. Juni 2015 wurde der umgebaute Bahnhofsvorplatz in Frankenberg/Eder offiziell eröffnet. Da während des Festaktes planmäßig kein Zug im Bahnhof gestanden hätte, wurde eigens ein moderner Triebwagen der Baureihe VT



*Zug HLB 24881 mit Vlexx-Triebwagen morgens in Lauterbach auf dem Weg nach Fulda  
Foto: Stefan Sitzmann*

646 aus Kassel nach Frankenberg überführt.

Nach Reaktivierung der Edertalbahn im September wird täglich ein Triebwagenumlauf bis nach Marburg aus Triebwagen der Baureihe 646 gebildet. Hierzu fanden im Mai und Juni mehrfach Personal-Schulungsfahrten mit diesem Fahrzeug auf der Burgwaldbahn statt. Mehrfach kamen die Triebwagen ersatzweise bei planmäßigen Personenzügen zum Einsatz.

## **Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie 15 Vlexx-Triebwagen auf der Vogelsbergbahn**

(si) In den letzten Monaten gab es bisweilen heftige Proteste bezüglich überfüllter Schülerzüge auf der Vogelsbergbahn, insbesondere im Bereich Alsfeld. Ursache waren Steinewerfer im Raum Gießen, die drei Triebwagen der Hessischen Landesbahn (HLB) so stark beschädigten, dass die Züge

in die Werkstatt mussten.

Umso erstaunlicher und erfreulicher ist daher der seit kurzem zu beobachtende Einsatz eines Vlexx-Triebwagens. So wird mit diesem blauen Lint 54-Triebwagen der morgendliche HLB-Zug 24881 (Gießen ab 6.17 Uhr, Fulda an 8.29 Uhr) gefahren, in der Gegenrichtung fährt dieser als HLB-Zug 24824 (Fulda ab 13.35 Uhr, Gießen an 15.15 Uhr - weiter nach Limburg). Im Gegensatz zu den bislang eingesetzten Lint 41-Garnituren bietet dieser Vlexx-Triebwagen etwa 50 Sitz- und ca. 80 Stehplätze mehr.

## **Fahrplan für Zwischenzüge funktioniert nicht**

(hl) Bis zur Betriebsübernahme der Vogelsbergbahn durch die Hessische Landesbahn (HLB) und noch kurz danach war die P+R Anlage Mücke zu jeder Jahreszeit gut bis sehr gut ausgelastet. Dies änderte sich schleichend, da die HLB bisher nicht in der Lage ist, einen stabilen Verkehr u. a. für die Verdichterzüge nach Mücke zu gewährleisten. Wegen einer fehlender Kreuzungs-

möglichkeit im Bhf. Mücke und Verspätung aus der Gegenrichtung stehen diese nur bis Mücke fahrenden Züge bis zur Weiterfahrt häufig bis zu 20 Minuten im Bhf. Grünberg (Fahrzeit Grünberg-Mücke 4 Minuten). Dieser Sachverhalt ist inzwischen allen Verantwortlichen bekannt, aus finanziellen Gründen ist aber keine befriedigende Lösung möglich.

## **Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt RMV-Linie 30**

### **Gleiserneuerung im Bf. Marburg**

(js) Nachdem das Umbauprogramm im Bahnhof Marburg/Lahn nach der Fertigstellung des Bahnhofsvorplatzes und der Inbetriebnahme der Bushaltestelle als abgeschlossen betrachtet werden konnte, begannen nun die Bauarbeiten erneut am Gleisfeld. Im Mai wurden die beiden Streckendurchgangsgleise, also Gleis 4 und 5, nacheinander erneuert. Es wurde jeweils ein Gleis gesperrt und mit Hilfe von Zwei-Wege-Baggern Schienen und Schwellen komplett ausgetauscht. Die Aufgabe konnte in wenigen Tagen erledigt werden.

Im Juni wurde mit der Erneuerung der beiden letzten Güter-Überholgleise, Gleise 10 und 11, begonnen. Nacheinander

*Am 16. Juni 2015 wird das  
Durchgangsgleis 5 im  
Bahnhof Marburg erneut  
gestopft*

*Foto: Jürgen Schmied*



wurden beide Gleise vom jeweils anderen Gleis aus vollständig entfernt. Nach dem Entfernen von Schienen und Schwellen wurde mit Hilfe von Baggern das komplette Schotterbett ausgebaggert, und auf vierachsige Muldenkippwagen verladen. Das neue Gleis wurde mit Zwei-Wege-Baggern aufgebaut, während das Material mit Bauzügen antransportiert wurde. Die Arbeiten dauerten bis zum Redaktionsschluss Mitte Juni noch an. Während dieser Zeit waren alle drei Gütergleise und das Ausziehgleis zur ehemaligen Müllumladestation für den Güterverkehr gesperrt und wurden als Baugleise genutzt.

### **Streckensperrung wegen Oberleitungsschaden**

(js) Am Dienstag, dem 9. Juni 2015 kam es zu einer Streckensperrung auf der Main-Weser-Bahn zwischen Marburg und Gießen auf Grund eines Oberleitungsschadens. In einem Anschlussgleis im Bahnhof Fronhausen/Lahn hatte ein Lastwagenfahrer mit seinem Ladekran die Oberleitung beschädigt. Dabei wurde das eigentlich stromlose



*Butzbach: Das Hauptsignal (im Schlitz der Schallschutzwand zu sehen) würde beim Weiterbau der Wand von dieser verdeckt werden. Jetzt muss neu geplant werden*

höhung des Ausfahrsignals oder ein zusätzliches Signal (Vorsignalwiederholer).

Spannseil abgerissen. Durch die Beschädigung wurde dieses unter Spannung gesetzt. Der Unfall ereignete sich um die Mittagszeit und führte zu einer Streckensperrung die sich bis zum frühen Abend hinzog. Der Fern- und Güterverkehr wurde währenddessen über Fulda umgeleitet, während die Regionalzüge in Marburg und Gießen endeten und von dort wieder zurück fuhren. Der Abschnitt zwischen Marburg und Gießen wurde mit Bussen im Schienenersatzverkehr bedient.

### **Butzbach: Planungspanne bei Schallschutzwand**

(j1) In der letzten Ausgabe der Hessenschiene berichteten wir über den Bau einer Schallschutzwand in Butzbach. Beim Bau der Wand stellte sich jetzt heraus, dass für Lokführer in Fahrtrichtung Gießen das Ausfahrsignal durch die neue Wand verdeckt würde. Im betroffenen Abschnitt wurden deshalb die Bauarbeiten auf einer Länge von 150 Metern eingestellt. Der Bereich muss jetzt neu geplant werden, was nach Angaben der Bahn bis zu eineinhalb Jahren dauern kann. Im Gespräch ist eine Er-

### **Sonderfahrt F-Zug Roland Frankfurt - Kassel**

(j1) Am 26. April 2015 fand eine ungewöhnliche Sonderfahrt auf der Main-Weser-Bahn statt. Eine Dampflok der Baureihe 01.10 bespannte wie vor 50 Jahren einen aus fünf 1. Klasse-Wagen gebildeten F-Zug. F-Züge waren in den 50er und 60er Jahren des vergangenen Jahrhunderts die schnellsten Züge der Deutschen Bundesbahn. Sie hielten nur in den großen Bahnhöfen.

Die Initiatoren des Sonderzugs hatten es sich zur Aufgabe gemacht, den Zug wie früher mit den Originalfahrzeiten verkehren zu lassen. Außer einem planmäßigen Stopp von 5 Minuten in Gießen wurde ohne Halt gefahren. Auf der Hinfahrt konnte der Zug dann auch die Fahrzeiten halten und kam pünktlich im Kasseler Hauptbahnhof an. Auf der Rückfahrt kam es baustellenbedingt zu Verspätungen, welche aber im Abschnitt Marburg – Frankfurt wieder reduziert werden konnten. Teilweise wurden Spitzengeschwindigkeiten von über 130 km/h gefahren.

*Der F-Zug Roland steht im Frankfurter Hauptbahnhof zur Abfahrt bereit. Im Bild der Halbspeisewagen Armh<sup>216</sup>*



Neben der Zuglok 01 1066 der Ulmer Eisenbahnfreunde führte der Zug vier blaue 1. Klasse-Abteilwagen und einen blauen Speisewagen der Passauer Eisenbahnfreunde mit. Nachgedruckte Fahrkarten und ein Informationsblatt „Ihr Zugbegleiter“ im Stil der 60er Jahre rundeten den positiven Eindruck dieser einmaligen Sonderfahrt ab.

## **Taubusbahn Friedrichsdorf - Usingen - Brandoberndorf RMV-Linie Tunnelsanierung bei Hasselborn wird etwas günstiger**

(hm) Die offenbar notwendige Sanierung des ca. 1.300 Meter langen Hasselborner Tunnels wird offenbar nicht so teuer wie zunächst befürchtet. Dies teilten der Landrat des Lahn-Dill-Kreises, Wolfgang Schuster (SPD), und der Erste Kreisbeigeordnete, Heinz Schreiber (Grüne), mit. So sei mit einem Sanierungsaufwand zwischen 6 und 9 Millionen Euro zu rechnen. Ersten Erklärungen zufolge werden das Land Hessen und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) diese Kosten zu einem erheblichen Teil tragen. Über die Restfinanzierung müssen sich der Lahn-Dill-Kreis und der Hochtaunuskreis einig werden. Die Gemeinde Waldsolms wird ihren

Anteil voraussichtlich bei der Sicherstellung der Wasserversorgung von Hasselborn im Bereich des Tunnels einbringen. Alle Beteiligten haben sich demzufolge zum Erhalt der Taunusbahnstrecke zwischen Grävenwiesbach und Brandoberndorf bekannt. Auch wenn die S-Bahn ab 2019 zunächst nur von Frankfurt bis Usingen fahren soll, bewertet man diese Planungen beim Lahn-Dill-Kreis positiv im Hinblick auf eine Steigerung der Benutzerzahlen auch auf der Strecke nach Brandoberndorf. Anfang des Jahres kam die Befürchtung auf, der Tunnel müsse für mindestens 15 Millionen Euro saniert werden.

## **S-Bahn-Rhein-Main Sperrung des Frankfurter S-Bahn- Tunnels wegen Stellwerkneubau**

(red) Vom 25. Juli bis 25. August 2015 wird der S-Bahn-Tunnel (Frankfurt Hbf – Taunusanlage – Hauptwache – Konstablerwache – Ostendstraße – Lokalbahn – Frankfurt Süd) in Frankfurt gesperrt. Zudem wird die S-Bahn-Station Mühlberg zwischen dem 25. Juli und 7. August ge-



*Der Frankfurter S-Bahn-Tunnel wird in den Sommerferien für 6 Wochen wegen Bauarbeiten geschlossen  
Foto: PB&B*

sperrt. Bis 2018 wird es vier Sperrzeiten von zwei bis sechs Wochen Dauer geben. Außerdem werden die Nächte bis 2018 für die Umbauarbeiten genutzt und dafür einzelne Züge umgeleitet.

Grund hierfür ist der Neubau eines elektronischen Stellwerks (EStw), von dem aus ab 2018 der Verkehr gesteuert werden soll. Zum einen wird es schwieriger, für das bisherige Relais-Stellwerk aus dem Jahr 1978 mit einer Erweiterung 1983 Ersatzteile zu bekommen, zum anderen erhofft sich die DB vom Neubau einen flexibleren Betrieb mit höherer Leistungsfähigkeit. Auch wäre

die geplante nordmainische S-Bahn nicht mehr in das bisherige Stellwerk zu integrieren. Der Aufwand entsteht hauptsächlich durch die Verlegung neuer Leitungen, wobei die vorhandenen bis zur Außerbetriebsetzung des heutigen Stellwerks voll funktionsfähig erhalten bleiben müssen.

DB, RMV, VGF und weitere Verkehrsunternehmen arbeiten bei der Umsetzung eines Ersatzverkehrs zusammen. Die Details lassen sich einem eigens eingerichteten Internetauftritt unter [sbahnbaustelle.de](http://sbahnbaustelle.de) entnehmen. Zudem wird der Baustellenfahrplan auch in den Internetauftritt von DB und RMV eingearbeitet.



*Nichts geht mehr in den nächsten Wochen im Frankfurter S-Bahn-Tunnel. Die Tunnelröhren werden zur Großbaustelle  
Foto: Anke Cuntz*



*Früher nutzte die amerikanische Armee Gateway Gardens am Rande des Flughafens, jetzt wird das Gelände zum Büro- und Hotelgebiet entwickelt*



## **Bahnanbindung Frankfurt Gateway Gardens**

(ac) Wie die Hessenschiene bereits meldete, wird das in Flughafennähe gelegene, in der Erschließung befindliche Gewerbegebiet Gateway Gardens per S-Bahn an das Verkehrsnetz angeschlossen. Dazu wird die bestehende Strecke der S-Bahn-Linien S8 und S9 zwischen den Stationen Frankfurt-Stadion und Flughafen-Regionalbahnhof verlegt. Auf der vier Kilometer langen Neubaustrecke, die zu rund 50% im Tunnel geführt wird, liegt der künftige Haltepunkt Gateway Gardens.

Das Projekt wird nach derzeitigem Stand 223 Mio Euro kosten, davon werden 112 Mio Euro vom Bund gefördert, das Land Hessen übernimmt 22 Millionen und die Stadt Frankfurt 84,5 Millionen. Bereits in diesem Jahr sollen die Arbeiten beginnen und bis 2019 fertig werden. Der Bereich der Neubaustrecke wurde bereits gerodet. In dem neuen Gewerbegebiet sollen künftig bis zu 18.000 Menschen arbeiten, man rechnet mit täglich 14.000 Fahrgästen zur neuen Station.

## **Nicht genug von der Hessenschiene?**

Liebe Leserinnen und Leser,

gleich haben Sie es geschafft: Sie haben sich durch die dickste Hessenschiene aller Zeiten gelesen! Und wenn Sie dann immer noch nicht genug haben, wie wäre es mit einer alten Ausgabe unserer Infozeitschrift? Im Keller unserer Landesgeschäftsstelle haben wir von vielen Ausgaben noch Exemplare übrig.

Schreiben Sie uns eine kurze E-mail mit den Ausgaben, die Ihnen noch fehlen und wir schauen im Keller nach, was noch vorrätig ist. Jedes Heft kostet 1,50 Euro + Portokosten. Sie erhalten von uns eine Bestätigungsmail und überweisen den Betrag auf unser Konto. Dann kommen die fehlenden Hessenschienen zu Ihnen nach Hause!

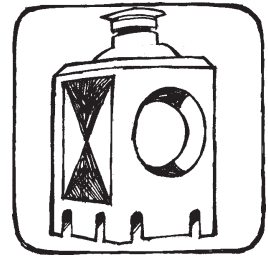
E-mail: [info@probahn-bus.org](mailto:info@probahn-bus.org)

## Royal green

(fl) Der Hessenschiene wurde ein geheimes Protokoll aus der Fraktion von Bündnis 90/ Die Grünen im hessischen Landtag zugespielt. Daraus geht hervor, dass man/frau sich große Hoffnung gemacht hat, die königliche Hoheit Queen Elizabeth II und ihr Prinzgemahl Philip könnten nicht durch Hessens Ministerpräsidenten Volker Bouffier empfangen werden, sondern die Ehre käme Tarek Al Wazir zu. Entsprechend seinem Ressort und seinem verkehrspolitischen Anspruch wäre es dann natürlich zu einigen Änderungen im Besuchsprogramm gekommen.

Ganz nach alten grünen Werten wurde festgelegt, dass die Wege der beiden hohen Gäste mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Schließlich haben Busse und besonders auch Bahnen eine glorreiche Tradition beim Transport hochgestellter Persönlichkeiten. Darmstadt beispielsweise verfügt über einen Fürstenbau am Hauptbahnhof und in Frankfurt war sogar eine „Bäderkurve“ angelegt, der Legende nach um die Stadt für kaiserliche Züge auf dem Weg von Bad Homburg nach Wiesbaden umfahren zu können.

Die Umfahrung Frankfurts war dann auch ein Thema bei der Besuchsplanung der Grünen Partei. Kassel ganz stand oben als Ziel auf der Besuchswunschliste des Koalitionspartners. Für die Ankunft hatte man sich den Airport Calden ausgesucht, der freien Kapazitäten wegen und als Geste für Volker Bouffier und Roland Koch. Andererseits hatte man Angst vor einer Waschbär-Attacke in dieser verlassenem Gegend. In Kassel sollte es per RegioTram selbstverständlich zum Königsplatz gehen,



danach zum Picknick an der Haltestelle Prinzenquelle der Linie 8. Für die anschließende Fahrt nach Frankfurt wollte man sich im nordhessischen Walburg umsehen, ob dort noch immer Teile des Regierungsonderzuges von Erich Honecker herumstehen - was allerdings nicht der Fall ist.

Zielbahnhof in Frankfurt wäre der Ostbahnhof geworden. Hier hatte sich der ehemalige Fundflügel der Partei durchgesetzt. Mit dem Slogan „east end for her majesty“ wollte man wohl vorfühlen, was mit der „Linken“ so geht. Natürlich wäre dem Ostbahnhof noch eine Renovierung zuteil geworden. In Rumanien wurden zu Zeiten des Quasi-Monarchen Ceaucescu schließlich ganze Dörfer renoviert, wenn sein Besuch anstand.

Für den Transfer in die Innenstadt hatte man den Ebbelwei-Express in die engere Auswahl gezogen, weil er am ehesten die Anforderungen an ein gepanzertes Fahrzeug erfüllt, gleichzeitig aber noch ein royales Winken ermöglicht. Defizite sah man allerdings bei der Barrierefreiheit.

An dieser Stelle endete dann der grüne Traum und der Rest verlief so, wie wir ihn alle erlebt haben. Manche von uns vielleicht beim Warten auf die Tram an der gesperrten Frankfurter Altstadtstrecke...

# Broschüren und Schriften

## Lahntalbahn

**Euro 24,95**

(Gregor Atzbach) Eine Reise von Gießen nach Koblenz, vorbei an Schrankenposten, Formsignalen, Tunnelportalen und Telegrafmasten. 108 Seiten, ca. 21 x 29 cm, 2014.

## Eisenbahn am Mittelrhein

**Euro 22,00**

(Udo Kandler) Rhein, Ahr, Lahn und Mosel. 176 Seiten, Bildband mit sehr vielen z.T. großformatigen Fotos, ca. 24 x 29 cm, gebunden. Heel Verlag, 2011.

Bei uns noch erhältlich:

## Güterverkehr an der Lahn

**Euro 39,80**

(Ronny Michael Köppel / Thomas Schupp) Band 1 aus der Reihe Eisenbahnalltag zwischen Trier und Fulda. 164 Seiten, 151 großformatige überwiegend farbige Fotos, ca. 30 x 21 cm, gebunden. Eisenbahn Fachbuch Verlag, 2012.

Alle Preise zuzüglich Versandkosten. Folgende Listen können gegen Einsendung von 1,45 Euro Rückporto angefordert werden: Hauptliste mit Eisenbahnliteratur, Veröffentlichungen von Pro Bahn & Bus, Zugverzeichnisse, Fahrplananordnungen, DR Buchfahrpläne, sonstige Dienstvorschriften, Kursbücher, Fahrplanhefte (In- und Ausland)

**Pro Bahn & Bus Schriftenversand, Feldgasse 5, 65510 Hünstetten**

Absender

\_\_\_\_\_  
*Name, Vorname*

\_\_\_\_\_  
*Straße, Hausnummer*

\_\_\_\_\_  
*PLZ, Ort*

\_\_\_\_\_  
*Telefon (bei Rückfragen)*

Bitte

ausreichend

frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.  
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach

## Beitrittserklärung

Ich unterstütze die Ziele des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus e.V. und möchte Mitglied werden. Als Beitrag zahle ich jährlich

- 36 Euro Einzelmitglied
- 26 Euro Schüler, Studierende, Auszubildende, Freiwilligendienstleistende -  
Nachweis für Ermäßigung liegt bei
- 139 Euro Kommunen, Verbände, Firmen - Ermäßigung auf  
Anfrage

HS 100

Ort

Datum

Unterschrift

## Infoanforderung

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

## Hessenschienen-Abonnement

- Ich möchte die Hessenschiene abonnieren. Das Zweijahresabonnement kostet 18 Euro (Deutschland) bzw. 26 Euro (Ausland) und endet automatisch. Nach 2 Jahren erhalte ich ein Schreiben, mit dem ich den Bezug verlängern kann.

Ort

Datum

Unterschrift

