

HESSEN SCHIENE

Nr. 105 Oktober - Dezember 2016



- Erste Bilanz für Korbach - Frankenberg
- Lumdatal: Reaktivierung bis Londorf teuer
- Wiederinbetriebnahme im Aartal stockt



SPIELEN BIS DER ARZT KOMMT

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, Hans-Peter Günther,
Jürgen Schmied, Achim Heinz, Mikael Labib, Christa
Becker, Andreas Christopher

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 20.11.2016
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,

in unserem Verband Pro Bahn & Bus und damit auch in der Hessenschiene liegt stets ein Themenschwerpunkt auf dem Verkehr im ländlichen Raum unseres Bundeslandes. Das täuscht uns aber nicht darüber hinweg, dass es auch in den Ballungsräumen, und da insbesondere im Rhein-Main-Gebiet, nicht überall rund läuft.

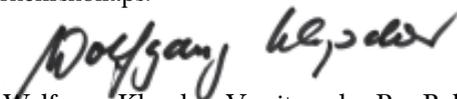
Betrachten wir die Verbindung zwischen Frankfurt und Wiesbaden, also zwischen der größten und der zweitgrößten hessischen Stadt. Die direkte, gut 41 Kilometer lange nordmainische Eisenbahnlinie wird ganz überwiegend stündlich (!) von Regionalexpresszügen (VIAS) befahren. Dazwischen verkehren halbstündlich S-Bahnen, die mit 42 Minuten Fahrzeit und 11 Zwischenhalten zwischen den Hauptbahnhöfen der Städte keine attraktive Verbindung herstellen. Die weiteren städteverbindenden S-Bahnlinien S8 und S9 liegen mit 53 bzw. 46 Minuten Fahrzeit noch darüber.

Auf der nordmainischen, historisch als „Taubiseisenbahn“ bezeichneten Strecke könnte ohne weitere Ausbauten ein besserer Fahrplan mit mehr direkten Zugverbindungen eingeführt werden. Hattersheim (ca. 27.000 Einwohner) und Hochheim (ca. 17.000 Einwohner) stünde auch eine Regionalexpress-Verbindung zu.

Aber auch südmainisch sieht es nicht viel besser aus: Von Mainz (rund 210.000 Einwohner) nach Frankfurt verkehrt über den Tag pro Stunde ein Regionalexpress, entweder von Saarbrücken (vlexx) oder Koblenz (Süwex). Immerhin fahren hier stündlich IC- oder ICE-Züge nach Frankfurt, die aber mit Verbundfahrtausweisen nicht benutzbar sind. In der Hauptverkehrszeit gibt es zusätzliche Fahrten, z.B. von Alzey nach Frankfurt.

Das Angebot ist aber vollkommen ungenügend, und so finden sich viele Pendler im täglichen Stau auf den Autobahnen A60 und A66 Richtung Frankfurt wieder. Die Bahninfrastruktur ist auf dem Korridor Mainz – Flughafen – Stadion – Frankfurt Hauptbahnhof überlastet. Man fragt sich, wie die Züge der geplanten Regionaltangente West noch in den Flughafentunnel eingefädelt werden sollen, da es schon heute oft zu Verzögerungen im Betriebsablauf kommt. Ausbaupläne zwischen Mainz und Flughafen sind außer der Wallauer Spange, welche aber Mainz nichts bringt, nicht bekannt.

Es wäre erforderlich, wenn die Hessische Landesregierung in nächster Zeit nicht nur ein Augenmerk auf die Neubaustrecken nach Mannheim und Fulda legt, sondern auch den Nahverkehr im Rhein-Main-Gebiet einer kritischen Bestandsaufnahme unterzieht. Sie muss sich dafür einsetzen, dass die neuralgischen Punkte systematisch ausgebaut werden. Ein „Weiter so“ im Straßenverkehr bringt das Rhein-Main-Gebiet sonst an den Verkehrskollaps.



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



Pinwand 4
 Tipps und Infos 6



Bilanz nach einem Jahr Frankenberg - Korbach 7
 KVG verlängert Bahnsteige 9
 Herkulesbahn: Vor 50 Jahren stillgelegt - seit 14 Jahren Kampf um Wiederaufbau .. 11



Lumdatalbahn: NKU stellt Reaktivierung bis Allendorf in Aussicht 13
 Nach Streckensperrung: Schlechte Fahrgastinformation im Bahnhof Marburg 17
 Familien aus dem Lumdatal erleben die Wetterauer Museumseisenbahn 18
 Aartalbahn: „Alles liegt auf Eis“ 20
 Westerwaldkreis tritt dem VRM-Gemeinschaftstarif bei 22
 Stadt Karben führt subventionierte Einzelfahrscheine ein 24



Frankfurts U5 bleibt kurios 25
 Lückenschluss bei der U-Stadtbahn Frankfurt 27
 Überarbeitetes Betriebskonzept auf der Dreieichbahn erfolgreich gestartet 29
 Rückblick: Mit dem Zug zum Sunset-Boulevard 30
 Modernisierung des Bahnhofs Bruchköbel 31



Überwaldbahn: Überleben als Draisinenstrecke 32



Spielen „Zweissystem“-Lösungen noch eine Rolle bei der Verkehrsplanung? 33
 Untersuchung über mögliche Streckenreaktivierungen in Hessen 37



Dienst auf dem Lehrstellwerk 43
 Streckentelegramm 45
 Schlusslicht 50

Titelbild: Letzter Herbst für die Triebwagen der Baureihe 628 auf der Vogelsbergbahn. Am 28.10.2011 fährt ein Triebwagen in den Bahnhof Ehringshausen (Oberhess) ein.

Rückseite: In den frühen Morgenstunden des 9. Oktober 2016 endete endgültig die Ära des Ptb-Wagens im Linieneinsatz bei der VGF in Frankfurt. Kurz vorher konnten noch einmal beide Lackierungen und der Werbe-Ptb in Eckenheim nebeneinandergestellt werden. Foto: Yannick Steinle

Alle Fotos ohne Namensnennung: Jürgen Lerch

Unsere Treffen vor Ort:

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



Datum	Veranstaltung	Ort
03.11.2016	Rv-Treff Nordhessen	Ristorante Rialto, Sandstraße 3, Melsungen
18:30 Uhr		
07.11.2016	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		
02.02.2017	Rv-Treff Nordhessen	Ristorante Rialto, Sandstraße 3, Melsungen
18:30 Uhr		

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

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

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

Regionalverband Mittelhessen
Regionalleiter Jürgen Lerch
Bismarckstraße 3, 35510 Butzbach
Telefon (0 60 33) 1 60 47
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

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

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

Deutsche Bahn erhöht Fahrpreise

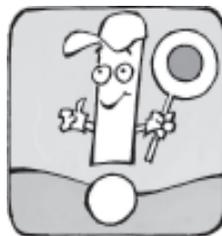
(jl) Zum Fahrplanwechsel im Dezember erhöht die Deutsche Bahn (DB) ihre Preise für Reisen in der 1. und 2. Klasse im Fernverkehr, erstmals nach drei Jahren. Die Preise steigen um durchschnittlich 1,3 Prozent; die Preise für die privaten BahnCards 25 und 50, die Sparpreise und die Reservierungen bleiben stabil.

Die sogenannten Flexpreise (die früheren Normalpreisw) steigen um 1,9 Prozent, die Preise für Streckenzeitkarten um 3,9 Prozent und die Preise für die BahnCard 100 um 2,5 Prozent – jeweils durchschnittlich. Das Stornoentgelt für Umtausch und Erstattung wird um 1,50 Euro auf 19 Euro erhöht.

Übel spielt die Deutsche Bahn im Fernverkehr allerdings ihren Stammfahrgästen am Wochenende mit: Die Bahn weitet zunächst für ein Jahr ihren Test zum differenzierten Flexpreis deutschlandweit aus. Seit August testet die DB auf den Strecken Frankfurt/Main–Köln und München–Nürnberg Flexpreise, die sich tageweise in der Höhe leicht unterscheiden. Zu Spitzenzeiten am Freitag und Sonntag wird der normale Flexpreis nochmal um 2,9% höher ausfallen.

Die Preise für Streckenzeitkarten im Fernverkehr werden nach vier Jahren Stabilität um durchschnittlich 3,9 Prozent angehoben. Im Zuge der Preisanpassung gibt es aber auch eine Verbesserung des Angebots: Alle rund 40.000 Inhaber einer Streckenzeitkarte erhalten eine kostenlose BahnCard 25 für die 1. Klasse.

Ausweitung von internationalen Verbindungen



(hpg) Ab Frankfurt wird das Angebot der ICE-Linie Frankfurt/Main – Köln – Aachen –Brüssel auf sechs bzw. sieben ICE-Fahrten pro Tag und Richtung ausgeweitet. Dadurch können nahezu zweistündliche ICE-Direktverbindungen nach Brüssel angeboten werden.



Die ICE- und TGV-Verkehre vom Frankfurter Hauptbahnhof nach Frankreich, Belgien und den Niederlanden werden ausgebaut

Auch zwischen Frankfurt/Main, Köln und Amsterdam erhöht sich die Zahl der ICE-Direktverbindungen auf sieben bzw. acht ICE pro Tag und Richtung. Hier gibt es unter anderem eine neue schnelle Frühverbindung nach Amsterdam.

Eine schnellere Verbindung gibt es ab Fahrplanwechsel auch nach Paris. Zwei neue Sprinter über Strasbourg verkürzen die Reisezeit von derzeit noch 4:35 Stunden auf 3:40 Stunden ab Frankfurt.

Neues von der Edertalbahn Bilanz nach einem Jahr Frankenberg – Korbach

(js) Im September 2015 wurde die Edertalbahn Frankenberg – Korbach in Betrieb genommen. Aus diesem Anlass zog der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) eine positive Bilanz nach Ablauf eines Jahres. Nach Auskunft des NVV liegen noch nicht alle Schlussrechnungen vor, jedoch könne man schon jetzt davon ausgehen, dass der Kostenrahmen von 22,9 Millionen Euro für die Reaktivierung eingehalten wurde.

An den Herstellungskosten waren das Land mit 16,7 Mio., der Kreis mit 4,6 Mio., die Kurhessenbahn mit 1,5 Mio. und der NVV mit 0,1 Mio. Euro beteiligt. Das Defizit aus dem Betrieb soll auf 200.000 Euro pro Jahr begrenzt werden. Kurhessenbahn und NVV gehen davon aus, dass die Strecke seit der Eröffnung von rund 150.000 Fahrgästen genutzt wurde, das entspricht 440 Fahrgästen am Tag. Zu Spitzenzeiten nutzten sogar bis zu 700 Fahrgäste am Tag die neue Zugverbindung. Dr. Reinhard Kubat, Landrat des Landkreises Waldeck-

Frankenberg, sieht das Potential, die Fahrgastzahlen nochmals zu verdoppeln. Derzeit wird die Strecke an Wochenenden stärker frequentiert als an Werktagen, was

auf eine intensive Nutzung im Tourismus schließen lässt. Um die Strecke für den Freizeitverkehr attraktiver zu gestalten, soll ab Dezember diesen Jahres eine zusätzliche Fahrt um 20 Uhr ab Korbach nach



An Spitzentagen fahren bis zu 700 Fahrgäste auf der reaktivierten Strecke Korbach - Frankenberg. Das Fahrgastaufkommen hat im Bahnhof Korbach nicht zuletzt dank guter Anschlüsse stark zugenommen.





In Viermünden ist der Bau eines Kreuzungsbahnhofs geplant. Das Bild entstand vor der Reaktivierung der Strecke im Jahr 2014

Frankenberg angeboten werden. Diese Verbindung besteht derzeit nur am Wochenende. Weiterhin soll die Tarifkooperation mit den Verkehrsverbänden in Rhein-Main und Westfalen verbessert werden.

Kreuzungsbahnhof in Viermünden

Am Abend des 2. September stellten Hans-Martin König von der Kurhessenbahn und Anette Blumberg vom Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) vor etwa 60 Zuhörern in Frankenberg-Viermünden die Pläne für den geplanten Umbau des dortigen Bahnhofes vor. Wie bereits berichtet, plant die Kurhessenbahn dort den Bau eines zweigleisigen Kreuzungsbahnhofes. Der Baubeginn ist für Februar 2017 geplant, die Fertigstellung für Dezember 2017. Allerdings wurden die Baupläne in den letzten zwei Jahren nochmals modifiziert. Der Bau des Kreuzungsbahnhofes wird erforderlich, weil das Fahrplangefüge auf der Oberen Ruhrtalbahn ab Dezember 2017 verändert wird. Um dann noch die Anschlüsse in Brilon-Wald in Richtung Dortmund und in Marburg in Richtung Frank-

Brilon/Wald.

Die Kosten für den Umbau werden mit 3,5 Millionen Euro angegeben. In Viermünden müssen dafür eine Halle abgerissen, ein zweites Gleis verlegt, zwei Weichen eingebaut und weitere Signalanlagen installiert werden. Zwischen den beiden Gleisen soll ein Mittelbahnsteig entstehen, der einen barrierefreien Zugang erhalten wird. Ein regensicherer Unterstand und Park-and-Ride-Parkplätze werden ebenfalls gebaut. Ein nahe gelegener Bahnübergang soll mit Lichtzeichenanlagen und Halbschranken technisch gesichert werden. Für die notwendige Verbreiterung der Straße müsse aber noch ein 75 Quadratmeter großes Grundstück gekauft werden. Nach der technischen Sicherung des Bahnübergangs entfallen auch die Pfeifsignale der Züge.

Die heiße Phase der Bauarbeiten soll im Juli 2017 mit den Sommerferien beginnen. Die Maßnahmen werden mit anderen Arbeiten an der Strecke kombiniert. So soll zeitgleich ein Gleisumbau zwischen Münchhausen und Frankenberg sowie der

Bau von drei Brücken zwischen Korbach und Brilon/Wald durchgeführt werden. Während der Bauarbeiten soll der Verkehr mit Bussen abgewickelt werden.

Trotz des Kreuzungsbahnhofes wird Viermünden Bedarfshalt bleiben. Das bedeutet, dass der zuerst ankommende Zug logischerweise halten muss, der zweite allerdings nur bei Bedarf. Steht kein Fahrgast auf dem Bahnsteig und hat niemand seinen Ausstiegswunsch beim Lokführer angezeigt, fährt der Zug ohne Halt durch. Auch ein Fahrscheinautomat soll dort nicht aufgestellt werden. Die Fahrscheine können nach Auskunft des NVV ab Dezember 2017 beim Zugbegleiter gekauft werden.

Triebwagenwerkstatt in Korbach

Wie bereits in der Hessenschiene berichtet, plant die Kurhessenbahn den Bau einer Triebwagenwerkstatt in Korbach. Hans-Martin König von der Kurhessenbahn stellte die Pläne in Korbach vor. Die Kurhessenbahn legt auf ihrem Netz jährlich 2,4 Milli-

onen Zugkilometer zurück und befördert täglich bis zu 6.000 Fahrgäste in ihren 27 Triebwagen. Bisher werden diese Triebwagen in Baunatal oder in Limburg gewartet und müssen dazu immer dorthin überführt werden. Nun soll in Korbach für elf Millionen Euro eine neue Triebwagenwerkstatt gebaut werden, um diese Wartungs- und kleinere Reparaturarbeiten durchführen zu können. So können beispielsweise verstopfte Toiletten, defekte Klimaanlage oder klemmende Türen dort auch über Nacht repariert werden. Zusätzlich soll auch eine Waschanlage gebaut werden, um die Triebwagen von außen zu reinigen. Die Werkstatt wird gegenüber dem Containerbahnhof und der Lagerhalle der Spedition Brass im Industriegebiet in Bahnhofsnähe gebaut werden. Der Baubeginn ist für Februar 2017 terminiert. Die Werkstatt soll im Dezember 2017 in Betrieb genommen werden, die Fahrzeugwaschanlage ab März/April 2018. In der Triebwagenwerkstatt und den angrenzenden Büros werden rund 20 neue Arbeitsplätze entstehen.

KVG verlängert Bahnsteige: Land gibt 1,2 Mio. Euro für Kasseler Tram

(jl) Mit 1,2 Mio. Euro unterstützt das Land Hessen die Stadt Kassel bei der Anpassung ihrer Straßenbahn-Haltestellen an die Entwicklung der Fahrgastzahlen. Den Bescheid übergab Verkehrs-Staatssekretär Mathias Samson Ende September an Dr. Thorsten Ebert, Vorstand der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG). Das Land trägt damit über die Hälfte der Gesamtkosten von 1,93 Mio. Euro.

Das Geld dient der Verlängerung der Bahnsteige an den Haltestellen der Strecke von der Stadtgrenze zu Baunatal über die Frankfurter Straße bis zur Ihringshäuser Straße sowie auf der Helleböhnstrecke (Walther-Schücking-Platz bis Oberzwehren

Mitte). Die KVG will dort künftig in Stoßzeiten Straßenbahnen mit Beiwagen verkehren lassen, „um die in den vergangenen Jahren kontinuierlich gewachsenen Fahrgastzahlen zu bewältigen. 2011 hatten wir jährlich 39,5 Millionen Fahrgäste, 2014



Verkehrs-Staatssekretär Mathias Samson (r.) übergibt an Dr. Thorsten Ebert, Vorstand der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) den Bescheid. Foto: KVG

waren es schon knapp 46 Millionen. Da wir davon ausgehen, dass wir auch in Zukunft mehr Menschen für den ÖPNV gewinnen können, verschaffen uns die Beiwagen die notwendigen Kapazitäten“, erläutert KVG-Vorstand Ebert.

Für Fahrgäste wird die Fahrt damit komfortabler und entspannter. Sie finden nicht nur mehr Sitzplätze, sondern auch mehr Türen zum Ein- und Ausstieg, so dass die Wagen auch bei hohem Passagieraufkommen nicht so lange an den Haltestellen warten müssen und den Fahrplan besser einhalten können. „Dies ist ein weiterer Anreiz zum

Umstieg auf den ÖPNV“, sagte der Staatssekretär. Neben längeren Bahnsteigen benötigen die mit Beiwagen ausgestatteten Trams auch eine stärkere Stromversorgung. Auch an diesen Investitionen beteiligt sich das Land.

Bei der Verlängerung werden die Bahnsteige auch barrierefrei ausgebaut. Künftig ermöglichen sie den stufenlosen Ein- und Ausstieg und bieten taktile Leitstreifen für Sehbehinderte. Der Ausbau soll im Herbst 2016 beginnen.



In der Werkstatt der KVG in Kassel-Wilhelmshöhe stehen zahlreiche Beiwagen zum Umbau bereit



Anlässlich einer Testfahrt kam am 30.9.2016 ein Beiwagen auch auf die Lossetalbahn, hier an der Haltestelle Bürgerhaus in Hessisch-Lichtenau

2 Fotos: Dr. Heribert Menzel

Kassels Herkulesbahn Vor 50 Jahren stillgelegt – seit 14 Jahren Kampf um den Wiederaufbau

(hh, fl) In Hessen kämpfen etwa ein halbes Dutzend Initiativen um die Wiederinbetriebnahme von Bahnstrecken als Eisenbahn und teilweise auch als Straßenbahn. Herausragend sind die Bemühungen um die Strecke Darmstadt Ost – Groß Zimmern, die Aartalbahn Wiesbaden – Bad Schwalbach, die Horloffalbbahn sowie die Lumdatalbahn in Mittelhessen und die Herkulesbahn in Kassel.

Vor gut 50 Jahren, am 11. April 1966, fuhr Kassels legendäre Herkulesbahn zum letzten Mal. Der anfangs als Kleinbahn und später als Straßenbahn konzessionierte Schmalspurbetrieb hatte von 1903 an nicht nur zahllose Ausflügler und Anwohner transportiert, sondern diente vom Beginn im Jahr 1902 an auch der Abfuhr von Bodenschätzen aus verschiedenen Gruben des Habichtswaldes. Zweiglinien erschlossen ab 1911 den Stadtteil Brasselsberg und ab 1917 bzw. 1918 das Bergbauegebiet Hohes Gras. Die Strecke zum Hohen Gras diente primär dem Güterverkehr, es fand in den

1920er und 1930er Jahren aber auch Personenverkehr statt. Die stadtseitige Endstelle befand sich ab 1909 im Kirchweg nahe der Wilhelmshöher Allee, wo auch Anschluss an die regelspurige Kasseler Straßenbahn bestand. Zuvor endete die Strecke weiter stadtauswärts am „Palmenbad“, wo aber ebenfalls ein Umstieg zur städtischen Straßenbahn möglich war.

Dass die anfangs private Herkulesbahn die Meterspur gewählt hatte, dürfte ihren Niedergang in den 1960er Jahren beschleunigt haben. Denn sie hatte nach der Über-

nahme durch die Kasseler Verkehrsgesellschaft KVG einen Sonderstatus im Netz mit eigenem Fahrzeugpark und eigener Werkstatt. Zwar war die Umspurung technisch machbar und auch stellenweise bereits schon vorbereitet, aber die Zeichen der Zeit standen in den 1960er Jahren eindeutig ge-



*Tw 14 passiert mit Bw 73 am 13. März 1965 die Bedarfs-
haltestelle Krähhahnstraße
zwischen Herkules und Neu-
Holland.*

Foto: Dr. Heribert Menzel

*Tw 15 hat mit Bw 75 die Endstation
Herkules verlassen und ist auf der
Gefällstrecke nach Neu-Holland.
Foto (13.3.1965): Dr. Heribert Menzel*



gen den Nahverkehr auf der Schiene. So blieb die Übernahme gebrauchter, aber technisch noch zeitgemäßer Straßenbahnwagen aus Solingen im Jahr 1960 der letzte Versuch einer Modernisierung.

Seit 14 Jahren kämpft der Förderverein Neue Herkulesbahn e.V. darum, das Kernstück der Herkulesbahn in zeitgemäßer Form wieder aufzubauen. Entstehen soll die Teilstrecke Druseltal – Herkules auf der alten Trasse, aber selbstverständlich in Regelspur und damit kompatibel zur Kasseler Straßenbahn. Da das Druseltal gemäß der Kasseler Liniennetzreform künftig von der Tramlinie 4 befahren wird, entstünde eine touristisch vermarktungsfähige West-Ost-Verbindung vom Herkules quer durch Kassels Innenstadt bis ins Lossetal. Die Trasse der alten Herkulesbahn ist zwischen dem Siedlungsgebiet Neu Holland und der alten Endstelle Herkules noch vorhanden und wird heute als Wanderweg genutzt. Zwischen Neu Holland und dem talseitigen Anschluss an die Straßenbahn im Druseltal ist die Trasse in der verbreiterten Druseltalstraße aufgegangen. Ein eingleisiger Neubau ist aber problemlos umsetzbar.

An sich weist das Stadtgebiet nordwestlich der Straßenbahn-Endstelle Druseltal keine straßenbahnwürdige Besiedlungsdichte auf. Mit dem Bergpark Wilhelmshöhe ist aber ein starker Fahrgast-Frequenzbringer vorhanden, der zudem als UNESCO-Welterbe einer besonders umwelt-

schonenden und sozialverträglichen Verkehrserschließung bedarf. Die Besucherzahlen des Bergparks steigen stetig und der Druck durch parkplatzsuchende Gäste nimmt in gleichem Maße zu. Hierüber hat die Hessen-Schiene wiederholt berichtet.

Der Förderverein Neue Herkulesbahn hat kontinuierlich daran gearbeitet, dass aus einem anfangs vielfach als „spinnerte Idee“ belächelten Plan ein ernst genommenes und viel diskutiertes Verkehrskonzept für das UNESCO-Welterbe geworden ist. Beispielsweise hat sich der Ortsbeirat des bedeutenden Stadtteils Wilhelmshöhe hinter die Pläne gestellt. Dieser Stadtteil würde in besonderem Maße profitieren, durch die entlastende Wirkung beim PKW-Verkehr ebenso wie durch die vernetzende Wirkung der erweiterten Straßenbahnlinie für die Gastronomie und den Einzelhandel. Der Förderverein sucht neue und vor allem aktive Mitglieder, um seine Präsenz und sein hohes fachliches Niveau langfristig aufrecht erhalten zu können. Interessenten erhalten Informationen unter www.neue-herkulesbahn.de oder beim Förderverein Neue Herkulesbahn Kassel e.V., Postfach 101 222, 34012 Kassel.

Lumdatalbahn: Nutzen-Kosten-Untersuchung stellt Reaktivierung bis Allendorf in Aussicht

(fl) Die am 9. September in Gießen vorgestellte Nutzen-Kosten-Untersuchung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes RMV bescheinigt der Lumdatalbahn prinzipiell Chancen, erteilt dem Abschnitt Allendorf/Lumda – Rabenau-Londorf der Lumdatalbahn jedoch eine Absage. Zu hoch seien die Kosten, verursacht vor allem durch die Häufung von Brückenbauwerken auf dieser Teilstrecke. Zudem lägen die Fahrgastzahlen auf diesem hintersten Stück der Lumdatalbahn am niedrigsten. Argumente, die der Verein Lumdatalbahn e.V. (LB e.V.) nicht unwidersprochen lässt.

Die Studie des Büros Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH (rms) nennt Investitionskosten von 13,7 Millionen für die Wiederinbetriebnahme der Lumdatalbahn. Diese Summe liegt deutlich unter der Prognose der Vorstufenuntersuchung, die einen Betrag von 16,5 Millionen genannt hatte. Allerdings differenziert die aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zwischen den Investitionsbeträgen für die Teilstrecken (Gießen-) Lollar – Allendorf/Lda und Allendorf/Lda – Rabenau-Londorf. Demnach würden auf den letzten Abschnitt alleine 6,6 Millionen Euro entfallen – für 320 Reisende pro Werktag.

Somit bescheinigt die NKU nur dem Abschnitt bis Allendorf/Lda prinzipielle Chancen. Wie das Verhältnis von Nutzen und Kosten auf dieser Teilstrecke genau aussieht, wird eine Anschlussuntersuchung beleuchten, die bereits beauftragt wurde. Die Teilstrecke bis Allendorf/Lda sollen 1580 Reisende pro Werktag nutzen.



Für den Verein Lumdatalbahn e.V. ist es in Ordnung, dass die letzte Teilstrecke vor dem Endbahnhof über eher niedrige Fahrgastzahlen verfügt. Das ist bei der anerkannt erfolgreichen „Taunusbahn“ nicht anders. Deren hinterster Abschnitt von Grävenwiesbach nach Brandobendorf wurde für prognostizierte 300 Fahrgäste pro Tag sogar

Ein erheblicher Kostenfaktor bei der Reaktivierung der Lumdatalbahn sind die Brücken auf dem letzten Streckenabschnitt, hier die Lumdabrücke bei Londorf



Auch die Brücke über die L3146 müsste saniert werden

komplett wiederaufgebaut. Diese Strecke verfügt außerdem über einen Tunnel, der den Unterhaltungsaufwand der Lumdatabahn-Brücken noch übertrifft und zurzeit für 10 Mio Euro saniert wird. Eine Einzelbetrachtung von Teilstrecken ist nach LB e.V. – Überzeugung nicht zielführend, zumindest dann nicht, wenn man die Inbetriebnahme der Bahn auch als Strukturförderung begreift.

Außerdem sprechen auch Infrastrukturgründe dafür, die Bahn nicht in Allendorf/Lumda enden zu lassen. Rabenau-Londorf ist der am besten geeignete Ort für die Anlage von P+R-Plätzen, und auch die Zubringerbusse lassen sich dort gut an die Schiene heranführen. Die dafür benötigten Flächen fehlen in Allendorf/Lumda. Von



einem Umsteigeknoten profitiert auch der örtliche Einzelhandel, denn viele Fahrgäste, die mit dem PKW den Bahnhof aufsuchen, kaufen nach der Arbeit oder dem Studententag noch ein.

Besser gewürdigt werden muss nach Ansicht des LB e.V. die positive Wirkung der Lumdatabahn auf die Stadt Gießen. Denn im Rahmen der NKU wird auch ein neuer Haltepunkt im Norden der Universitätsstadt betrachtet, der sich positiv auf die innerstädtische Erschließung Giessens auswirkt. Der LB e.V. erhofft sich deswegen eine deutlichere Unterstützung aus Gießen.

Nach Beobachtung des LB e.V. werden Gutachten zu Streckenreaktivierungen oder zur Moder-



Die abgebildete Brücke zwischen Allendorf und Londorf wurde bei einem Hochwasser wegen Überflutungsgefahr entfernt und müsste neu gebaut werden

nisierung von Bahnstrecken für den Regionalverkehr häufig sehr kritisch angelegt. Der Erfolg der erneuerten Strecken überrascht dann die Verantwortlichen, so dass schon vielfach mit Nachbesserungen auf die hohe Fahrgastnachfrage reagiert werden musste. Ein aktuelles Beispiel in Hessen ist die Odenwaldbahn, für die mehrmals weitere Fahrzeuge beschafft werden mussten, um den Anstieg der Fahrgastzahlen nach der Modernisierung bewältigen zu können. Auch die Edertalbahn wird über die Erwartungen hinaus gut angenommen, obwohl sie sich erst seit gut einem Jahr wieder in Betrieb befindet.

Wenn die Lumdatabahn fährt, werden die Nutzerzahlen deutlich über der sehr verhaltenen RMV-Prognose von 1900 Fahrgästen pro Tag bis Lollar liegen, ist sich der Verein sicher. Das bescheinigt im Übrigen auch die Vorstufenuntersuchung, die an diesem Punkt in bemerkenswerter Weise dem Hauptgutachten widerspricht. Ältere Untersuchungen hatten für die Lumdatabahn sogar bis zu 4.000 Fahrgäste pro Tag prognostiziert, es wurden aber damals keine politischen Beschlüsse für die Wiederinbetriebnahme gefasst. Die Fahr-

gastzahlen im Regionalverkehr auf der Schiene steigen deutschlandweit Jahr für Jahr, zwischen 1996 und 2013 beispielsweise von 1,5 Milliarden auf 2,5 Milliarden.

Sollte es für die Lumdatabahn einen Beschluss zur Wiederinbetriebnahme geben, dann geht der RMV vom Fahrplanjahr 2027/2028 als Starttermin aus. Diese Festlegung ist nicht nachvollziehbar, denn die Lumdatabahn ist zumindest bis Allendorf/Lda relativ intakt und die Neuausschreibung des mittel- und osthessischen Dieselstreckenbündels „Lahn-Vogelsberg-Rhön“ erfolgt zum Jahr 2023. Käme der Betrieb auf der Lumdatabahn zum Streckenbündel Wetterau, dann wäre sogar schon früher eine Ausschreibung der Fahrleistungen zu erwarten.

Delegation aus dem Lumdatal zu Gast beim RMV

Eine Delegation aus dem Lumdatal besuchte im September 2016 die Spitzenvertreter des Rhein-Main-Verkehrsverbundes RMV. Unterstützt von Allendorfs Bürgermeisterin Annette Bergen-Krause machten sich vier Mitglieder des LB e.V. (Verein Lumdatabahn) auf den Weg zum Sitz des Verbundes in Hofheim. Empfangen wurden die Gäste von Prof. Knut Ringat, Geschäftsführer und Sprecher der Geschäftsführung sowie von Thomas Busch, Leiter der Verkehrs- und Mobilitätsplanung.

Ob in Lollar an der Lumdatabahn in Zukunft wieder Personenzüge halten, wie hier bei einer Probefahrt 1996, wird sich in den nächsten Monaten entscheiden



Die Delegation aus dem Lumdatalbahn beim Besuch des RMV. Von links nach rechts: Professor Knut Ringat (Geschäftsführer RMV), Annette Bergen Krause (Bürgermeisterin Allendorf/Lumda, Kerstin Lotz (LB e.V.), Friedrich Lang (LB e.V.), Michael Laux (LB e.V.) und Thomas Busch (Leiter Verkehrs- und Mobilitätsplanung RMV)



Ein aktuelles Thema war die Frage, wie die formale Stilllegung des Lumdatalbahn-Abschnittes Lollar – Staufenberg-Mainzlar nach Ende des regelmäßigen Güterverkehrs verhindert werden kann. Zwar kann auch eine dem Gesetz nach stillgelegte Bahnstrecke wieder in Betrieb genommen werden, die Kosten steigen dann aber zumeist. Der RMV sagte der Delegation im Rahmen seiner Möglichkeiten seine Unterstützung zu, ein Veto gegen die Stilllegung einlegen, um den Bestand der Strecke wenigstens bis zu einem Beschluss über deren Zukunft zu sichern.

An dieser Stelle der Gespräche betonten die Vereinsvertreter ihre Bereitschaft, weiter ehrenamtlich für den Erhalt der Strecke zu arbeiten. Der LB e.V. und die frühere LB AG kümmern sich seit gut zwei Jahrzehnten um die Schienen-Infrastruktur im Lumdatal. Im November 2016 soll es im Rahmen des laufenden Stilllegungsverfahrens einen Anhörungstermin geben.

Professor Ringat vom RMV riet, im Fall einer möglicherweise positiv ausfallenden Nutzen- Kostenuntersuchung schnell politische Entschlüsse zu fassen und in die Tat umzusetzen. Die Baukosten stiegen regelmäßig und der Bevölkerungsrückgang im ländlichen Raum beschleunige sich, so dass das Projekt schnell realisiert werden sollte.

Michael Laux vom LB e.V. freut sich besonders, dass mit Allendorfs Bürgermeisterin Annette Bergen-Krause auch eine Vertreterin der Lumdatal-Städte und -Gemeinden mit nach Hofheim gekommen war. „Frau Bergen-Krause kämpft für den Anschluss ihrer Stadt an das moderne Schienennetz. Der Dialog vor Ort ist viel besser, als vom heimischen Schreibtisch aus die angebliche Untätigkeit des RMV zu beklagen. Wir hatten jedenfalls den Eindruck, dass dem RMV durchaus an einer guten ÖPNV-Anbindung des Lumdatales gelegen ist“ fasst LB e.V. Vorsitzender Michael Laux zusammen.

Obere Lahntalbahn / Burgwaldbahn Nach Streckensperrung: Schlechte Fahrgastinformation im Bahnhof Marburg

(js) Am Donnerstag, dem 11. August 2016 wurde bei Rodungsarbeiten zwischen Cölbe und Göttingen eine Fliegerbombe aus dem zweiten Weltkrieg entdeckt. Der Kampfmittelräumdienst versuchte am Donnerstagabend zwei Mal vergeblich, die Zehn-Zentner-Bombe zu entschärfen. Die Entschärfung gelang erst bei einem dritten Versuch am Freitagmittag, dann aber ohne besondere Vorkommnisse.

Während der Entschärfungsversuche musste die nahe gelegene Bahnstrecke zwischen Cölbe und Sarnau-Betriebsbahnhof gesperrt werden. Davon waren die Züge der Oberen Lahntalbahn sowie der Burgwaldbahn betroffen. Am Donnerstag wurde die Strecke zwischen 17:40 Uhr und 20:40 Uhr gesperrt, am Freitag von 12:12 Uhr bis 13:04 Uhr. Dadurch kam es zu Zugausfällen und -verspätungen bei 15 Zügen.

Während der Streckensperrungen wurde ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Leider waren die Informationen für die Fahrgäste im Bahnhof Marburg nicht gut organisiert. Einige Fahrgäste klagten darüber, dass zwar die Zugausfälle angezeigt wurden, leider aber Hinweise auf den Schienenersatzverkehr fehlten. Nachfragen am Fahrkartenschalter blieben ergebnislos. Nachdem einige Fahrgäste dann den Ersatzbus auf dem Bahnhofsvorplatz entdeckten, baten diese einen Mitarbeiter des Fahrkartenschalters darum, eine entsprechende Durchsage am Bahnsteig zu veranlassen. Dieser lehnte

das ab, er sei dafür nicht zuständig. Der Ersatzbus trat dann seine Fahrt mit nur einer handvoll Fahrgästen an und ließ viele wartende Reisende am Bahnsteig zurück...

Verständlicherweise führte das zu großem Unmut unter den uninformierten Fahrgästen. Bahnmitarbeiter, die sich in einer solchen Ausnahmesituation weigern, Informationen für die Fahrgäste zu erfragen oder weiterzugeben, sind schlicht falsch an ihrem Arbeitsplatz und sollten dort schnellstens entfernt werden. Glücklicherweise sind solche „sturen Bundesbahnbeamten“ in der heutigen Zeit selten geworden, aber leider noch nicht ganz ausgestorben, wie das aktuelle Beispiel aus Marburg/Lahn zeigt.



*Schlechte Fahrgastinformationen im
Bahnhof Marburg verärgern die
Fahrgäste*

Begeisterung für die Bahn geweckt Familien aus dem Lumdatal erleben die Wetterauer Museumseisenbahn

(fl) „Raus aus dem Haus“ war das Motto der jüngsten Sonderfahrt des Vereins Lumdatalbahn e.V. Das Angebot richtete sich speziell an Familien mit Kindern, die im ländlichen Raum abseits der Schülerbeförderung ansonsten nicht unbedingt zu den Stammkunden des öffentlichen Nahverkehrs gehören. Ermöglicht wurde der Bahn-Erlebnistag durch einen Zuschuss der Spardabank aus dem Sponsoringprogramm „Vereint für Deinen Verein“. Die Teilnahme für Familien mit ihren Kindern war kostenlos.

Christa Becker, Vorstandsmitglied des Vereins Lumdatalbahn e.V. und leidenschaftliche Mit-Initiatorin des Bahn-Erlebnistages, berichtet von der Sonderfahrt am 9. Oktober 2016:

„Ja, das war wirklich eine schöne Fahrt, diese Familienfahrt nach Bad Nauheim und Griedel. Der Zug war voll, voller Menschen, voller Kinder, voller guter Laune.

Auf freien Plätzen, Podesten und Treppentufen krabbelten und wuselten kleine Kinder, insgesamt hatten wir 82 Kinder an Bord, rundherum saßen die fröhlichen Eltern, Großeltern und Tanten (112 Erwachsene). Einige der größeren Kinder haben unsere LB-Luftballons aufgeblasen und verteilt und auf der Hin- und Rückfahrt noch mehr Bewegung in den Zug gebracht.

Aus dem Lumdatal ging es zunächst mit zwei Triebwagen der Hessischen Landesbahn von Mainzlar nach Bad Nauheim Foto: Gregor Atzbach





Die Mitfahrt auf den Wagenübergängen war für viele Kinder neu. 2 Fotos: Karl Wagner

Der Museumszug war für viele Kinder etwas überraschend, weil sie noch nicht an den Charme der alten Züge gewöhnt waren, aber bald übertrug sich die Begeisterung der Erwachsenen auch auf die Kinder und sie genossen es, durch die Wagen und über die Verbindungsplattformen zu laufen. In Griedel standen dann alle Fahrgäste an den offenen Fenstern und auf den Plattformen und bewunderten und fotografierten die vorbeifahrende Dampflokomotive.

Zurück auf dem Eisenbahngelände wurde die Draisine eifrig genutzt, der Lokschuppen stand allen Interessierten offen und unsere Vereinsmitglieder saßen im Buffetwagen und philosophierten über die Lumdatalbahn, während unsere Fahrgäste sich zum Kinderspielplatz oder zu Stadtrundgängen aufmachten.

Als Fazit kann ich sagen: es war eine sehr gelungene Fahrt, Klagen sind uns nicht zu Ohren gekommen, viele Fahrgäste ha-

ben sich sogar noch persönlich, inzwischen auch schriftlich für die Reise bedankt. Das wurde auch deutlich an der Bereitschaft, etwas in die herumgereichte Spendenbox zu stecken, es kamen 430 Euro zusammen.

Diese schöne Fahrt konnte nur stattfinden durch die Zusammenarbeit vieler. Da bedanke ich mich zuerst bei den Wetterauer Eisenbahnfreunden, die im Zug und später auf dem Gelände viele, viele Fragen freundlich beantwortet, viel gezeigt und erklärt haben bis hin zum Dienstabteil und dem Gepäckwagen, wo auch die ganzen Kinderwagen Unterschlupf fanden. Und auch aus dem Verein Lumdatalbahn e.V. haben erfreulich viele Menschen mitgeholfen, damit der Aktionstag zu einem echten Erlebnistag für Klein und Groß werden konnte.“

Vorstandsmitglied Christa Becker und ein junger Eisenbahnfan begutachten die Dampflo der Eisenbahnfreunde



Aartalbahn: „Alles liegt auf Eis“

(hpg) Die inzwischen 4. Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) mit einem positiven Ergebnis für eine Reaktivierung der Aartalbahn war bereits im Sommer die Grundlage für eine Entscheidung des für den Schienen-Personen-Nahverkehr im nördlichen Rheinland-Pfalz zuständigen Zweckverbands. Dieser hatte einstimmig entschieden, dass eine Reaktivierung des SPNV zwischen Diez und Hahnstätten erfolgen soll.

Verzichtet wurde auf die Reaktivierung des rund 1,7 Kilometer längeren Abschnitts bis nach Zollhaus, da man nicht auf den Haltepunkt in Freindiez verzichten und einen stabilen Stundentakt ermöglichen wollte. Für den Endpunkt in Hahnstätten sprach auch der höhere Nutzen-Kosten-Faktor von 1,79 gegenüber 1,39 bei Zollhaus. Doch bis heute konnte das beauftragte Planungsbüro PTV die nach einem standardisierten Verfahren erstellte Untersuchung nicht der Öffentlichkeit vorstellen und Fragen von Bürgern und der regionalen Politik beantworten.

Stattdessen wurden die NKU und die dafür erhobenen Daten von der Eisenbahn-

Abteilung, die nach der letzten Landtagswahl aus dem Innen- und Infrastruktur-Ministerium wieder in das Wirtschaftsministerium rückgegliedert wurde, dem Landesrechnungshof (LRH) mit Sitz in Speyer übergeben. Ein dort erstellter mehrseitiger Fragenkatalog zur NKU wird derzeit von den jeweils zuständigen Stellen beantwortet und soll bis Ende November dem Ministerium zur anschließenden Weitergabe an den LRH vorgelegt werden. Noch ist unklar, ob dieser ergänzende Überprüfungen durch zusätzliche Planungsbüros vornehmen lässt und zu welchem Zeitpunkt eine abschließende Beurteilung vorliegt.

*In kürzester Zeit lässt sich die Lücke zwischen Lahn- und Aartalbahn schließen, viel gravierender sind jedoch die Lücken in der Informationspolitik zur Reaktivierung.
Foto: Hans-Peter Günther*



erteilt werden. In einem europaweit vom Zweckverband SPNV-Nord durchgeführten Verfahren hatten sich mehrere EIU beworben, eine Vergabe ist bis heute nicht erfolgt. Das im Auftrag der Verbandsgemeinden Diez und Hahnstätten für die Herrichtung und den Betrieb der kommunalen Aartalbahn-Infrastruktur verantwortliche Unternehmen muss die Entwurfsplanungen für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren vorbereiten und einreichen. Während das Land Rheinland-Pfalz für die Trierer Weststrecke die erforderlichen Planungsvereinbarungen mit der DB Netz und der DB Station & Service unterzeichnet hat und daher die Unterlagen in Kürze eingereicht werden können, fehlen diese Vereinbarungen für den Anschluss der Aartalbahn an den Bahnhof Diez noch immer.

Busanbindung verzögert

Solange der Zugverkehr auf der Aartalbahn – mit einem geplanten Stundentakt an allen Tagen der Woche zwischen Limburg und Hahnstätten – nicht aufge-

nommen wird, können nach Auffassung des Verkehrsverbunds Rhein-Mosel auch die damit einhergehenden Verbesserungen im Busverkehr nicht umgesetzt werden. Anlässlich der am 12. Mai 2016 in Bad Ems erfolgten 2. Regionalkonferenz zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Rhein-Lahn-Kreis wurden einem großen Teilnehmerkreis in detaillierter Form auch die neuen Buslinien erläutert. Im Bereich des Aartals sollen die Linien 565 und 566 eine regelmäßige Anbindung der abseits der Aartalbahn liegenden Gemeinden an die Züge herstellen (siehe Grafik auf vorhergehender Seite).

Dabei stellt die Verkürzung der Strecke bis zum neuen Endpunkt in Hahnstätten für die Planer kein Problem dar. Wie bereits für Zollhaus geplant, soll die bislang in Rückerhausen endende Buslinie 245 (Wiesbaden Hbf – Taunusstein – Aarbergen) bis nach Hahnstätten verlängert werden. Trotz des Umstiegs zwischen Bus und Bahn wird sich die Fahrzeit, vor allem zwischen Limburg und dem ebenfalls hessischen Aarbergen, deutlich reduzieren.

Westerwaldkreis tritt dem VRM-Gemeinschaftstarif bei

(hpg) Der Westerwaldkreis ist zwar seit 20 Jahren Mitgesellschafter im Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM), allerdings kamen dessen Tarife nach entsprechenden Beschlüssen der Kreisgremien bislang nicht zur Anwendung. Nach jahrelangen Diskussionen hat der Kreistag im Sommer 2016 die „Integration des Westerwaldkreises in das Tarifgebiet des VRM“ und den Beitritt zum Gemeinschaftstarif zum 1. Januar 2017 einstimmig beschlossen.

Die von der VRM-Geschäftsstelle vorgelegte Tarifkonzeption und Kalkulation wurden im Auftrag des Westerwaldkreises und der VRM-Geschäftsstelle seit Sommer

2015 von der Unternehmensberatung mobilité, Köln, inhaltlich und methodisch begleitet, präzisiert und im Detail abgestimmt. Die Ergebnisse der Kalkulation

sowie der Plausibilitätsprüfung stellte Jörg Sarnes, geschäftsführender Gesellschafter von *mobilité*, dem Kreistag vor. Das neue Tarifsystem beinhaltet Übergangs- bzw. Kragentarife zum benachbarten Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). Für 90% der bisherigen Nutzer bleiben die Fahrpreise nach Angaben des VRM konstant oder sinken, 10% der Fahrpreise werden teurer.

Zur Einführung soll eine „Startkampagne“ den Bürgerinnen und Bürgern das neue Tarifsystem, das geänderte Fahr-scheinangebot und die erweiterten Aus-kunftsmöglichkeiten näher bringen. Für diesen wichtigen Vorbereitungsschritt stellt der Westerwaldkreis 195.000 Euro zur Verfügung. Weitere 80.000 Euro werden für die notwendige Umstellung der elektronischen Fahrscheinsysteme bei den Unternehmen bereitgestellt.

VRM-Tarif in Hessen

Mit dem Beitritt des Westerwaldkreises können Fahrgäste im hessischen Bereich der Ober- und Unterwesterwaldbahn, die nach Rheinland-Pfalz fahren möchten, auch Fahrausweise zum VRM-Tarif erhalten. Nach Aussage von RMV und HLB sollen ab dem 1. Januar 2017 die VRM-Tarifangebote an den stationären Fahrausweise-Automaten in Limburg, Diez Ost, Staffel, Elz, Niederhadamar, Hadamar, Niederzeuzheim, Frickhofen, Wilsenroth und Elz Süd sowie den Automaten in den Zügen der Dreiländerbahn erhältlich sein.

Bei Redaktionsschluss war offen, ob sich der Preis für die Einzelkarte von Limburg nach Diez von bislang 1,50 Euro auf 2,95 Euro fast verdoppeln wird und auch Wochen- und Monatskarten deutlich teurer werden. Allerdings bieten die zahlreichen Freizeittarife deutlich günstigere Preise. So wird eine Gruppen-Tageskarte für 5 Personen, die gemeinsam von Hadamar nach Koblenz fahren möchten, ab dem Jahresbeginn 2017 für 22,20 Euro erhältlich sein.

Ab 2017 kann man auch im Westerwaldkreis, wie hier in Langenhahn, mit VRM-Tickets fahren

*Foto:
Hans-Peter Günther*



Stadt Karben führt subventionierte Einzelfahrscheine ein

(Ik) Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Karben hat am 9. September 2016 die Einführung eines subventionierten Einzelfahrscheins beschlossen. Diesen gibt es ab Fahrplanwechsel im Dezember 2016 zum Preis von 1,00 Euro. Die dadurch Mehrkosten von geschätzt 18.000 – 22.000 Euro sind entsprechend im Haushalt 2017 zu berücksichtigen.

Die Einführung des subventionierten Einzelfahrscheins wird probeweise auf ein Jahr begrenzt. Dieser Einzelfahrschein gilt nur innerhalb des Karbener Stadtgebiets. Gemäß RMV-Tarifreglement kann eine zeitliche oder auf einzelne Verkehrsträger begrenzte Subventionierung (z.B. nur Stadtbus im Zeitraum 9.00-17.00 Uhr) nicht erfolgen. Der subventionierte Fahrpreis gilt daher auf allen Verkehrsträgern und zu allen Verkehrszeiten, also auch in der S-Bahn Linie 6 (zwischen Okarben und Groß-Karben!), im Regionalbus 260 und im AST (zzgl. Komfortzuschlag). Zeitkarten sind von der Regelung ausgenommen.

Im letzten Fahrplanjahr wurden im Stadtgebiet Karben (nur Stadtbus) Einzelfahrscheine in Summe von 18.000 Euro verkauft. Hinzu kommen die Einzelfahrscheine in der S-Bahn zwischen Groß-Karben und Okarben. Die Mehrkosten möchte man durch Einsparungen bzw. Optimierungen im jetzigen Bussystem auffangen:

- Die VGO (Verkehrsgesellschaft Oberhessen) hat den Abschnitt Bahnhof – Groß-Karben in die Kategorie 1 des Nahverkehrsplans (NVP) aufgenommen. Damit gilt auch dort – wie bereits in Klein-Karben - werktags ein 30-Minuten-Takt, der vollständig von der VGO finanziert wird.
- Mit der Fahrzeitenanpassung der Schnellbuslinie 260 (Richtung Bad Homburg) an die S 6 zwischen dem Stadtteil Petterweil und Bahnhof kann die Linie 73 (ebenso Richtung Stadtteil Petterweil) alternierend zur Schnellbuslinie verkehren. Damit wird Busumlauf eingespart.
- Insgesamt reduzieren sich damit die Zuschusskosten der Stadt Karben für die bestellten Mehrleistungen um rund 78.000 Euro. Somit besteht noch die Möglichkeit weitere Verbesserungen durchzuführen:
- Die Linie 7 (ab Dezember 72) Richtung Friedberg verkehrt bereits vom Bahnhof über die Haltestelle „Kino“ nach Groß-Karben. Sie erhält am City-Center eine Haltestelle „Kino“ auch in Gegenrichtung. Vor dort können die Fahrgäste über kurze Fußwege verschiedene Einkaufsmärkte erreichen. Mit der VGO wurde vereinbart, in der Zeit werktags von 10.00 – 16.30 Uhr die Busse der Linien 72 und 74 (zum Stadtteil Rendel) über diese Haltestellen verkehren zu lassen. Die Mehrkosten hierfür betragen 13.600 Euro.
- Auch die Mehrkosten für die Verlängerung der letzten Nachtbusfahrt der n33 bis zum Stadtteil Rendel können hierdurch finanziert werden.

Frankfurts U5 bleibt kurios

(fl) „Was soll das Gezeter wegen 15 Zentimeter“ dichtete einst die österreichische Kultband Erste Allgemeine Verunsicherung. Dort ging es freilich um das Zusammenleben von Mann und Frau im Allgemeinen und um medikamentöse Hilfsmittel zur „Höhengewinnung“ im Besonderen. In Frankfurt trifft das Motto in leicht abgewandelter Form auf die Frage der Bahnsteighöhen entlang der U5-Stationen „Glauburgstraße“ und „Musterschule“ zu. Immerhin geht es in der Mainmetropole um einen Unterschied von 20 Zentimetern.

Ende Oktober 2016 wird die Frankfurter U-Stadtbahnlinie U5 wieder komplett in Betrieb sein. Dann endet eine viele Jahre anhaltende Diskussions- Planungs- und Bauphase, die auch immer wieder Thema in der „Hessenschiene“ war. Zuletzt sorgte eine mehrwöchige Verzögerung der Bauarbeiten für Zündstoff, denn die Anwohner und insbesondere die Gewerbetreibenden in den betroffenen Straßen des Frankfurter Nordends sehnten den Abschluss der Arbeiten herbei. Die Verkehrsgesellschaft Frankfurt VGF und der zuständige Dezerent standen deswegen auch in der politischen „Schusslinie“.

Mit dem Grundsatzbeschluss, die U5 langfristig dem U-Stadtbahnnetz zuzuordnen und nicht mit dem niederflurigen Straßenbahnnetz zu verbinden, zeichneten sich Probleme beim Stationsausbau im dicht besiedelten Nordend ab. Anwohner und der Ortsbeirat wendeten sich gegen 80 Zentimeter hohe Hochbahnsteige. Herausgekommen an den beiden im Straßenraum der engen Eckenheimer Landstraße verbleibenden Stationen „Glauburgstraße“ und „Musterschule“ ist eine Kompromisslösung, welche die Barrierefreiheit auf einem Drittel der Bahnsteiglänge sicherstellt, gleichzeitig aber weniger massiv wirken soll als ein durchgängig 80 Zentimeter hoher Hochbahnsteig. Denn der überwiegende

Teil der Bahnsteiglänge wurde nur auf eine Höhe von 60 Zentimetern gebracht. Zudem wurden die Bahnsteige versetzt im Straßenraum angeordnet.



Die VGF steht nun vor der Aufgabe, ihren Kunden entlang der gesamten U5 das Einsteigen in den „richtigen“ Wagen beizubringen, wenn sie auf einen barrierefreien Ausstieg an der Glauburgstraße oder an der Musterschule angewiesen sind. Das Unternehmen betreibt dazu einen nicht unerheblichen Aufwand, der von der Kennzeichnung der Wagen und Einstiege an den Stationen bis hin zur gezielten Ansprache von Stammkunden beispielsweise in Arztpraxen des Nordends reicht. Lohnt sich der Aufwand? Darüber lässt sich streiten, denn ob 60 Zentimeter hohe Bahnsteige weniger wuchtig wirken als 80 Zentimeter hohe lässt sich objektiv nicht bewerten.

Frankfurt: Baureihe P - ade

An Frankfurts U5 werden sich also auch künftig Kuriositäten der U-Stadtbahnplanung ablesen lassen. Dazu gehört der abrupte Übergang von der unterirdischen Streckenführung in eine straßenbündige und somit eigentlich tramtypische Trassierung. Seit Oktober 2016 Geschichte sind



Der P-Triebwagen und das Wasserhäuschen. Beides typisch Frankfurt, beides vom Aussterben bedroht. Den Triebwagen gibt es nur noch im Museum oder als exportierter Gebrauchtwagen, beispielsweise im türkischen Gaziantep. Auch mancher Kiosk überlebt dank türkischstämmiger Pächter. Foto: Friedrich Lang

dagegen die „Pt-Triebwagen“, die als Zwitter von U-Stadtbahn- und Straßenbahnwagen konzipiert waren und diese Funktion auch bis zur vollständigen Trennung von Hoch- und Niederflernetz erfüllten. Pt und der Ptb (das t steht für tunnelgängig, das b für breit) waren Mitglieder der Straßenbahnwagen-Familie „P“.

Günter H. Köhler schrieb im Hessen-Band der Buchreihe „Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland“: „Die ab 1971 gelieferten P-TW sind für den U-Bahn-Vorlaufbetrieb im B-Tunnel tunnelgängig konstruiert: Länge 28m, Breite 2,35m, Stirnwand aus glasfaserverstärkter Kunststoffverkleidung, Fassungsvermögen 242 Personen, Sollwertgeber (Simatic), Zugverband bis zu 3 Tw möglich, Schwenkstufen

bei den für den Tunnelbetrieb zugelassenen Pt-TW 651 bis 680 bereits eingebaut.“

Der Ersteinsatz erfolgte allerdings im Jahr 1972 und nicht im Jahr 1971. Die Fahrzeuge verkörperten viel von dem, was in ihrer Entstehungszeit modern war! Kantig musste das Äußere damals sein, dem „P“ haben die Konstrukteure der legendären DÜWAG-Wagenschmiede in Düsseldorf dafür sogar ein paar extra-Kanten spendiert. Auch das „Leuchtband“ im Inneren war ein Kind seiner Zeit, ebenso wie die weinroten Kunstledersitzbezüge.

Von Automobilherstellern weiß man, dass sie heute spezielle Abteilungen unterhalten, die sich mit einem „sound-layout“ beschäftigen, also beispielsweise mit der



So waren die 70er. Kunstledersitze und das Leuchtband in der Mitte. Es fehlt nur die Jägermeister-Werbung. Foto: Friedrich Lang

Frage, ob eine zufallende Tür solide klingt oder doch eher billig. Sollte die DÜWAG eine solche Abteilung gehabt haben, dann war sie ihr Geld wert. Wenn sich die Tür eines „P“ mit einem satt-schmatzenden Geräusch schloss, dann war man sich sicher: „Hier fällt keiner raus, diese Tür hält, die zwei D-Mark für das FVV-Ticket sind gut investiertes Geld“.

Der Großteil der Fahrer dürfte die abgeschlossenen Fahrer кабинен geschätzt haben, auch sie waren bei Straßenbahnwagen neu in der Entstehungszeit des „P“. Das Treppensteigen war man damals gewohnt und man freute sich als Fahrgast schon über ausreichend breite Türen. Und schließlich sollte das Treppensteigen mit den Jahren ja auch weniger werden, denn die „Schwenkstufen“ kamen nur an den aus zeitgenössischer Sicht noch nicht modernisierten Haltestellen zum Einsatz. Denn Niederflur war noch kein Thema, Bequemlichkeit versprach alleine der Bau von Hochbahnsteigen.

Lückenschluss bei der U-Stadtbahn Frankfurt **Die „Gin-Bock-Linie“ wird östlich verlaufen**

(fl) Die in Hessenschiene 103 angekündigte Trassenfestlegung für den Lückenschluss zwischen den Frankfurter U-Stadtbahnlinien U4 (Bockenheimer Warte) und U1/U9 (Ginnheim) zeichnet sich ab. Ein Ergebnisbericht aus dem Gutachten des Planungsbüros Intraplan Consult GmbH empfiehlt der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung eine der beiden östlich verlaufenden Varianten.

Entweder diejenige der „Initiative rettet die U5“ mit den Halten Platensiedlung, Bundesbank und Campus Westend oder die Variante „Europaturm“ mit den Halten Platensiedlung, Europaturm und Botanischer Garten. Die Variante der „Initiative rettet die U5“ wird auch als „Ginnheimer Kurve“ bezeichnet. Den weiter westlich

verlaufenden und damit eher der Straßenbahnlinie 16 folgenden U-Stadtbahntrassen wird erwartungsgemäß eine Absage erteilt.

Somit kann die Straßenbahnlinie 16 langfristig erhalten bleiben, denn die U-Stadtbahn nimmt andere, neue Erschließungsaufgaben wahr. Intraplan hält Kos-



Die Ginnheimer Kurve würde die heutige U1/U9 und die U4 miteinander verbinden
Grafik: Wikipedia, User NordNordWest

Für das A-Streckenbündel ist die Entlastung überaus gewünscht. Auch der S-Bahn-Haltepunkt Ginnheim rechnet sich mit Sicherheit, selbst wenn ihm nicht alle irgendwie erschließbaren Fahrgastpotenziale zugeführt werden. Die Strecke der Tram 16 könnte künftig eine stärkere Rolle als Tangentialverbindung im Rahmen der Pläne für eine Frankfurter Ring- oder Teilringstraßenbahn finden. Eine Machbar-

keitenstudie des Magistrates hat im Jahr 2015 der Ringstraßenbahn einen grundsätzlichen Nutzen bescheinigt.

ten von 193 Millionen Euro für die „Ginnheimer Kurve“ und von 174 Millionen Euro für die etwas kürzere Variante „Europaturm“ für gerechtfertigt, bescheinigt der „Ginnheimer Kurve“ also auch den höchsten Nutzen. Beide Versionen der östlichen Linienführung sollen die Nachfrage im ÖPNV um gut 12.000 Fahrten pro Werktag steigern. Allerdings verlagern sich auch die Fahrgastströme innerhalb des bestehenden Schienennetzes. Etwa 15.000 Fahrten pro Werktag würden vom A-Streckenbündel abgezogen, also von den Linien U1 – U3 und U8 auf ihrem ohnehin überlasteten Weg in die Innenstadt. Die Tram 16 verlöre je nach U-Stadtbahn-Variante zwischen 3000 und 5000 Fahrten.

keitenstudie des Magistrates hat im Jahr 2015 der Ringstraßenbahn einen grundsätzlichen Nutzen bescheinigt.

Hintergrund

Warum „Gin-Bock-Linie“ ? London hat seine „Bakerloo-line“, ursprünglich war sie eine Verbindung der Stationen Bakerstreet und Waterloo. Hamburg orientierte sich an dem Wortspiel und setzte ab 1929 die „Kelljung-Linie“ auf's Gleis, eine geographische und sprachliche Verbindung von Kellinghusenstraße und Jungfernstieg. Frankfurt sollte den beiden Städten nicht nachstehen.

Überarbeitetes Betriebskonzept auf der Dreieichbahn erfolgreich gestartet

(rmv/lk) Am Samstag, den 16. Juli 2016, startete auf der Dreieichbahn zwischen Dreieich-Buchschlag, Rödermark Ober-Roden und Dieburg ein neues Fahrplankonzept. Statt wie bislang nur in der Hauptverkehrszeit werden montags bis freitags nun stündlich direkte Verbindungen von und zum Frankfurter Hauptbahnhof angeboten. Doch nicht nur beim Fahrplan bedeutet der neue Verkehrsvertrag Verbesserungen, sondern auch bei Fahrtkomfort und Services.

Entsprechend der RMV-Vorgaben ist künftig bei jeder Fahrt auf der Dreieichbahn ein Zugbegleiter dabei, der für Fragen und Services zur Verfügung steht. Zudem werden nun ausschließlich moderne Triebwagen eingesetzt. Diese verfügen über eine Klimatisierung des Innenraums, Fahrgastinformationsanzeiger am und im Fahrzeug, eine Toilette, die auch für Rollstuhlfahrer zugänglich ist, einen Mehrzweckbereich für Rollstühle, Kinderwagen oder Fahrräder und über eine mobile Rampe, die Menschen mit Mobilitätseinschränkungen den Ein- und Ausstieg ermöglicht. Ursprünglich war bereits in diesem Jahr der Einsatz neu produzierter Fahrzeuge vom Typ PESA Link geplant. Aufgrund von Verzögerungen bei der Zulassung für den Einsatz der Fahrzeuge in Deutschland vereinbarten RMV und DB den ersatzweisen Einsatz der Triebwagen vom Typ Desiro und GTW.

Das neue Fahrplankonzept

Mit GTW- und Desiro-Triebwagen ist die Dreieichbahn jetzt stündlich an den Frankfurter Hauptbahnhof angebunden

sieht insgesamt ein erweitertes Fahrtenangebot vor: Montags bis freitags fahren stündlich Züge von Dieburg über Rödermark Ober-Roden und Dreieich-Buchschlag nach Frankfurt. Ergänzt werden diese Fahrten ebenfalls stündlich zwischen Rödermark Ober-Roden und Dreieich-Buchschlag, so dass in diesem Streckenabschnitt etwa jede halbe Stunde Fahrten angeboten werden. Wegen geänderter Gleisbelegungen infolge der neuen durchgehenden Fahrten nach Frankfurt erreichten bisher einige Züge Dreieich-Buchschlag montags bis freitags eine Minute später als bislang, wodurch fahrplanmäßig eine längere Aufenthaltsdauer bis zur nächsten S-Bahn nach Frankfurt entstanden ist.



Ab 12.9. kann nun wieder schneller umgestiegen werden: Zwölf Züge der Dreieichbahn in Dreieich-Buchschlag erhalten wieder eine direkte Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn. Möglich ist dies durch eine Überarbeitung des Fahrplans, durch die sich die Umsteigezeit zur S-Bahn von drei auf vier Minuten verlängert und damit die entsprechenden Verbindungen wieder zu fahrplanmäßigen Umsteigeverbindungen werden. Fahrgäste warten dann nur noch vier statt 18 Minuten. In Abstimmung zwischen dem Rhein-Main-Verkehrsverbund, der Eigentümerin der Gleise, der DB Netz AG, und der Betreiberin der Dreieichbahn, der DB Regio AG, ist es gelungen, folgen-

de Lösungen zu finden: Durch die Verlängerung der Dreieichbahn-Züge von/nach Neu-Isenburg ist es betrieblich möglich, die Fahrzeiten der bislang in Dreieich-Buchschlag beginnenden/endenden Zugfahrten um die erwähnte Minute zu verlegen. In den Abendstunden und am Wochenende besteht bei allen Fahrten wie gewohnt innerhalb weniger Minuten eine Anschlussmöglichkeit.

Der Beginn der zwölf Fahrten in Neu-Isenburg hat einen weiteren Vorteil: Die Buslinie OF-67 vom Flughafen hat in Neu-Isenburg passgenauen Anschluss an die Dreieichbahn. Die Fahrzeit reduziert sich damit um rund 15 Minuten.

Vor 20 Jahren aktuell:

Mit dem Zug zum „Sunset-Boulevard“

(ac) Wir erinnern uns: Vor 20 Jahren, am 15. November 1996, wurde bei Niedernhausen der Haltepunkt „Rhein-Main-Theater“ in Betrieb genommen. Das Theater entstand 1995 aus der Bauruine eines geplanten Erlebnisbades. Sir Andrew Lloyd Webber, bekannter und erfolgreicher Musical-Komponist (Cats, Phantom der Oper), brachte im Rhein-Main-Theater sein Werk „Sunset Boulevard“ ab dem 7. Dezember 1995 zur Aufführung.

Das Publikumsinteresse war zunächst sehr groß, so dass man in unmittelbarer Nähe zwischen Auringen-Medenbach und Niedernhausen an der Ländchesbahn für etwa zwei Millionen DM den Haltepunkt Rhein-Main-Theater errichtete. Die Feria Bau KG beteiligte sich mit einem siebenstelligen Betrag an den Baukosten. Es war das erste Mal, dass die DB beim Bau eines Bahnsteiges mit einem touristischen Partner zusammenarbeitete.

In der Folge hielten die Züge der Ländchesbahn Wiesbaden – Niedernhausen planmäßig am Rhein-Main-Thea-

ter, aber es gab auch Sonderzüge, z.B. der blau-gelb bemalte Touristik-Zug, der den Haltepunkt von Frankfurt über Niedernhausen oder von Mainz über Wiesbaden ansteuerte.

Doch die Freude währte nicht lange: Der Musicalbetrieb fand im August 1997 ein baldiges Ende. Danach hielten noch einige Monate lang einzelne Regionalbahnen, dann wurde der Haltepunkt stillgelegt und der Bahnsteig demontiert. Seitdem wird das Theater nur noch als Tournee-Theater und für andere Veranstaltungen genutzt.

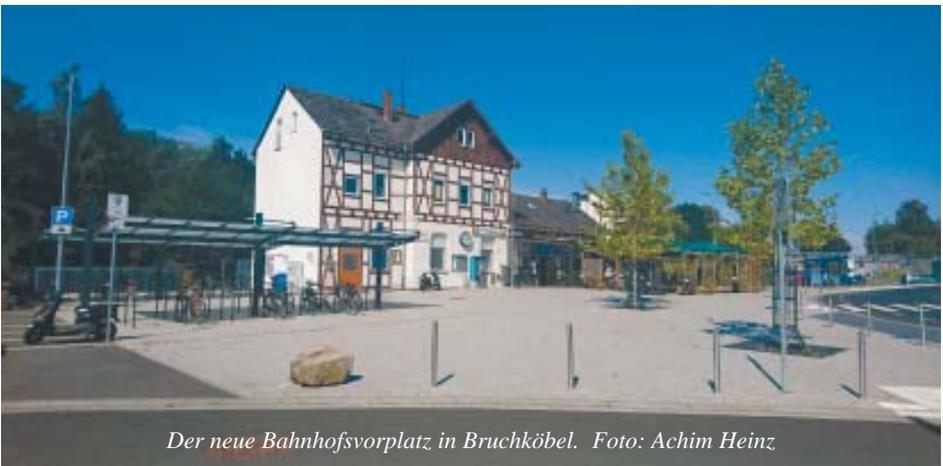
Modernisierung des Bahnhofs Bruchköbel

(ah) Nachdem der Bahnhofsvorplatz und der Parkplatz bereits modernisiert wurden, informiert der Main-Kinzig-Kreis nun, dass der Bruchköbeler Bahnhof als Vorschlag in die Förderliste „Barrierefreiheit kleiner Verkehrsstationen“ des Bundesverkehrsministeriums aufgenommen wurde. Damit ist der Weg für eine barrierefreie Umgestaltung des Bahnhofs an der Bahnstrecke Friedberg-Nidderau-Hanau geebnet.

Insgesamt sind knapp 1,2 Millionen Euro aus Bundesfördermitteln veranschlagt, um eine für Mobilitätseingeschränkte, Radfahrer und Reisende mit Kinderwagen komfortablere Nutzung zu ermöglichen. Hessen profitiert vom Bundesförderprogramm mit 15 Millionen Euro (bundesweit 80 Millionen Euro) überproportional, was wiederum zeigt, wie groß der Modernisierungstau im Land ist. Landrat Erich Pipa bestätigte diese Einschätzung in seinem Zuständigkeitsbereich und sprach von „verheerenden Zuständen“ an den Bahnhöfen im Kreis. Immerhin stockt die Landesregierung die Fördersumme um einen gleich hohen Betrag auf.

Entscheidend für den Zuschlag unter

den weiteren vom Kreis ins Rennen geschickten Stationen war, dass der Bahnhof täglich von maximal 1000 Personen genutzt wird und dass eine entsprechende Infrastruktur mit Altenpflegeeinrichtungen, Kindergärten u.ä. vor Ort vorhanden ist, die auf einen besonderen Bedarf schließen lässt. Ausgestattet werden soll der Bahnhof mit einer Unterführung, deren Ebenen durch zwei Aufzüge miteinander verbunden werden. An der Errichtung will sich wohl auch die Stadt Bruchköbel finanziell beteiligen. Weiterhin werden die Bahnsteige inklusive der Beleuchtung und einem Wetterschutz erneuert, wofür die Deutsche Bahn weitere 3,2 Millionen Euro zur Verfügung stellt. Nach jetzigem Stand soll der Umbau bis 2018 abgeschlossen sein.



Der neue Bahnhofsvorplatz in Bruchköbel. Foto: Achim Heinz

Überwaldbahn: Überleben als Draisinenstrecke

(fl) Der Solar-Draisinenbetrieb auf der noch knapp 11km langen Überwaldbahn zwischen Mörlenbach und Wald Michelbach im Odenwald ist überregional bekannt. Viele kennen ihn wegen der innovativen Antriebstechnik, manche auch wegen der Rüge des Landesrechnungshofes.

Denn die Investitionssumme betrug stolze 5,2 Mio Euro. Mit den Nutzerzahlen zeigen sich viele Verantwortliche vor Ort zufrieden, in den ersten Jahren wurden bis zu 40.000 Fahrten pro Saison gebucht. Mittlerweile stehen 26 der rund 1,4 t schweren, von der Firma Mühlhäuser hergestellten Draisinen zur Verfügung.



*Anders als bei anderen Draisinenbahnen genießen die Solar-draisinen Vorrang an den Bahnübergängen. Sogar zwei neue Sicherungsanlagen wurden eingerichtet.
3 Fotos: Friedrich Lang*



Das stolze Gewicht kann die stetige Steigung der Überwaldbahn hinauf jedoch nur zu einem geringen Teil mit vor Ort gewonnener Solarenergie bewegt werden. An den Endpunkten gibt es daher Ladestationen und auch die Muskelkraft der Nutzer trägt zur Energiegewinnung bei. Die Überwaldbahn wurde 1983 für den Personenverkehr eingestellt und verlor 1994 auch den verbliebenen Güterverkehr. Eine Reaktivierung als Eisenbahn-Museumsstrecke scheiterte.



Einer der Höhepunkte neben den Viadukten sind die beiden Tunnel, hier der 679 Meter lange Waldmichelbacher Tunnel.

Für Wartungsarbeiten ist ein Zweizege-Unimog vorhanden. Am Tag der Aufnahme (17.10.2016) hatte er die Aufgabe, die Strecke vom herbstlichen Schmierfilm zu befreien.

Spielen „Zweissystem“-Lösungen noch eine Rolle bei der Verkehrsplanung in Hessen?

(fl) Vor 10 bis 15 Jahren hat man der Zweissystem-Technik, also der Verknüpfung von Straßenbahn- und Eisenbahnstrecken, einen Boom vorausgesagt. Allzu viel ist davon nicht mehr geblieben. In Hessen wurde bislang ein System aufgebaut und ein weiteres befindet sich in der konkreten Planung. In zwei Städten wurden die Planungen offiziell beendet. Und von den Ideen, die von den Verkehrs- und Umweltverbänden eingebracht wurden, hat es keine in eine erweiterte politische Diskussion oder gar in die Phase der Realisierung geschafft.

Aus einem Guss geplant und stringent verfolgt wurde das Konzept der Kasseler Regiotram. Drei Linien verkehren, darunter auch eine Variante Gleichstrom/Diesel als technische Besonderheit, die es zuvor nur in Nordhausen im Harz gab. Als vierte Linie existierte zeitweise die RT9 nach Treysa, sie war allerdings von Anfang an befristet und diente nur dazu, einen Fahrzeugüberhang sinnvoll einzusetzen. Deutliche Rufe, die RT9 dauerhaft zu eta-

blieren, sind nicht bekannt geworden. Die Lossetalbahn und die Tram nach Baunatal folgen ebenfalls der Idee Zweissystem-Stadtbahn, werden aber offiziell nicht als solche bezeichnet. Sie sind vielmehr Teil der Kasseler Straßenbahn und können mit Gleichstrom betrieben werden, da ansonsten auf den Strecken – wenn überhaupt – nur Eisenbahnverkehr mit Dieselfahrzeugen stattfindet.

In das Kasseler Regiotram-Konzept ist auch die Dieselstrecke Richtung Korbach eingebunden. Regiotrams fahren dort bis nach Wolfhagen (unser Bild)



*Eine elektrische Regiotram bei
der Einfahrt in den Kasseler
Hauptbahnhof*



Mehr oder weniger weit gediehen sind die Planungen für die Regionaltangente West in und um Frankfurt. Es sind längere Neubauabschnitte erforderlich, die sich im dicht besiedelten Rhein-Main-Gebiet nicht ohne weiteres umsetzen lassen. Verwirklicht werden soll(te) eine Streckenführung vom Nordwestzentrum in Frankfurt über Bad Homburg, Höchst und den Flughafen Frankfurt nach Neu Isenburg. Nach neueren Planungen können sich die Endpunkte aber verschieben, denn das Nordwestzentrum ist aufgrund von Konflikten mit der Bebauung nicht mehr problemlos erreichbar. Und im Süden ist von Buchschlag als weiterem Endpunkt die Rede. Dort gibt es auch durchaus Begehrlichkeiten, die RTW auf den Gleisen der Dreieichbahn weiter bis Dreieich zu verlängern.

Im näheren Einzugsbereich von Frankfurt gibt es etwas konkretere Konzepte für eine „Regionaltangente Ost“ und bislang wenig ausgestaltete Ideen für die Verknüpfung der U-Stadtbahn ins Umland, beispielsweise für eine Verlängerung der U5 von Preungesheim über die Gleise der S6 ins Niddertal.

Weitreichende Überlegungen gab es Anfang der 2000er Jahre in Hanau. Eine Innenstadtbahn sollte den Hauptbahnhof mit dem Nordbahnhof verbinden. Als Eisenbahn-Anteil wäre die Strecke nach Nidderau hinzugekommen, aus heutiger

Sicht sicher auch die potenzielle Reaktivierungsstrecke zum Konversionsgebiet Fliegerhorst Erlensee. Die Pläne wurden ad acta gelegt. Immerhin betrieb der Verkehrsbetrieb HSB (Hanauer Straßenbahn) dann aber noch versuchsweise einen als „Main-Linie“ vermarkteten Verkehr ausschließlich auf Eisenbahngleisen von Hanau über den Frankfurter Südbahnhof sowie den Flughafen nach Rüsselsheim. Zum Einsatz kamen gemietete Fahrzeuge der Karlsruher AVG. Das Experiment währte leider nur kurz.

Weit gediehen war auch das Projekt für eine Verbindung von Aartalbahn und einer neu zu bauenden Stadtstrecke in Wiesbaden. Die Stadtstrecke hätte dem innerstädtischen Verkehr sehr gut getan, denn Wiesbadens Hauptbahnhof liegt fern des Zentrums und der Umstieg in die häufig überfüllt ankommenden Busse ist beschwerlich. Auch am nördlichen Ende des Aartalbahn-Teilabschnitts in Bad Schwalbach wäre eine Verlängerungsstrecke in die Innenstadt denkbar gewesen. Bad Wildbad und auch Hessisch Lichtenau dienen als Vorbild. Die Politik der Kur- und Landeshauptstadt hat anders entschieden, die



Ein Karlsruher Zweissystemwagen am 11. Mai 2002 im Bahnhof Hanau Nord

Foto: Andreas Christopher

Regionalstadtbahn dürfte für alle Zeiten vom Tisch sein. Die Verkehrsprobleme werden dadurch jedoch nicht weniger. Chancen hat am ehesten noch eine getrennte Entwicklung des Stadtverkehrs und der Eisenbahn. Ausgehend vom dynamisch wachsenden Mainzer Straßennetz könnten Meterspurstrecken das Wiesbadener Stadtgebiet erreichen, erzielbare Synergieeffekte wie die gemeinsame Nutzung von Werkstätten und gemeinsame Fahrzeugbeschaffungen sprechen für diesen Weg.

In Darmstadt gibt es die Idee, die Strecke vom Ostbahnhof nach Groß Zimmern als dieselbetriebene Regelspurbahn wieder aufzubauen und eine ebenfalls regelspurige Innenstadtstrecke auf der noch existierenden Trasse der ehemaligen Straßennetz, welche die Innenstadt als Linie 4 mit dem Ostbahnhof verbunden hat, anzulegen. Die regelspurige Strecke Groß Zimmern – Darmstadt würde, gemeinsam mit einem Linienast von der Odenwaldbahn her, zwar

die Innenstadt erreichen, ließe sich mit der Straßennetz aufgrund der unterschiedlichen Spurweiten aber nicht verknüpfen. Die örtliche CDU schlägt einen Dieselmotortrieb vor, das System würde damit ziemlich genau der Regionalstadtbahn-Anwendung im sächsischen Zwickau entsprechen. In eine breitere politische Diskussion hat es die „CDU-Kombilösung“ bislang nicht geschafft.

Die „CDU-Kombilösung“ wurde von ihrem Ideengeber präzise und engagiert ausformuliert, was sie von anderen, auf Ebene von politischen Parteien, Verkehrs- und Umweltverbänden vorgetragenen Ideen für Regionalstadtbahn-Lösungen sicher unterscheidet. Zu den eher locker umrissenen Ideen (und damit noch chancenloseren...) gehört beispielsweise eine Regionalstadtbahn für die mittelhessischen Universitätsstädte Gießen und Marburg.

Als Argument gegen Zweissystemlösungen werden häufig die höheren Fahrzeugkosten angeführt. Stimmt das? In

Karlsruhe wird aktuell das Modell ET 2010 des Herstellers Bombardier beschafft. Zur bestehenden Flotte wurde kürzlich eine weitere Lieferung beauftragt, welche 12 Fahrzeuge mit jeweils 93 Sitzplätzen zu einem Gesamtpreis von 59,5 Millionen Euro umfasst. Der Verkehrsbetrieb AVG zahlt somit 53.315 Euro pro Sitzplatz. Die Fahrzeuge können unter Gleich- und Wechselstrom fahren und entsprechen damit dem „klassischen“ Karlsruher Modell, also der Verknüpfung von Straßenbahn und wechselfeldstromelektrifizierter Eisenbahn.

Zum Vergleich: Ein volumenmäßig annähernd vergleichbarer Auftrag der Verkehrsunternehmen Syntus BV und Keolis für einen Einsatz in den Niederlanden umfasst aktuell 16 Stadler-Flirt 3 in drei- und vierteiliger Ausführung, insgesamt werden rund 3000 Sitzplätze beschafft. Der Schweizer Lieferant berechnet dafür insgesamt 125 Millionen Euro, also ca. 41.600 Euro pro Sitzplatz. Zweisystemfahrzeuge sind also teurer, das Verhältnis zum erhöhten Nutzen einer zusätzlichen Straßenbahnausrüstung (Bostrab-Ausrüstung) rechtfertigt aber den Preis.

Bundesweit wächst derzeit nur die Regionalstadtbahn im sächsischen Chemnitz. Die Stadt führt einen kombinierten Gleichstrom-/Dieselbetrieb analog der Regiotram RT4 (Kassel-Wolfhagen) ein. Schon 2002 wurde in Sachsen eine Pilotstrecke nach Stollberg auf gleichstromelektrifizierter Eisenbahn in Betrieb genommen. Die Stadt Chemnitz verfügt über ein regelspuriges Straßenbahnsystem als hilfreiche Grundvoraussetzung.

Das Für- und Wider von Regionalstadtbahnen wurde in den letzten 10 bis 15 Jahren leidenschaftlich diskutiert. Klar ist, dass sie nur für kürzere Reichweiten und

mittlere Fahrgastmengen tauglich sind. Die Betriebsordnung Straßenbahn (BoStrab) setzt der Zuglänge eine Grenze von 75 Metern. Das entspricht etwa der Länge eines vierteiligen Flirt 3. Um die maximale Länge zu erzielen, wird bei Regionalstadtbahnen auf Mehrfachtraktionen zurück gegriffen, durch die Führerstände und Kupplungsabstände verringert sich jedoch der zur Verfügung stehende Raum. Um bei den Beispielen ET 2010 und Flirt 3 zu bleiben: Zwei Zweisystemwagen haben 186 Plätze, der Flirt 3 kommt bei gleicher Länge auf 217 Plätze. Bei einer erfolgreichen Regionalstadtbahn kann es dann schon eng werden, besonders wenn zusätzlich noch innerstädtische Verkehrsaufgaben zu bewältigen sind.

Überhaupt wird im Stadtbereich ein anderes Fahrzeugkonzept benötigt als im Überlandverkehr, weshalb die bisherigen Regionalstadtbahn-Fahrzeugtypen immer einen Kompromiss finden müssen zwischen der Optimierung auf schnellen Fahrgastwechsel einerseits und hohen Reisekomfort andererseits. Kassels „Regio-Citadis“ des Herstellers Alstom verfügt beispielsweise über ein völlig türloses Mittelteil als „Reiseabteil“, gleichzeitig aber auch über großzügige Auffangbereiche in den beiden Endwagenteilen.

Außer bei der Regionaltangente West und einer in sehr ferner Zukunft vielleicht folgenden Regionaltangente Ost dürfte die Regionalstadtbahn in Hessen keine weitere Verbreitung finden. Wiesbaden hätte mit der Aartalbahn eine hervorragend geeignete Anwendungsstrecke gehabt, man denke nur an das touristische Potenzial des Taunus und an die dringend verbesserungswürdige Verbindung Innenstadt-Bahnhof. Die Chance ist vertan - schade!

Untersuchung über mögliche Streckenreaktivierungen in Hessen

(ac) Nachdem es in anderen Bundesländern (z.B. Niedersachsen) bereits Untersuchungen darüber gab, welche ehemaligen Eisenbahnstrecken reaktiviert werden können, und auch schon entsprechende Ergebnisse vorliegen, gibt es eine entsprechende Analyse jetzt auch für Hessen. Anlass dazu gab vermutlich die sehr erfreuliche Fahrgastentwicklung auf der Strecke Frankenberg – Korbach, die 2015 im Reisezugverkehr wieder in Betrieb genommen wurde.

Das hessische Verkehrsministerium hat Hessen-Mobil, hervorgegangen aus dem hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, mit der „Bestandsaufnahme stillgelegte Eisenbahnstrecke für den Personenverkehr in Hessen, Ermittlung prüfungswürdiger Strecken“ beauftragt. Der Arbeitsschwerpunkt von Hessen-Mobil ist zwar der Straßenverkehr, aber auch der Schienenverkehr gehört zu dessen Aufgaben.

Die Autoren der Analyse, Dietmar Bosserhoff und Wolfgang Schwanzer, haben insgesamt 80 bis 90 Eisenbahnstrecken oder größere Streckenabschnitte in Hessen ermittelt, auf denen der Eisenbahnverkehr eingestellt wurde. Von diesen Strecken wurden 45 Strecken der Kategorie „keine nähere Betrachtung“ zugeordnet, da sie vollständig abgebaut sind, ihre Trasse überbaut wurde oder diese aus anderen Gründen für eine Reaktivierung nicht in Frage kommen.

Die Reaktivierung der Aartalbahn hält das Gutachten im Zusammenhang mit dem Stadtbahnprojekt in Wiesbaden für sinnvoll. Hier eine Zugkreuzung in Hahn-Wehen

Foto (18.08.1983): Andreas Christopher



Übrig blieben 21 Strecken, die näher untersucht wurden und in folgende Kategorien fallen: Mögliche Eignung für SPNV, mögliche Eignung für Freizeitverkehr und erhebliche Hindernisse für eine Reaktivierung.

Folgende Strecken wurden näher untersucht:

1. Mörlenbach – Waldmichelbach
2. Darmstadt – Roßdorf – Groß Zimmern
- 2.a. Groß Zimmern – Dieburg
3. Griesheim – Wolfskehlen
4. Neu Isenburg Bhf – Neu Isenburg Stadt
5. Hanau – Erlensee
6. Wiesbaden – Kettenbach (– Zollhaus)
- 6.a. Stadtbahn Wiesbaden mit Aartalbahn
7. Grävenwiesbach – Weilburg
8. Brandoberndorf – Albshausen
9. Wölfersheim-Södel – Hungen
- 9.a. Hungen – Laubach
10. Lollar – Londorf
11. Dillenburg – Ewersbach
12. Jossa – Altengronau (– Wildflecken)
13. Homberg (Efze) – Malsfeld
14. Baunatal – Schauenburg
15. Kassel Herkulesbahn
16. Wega – Hemfurt-Edersee
17. Herborn – Niederwalgern
18. Wächtersbach – Bad Orb

Für einige dieser Strecken gibt es schon seit vielen Jahren Bestrebungen für eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs, entweder durch Fahrgastverbände und Verkehrsinitiativen, oder durch die örtliche

Politik. Als Ergebnis der Studie wurden die untersuchten Strecken folgendermaßen klassifiziert:

Stufe 1: höheres Potential

2. Darmstadt – Roßdorf – Groß Zimmern
6. Wiesbaden – Kettenbach (– Zollhaus)
- 6.a. Stadtbahn Wiesbaden mit Aartalbahn
9. Wölfersheim-Södel – Hungen
10. Lollar – Londorf
15. Kassel Herkulesbahn (Freizeitverkehr)

Stufe 2: mittleres Potential

4. Neu Isenburg Bhf – Neu Isenburg Stadt
5. Hanau – Erlensee
8. Brandoberndorf – Albshausen
11. Dillenburg – Ewersbach
12. Jossa – Altengronau (– Wildflecken) (Freizeitverkehr)
14. Baunatal – Schauenburg

Der Strecke Dillenburg – Ewersbach wird ein mittleres Potential bescheinigt, ebenso für den Güterverkehr „Klassischer“ Nahverkehrszug beim Halt in Frohnhausen (Dillkr), 11.04.1986

Foto: Andreas Christopher



Stufe 3: geringes Potential

1. Mörlenbach – Wald-Michelbach
- 2.a. Groß Zimmern – Dieburg
3. Griesheim – Wolfskehlen
7. Grävenwiesbach – Weilburg
16. Wega – Hemfurt-Edersee (Freizeitverkehr)
18. Wächtersbach – Bad Orb



Die Strecke von Mörlenbach nach Wald-Michelbach wurde zwar untersucht, gelangte aber nur in die Gruppe der Strecken mit niedrigem Potential und dürfte daher wahrscheinlich nicht reaktiviert werden. Hier ein Schienenbus auf einem von mehreren Viadukten zwischen Mörlenbach und Kreidach am 16.08.1983

2 Fotos: Andreas Christopher

Als Strecken mit erheblichen Hindernissen für die Reaktivierung wurden identifiziert:

- 9.a. Hungen – Laubach
13. Homberg (Efze) – Malsfeld
17. Herborn – Niederwalgern

Das Ergebnis der Studie scheint schlüssig. Voraussichtlich werden die Strecken mit dem höheren Potential in naher Zukunft näher untersucht, z.B. im Rahmen von Nutzen-Kosten-Untersuchungen. Für einige



Ob es jemals wieder im öffentlichen Personennahverkehr nach Bad Orb gehen wird, steht derzeit in den Sternen. Die Studie sieht hierfür nur geringes Potential. Wendezuggarnitur der Bad Orber Kleinbahn bei Bad Orb, 22.08.1987

Strecken sind Nutzen-Kosten-Untersuchungen bereits abgeschlossen (z.B. Lollar – Londorf, siehe Seite 13 in dieser Ausgabe der Hessenschiene) oder in Arbeit (z.B. Wölfersheim-Södel – Hungen).

Allerdings fällt auf, dass einige hessische Strecken überhaupt nicht betrachtet wurden, obwohl noch Gleise liegen und noch Güter- oder Museumszugverkehr stattfinden

Für die Strecke Herborn – Niederwalgern wird keine Chance für eine Reaktivierung gesehen, da mit erheblichen Hindernissen bei der Wiederinbetriebnahme gerechnet wird. Ein Schienenbus beim Halt im ehemaligen Bahnhof Eisemroth, 19.06.1987





Für die Strecke von Jossa nach Altengronau und weiter nach Bad Brückenau und Wildflecken errechnet die Analyse ein mittleres Potential im Freizeitverkehr. Tatsächlich betreiben hier Politiker zur Zeit die Umwandlung der Bahnstrecke in einen Fahrradweg. Am 30.07.1984 wartet ein Schienenbus auf die Abfahrt aus Jossa Foto: Andreas Christopher

det und die Strecken auch Mittelzentren anbinden, so dass zumindest ein gewisses Fahrgastpotential erwartet werden kann. Warum solche Strecken nicht untersucht wurden, geht aus dem Text des Gutachtens nicht unmittelbar hervor. Es handelt sich um folgende Strecken:

- Frankenberg (Eder) – Allendorf – Battenberg
 - Bad Hersfeld – Niederaula (– Breidenbach am Herzberg)
 - Bad Nauheim – Griedel (– Münzenberg)
- ... und einige weitere Streckenabschnitte, die aber kaum ein größeres Fahrgastpotential aufweisen.

Eine Nachfrage des Redakteurs bei Herrn Dr. Bosserhoff speziell zur Wettertalbahn Bad Nauheim – Griedel ergab, dass die Strecke nicht aufgenommen wurde, weil bereits ein touristischer Verkehr existiert und damit die Trasse gesichert ist, weil eine Durchbindung der Züge bis Friedberg derzeit nicht möglich ist, weil es keine aktuellen Initiativen vor Ort zur Reaktivierung von SPNV gibt und weil bei Hessen-Mobil nicht bekannt war, dass es zu dieser Strecke bereits eine NKU gab.



Kommentar: Initiative vor Ort lohnt sich!

Das Papier von „Hessen-Mobil“ ist ein Einstieg in die Diskussion um Bahnstrecken, die künftig wieder eine Rolle bei der Entwicklung unseres Bundeslandes spielen dürften, nicht mehr und nicht weniger. Eingehendere Untersuchungen sind von einem Zwei-Mann-Team innerhalb einer Verwaltungsbehörde nicht zu leisten. Insofern muss man dem Papier die eine oder andere Ungenauigkeit sicher nachsehen.

Die Trendwende im Regionalverkehr auf der Schiene ist da, keine der bislang in Hessen reaktivierten Strecken hat sich als „Rohrkrepierer“ erwiesen. Diese Erkenntnis dürfte fast alle politischen Parteien erreicht haben, auch diejenigen, die bis vor kurzem noch eher auf Regionalflughäfen gesetzt haben.

Interessant ist die Tatsache, dass in der Untersuchung abgefragt wurde, welche lokalen Initiativen es vor Ort gibt, die sich pro Bahn engagieren. Das zeigt: Ehrenamtliche Überzeugungsarbeit wird nicht nur wahrgenommen. Sie ist auch ein wichtiger Baustein in der schärfer werdenden öffentlichen Diskussion um den Sinn des Verkehrswegebbaus, den Umweltschutz und den Ressourcenverbrauch. Die Politik ist auf diese Unterstützung vor Ort angewiesen.



Der Verein vor Ort oder die lokale Gliederung der Verkehrsverbände ist besser vernetzt und manchmal auch sachkundiger als der politische Vertreter aus dem fernen Wiesbaden. Beispielsweise bei Kassels Herkulesbahn, bei den mittel-hessischen Zweigstrecken, bei der Aartalbahn oder bei der Linie Darmstadt Ost – Roßdorf - Großzimmern sind die Initiativen seit vielen Jahren aktiv, sie haben Lernprozesse durchgemacht und wissen recht gut, was in ihrer Region funktionieren wird und was nicht.

Es ist wünschenswert, dass die Hessen-Mobil-Untersuchung vertieft wird und dass eine breitere (fach-) öffentliche Diskussion stattfindet, so wie dies auch in Niedersachsen geschehen ist. Das Meinungsbild über die Reaktivierungschancen der einzelnen Strecken wird dadurch präziser und facettenreicher.

Friedrich Lang

Streckenreaktivierungen in Hessen

Volkmarsen – Korbach, 29,0 km
+ 30.05.1987 (PV), * 04.10.1998
GV blieb stets bestehen

Frankenberg – Korbach, 31,2 km
+ 30.05.1987 (PV + GV), * 29.09.1999 Korbach Süd – Korbach,
13.09.2015 Rest
bis 1991 noch GV Frankenberg – Ederbringhausen
1997 Sonderzüge anlässlich Hessentag auf der Gesamtstrecke
2006/07 und 2011-13 Ausflugsverkehr Frankenberg – Herzhausen

Eschwege West – Eschwege Stadt, 3,4 km
+ 01.06.1985 (PV), 15.12.2002 (GV), * 12.12.2009

Eberstadt – Pfungstadt, 1,9 km
+ 30.04.1955 (PV), 31.05.1997 (GV), * 11.12.2011

Kaufungen Papierfabrik – Helsa – Hessisch Lichtenau, ca. 16 km
+ 31.05.1985 (PV), 31.12.2002 (GV), * 08.06.2001 Kassel – Helsa,
29.01.2006 Rest
PV als Straßenbahn

Baunatal-Altenbauna – Baunatal-Großenritte, 3,3 km
+ 04.09.1977 (PV), 31.05.1991 (GV), * 28.05.1995
PV als Straßenbahn

Grävenwiesbach – Brandoberndorf, 8,1 km
+ 31.05.1985 (PV), 28.05.1988 (GV), * 15.11.1999

Offenbach-Bieber – Dietzenbach, 9,6 km
+ 18.06.1982 (PV), * 14.12.2003 (PV als S-Bahn)
2001 Sonderzüge anlässlich Hessentag auf der Gesamtstrecke

Erläuterungen:

PV: Personenverkehr
GV: Güterverkehr

Dienst auf dem Lehrstellwerk

(ml) Wollten Sie immer schon einmal wissen, wie ein Stellwerk „funktioniert“? Mal selbst Hand anlegen und Züge steuern? Im Betrieb ist so etwas natürlich nicht zulässig, aber auch angehende Fahrdienstleiter – also die Personen, die auf einem Stellwerk Dienst tun – müssen es schließlich lernen. Dafür gibt es Lehrstellwerke.

Die DB AG hat sich bald nach ihrer Gründung vieler dieser Ausbildungsstätten entledigt und einige davon sind durch private Initiative erhalten. Das Lehrstellwerk Kornwestheim ist eines davon. Das Besondere: Sie können dort einmal im Jahr einen Kurs zum Hobby-Fahrdienstleiter besuchen – das nächste Mal vom 25. – 28. Mai 2017.

Das Lehrstellwerk besteht aus einem großen Raum, in dem am Rand mehrere mechanische Fahrdienstleiter-, Weichenwärter- und ein elektromechanisches Stellwerk aufgebaut sind. In der Mitte haben

40 Lernende auf ansteigenden Bänken Platz. Im Wesentlichen sind die Weichen-, Fahrstraßen- und Signalhebel nachgebildet und die Blockapparate, die die Fahrten im Bahnhof und auf der Strecke absichern. Die Kommunikation mit den anderen Stellwerken erfolgt über Fernsprecher (mit Kurbel) nach festgelegten Sprachregelungen. Gefahren wird nach Fahrplan, es gibt an jedem Arbeitsplatz eine Uhr, die zentral gesteuert wird, so dass man von der realen Zeit unabhängig ist. Im älteren Teil des Lehrstellwerks – gebaut 1934 – wird eine Zugfahrt durch eine von Hand bewegte



Lok symbolisiert, im neueren Teil – gebaut 1962 – durch eine Ausleuchtung ähnlich einem Druckstellenstellwerk.

Dazu gibt es eine Außenanlage mit einigen Weichen und Signalen, anhand derer die genaue Funktion einer Weiche demonstriert wird. Eine Weiche und ein Signal werden von einem Stellwerk von Hand über Seilzüge bewegt – danach versteht man, was für eine anstrengende körperliche Arbeit die Bedienung eines mechanischen Stellwerks ist. Im regelmäßigen Übungsbetrieb werden diese beiden Hebel aber nur sehr selten benutzt – ein Mangel an Körperkraft soll niemand von einer Ausbildung abhalten.

Jedes Stellwerk ist ein wenig anders aufgebaut, so dass die Lernenden möglichst unterschiedliche Bauformen kennenlernen. Das älteste Stellwerk stammt aus dem Jahr 1896 und ist voll funktionsfähig. Man bedient quasi Museumseinrichtungen und merkt schnell, dass hier ein wenig Fingerspitzengefühl gefragt ist.

An einem Kurs nehmen maximal 15 Lernende teil. Die Bedienung eines Stellwerks lernt man – natürlich ohne die Behandlung von Ausnahmen und Störungen – in dem viertägigen Kurs. Niemand wird annehmen, dass man anschließend den realen Zugbetrieb steuern kann oder darf. Die erfolgreiche Teilnahme verleiht aber die Fähigkeit, an den etwa vier Fahrtagen pro Jahr das Lehrstellwerk zu besuchen und das Gelernte wieder anzuwenden. Und: Es ist eine Art Arbeit, die am Aussterben ist. Einerseits ist volle Konzentration und schnelles Arbeiten gefragt, andererseits gibt es auch Momente, in denen nichts zu tun ist. Die mechanische Bedienung, das prä-

zise Notieren der Zugfahrten und die festgelegten Zugmeldungen stellen vielfältige Anforderungen. Gerade für junge Leute eine Möglichkeit, sich auszuprobieren. Bislang war auch immer eine Frau unter den Teilnehmern – vielleicht werden es künftig mehr?

Der Unterricht wird von einem ehemaligen Lehrer des Lehrstellwerks, aktiven und ehemaligen Fahrdienstleitern und Hobby-Fahrdienstleitern erteilt. Beim praktischen Üben steht an jedem Stellwerk eine Unterstützung bereit, wenn der Neuling nicht mehr weiter weiß. Im Grundsatz braucht man als Teilnehmer einer Schulung keine speziellen Vorkenntnisse. Alle erforderlichen Details werden erklärt – das heißt aber auch, dass die Teilnehmer vier Tage wirklich gefordert werden und sich anstrengen müssen, das Kursprogramm zu bewältigen. Es ist ein bisschen wie beim Führerschein, bei dem der Prüfer sagte: „Sie haben nun die Erlaubnis, auf öffentlichen Straßen das Autofahren zu lernen.“

Alle heutigen modernen Bauformen nehmen die Grundprinzipien mechanischer Stellwerke auf und haben sie erheblich weiter entwickelt. Auch die modernsten elektronischen Stellwerke gehorchen der gleichen grundlegenden Funktionslogik – aber natürlich kann hier ein Mensch sehr viel mehr Zugsbewegungen bewältigen, die Automaten nehmen ihm viel Arbeit ab und auch Rangierfahrten sind signaltechnisch gesichert.

Wer sich über das Lehrstellwerk Kornwestheim informieren will, findet auf der Internetseite www.lehrstellwerk-kornwestheim.de alles Weitere.

Korbach - Kassel

NVV-Linie R4

Schienenerneuerung zwischen Bad Arolsen und Korbach

(js) Zwischen dem 16. Juli und dem 28. August 2016 wurden zwischen Bad Arolsen und Korbach auf einer Streckenlänge von 4,2 km die Gleise erneuert. Parallel dazu wurden zwischen Volkmarsen und Korbach diverse Kabelarbeiten durchgeführt. Während des genannten Zeitraums war ein Schienenersatzverkehr zwischen Volkmarsen und Korbach eingerichtet.

Die Kurhessenbahn informiert ebenfalls darüber, dass vom 15. bis zum 30. Oktober 2016 die Gleise zwischen Volkmarsen und Wolfhagen auf einer Länge von 1.100 Metern erneuert werden. Weitere Instandhaltungsarbeiten werden zeitgleich zwischen Wolfhagen und Zierenberg durchgeführt. Auch hier wird ein Schienenersatzverkehr zwischen Volkmarsen und Zierenberg durchgeführt.

Main-Weser-Bahn

Kassel – Treysa und Wabern – Bad Wildungen

NVV-Linien R38/R39

Oberleitungsarbeiten im Bahnhof Wabern

(js) Die Kurhessenbahn teilt mit, dass vom 1. bis 16. Oktober 2016 während des Umbaus des Bahnhofs Wabern einige Fahrleitungsmasten versetzt werden müssen. Zeitgleich findet im Bereich Felsberg auch noch eine Gleiserneuerung statt. Im genannten Zeitraum wird ein Schienenersatz-

verkehr zwischen Kassel Hbf und Wabern eingerichtet. Davon betroffen sind die Züge der Hauptstrecke Kassel – Treysa, sowie die Züge der Strecke Kassel – Wabern – Bad Wildungen.

Der Oberleitungsumbau im Bahnhof Wabern erfordert vom 17. bis 20. Oktober eine weitere Streckensperrung mit Schienenersatzverkehr zwischen Wabern und Bad Wildungen.

Burgwaldbahn / Edertalbahn

Marburg - Frankenberg -

Korbach

RMV-/NVV-Linie 42 / R42

Streckensperrungen wegen Brückenbauarbeiten

(js) Zwischen dem 17. und 28. Oktober 2016 wird die Kurhessenbahn zwei Brücken in Wetter-Todenhausen und eine weitere Brücke, sowie einen Durchlass in Münchhausen erneuern. Bei den Brücken handelt es sich um Blechträgerbrücken über das Flüsschen Wetschaft bzw. einen Mühlgraben bei Todenhäusen. Während dieser Zeit wird es zu einem Schienenersatzverkehr mit Bussen zwischen Münchhausen und Wetter kommen.



Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt RMV/NVV-Linie 30 Stadtallendorf wird IC-Halt

(hh, jl) Zum Fahrplanwechsel im Dezember werden im Bahnhof Stadtallendorf deutlich mehr Intercityzüge halten. Bisher hält in Stadtallendorf nur morgens ein Intercity Richtung Frankfurt, zukünftig sollen es 12 Halte pro Tag sein, wie eine Bahnsprecherin gegenüber der Oberhessischen Presse in Marburg mitteilte.

Die neuen Halte gehen außer in Tagesrandlagen zu Lasten des IC-Halts in Wabern. Dort entfallen zahlreiche Stopps des Fernverkehrs, um die Fahrzeiten und Anschlüsse in Kassel, Gießen und Frankfurt einhalten zu können. Mit der Fahrplanumstellung im letzten Jahr ist dies zu verschmerzen, fahren doch die Züge nach Bad Wildungen jetzt zum großen Teil direkt von Kassel aus in die Kurstadt. IC-Halte in Treysa werden nicht reduziert.

Stadtallendorf als größter Industriestandort im Landkreis Marburg-Biedenkopf hatte sich intensiv um die IC-Halte bemüht. Außerdem unterhält die Bundeswehr in der Stadt einen Divisionsstandort, welcher zusätzliches Fahrgastaufkommen generiert. Die Bahn will die jetzigen Änderungen in zwei Jahren auf ihren Erfolg hin überprüfen.

Intercities verlieren Bord-Bistro

(jl) Die auf der Main-Weser-Bahn verkehrende Intercitylinie 26 (Hamburg - Kassel - Gießen - Frankfurt - Karlsruhe) wird ab dem Fahrplanwechsel im Dezember ohne Wagen mit Bord-Bistro verkehren. Wer online in der DB-Fahrplanauskunft eine Fahrt mit einem Intercity der Linie 26 abfragt, erhält in den Fußnoten die Auskunft: „Snacks und Getränke am Platz“. Eine Nachfrage eines Users des Internetforums „Drehscheibe-Online“ beim Facebookteam der Deutschen Bahn ergab folgende Antwort: „Hintergrund ist, dass die heute auf dieser Linie eingesetzten Bistro-Wagen



In Zukunft halten in Stadtallendorf nicht nur Regionalexpresszüge, sondern auch vermehrt Intercities

*Ab Fahrplanwechsel
ohne Bord-Bistro:
Intercity auf der
Main-Weser-Bahn*



aus Altersgründen ausgemustert werden müssen. Die Wagen hatten zuletzt immer häufiger Störungen wie beispielsweise Ausfall der Klimaanlage oder der Küchentechnik. Teilweise sind die Wagen in letzter Zeit sogar vollständig ausgefallen. Gleichzeitig sind die Instandhaltungskosten auf ein nicht mehr tragbares Niveau gestiegen."

Für Pro Bahn & Bus ist diese Strategie nicht nachvollziehbar, da einige Züge über Hamburg hinaus zu touristischen Zielen wie Westerland (Sylt) oder Stralsund geführt werden und die Reisezeiten entsprechend lang sind. Technische Defekte gehören bei den Bistrowagen, aber auch den Speisewagen der ICE 1-Flotte mittlerweile zum Alltag.

Aber anstatt die Fahrzeuge ordentlich zu warten, tritt man mit der Abschaffung von Bistro- und Speisewagen in Intercityzügen nun den Rückzug von einem eigentlich zu erwartenden gastronomischen Angebot an.

Obere Lahntalbahn Marburg - Erndtebrück RMV-Linie 94

Bauarbeiten und Sperrungen in den Sommerferien

(js) Die Kurhessenbahn erneuerte auf der Oberen Lahntalbahn zwischen Biedenkopf und Erndtebrück Gleise und Bahnübergänge. Dabei kam es auch zu Streckensperrungen mit Schienenersatzverkehr zwischen Biedenkopf und Erndtebrück vom 30. Juli bis zum 7. August sowie im Anschluss zwischen Bad Laasphe und Erndtebrück vom 8. bis 24. August 2016. In der ersten Woche der Bauarbeiten wurden 1.200 Meter Gleis, 1.900 Betonschwellen und 2.500 Tonnen Schotter verbaut. Der Gleisumbau erfolgte konventionell mit Zweibegebaggern, anschließend kamen noch Bettungsreinigungs- und Stopfmaschinen zum Einsatz. Die Investitionskosten für die Baumaßnahme gab die Kurhessenbahn mit 1,2 Millionen Euro an.



Ein Verein aus Menzingen im Kraichgau hat zum wiederholten Male eine Sonderfahrt mit einem der Bistro-Stadtbahnwagen der Karlsruher AVG angeboten. In diesem Jahr war Limburg das Ziel.

Foto: Holger Schäfer

Während der anschließenden zweiten Streckensperrung wurden bei Feudingen drei Bahnübergänge erneuert. Dabei handelte es sich um die Übergänge an der Landesstraße 632 bei Streckenkilometer 42,2, der Landesstraße 719 (km 43,0) und der Straße „Am Hornberg“ (km 42,9).

Die jeweiligen Straßen mussten während der Bauarbeiten ebenfalls gesperrt werden. Die Investitionskosten betragen hier 1,8 Millionen Euro. Die Finanzierung erfolgte gemäß des Eisenbahnkreuzungsgesetz durch Bund, Land, Kommune und der Kurhessenbahn.

Parallel zu dieser Baustelle erfolgten noch Umbauarbeiten im Bahnhof Erndtebrück durch DB Netz. Eine weitere Baustelle mit Straßensperrung auf der Bundesstraße B62 im Bereich Bad Laasphe führte dazu, dass der Schienenersatzverkehr über unterschiedliche Linien geführt werden musste.

Limburg: Gelebte Elektromobilität

Umweltfreundliche Tagesfahrt aus dem Kraichgau an die Lahn

(hpg) Limburg kann alljährlich viele tausend Besucher begrüßen, die mit Omnibussen anreisen. Deutlich geringer ist die Zahl der Gäste, die ihren Tagesausflug per Bahn unternehmen, trotz guter Tarif- und Zugangebote. Zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn waren oft lange Sonderzüge in der Domstadt an der Lahn zu Gast, doch mit der 1994 erfolgten Bahnreform ließ das Interesse der DB AG an solchen Zügen deutlich nach. Allerdings gibt es auch heute noch Gemeinden oder Vereine, die bei Tagesfahrten auf die Bahn setzen und Verkehrsunternehmen, die komfortable Fahrzeuge zur Verfügung stellen und bei der DB Netz die erforderlichen Trassen und Fahrpläne für Sonderfahrten bestellen.

So besitzt die Karlsruher Albtal-Verkehrs-Gesellschaft drei Stadtbahnwagen mit einem Bistroabteil, die vor Jahren im

Regelverkehr an Sonntagen auf der Murgaltalbahn zwischen Karlsruhe und Freudenstadt bewirtschaftet wurden. Obwohl dieser Service aktuell nicht mehr besteht, stehen die Zweisystem-Fahrzeuge und ihre Einrichtungen für den Sonderzugverkehr auch auf DB-Strecken weiterhin zur Verfügung. Der Akkordeon-Spielring aus Menzingen im Kraichgau hatte zum wiederholten Mal eine Sonderfahrt ausgeschrieben, in diesem Jahr mit Ziel Limburg an der Lahn.

Ausgebucht mit 78 Teilnehmern begann die Fahrt um 8.01 Uhr im Bahnhof Menzingen und führte über Bruchsal, Heidelberg, Darmstadt und Frankfurt-Höchst nach Limburg. Unterwegs sorgten Vereinsmitglieder im Bistro und im Service für optimale Versorgung mit Speisen und Getränken. Nach der pünktlichen Ankunft um 11.23 Uhr erlebten die Gäste in drei Gruppen eine Führung durch die Limburger Altstadt und zum Dom. Nach Mittagspause und Freizeit erfolgte ab 18.10 Uhr die Rückfahrt mit Ankunft in Menzingen um 21.58 Uhr.



Mainz - Wiesbaden Erste Schritte für die „Citybahn Wiesbaden“

(fl) Ein neuer Anlauf für einen zeitgemäßen Stadtverkehr auf der Schiene in Wiesbaden. Oberbürgermeister Sven Gerich hat beim hessischen Verkehrsminister Tarek Al Wazir um einen Planungskostenzuschuss für eine Straßenbahnstrecke zwischen Wiesbaden und Mainz gebeten. Entstehen soll eine Verbindung der beiden Hauptbahnhöfe entlang der Mainzer Straße und über die Theodor Heuss – Brücke. Die Strecke würde als Meterspurbahn Teil des Mainzer Straßenbahnnetzes. Grob geschätzt wird die Bahn 200 Millionen Euro kosten. 25.000 zusätzliche Fahrgäste pro Werktag sollen gewonnen werden. Ausdrücklich begrüßt wird der Vorstoß vom Geschäftsführer des Wiesbadener ESWE-Verkehrsbetriebs, Hermann Zemlin.

ESWE Verkehr kämpft mit Kapazitätsproblemen im Busbetrieb und ist außerdem an vor Ort emissionsfreien Verkehrsmitteln interessiert. Auch beim hessischen Verkehrsminister dürfte der Antrag wohlwollend geprüft werden, schließlich hat Minister Al Wazir die Einführung der „Citybahn“ öffentlich als eines seiner persönlichen Ziele bezeichnet. Aus Mainz kam allerdings das Signal, dass keine finanzielle Beteiligung an der Strecke zu erwarten ist.

Der Wiesbadener Hauptbahnhof wäre der Startpunkt einer Straßenbahnlinie nach Mainz

Kasseler Bahnhofsgespräche

(fl) Manchmal können Steine sprechen. Hören wir heute rein, was sich Preußenadler und Hessenlöwe auf dem Kasseler Hauptbahnhof so zu sagen haben:

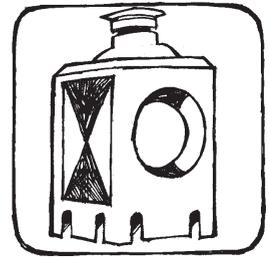
Hessenlöwe: „Guten Morgen, König der Lüfte.“

Preußenadler: „König der Lüfte, das ist lange her. Schau doch, was sie unter mir eingerichtet haben. König der Düfte passt jetzt besser.“

Hessenlöwe: „Du guckst immer weg von mir. Stoffel sagen die bei uns in Hessen zu so einem“

Preußenadler: „Und du zeigst mir immer die Zunge. Aber nichts für ungut. Ich schau mich nur um, im Hessenland. Ob es überall so ruhig ist wie hier auf dem Kasseler Hauptbahnhof?“

Hessenlöwe: „Im Süden ist mehr los. Da



fährt mancher Zug überfüllt. Und abends und am Wochenende fahren manchmal viel zu wenige davon. Hier in Nordhessen übrigens auch.“

Preußenadler: „Dafür gibt's doch die Regionalisierungsmittel. Ich fliege heute Nacht mal nach Berlin und sehe nach, wer dafür zuständig ist.“

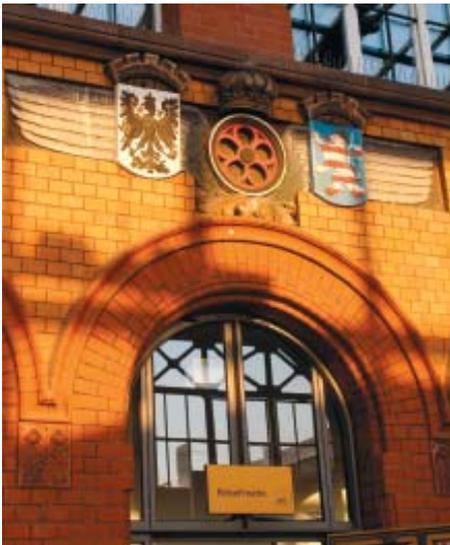
Hessenlöwe: „Lass es, ärgerst dich nur. Die nehmen heute immer so einen Bayernlummel als Verkehrsminister. Außerdem kommt das Geld ja in Hessen an. Bloß wurd es auch für anderes Zeuch ausgebe als wie für Züch zu bestelle.“

Preußenadler: „Dann rück deinen Urenkeln im feinen Wiesbaden mal ordentlich auf die Pelle. Die Regionalisierungsmittel werden nicht verfrühstückt, damit werden Züge bestellt. Die sind nicht zum aasen da“

Hessenlöwe: „Die Urenkel hawwe das hoffentlich begriffe. Der grüne Verkehrsminister hat Besserung gelobt. Und nach Wiesbaden fahr ich erst widder, wenn die Citybahn fährt.“

Preußenadler: „Ich bleibe auch lieber hier. Dann komme ich dem Bundes-Adler nicht zu nahe.“

Hessenlöwe: „Und dem Eintracht-Adler auch net...“



Broschüren und Schriften

Omnibusse und Straßenbahnen der Stadt Frankfurt am Main Euro 35,00

(Peter F. Linhart) Über 100 Jahre ereignisreiche Straßenbahn- und Omnibusgeschichte mit ausgesuchtem historischen Bildmaterial. 144 Seiten, ca. 29 x 21 cm, gebunden. Eisenbahn-Kurier. 2016. (verlagsneues Buch)

Bei uns noch erhältlich:

Mit Dampf durch Deutschland

je Euro 16,00

(Georg Wagner) Bildband mit sehr vielen großformatigen Farbabbildungen. **Deutsche Bundesbahn** 192 Seiten, oder **Deutsche Reichsbahn** 160 Seiten, sehr viele Farbfotos, ca. 27 x 22 cm, gebunden. Franckh-Kosmos Verlag, 1993/94. (jeweils gebrauchtes Buch aus Sammlungsauflösung)

Akkublitz und Zigarre

Euro 19,80

(Thomas Feldmann) Die Baureihen 515 und 517. Eisenbahn-Bildarchiv - Band 48. 96 Seiten, sehr viele Farbaufnahmen, ca. 23 x 16 cm, gebunden. EK-Verlag, 2010. (verlagsneues Buch)

Alle Preise zuzüglich Versandkosten. Folgende Listen können gegen Einsendung von 1,45 Euro Rückporto angefordert werden: Hauptliste mit Eisenbahnliteratur, Veröffentlichungen von Pro Bahn & Bus, Streckenlisten und La's, 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 105

Ort

Datum

Unterschrift

Infoanforderung

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Hessenschiene-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

