

# HESSEN SCHIENE

Nr. 106

Januar - März 2017



- Viele Verbesserungen zum Fahrplanwechsel
- RMVsmart: Neuer Tarif im Faktencheck
- Neue Antriebe für Triebwagen

**PROBA H & BUS**  
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,80 Euro





Karikatur: Jürgen Janson

## Impressum

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

Druck Druckhaus Gratzfeld, Butzbach  
Auflage 1400 Exemplare

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Hermann Hoffmann, Friedrich Lang, Jürgen Lerch, Hans-Peter Günther, Jürgen Schmied, Marc Lerch, Walter Söhnlein, Stefan Sitzmann, Andreas Christopher, Christian Behrendt, Stefan Grasshoff, Michael Kolb, Lars Kühnemund, Horst Lorenz

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 28.02.2017

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,

Hessens größter Verkehrsverbund weitet sein Angebot zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 deutlich aus. Das ist eine gute Nachricht. Besser noch: Auf mehreren Schienenstrecken verbessert der RMV gezielt die Verbindungen am Abend und am Wochenende. Damit reagiert der Verbund auf Kritik und folgt einem unübersehbaren Trend. Denn die klassischen Arbeitszeiten gelten in immer weniger Bereichen und gleichzeitig wächst das Freizeitangebot stetig.

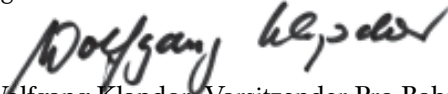
Die Angebotsausweitungen finden nicht nur im engeren Rhein-Main-Gebiet statt. Auch beispielsweise die Obere Lahntalbahn, die Burgwaldbahn, die Lahn-Kinzig-Bahn oder die Rhönbahn profitieren von Verbesserungen. Allesamt Strecken, um deren Existenz viele unserer Mitglieder vor zwei Jahrzehnten noch gekämpft haben.

Da stellt sich die Frage, wo überhaupt noch Lobbyarbeit geleistet werden muss. Ein großes Thema ist es, das Erfolgsmodell Schiene auf möglichst viele noch vorhandene Trassen auszuweiten. Da liegt mit der Aartalbahn Bad Schwalbach – Wiesbaden ein Schienenweg still, der mitten hinein in eine der am stärksten mit Fahrzeugabgasen belasteten hessischen Städte führt - ein Unding. Ähnliches gilt für die ehemalige Bahn von Darmstadt nach Roßdorf und Groß Zimmern. Auch können reaktivierte Strecken dazu dienen, das Stadt- Land-Gefälle zu minimieren und den Wohnungsmarkt der Stadtregionen zu entlasten. Die Horloffthalbahn nach Hungen und die Lumdatalbahn nach Rabenau-Londorf sind klassische Beispiele dafür.

Eine Lobby benötigen auch die Verkehrsmittel der Großstadtregionen, denn die Ausbauprojekte wie etwa die viergleisige S6 zwischen Frankfurt und Friedberg oder die Regionaltangente West kommen einfach nicht voran. Gerade bei der S6 waren die Gegner des Projektes lange Zeit besser aufgestellt als die Befürworter. Und wenn in Wiesbaden die unausweichlichen, aber wichtigen Diskussionen um das Für und Wider einer Straßenbahn losgehen, dann sollte die „richtige“ Seite ebenfalls gut vorbereitet sein.

Unterstützung braucht aber auch der ländliche Raum abseits der Schiene. Denn da werden die Busangebote noch ausgedünnt, da ist trotz vieler Versuche in Sachen „alternativer Bedienungsformen“ noch keine Trendwende spürbar. Immerhin wächst bei vielen politisch Verantwortlichen schon einmal die Einsicht, dass es keine gute Idee ist, nach der Schließung der letzten Einkaufsstätte und dem Weggang des letzten Arztes auch noch den Bus zu streichen.

Blieben Sie auch im neuen Jahr 2017 aktiv. Unterstützen Sie weiterhin uns (oder jeden anderen Verkehrs- oder Umweltverband mit den richtigen Zielen), Ihren Fahrgastbeirat oder Ihre Partei. Wir berichten gerne darüber.



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



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



„Regionales Cityticket“ für Wabern, Homberg und Fritzlar ..... 7  
Neues von der Kurhessenbahn ..... 8



Mehr Busse zum Industriepark Fulda-West ..... 10



Lumdatabahn-Teilstillegung zum 1. Januar 2017 ..... 12



Aus „Willmann“ wird „Thales“ ..... 15  
Bahnhöfe an der Vogelsbergbahn verkauft ..... 17

U5: 157 Mio. Euro Zuschüsse von Bund und Land ..... 18



DB Servicestore: Neuer Shop, neuer Franchisepartner ..... 20

Keine Doppelstockbusse in Frankfurt ..... 21

Änderungen im Fahrplan für 2017 im Hochtaunuskreis ..... 22

Bund, Länder und Deutsche Bahn zeichnen Erklärung für mehr Lärmschutz ..... 24



Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein-Neckar: Beteiligungsforum startet ..... 25

Zahlreiche Bauarbeiten für die zweite Baustufe der S-Bahn Rhein-Neckar in Hessen 26

Fahrplanwechsel 2017: Zahlreiche Verbesserungen ..... 27

Gesucht: Der gerechte Tarif ..... 37

Emissionsfreie Brennstoffzellen-Triebwagen für den RMV ..... 43

Aartalbahn als Motor der Regionalentwicklung ..... 45

Streckentelegramm ..... 47

Schlusslicht ..... 50

---

*Titelbild: Auf Basis des Coradia Lint 54 hat Alstom einen emissionsfreien Nahverkehrszug entwickelt, den iLint. Der Einsatz in Hessen ist 2021 geplant.*

*Foto: Alstom, Michael Wittwer*

*Rückseite: Auf der Main-Neckar-Bahn laufen auf mehreren Bahnhöfen Umbauarbeiten für den zweiten Bauabschnitt der S-Bahn Rhein/Neckar. In Weinheim profitiert auch der Fernverkehr von der erneuerten Station.*

*Foto: Friedrich Lang*

*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
02.01.2017	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		
06.03.2017	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		
04.05.2017	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](http://www.probahn-bus.org)

**Unsere Aktiven vor Ort:**

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

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

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

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

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

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

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

## Neues von der BahnCard

(jl) Noch bis 31. Januar 2017 bietet die Bahn wieder Probe-BahnCards an. Die Gültigkeit ist auf 3 Monate begrenzt, der letzte erste Geltungstag ist der 30. Juli 2017. Wie bei der normalen BahnCard geht die ProbebahnCard nach Ablauf in ein normales BahnCard-Abonnement über, wenn sie nicht rechtzeitig gekündigt wird.

### Preise:

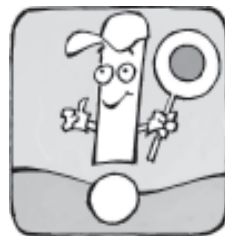
BC50, 1. Klasse: 132 Euro  
BC50, 2. Klasse: 66 Euro  
BC25, 1. Klasse: 32 Euro  
BC25, 2. Klasse: 16 Euro

Angesichts der günstigen Preise kann es sich oft schon lohnen, für eine Fernreise eine ProbekahnCard zu erwerben.

### Teilweise Wegfall des BahnCard-rabatts bei Fahrten ins Ausland

Fahrgäste, die mit einem Sparpreis und BahnCard25 eine Fahrt ins Ausland an-

treten, bekommen seit Fahrplanwechsel den BahnCard-Rabatt nur noch auf den deutschen Abschnitt angerechnet. Auf dem ausländischen Abschnitt wird der BahnCard-Rabatt nur gewährt, wenn ein Flexpreis-ticket (Normalpreis) gelöst wurde.



Aufgrund der Verschlechterungen der BahnCard-Bedingungen besteht für die Kunden einer bestehenden BahnCard25 ein Sonderkündigungsrecht bis zum 31. Januar 2017. Der Restwert der BahnCard wird erstattet. Anfang Dezember war vielen Verkaufsstellen das Sonderkündigungsrecht noch nicht bekannt. Fahrgäste, die ihre BahnCard zurück geben möchten, wenden sich am besten an den BahnCard-Service (online oder per Brief).

### WeihnachtsgrüÙe

*Die Redaktion der Hessenschiene wünscht allen Leserinnen und Lesern eine frohe Weihnachtszeit und einen guten Rutsch ins neue Jahr!*

Foto: Friedrich Lang





## „Regionales Cityticket“ für Wabern, Homberg und Fritzlar

(fl,hh) Fahrgäste, die ab Wabern eine DB-Fernverkehrsfahrkarte nutzen oder den nordhessischen Bahnhof mit einer solchen erreichen, können ab sofort die Buslinien bis Fritzlar oder Homberg (Efze) und die Regionalbahn 39 bis Fritzlar kostenfrei nutzen. Das Angebot gilt auch für Kunden der Bahncard100. Es entspricht damit ungefähr dem ansonsten aus größeren Städten bekannten „Cityticket“.

Allerdings ist die Busfahrt mit der Linie 400 bzw. 450 in Fritzlar bis zur Haltestelle „Allee“ limitiert. In Homberg (Efze) kann die Linie 450 bis zur Haltestelle „Busbahnhof“ genutzt werden. Ein weiterer Umstieg innerhalb der Städte ist nicht vorgesehen. In Wabern stellen die beiden Linien zusammen mit der Linie 457 dagegen ein nahezu flächendeckendes Angebot dar.

Der Nordhessische Verkehrsverbund NVV hat eine Broschüre herausgegeben, in welcher die Regelungen beschrieben sind. Auch die wichtigsten touristischen Ziele der in Wabern haltenden IC-Linie 19 können einer Netzskizze des Faltblattes mit dem Titel „Ab Wabern auf Deutschlandtour“ entnommen werden. Ferner wirbt das Blatt auch für die Nutzung des Reisezentrums in Wabern und der DB-Agenturen in Fritzlar und Homberg (Efze).

Alternativ zur Bus- oder Regionalbahnfahrt können IC-Reisende oder Reisende, die in Wabern in einen Regionalexpress steigen und

später den Fernverkehr nutzen, ihr Auto kostenlos am Bahnhof parken.



Insgesamt eine vorbildliche Initiative, um den IC-Halt in der eher dünn besiedelten Region zu stärken. Die Deutsche Bahn lässt seit dem 11.12.2016 nicht mehr alle Intercityzüge in Wabern halten, sondern wechselt einen Teil der Stopps tagsüber mit dem südlicher gelegenen Stadtallendorf ab. Der IC-Halt in Wabern ist nur bis 2018 gesichert, im Juni 2016 hatte die Bahn sogar von einer völligen Schließung ab dem Fahrplanjahr 2016/2017 gesprochen. Daraufhin hatte es Proteste und Gespräche der lokalen Politik mit der Bahn gegeben.

*Vom Bahnhof Wabern geht es mit Fernverkehrstickets jetzt kostenlos weiter bis Fritzlar und Homberg  
Foto: Wikipedia, User Meikel 1965*



## Neues von der Kurhessenbahn

(js) In einer früheren Hessenschiene haben wir bereits darüber berichtet, dass die Kurhessenbahn die europaweite Ausschreibung des Nordwest-Hessennetzes gewonnen hat, die ab Dezember 2017 zum Tragen kommt. Zum Fahrplanwechsel 2017 sollen die derzeit eingesetzten Triebwagen der Baureihe 628 abgestellt und durch 16 gebrauchte „Desiro“-Triebwagen der Baureihe 642 ersetzt werden.

Diese bieten neben einer Klimaanlage auch behindertengerechte Einstiege im Niederflurbereich des Fahrzeuges. Die Kurhessenbahn wird diese Desiro-Triebwagen wohl bereits im Laufe des kommenden Jahres in den Betriebseinsatz einbinden. Schon im September fanden die ersten Personalschulungsfahrten statt. Dabei wurden diese Triebwagen vereinzelt in den fahrplanmäßigen Fahrzeugumläufen eingesetzt und die Lokführer im Regelbetrieb geschult.

Das Fahrzeug wurde inzwischen wieder abgezogen, bevor die Personalschulungen abgeschlossen werden konnten. Derzeit ist

geplant, die Schulungen der Triebfahrzeugführer im Frühjahr 2017 wieder aufzunehmen.

### Burgwaldbahn

Zwischen dem 17. und 28. Oktober 2016 hat die Kurhessenbahn auf der Strecke Marburg - Frankenberg zwei Brücken in Wetter-Todenhausen und eine weitere Brücke sowie einen Durchlass in Münchhausen erneuert. Während der Baumaßnahmen wurde ein Schienenersatzverkehr mit Bussen zwischen Münchhausen und Marburg eingerichtet.

*Im Zuge einer Personalschulungsfahrt kam ein Triebwagen der Baureihe 642 „Desiro“ am 22. September 2016 auf der Burgwaldbahn zum Einsatz. Am Vormittag erklimmt das Fahrzeug die Steigung von Ernsthausen nach Wiesenfeld. Foto: Haiping Song*







*Die Triebwagen der Baureihe 628 werden auf dem Netz der Kurhessenbahn spätestens zum Fahrplanwechsel 2017/18 abgestellt. Im Bild ein Triebwagen bei Wiesenfeld auf der Fahrt nach Frankenberg*

Recht ungewöhnlich zeigte sich die Art und Weise, wie die Baumaßnahmen umgesetzt wurden. Bereits einige Wochen vor dem Beginn der Streckensperrung wurden auf den Wiesen neben den vier Brücken Baustellen eingerichtet. Dort wurden die kompletten Schalungen gebaut und die Brücken betoniert. Zu Beginn der Streckensperrung wurden die Gleise über den alten Brücken entfernt und die Brücken abgetragen. Nach dem Ausschalen der vollständigen neuen Brücke wurde diese mit Hilfe von stationären Turmdrehkränen und mobilen Autokränen in einem Stück in die Lücke der inzwischen beseitigten alten Brücke gehoben.

Auf diese Art konnten binnen zwei Wochen alle vier Brücken eingebaut werden. In den Wochen nach der Streckensperrung

wurden noch Restarbeiten ausgeführt. Dabei wurden die Wiesen wieder hergerichtet und die Bachläufe vor und hinter den Brücken in Stand gesetzt.

*Am 19. November 2016 überquert der Triebwagen 628 226 die neu gebaute Betonbrücke in Todenhausen.*

*Foto: Jürgen Schmied*



## Mehr Busse zum Industriepark Fulda-West

(mk) Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 wurde die ÖPNV-Anbindung zum Fuldaer Industriepark West verbessert. Die Stadt Fulda hat gemeinsam mit dem Verkehrsbetrieb RhönEnergie Fulda und der Interessengemeinschaft Industriepark (IP) Fulda-West ein verbessertes Konzept erarbeitet und umgesetzt.

Montag bis Freitag fahren nun 13 Busse im Stundentakt. Die erste Fahrt ab Stadtschloss startet um 6.30 Uhr; die weiteren Fahrten ab 7.15 Uhr im Stundentakt. Am Samstag steuern nur 6 Fahrten vom Busbahnhof Stadtschloss ausgehend den IP Fulda-West an.

In den letzten Jahren hat sich dieses Industriegebiet sehr positiv entwickelt. Es sind zahlreiche neue Arbeitsplätze entstanden. Diese erzeugen aber auch mehr Auto- und LKW-Verkehr. In manchen Fuldaer Straßen klagen seit einiger Zeit Anwohner über den zunehmenden Verkehr. Der verkehrsplanerische Fehler, der hier begangen wurde, liegt aber schon gute dreißig Jahre zurück. Wie der LKW-Verkehr und

wie Mitarbeiter ohne Auto bzw. Führerschein zum Industriepark gelangen, darüber hat man sich damals nicht viele Gedanken gemacht.

Heute gibt es immer mehr Beschäftigte, die sich den Erwerb eines Führerscheins oder die Unterhaltung eines PKW gar nicht leisten können oder wollen. Viele weichen auf alternative Mobilität aus. Zu Fuß, per Fahrrad oder, wenn möglich, mit dem ÖPNV. Aber was tut der mobilitätseingeschränkte Arbeitnehmer, wenn Bus und Bahn nicht ausreichend zur Verfügung stehen, um in den abgelegenen Industriepark zu gelangen?



*ZOB Fulda,  
neben der  
Haltestelle  
Stadtschloss der  
zweite wichtige  
ÖPNV-Knoten in  
Fulda*

*Foto:  
Friedrich Lang*

*Mehr Verbindungen zum Industriepark  
West gibt es seit Fahrplanwechsel  
Foto: Michael Kolb*

Die jetzigen Fahrplanverbesserungen sind ein richtiger Schritt, aber leider noch nicht ausreichend. Insbesondere in den Tagesrandlagen und am Wochenende fehlen einige Bus-Verbindungen. So verkehrt samstags der erste Bus um 9.15 Uhr zum Industriepark. Viel zu spät!



Des Weiteren ist die Linienführung zu kritisieren: Die Linie 4 zum IP West bindet hauptsächlich die westlichen Stadtteile Neuenberg/Münsterfeld, Haimbach, Rodges, Besges und Malkes an. Der Industriepark liegt quasi am äußeren westlichen Zipfel von Fulda. Es mag sein, das vereinzelt Arbeitnehmer aus Haimbach und Neuenberg zusteigen. Aber hauptsächlich kommen die Mitarbeiter der unterschiedlichen Gewerbebetriebe aus der weiteren Stadtregion. Für diese Mitarbeiter wäre eine schnelle Expressbus-Verbindung in den Industriepark wichtig.

Deshalb favorisiert Pro Bahn & Bus einen Expressbus vom Zentralen Omnibusbahnhof über die B254 zum IP Fulda-West. Die Stadt Fulda hat versprochen,

den künftigen Fahrplan im neuen Nahverkehrsplan besser an die Schichtzeiten anzupassen und weiter zu optimieren. Jedoch gilt der neue Nahverkehrsplan erst ab 2019. Solange sollte man aber nicht warten, um ein verbessertes Angebot zur Verfügung zu stellen. Im Interesse der Arbeitnehmer kann man etwas mehr Flexibilität von der Stadtpolitik erwarten. In diesem Zusammenhang ist zu hoffen dass künftig für alle Arbeitnehmer der Stadtregion Fulda ein optimiertes und ausgebauten ÖPNV-Netz zur Verfügung steht.

*Auch so kann man den Stadt-  
bus voran bringen*

*Foto: Friedrich Lang*



## Lumdatalebahn-Teilstilllegung zum 1. Januar 2017

(fl) Über die Reaktivierungschancen der Lumdatalebahn Lollar – Rabenau-Londorf wird seit mittlerweile rund einem viertel Jahrhundert intensiv diskutiert. Die Befürworter beweisen einen ausgesprochen langen Atem, müssen derzeit jedoch einen Rückschlag erleiden. Denn der letzte Güterkunde hat seinen Bezug von Waren auf dem Schienenweg eingestellt.

Das Ende des vorläufig letzten betriebsfähigen Abschnitts der Lumdatalebahn liegt im Streckenkilometer 21.800 am Werk für feuerfeste Steine RHI (ehemals Didier). Das Teilstück ist allerdings nur knapp vier Kilometer lang, denn die Kilometerangabe „21.800“ bezieht sich auf die ehemals bis Grünberg führende Gesamtstrecke.

Mit der Entscheidung des Regierungspräsidiums (RP) in Gießen sind die Widersprüche des Vereins Lumdatalebahn e.V. (LB e.V.) und des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus gegen das Stilllegungsverfahren abgelehnt worden. Allerdings führte das RP

in seiner Begründung aus, dass die DB Netz AG, die ab dem 01.01.2017 wieder für die Infrastruktur der unteren Lumdatalebahn zuständig ist, keine Entwidmung der Strecke nach §23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) plant. Vielmehr beabsichtigt DB Netz, den Gebietskörperschaften einen Infrastruktursicherungsvertrag anzubieten. Auch ein überleiteter Ausbau der wichtigen Anschlussweiche in Lollar ist nach Einschätzung des



*Im Rahmen einer Sonderfahrt gelangte ein Schienenbus am 22.10.1988 bis nach Londorf. Das Bild entstand bei einem Zwischenhalt in Allendorf (Lumda). Foto: Stefan Sitzmann*





*Bei einer Sonderfahrt zum Schmaadleckermarkt am 4. September 2016 war der Güterverkehr zum RHI-Werk in Mainzlar schon weitgehend zum Erliegen gekommen.*

RP nicht zu befürchten.

Dem jetzigen Betreiber HLB Basis AG sei der Weiterbetrieb wegen nahezu fehlender Einnahmen nicht zuzumuten - und nur über diese Frage habe das RP zu entscheiden gehabt. Die jährlichen Kosten werden mit 4.400 Euro pro Jahr für die Pacht der Strecke, 16.750 Euro pro Jahr für den Netzanschluss in Lollar und 22.000 Euro pro Jahr an laufenden Instandhaltungskosten beziffert. Mittelfristig seien 3 Millionen Euro in die Ertüchtigung der Teilstrecke zu investieren.

Das raumplanerische Ziel einer Schienenstrecke im Lumdatal bleibt nach Ansicht des RP von der Stilllegungsentscheidung unberührt, solange es kein Verfahren zur Entwidmung der Eisenbahnstrecke gibt. Auch die Bahnübergänge hält die Behörde in der jetzigen Form für reaktivierbar, diesbezüglich habe man sich bei der Landesbahnaufsicht rückversichert.

Der LB e.V. will die Bevölkerung am 17.12. nochmals umfassend über den Stand des Stilllegungsverfahrens und auch über die nach wie vor bestehenden Reaktivierungschancen informieren. An dem Tag soll es nochmals drei nachmittägliche Pendelfahrten geben, bevor die untere Lumdatalbahn am Jahresende in die unbestimmt lang dauernde Betriebspause geschickt wird.

Die Bekanntgabe des zweiten Teils der Nutzen-Kosten-Untersuchung mit der Beschränkung auf den Personenverkehr im Abschnitt (Gießen -) Lollar – Allendorf/Lumda ist jetzt für den Februar 2017 geplant. Hier sind der Landkreis Gießen und der Rhein-Main-Verkehrsverbund am Zug. Für die im ersten Teil untersuchte Gesamtstrecke bis Rabenau-Londorf lag der Nutzen-Kosten-Faktor nur bei ca. 0,2. Das Ergebnis hatte überrascht, war doch die Vorstufenuntersuchung noch von einem Wert über eins ausgegangen.



Auch der Deutsche Bahnkundenverband wird übrigens in die Entscheidung über die Zukunft der Lumdatabahn einbezogen. Die Strecke gehört zu denjenigen, für welche die Deutsche Bahn und der Deutsche Bahnkundenverband eine gemeinsame Potenzialbewertung hinsichtlich der Reaktivierungschancen vereinbart haben.

Am 1. Dezember 2016 beriet der Infrastrukturausschuss des Landkreises Gießen über eine finanzielle Beteiligung am Erhalt der Lumdatabahn. Im Haushalt 2017 sollen erstmals 50.000 Euro für Erhaltungs- und Pflegearbeiten verankert werden. Weitere 50.000 Euro sollen die Anpachtung oder bestenfalls den Erwerb der Strecke ermöglichen – den Abschluss entsprechender Verhandlungen vorausgesetzt.

Die Mitglieder des LB e.V. wollen erreichen, dass die vom Landkreis Gießen in Aussicht stehenden Mittel nach Möglichkeit für die Herstellung eines betriebsfähigen Zustandes zumindest bis Allendorf/Lumda aufgewendet werden. Ein reiner Infrastruktur-Sicherungsvertrag mit DB erlaubt sicher keine Sonderfahrten mehr. Dagegen ließe sich mit privaten Bahngesellschaften und mit Hilfe ehrenamtlicher Tätigkeiten mehr erzielen. Der Verein hat Erfahrungen sowohl in der Erhaltung von Bahnanlagen als auch in der Organisation und Vermarktung von Sonderfahrten.

Die Trasse von Lollar bis Allendorf/Lumda ist in einem wesentlich besseren Zustand als das Reststück bis Rabenau-Londorf. Auf dem oberen Teil klaffen Lücken im Gleis und es sind mehrere Brücken in Stand zu setzen oder neu zu bau-

en. Der hohe Investitionsaufwand für Allendorf/Lumda – Rabenau-Londorf ist auch einer der Gründe für den negativen NKU-Faktor. Für die übrige Strecke sehen die Gutachter wohl deutlich bessere Chancen. Zumal sich das Betriebsprogramm durch den Verzicht auf die Anbindung Rabenaus vereinfachen lässt. Es ist dann ein Pendelverkehr ohne Kreuzungsstation machbar, möglicherweise sogar mit einem einzelnen zwischen Gießen und Allendorf/Lumda verkehrenden Triebwagen.

Der LB e.V. akzeptiert einen Pendelverkehr bis Allendorf/Lumda als Einstieg in die Lumdatabahn-Reaktivierung, hält aber an einer Einbeziehung der Gemeinde Rabenau in jedem Fall fest. Der Verein wirbt in diesen Monaten so intensiv wie nie zuvor um die Reaktivierung der Lumdatabahn. So war beispielsweise anlässlich einer Kreistagssitzung Anfang Dezember im Bürgerhaus der Stadt Allendorf/Lumda eine Delegation vertreten, um mit den Abgeordneten des Kreistages ins Gespräch zu kommen.

*Am heutigen Streckenende in Mainzlar*





## Stellwerke in Nidda und Stockheim Aus „Willmann“ wird „Thales“

(ac) Die Zeit der Formsignale geht in Nidda und Stockheim unwiderruflich zu Ende. Am 7. April 2017 werden sie das letzte Mal in Betrieb sein, drei Tage später, ab dem 10. April, wird der Betrieb in den beiden Bahnhöfen mit Lichtsignalen gesteuert.

Die Lahn-Kinzig-Bahn von Gießen nach Gelnhausen stellt eine gewisse Besonderheit im DB-Netz dar: hier sind noch zahlreiche Stellwerke der seltenen Bauart Willmann in Betrieb. Die 1868 in Dortmund gegründete Firma „E. Willmann, Fabrik für Dampfkessel und Eisenkonstruktionen“ war zwar in erster Linie auf den Bau von Dampfkesseln spezialisiert. Etwa ab der Jahrhundertwende stellte das Unternehmen aber auch mechanische Stellwerke her. Dieser Produktionszweig wurde 1923 wieder aufgegeben.

Die Firma Willmann spielte im Stellwerksbau allerdings nie eine bedeutende Rolle. Außer in der Heimatstadt Dortmund gab es nur im Westerwald sowie vor allem in Oberhessen Stellwerke dieser Bauart. Zum 1. Oktober 1942 existierten bei der Deutschen Reichsbahn 304 Stellwerke der Bauart Willmann, davon allein 134 im Bereich der Reichsbahndirektion Frankfurt.

Auf der Strecke Gießen – Gelnhausen sind heute noch je zwei Stellwerke in Hungen (Baujahr 1907), Nidda (1909/10) und Stockheim (1906) von der Bauart Will-

*In Stockheim sind bis heute zwei Stellwerke der Bauart Willmann vorhanden. Im Bild das südliche Stockheimer Stellwerk am 15. April 1985. Foto Andreas Christopher*



*Das Niddaer  
Fahrdienstleiterstellwerk  
wurde im ersten Stock in  
Fachwerkbauweise errichtet*

mann in Betrieb, zudem je ein Stellwerk in den Bahnhöfen Pfahlgraben (1912) und Büdingen (1925). Die weiteren mechanischen Stellwerke dieser Strecke in Lich und in Mittel-Gründau sind von der Bauart Jüdel und wurden 1925 errichtet. Das Stellwerk in Oberwiddersheim wurde sogar erst 1958 eingerichtet und ist ein Einheits-Stellwerk.



Die Stellwerke in Nidda und Stockheim werden durch ein elektronisches Stellwerk (ESTW) des Stellwerkstyps EL L90 des Herstellers Thales aus Ditzingen bei Stuttgart ersetzt. Die ESTW-Zentrale befindet sich in Altenstadt, wo bereits ein typengleiches Stellwerk für die Steuerung der Bahnhöfe Niederdorfelden, Nidderau (Gleise 4 und 5) und Altenstadt der Niddertalbahn existiert und wo ein zweiter Bedienplatz für die Steuerung der Bahnhöfe Nidda und Stockheim eingerichtet wird. In Nidda und Stockheim werden lokale Stellrechner installiert, welche aufgrund der physikalisch begrenzten Stellentfernung von maximal 6,5 Kilometern benötigt werden. Über Glasfaserkabel sind sie mit den Sicherungs-

modulen in der ESTW-Zentrale in Altenstadt verbunden.

Nach weit über 110 Betriebsjahren geht damit in Nidda und Stockheim eine interessante Epoche der Stellwerkstechnik zu Ende. Für DB Netz ist es auf jeden Fall eine Rationalisierung infolge Personaleinsparung, außerdem war der Unterhalt der alten Stellwerke sehr teuer. Ob die neue Stellwerkstechnik jedoch ebenso robust und ausfallsicher ist, wird sich in der Zukunft zeigen.

*Vom Bahnhof Altenstadt aus werden in  
Zukunft die Bahnhöfe in Nidda und  
Stockheim gesteuert. Dazu wird ein  
zweiter Bedienplatz im Stellwerk  
Altenstadt eingerichtet*



## Bahnhöfe an der Vogelsbergbahn verkauft

(hl) Die DB AG trennt sich von ihren Empfangsgebäuden und überzähligen Grundstücksflächen entlang der Vogelsbergbahn. Derzeit noch benötigte Dienst-räume in diesen Gebäuden werden von den neuen Eigentümern angemietet. Zwischen Gießen und Alsfeld ist einzig das kleine Empfangsgebäude „Ehringshausen (Oberhessen)“ derzeit noch im Besitz der DB, es beinhaltet das Stellwerk dieser Station.

Der Bahnhof Grünberg inkl. Güterhalle und 2.500 m<sup>2</sup> Grund wurde am 30.09.2016 von einem Investor bei einem Höchstgebot von 247.000 Euro ersteigert. Bei dieser Summe konnte die Stadt nicht mehr mit-halten. Inzwischen erklärte die Kommune, dass sie auch auf das Vorkaufsrecht verzich-tet.

Der Bahnhof Mücke wurde inklusive 15.000 m<sup>2</sup> Grund wurde für ca. 57.000 Euro von der Gemeinde gekauft. Die Fläche beinhaltet das gesamte Gelände der P+R-Anlage mit Bushaltestellen (ausgenommen ehemaliges Tanklager) und auf der gegen-überliegenden Gemeindeseite den Grün-streifen inklusive Rampe (ausgenommen Fußgängerbrücke).

Der Bahnhof Burg- und Nieder Gemün-den mit Areal wurde ebenfalls von der Ge-meinde erworben, um hier eine P+R-An-lage mit Umsteiganlage zu den Bussen

Richtung Kirchhain zu errichten. Der Bahn-hof Alsfeld steht ebenfalls aktuell zum Ver-kauf.

### Stationsmodernisierungen

An der Vogelsbergbahn sind nachste-hende Stationen – in der Reihenfolge der Aufzählung - Grünberg, Großen Buseck und Alsfeld zur Modernisierung vorgese-hen. Ursprünglich sollte an Stelle von Als-feld die Station Lauterbach modernisiert werden. Da sich Lauterbach derzeit unter dem Schutzschirm befindet, konnte die Stadt keinen finanziellen Beitrag zu dieser Maßnahme bewerkstelligen und schied somit aus.

Die Modernisierung der Station Grün-berg wird mit ca. 2 Millionen Euro bezif-fert. Vom 24.10 bis 23.11.2016 konnte je-dermann die bei der Stadtverwaltung aus-gelegten Pläne einsehen. Zusätzlich bestand auch auf der Homepage des RP Gie-ßen die Möglichkeit zur Planein-sicht. Bis zum 07.12.2016 konnten die Stadt Grünberg und die betei-ligten Behörden Änderungswün-sche, Anmerkungen und Kritik zu der geplanten Maßnahme abgeben.

*Das Bahnhofsgebäude und der umliegende Grund wurden von der Gemeinde Mücke gekauft*

*Foto: Horst Lorenz*



## U-Stadtbahn Europaviertel geht in die „heiße Phase“ 157 Mio. Euro Zuschüsse von Bund und Land

(fl) Nach dem barrierefreien Ausbau der östlichen U-Stadtbahnlinie 5 geht in Frankfurt Anfang 2017 der Bau der westlichen U5-Verlängerung ins Europaviertel in die „heiße Phase“. Um das neue Viertel mit ca. 3.800 Wohnungen und Raum für 30.000 Arbeitsplätze an den ÖPNV anzuschließen, wird die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) die U-Stadtbahnlinie 5 über den Hauptbahnhof hinaus verlängern und auf einer Strecke von 2,7 Kilometern vier neue Stationen bauen.

Das Frankfurter Europaviertel ist auf dem Gelände des 1996 aufgegebenen Hauptgüterbahnhofs der Stadt entstanden. An diese vormalige Nutzung erinnert der Name der geplanten Station „Güterplatz“.

Mit insgesamt rund 157 Mio. Euro unterstützen das Land und der Bund die geplante Strecke. Den entsprechenden Förderbescheid übergab der hessische Verkehrsminister Tarek Al-Wazir am 07.12.2016 an Frankfurts Oberbürgermeister Peter Feldmann, den Verkehrsdezernenten Klaus Oesterling sowie den Geschäftsführer der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF), Thomas

Wissgott. Das Land beteiligt sich an dem 281 Mio. Euro teuren Projekt mit 31 Mio. Euro. Der Bund stellt rund 126 Mio. Euro zur Verfügung.



Die neue Stadtbahnstrecke verläuft im ersten Teilabschnitt unterirdisch. In diesem Bereich entsteht die U-Stadtbahnstation „Güterplatz“ in einer Tiefe von etwa 20 Metern. Die Haltestelle erschließt unter anderem das Einkaufszentrum Skyline Plaza. Ab der Emser Brücke folgt die Trasse oberirdisch dem Verlauf der Europaallee. Dort befinden sich die Haltestellen „Emser Brücke“, „Europagarten“ und „Wohnpark“. Alle Sta-



*Blick auf die barrierefrei ausgebauten Station Glauburgstraße im Ostteil der Linie U5. Im Vordergrund der Übergang auf den abgesenkten Teil des Hochbahnsteigs (siehe Hessenschiene 105).  
Foto: Friedrich Lang*

tionen und Straßenübergänge sind selbstverständlich barrierefrei konzipiert und für Gehbehinderte nutzbar. Für sehbehinderte Fahrgäste werden sie mit taktilen Leitelementen im Boden ausgestattet. Die 105 Meter langen und 80 Zentimeter hohen Bahnsteige werden von Beginn an den Einsatz von Dreiwagenzügen erlauben.

Der Bau der Station Güterplatz und des Streckentunnels Richtung Hauptbahnhof startet Anfang 2017. Zunächst müssen Verkehrsflächen im östlichen Bereich der Europaallee nach außen verlegt werden, um in der Mitte des Boulevards Platz für die Startbaugrube und Baustellenfläche des Tunnelvortriebs zu schaffen. Beim Bau der beiden getrennt voneinander verlaufenden Tunnelröhren wird eine Tunnelvortriebsmaschine zum Einsatz kommen, pro Röhre ist eine Bauzeit von 10 Monaten veranschlagt. Am Hauptbahnhof existiert seit Inbetriebnahme der Station im Jahr 1978 als Bauvorleistung ein Tunnelstützen, welcher der damaligen Planung gemäß die zur U-Stadtbahn umzubauende Straßenbahn von Höchst her aufnehmen sollte.

Vorbereitende Arbeiten für den Bau der U5-West wie beispielsweise Leitungs-Umverlegungen laufen bereits seit 2013. Für das U-Stadtbahnprojekt wurde die Stadtbahn Europaviertel Baugesellschaft mbH (SBEV) gegründet, die auch eine recht informative Internetseite, unter anderem mit einem Bautagebuch, betreibt.

Der gemeinsame Straßen- und U-Stadtbahntunnel unter dem Europa-

garten ist seit Juni 2016 im Rohbau fertig gestellt. Dieses Bauwerk wird in Trägerschaft der Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG errichtet. Der SBEV obliegt hier der Endausbau mit Schienen und Oberleitungen. Das gesamte Projekt U5-West soll 2022 fertig sein.

*„Designer-Wartehallen“ werden aus Fahrgastsicht häufig kritisch betrachtet, denn anders als bewährte Wartehäuschen müssen sie ihre Praxistauglichkeit erst unter Beweis stellen. Das dürfte beim Modell an der Haltestelle Glauburgstraße nicht anders sein.  
Foto: Friedrich Lang*





## DB Servicestore auch am Flughafen Frankfurt Neuer Shop – neuer Franchisepartner

(db/lk) Seit 03.11.2016 gibt es auch einen DB ServiceStore im Regionalbahnhof des Flughafens Frankfurt. Es ist der erste Store, den ServiceStore DB mit dem Foodspezialisten Casualfood GmbH eröffnet, der unterschiedliche Gastronomie-Konzepte in Flughäfen und Bahnhöfen betreibt und durch erfolgreiche Franchiseformate wie Quicker's zu den wachstumsstärksten Unternehmen der deutschen Verkehrsgastronomie zählt.

Auf einer Fläche von 90 m<sup>2</sup> steht den täglich rund 10.000 Pendlern und Reisenden zum Flughafen an Gleis 1 im Regionalbahnhof ein breites Angebot an Artikeln für die Reise und den täglichen Bedarf zur Verfügung. Die Produktpalette ist vielfältig und reicht von frischen Backwaren und warmen Snacks über Heiß- und Kaltgetränke bis hin zu Tabakwaren und Presseartikeln.

Bereits am Jahresanfang wurden zwei neue DB ServiceStores auf den Verteilerebenen des S-Bahnhofes Frankfurt Taunusanlage eröffnet. Neben diesen gibt es am Bahnhof Frankfurt West einen DB ServiceStore, welcher neben dem vorhandenen Bäcker den Reisenden sogar am Wochenende eine Versorgungsmöglichkeit bietet. Auch gibt es hier Fahrkarten sowohl für den Regional- als auch für den Fernverkehr zu erwerben.

In den kommenden Jahren liegt der Fokus von ServiceStore DB auf einem nach-

haltigen Wachstum und der konsequenten Weiterentwicklung des Shop-Konzeptes, das derzeit jährlich 16,5 Millionen Kunden anlockt. Mit über 20 Neueröffnungen pro Jahr soll das System bis 2021 auf 250 Standorte anwachsen. Um dieses Ziel zu erreichen, wird die Expansion auf alle Bahnhofskategorien ausgeweitet. Bisher lag der Fokus eher auf kleinen und mittelgroßen Bahnhöfen.

Das Franchisekonzept gibt es bereits seit 1998. Aktuell verfügen 119 Standorte in ganz Deutschland über eine Verkaufsfläche von über 10.000 m<sup>2</sup>. Insgesamt 38 Franchisenehmer sind unter Vertrag. Format und Standort der ServiceStores hängen dabei von den Gegebenheiten vor Ort und vom Kundenpotenzial ab. Die Größe eines Service-Stores ist flexibel: Kompakt-, Standard- und XL-Format variieren zwischen 20 und 200 m<sup>2</sup>.

Pro Bahn & Bus zeigt sich erfreut über das durchaus flexible Konzept, da es auch z.B. für nicht sanierte Bahnhöfe eine schnelle Möglichkeit der Aufwertung bietet (z.B. Friedrichsdorf). Ebenso kann ein Erhalt des personenbedienten Verkaufs von Fahrkarten erfolgen.

*Der neue Servicestore am Frankfurter Flughafen Regionalbahnhof.*

*Foto: [www.servicestoredb.de](http://www.servicestoredb.de)*





## Keine Doppeldeckerbusse in Frankfurt

**(fl) Kein positives Ergebnis brachte der zweimalige Test-Einsatz von Doppeldeckerbussen im Frankfurter Stadtverkehr. Die für den Busverkehr in zwei Linienbündeln zuständige Stadtwerke-Tochter ICB hatte einen Doppeldecker aus Berlin ausgeliehen, um seine Akzeptanz bei den Frankfurter Fahrgästen zu testen.**

Der Einsatz erfolgte in zwei Testphasen Ende 2015 und Anfang 2016. Befahren wurde die Linie 34, die nicht ohne weiteres auf Gelenkbusverkehr umgestellt werden kann, aber unter anderem wegen der Nähe zu Universitätsstandorten über hohe bis sehr hohe Fahrgastzahlen verfügt.

Nur etwa die Hälfte der Fahrgäste nutzte den Weg in die obere Etage. Da oben jedoch die meisten Sitzplätze angeordnet sind, müssten deutlich mehr als die Hälfte der Kunden zum Aufstieg bereit sein. Bei einem positiven Testergebnis war eine gemeinsame Fahrzeugbestellung mit Berlin ins Auge gefasst worden.

Es dürfte kein Zufall sein, dass sich das Prinzip Doppelstock beim Bus in Deutschland nur in ganz wenigen Städten durchgesetzt hat. Die niedrige Deckenhöhe wird von großen Menschen als unange-

nehm empfunden. Viele Fahrgäste haben außerdem wohl Angst, den Ausstieg zu verpassen, wenn sie oben sitzen und den Belegungsgrad im Unterdeck nicht richtig einschätzen können. Es bedarf wohl einer langjährigen Gewöhnung der Fahrgäste an diese Modalitäten, damit Doppeldeckerbusse wie in Berlin erfolgreich eingesetzt werden können.

Erfolgversprechender könnte der Einsatz von Doppeldeckerbussen ab dem Fahrplanwechsel 2016/2017 auf der NVV-Linie 500 zwischen Kassel, Fritzlar und Bad Wildungen werden. Die Reiseweite ist dort erheblich größer und der Fahrgastwechsel konzentriert sich auf wenige Haltestellen.

*Der Testbus aus Berlin konnte sich in Frankfurt nicht bewähren. Zu wenige Fahrgäste nutzten das Oberdeck.*

*Foto: traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH*



## Änderungen im Fahrplan für 2017 im Hochtaunuskreis

(ws) Der neue ÖPNV-Fahrplan bringt im Schienenverkehr fühlbare Verbesserungen auf der S-Bahnlinie 5: an jedem Samstag werden von 11 Uhr bis 18 Uhr die Verstärkungszüge zwischen Frankfurt Süd und Bad Homburg einen Viertelstundentakt bringen, wie er bisher nur montags bis freitags zwischen 6 und 19 Uhr geboten wurde. Die Taunusbahn (RB 15) wird sonntags ganztägig im Stundentakt bedient.

Allerdings hat es Laufe des Jahres 2016 bereits auf der RB 12, der Königsteiner Bahn, eine Ausdehnung des Fahrplans am späten Abend und an Samstagen gegeben. Auch die RB 16, die Friedberger Bahn, wurde bzw. wird um ein Fahrtenpaar vermehrt.

Dagegen müssen sich die Fahrgäste im Omnibusverkehr auf zahlreiche Neuerungen einstellen, denn ein Großteil der Leistungen wurde für die kommenden Jahre neu ausgeschrieben. Das gilt im Vordertaunus für die regionalen Buslinien 251, 252, 260 und 261, die teilweise über die Kreisgrenze hinausgehen:

Bei der Linie 251 Frankfurt Nordweststadt–Steinbach–Kronberg wird innerhalb der Stadt Steinbach der Stundentakt durch die neue „Stadtbuslinie“ 91 (Bahnhof Weißkirchen/Steinbach–Sportpark) werktags zum Halbstundenverkehr verdichtet.

Linie 252 wird an beiden Enden verkürzt, so dass künftig von Eschborn Süd (S 3+4) über Steinbach nach Weißkirchen Ost (U 3) gefahren wird. Weil damit die direkte Verbindung der Stadtzentren von Steinbach und Oberursel verloren geht, werden montags bis freitags am Vormittag und Nachmittag je drei Buspaare bis Oberursel Bahnhof verlängert. Das ist jedoch nur eine

Notlösung, die auch zur Fahrzeitverlängerung führt.

Die Linie 261 Bad Homburg–Oberursel–Kronberg–Königstein, die „Achse im Vordertaunus“ seit 1925, bleibt täglich im Halbstundentakt fast unverändert, einschließlich der Verstärkungsfahrten zwischen Oberursel und Königstein.

Die erst im Sommer 2014 eröffnete „Schnellbuslinie“ 260 von Karben über Petterweil nach Bad Homburg–Oberursel–Königstein bietet – künftig als Linie X 27 – werktags einen Stundentakt an, der in Groß Karben gute Anschlüsse zu den Zügen der S 6 Frankfurt–Friedberg herstellt. Die bisherigen stündlichen Verdichtungsfahrten Bad Homburg–Königstein gehen in der neuen „Schnellbuslinie“ X 26 Bad Homburg–Oberursel–Königstein–Hofheim–Wallau–Wiesbaden auf, die von Montag bis Samstag verkehrt. Sie ist ein Teil des vom RMV geplanten „Schnellbusringes“ um Frankfurt herum und folgt zwischen Bad Homburg Bahnhof und Oberursel Bahnhof der Linie 261, während die Linie X 27 den Weg über Hochtaunuskliniken und Landratsamt nimmt.

Die neue Linie Bad Homburg–Wiesbaden ist nicht die erste Direktverbindung der beiden Kurstädte. Schon zwischen 1907

und 1918 gab es mehrmals täglich Eilzüge der „Bäderbahn“, die auch Bad Nauheim einbezogen. In den 1950er Jahren stellten Busse des Kraftverkehrs Königstein der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft umsteigefreie Verbindungen her, die etwa der neuen Linie X 26 (allerdings über Kronberg) entsprachen. Ende des Jahre 2017 soll die Linie X 27 von Karben bis Nidderau verlängert werden. Die Linien X 26, X 27, 91, 251, 252 und 261 werden ab Fahrplanwechsel von der DB-Tochter Busverkehr Hessen GmbH betrieben.

Sie löst die HLB-Hessenbus GmbH ab, die künftig im Usinger Land den gesamten Busverkehr im Auftrag des VHT (Verkehrsverband Hochtaunus) übernehmen wird, wie es von 1993 bis 2008 üblich war. Sie ersetzt dort die teils von der DB-Tochter Regionalverkehr Kurhessen/ Hessenbus und teils von der VM Verkehrsgesellschaft Mittelhessen GmbH erbrachten Leistungen.

Die dortigen Hauptlinien werden neu geordnet und montags bis freitags mindestens alle 2 Stunden mit Bussen bedient, die vor allem im Berufs- und Schülerverkehr verstärkt werden. Das Angebot an AST (Anrufsammel-Taxis) wird hier auf die Wochenenden und Abendstunden beschränkt.

Die wichtigsten Linien sind Montag – Freitag:

50 Bad Homburg–Hohemark–Schmitten–Rod an der Weil

51 Bad Homburg–Hohemark–Reifenberg–Schmitten Rod a.d.W.–Hasselbach

57 Königstein–Gr. Feldberg–Reifenberg–Hohemark

60 Königstein–Glashütten–Oberems–Seelenberg–Schmitten–Neu Anspach

61 Neu Anspach–Westerfeld–Usingen–Neuweilnau–Riedelbach

62 Usingen–Lauken–Rod a.d.Weil–Hasselbach

63 Usingen–Eschbach–Kransberg–Wehrheim–Neu Anspach

69 Rod a.d.W.–Grävenwiesbach–Ob/N. Lauken–Neu Anspach

80 Königstein–Reifenberg–Schmitten–Neu Anspach (Ergänzt sich mit L. 60)

81 Königstein–Glashütten–Wüstems–Riedelbach–Rod a.d.Weil

82 Neu Anspach–Rod am Berg–Hunoldstal–Riedelbach

Samstags und sonntags verkehren nur die Linien:

50 Bad Homburg–Hohemark–Schmitten–Rod an der Weil–Hasselbach

57 Königstein–Gr. Feldberg–Reifenberg–Hohemark–Bad Homburg

60 Königstein–Glashütten–Oberems–Seelenberg–Schmitten

61 Usingen–Westerfeld–Neu Anspach

63 Usingen–Eschbach–Kransberg–Wehrheim–Neu Anspach

80 Königstein–Reifenberg–Schmitten (Nur samstags)

## Mittelrheintal:

# Bund, Länder und Deutsche Bahn zeichnen Erklärung zur Finanzierung für mehr Lärmschutz

(hpg) Anlässlich der Sitzung des Beirates „Leiseres Mittelrheintal“ in Lahnstein unterzeichneten das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz sowie die Deutsche Bahn eine Absichtserklärung zur Finanzierung von zusätzlichen lärmindernden Maßnahmen im Mittelrheintal. Damit ist der Weg frei für den Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen von knapp 63 Millionen Euro.

„Unser Ziel ist es, den Schienenlärm spürbar zu reduzieren. Wir investieren in effektive, zusätzliche Lärmsanierungsmaßnahmen, um die Anwohner an den besonders belasteten Strecken im Mittelrheintal besser zu schützen und die Akzeptanz für den Schienenverkehr zu erhöhen“, so Enak Ferlemann, parlamentarischer Staatssekretär im BMVI.

Die Planungen für die Umsetzungen der Maßnahmen laufen bereits seit mehreren Monaten, so dass im neuen Jahr erste Projekte realisiert werden können. Die Vereinbarung mit den Ländern dient auch als Modell für mehr Lärmschutz in anderen Regionen wie beispielsweise dem Inn- oder Elbtal.

„Mit der heute gezeichneten Erklärung haben wir einen weiteren Meilenstein für mehr Lärmschutz im Mittelrheintal erreicht. Wir freuen uns, dass die Finanzierungsgeber sich nun auch formal verpflichten, die Maßnahmen zu finanzieren“, erklärte Ines Jahnelt, Lärmschutzbeauftragte der Deutschen Bahn und Vorsitzende des Beirates. „Wir führen die Planungen mit Nachdruck weiter, um die Maßnahmen bald möglichst umzusetzen. Unser Ziel ist es, das Gesamtpaket bis spätestens 2021 zu realisieren“.

Insgesamt rund 50 Lärmschutzmaßnahmen werden den Schienenverkehrslärm im Weltkulturerbe-Bereich des Mittelrheintals weiter reduzieren. Zum Einsatz kommen unter anderem Schienenstegdämpfer und Lärmschutzwände. Die Planungs- und Baukosten belaufen sich auf knapp 63 Millionen Euro, die Länder übernehmen einen Anteil von rund 9,6 Millionen Euro. Hinzu kommen knapp zehn Millionen Euro der DB für das Schleifen von Schienen und verschiedene Aufwendungen bei der Instandhaltung.

Neben den Maßnahmen an den Strecken wird vor allem die Umrüstung der Güterwagen auf moderne Bremssohlen den Lärm verringern. Bis Ende des Jahres wird DB Cargo die Hälfte und bis 2020 alle Güterwagen in Deutschland mit neuer Bremstechnik ausgestattet haben. Eine Gesetzesinitiative des BMVI sieht vor, laute Güterwagen ab dem Fahrplanwechsel 2020/21 zu verbieten.



## NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar: Beteiligungsforum startet

(cb) Am 6.12.2016 haben in Gernsheim auf Einladung der Verkehrsministerien von Hessen und Baden-Württemberg sowie der Deutschen Bahn etwa 80 Vertreterinnen und Vertreter von Institutionen gemeinsam das Beteiligungsforum zur Neubaustrecke (NBS) Rhein/Main – Rhein-Neckar konstituiert.

Das Ziel der ersten Sitzung, die unterschiedlichen Erwartungshaltungen auszutauschen und sich selbst einen Arbeitsrahmen in Form eines Selbstverständnisses zu geben, wurde erwartungsgemäß erfüllt. Spontan wurden zwecks Bündelung und Verteilung der inhaltlichen Arbeit fünf Arbeitsgruppen benannt:

- \* Verkehrskonzeption insgesamt
- \* Trassierung Darmstadt und Umland
- \* Trassierung Pfungstadt – Lorsch

\* Suchraum Lorsch / Viernheim / Mannheim

\* Lärmentwicklung Bestandsstrecken

Analog des seit Sommer 2014 laufenden Dialogprozesses zur ABS / NBS Hanau – Würzburg/Fulda gibt es auch für die NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar eine projektbegleitende Internetseite, auf der der jeweils erreichte Arbeitsstand transparent dargestellt und die erarbeiteten Materialien abrufbar sein werden:

[www.rhein-main-rhein-neckar.de](http://www.rhein-main-rhein-neckar.de)

### Kommentar

Alle wollen aus den offenkundigen Fehlern der schon im Ansatz verdorbenen, ineffektiven und das gesamte Eisenbahnimage schädigenden Projekt-Murkserei „Stuttgart 21“ lernen, die uns alle in ihren Konsequenzen noch weit mehr als nur eine Generation beschäftigen wird.

Wie es besser gehen kann, wurde seit zweieinhalb Jahren im Bahndreieck Spessart zwischen Fulda, Würzburg und – formal Hanau aber letztlich doch – Frankfurt am Main ausprobiert. Äußerlich geräuscharm, aber dafür inhaltlich umso effektiver.

Doch südlich des Weißwurstäquators glauben manche Uhren im hessisch / baden-württembergischen Beritt anders ticken zu müssen.

Statt zunächst die inhaltliche Diskussion abzuwarten, wollen bestimmte Akteure den gesamten Prozess schon vor Start aushebeln, indem ein aufgepfropfter „Projektbeirat“ gefordert wird. In dem sollen nur die selbsternannten „besseren Herrschaften“ sitzen, die auf „politische Entscheidungen“ aus sind? Ohne zuvor endlich einmal die eigentlichen verkehrskonzeptionellen bzw. –eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen abgeklärt zu haben? Das Projekt krankt seit mehreren Legislaturperioden an zu viel Meinungsbreite und zu wenig Wissensfundament.

Erst die Fakten auf den Tisch und danach die politische Entscheidung!

Christian Behrendt

## Zahlreiche Bauarbeiten für die zweite Baustufe der S-Bahn Rhein-Neckar in Hessen

(fl) Die zweite Baustufe der S-Bahn Rhein-Neckar soll auf dem hessischen Abschnitt der Main-Neckar-Bahn bis Bensheim ab 2019 den S-Bahn-Verkehr ermöglichen. Die Riedbahn wird von Mannheim her bis Groß Rohrheim S-Bahn-tauglich ausgebaut.

Die S-Bahn wird auch der alten östlichen Riedbahn im Stadtgebiet von Mannheim wieder Verkehr bringen und neue Verbindungen herstellen. An mehreren Stationen in Hessen haben umfangreiche Bauarbeiten begonnen.

Auf der Riedbahn sind es fünf hessische Stationen, die mit einem Kostenaufwand von 24,2 Millionen Euro barrierefrei und mit 76cm hohen S-Bahn-gerechten Bahnsteigen ausgebaut werden: Lampertheim, Bürstadt, Bobstadt, Biblis und Groß Rohrheim. Begonnen haben die Arbeiten in Biblis am 08.07.2016 und etwa zeitgleich auch in Lampertheim. Ein Lückenschluss mit der in Riedstadt-Goddelau endenden S-Bahn Rhein-Main ist aus Gründen der starken Streckenauslastung vorerst nicht möglich.

Ein Schwerpunkt der Bauarbeiten auf der Main-Neckar-Bahn ist derzeit die Station Bensheim-Auerbach. Die S-Bahn wird nach Fertigstellung der zweiten Baustufe allerdings erst in Bensheim beginnen und voraussichtlich als „großes U“ über Weinheim, Mannheim, Ludwigshafen und Worms nach Mainz führen.

*Bei der S-Bahn Rhein-Neckar werden Triebwagen der Baureihe 425 eingesetzt. Sie werden in Hessen zukünftig von Mannheim her kommend bis Bensheim und Groß Rohrheim fahren*

Die „Lücken“ auf beiden Strecken werden ab Ende 2017 vom Main-Neckar-Ried-Express geschlossen, einem Regionalbahn- und Regionalexpress-System zwischen Frankfurt und Mannheim via Biblis sowie zwischen Frankfurt und Mannheim bzw. Wiesloch-Walldorf via Darmstadt, Bensheim und Weinheim. Die Ausschreibung des Main-Neckar-Ried-Expresses hat DB Regio gewonnen, beschafft werden Doppelstocktriebwagen vom Typ Twindexx. Die heutigen Regionalbahn- und Regionalexpressverkehre beider Linien werden durch das neue System ersetzt.

Die S-Bahn Rhein-Neckar wird dagegen mit Elektrotriebwagen der Baureihe 425 betrieben. Die Fahrzeuge waren in Hessen beispielsweise beim Mittelhessen-Express im Einsatz und bei vielen Fahrgästen unbeliebt. Bei der S-Bahn Rhein-Neckar erhalten sie dem aktuellen Verkehrsvertrag entsprechend eine Modernisierung.





## Fahrplanwechsel 2017: Zahlreiche Verbesserungen

(jl) Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 gab es in Hessen teilweise deutliche Verbesserungen im Regionalverkehr. Grund sind die gestiegenen Regionalisierungsmittel des Bundes, welche dieser an die Länder zur Finanzierung des ÖPNV weiterleitet. Auf vielen Zweigstrecken verbessert sich der Wochenend- und Spätverkehr. Auch einige S-Bahnlinien erfahren Verbesserungen.

### NVV-Linie RE11 Kassel – Dortmund - Düsseldorf

Im Vorlauf des RRX-Systems in Nordrhein-Westfalen (die Hessenschiene berichtete) verkehrt ab Fahrplanwechsel die neue Regionalexpresslinie Kassel – Dortmund – Düsseldorf. Die Züge fahren im angenähernten 2-Stunden-Takt, welcher von einzelnen Intercities unterbrochen wird. Pro Tag werden bis zu sieben Fahrten je Richtung angeboten. Außer in Kassel-Wilhelmshöhe als Start-/Zielbahnhof wird in Hessen nur noch in Hofgeismar gehalten.

Mit Einführung dieser neuen Verbindung werden die übrigen Linien zwischen Warburg und Kassel angepasst: Die Linie RE17 (Hagen – Warburg – Hofgeismar –

Kassel) wird bis Warburg zurück gezogen und hat alle zwei Stunden Anschluss an den RE11. Vier Fahrtenpaare werden weiterhin bis nach Kassel durchgeführt. Die bisherigen zwei Fahrtenpaare der Linie RB89 (Münster – Hamm – Warburg – Kassel) im Abschnitt Warburg – Kassel entfallen. Insgesamt werden damit jetzt in jeder Richtung 11 Regionalexpresszüge zwischen Warburg und Kassel-Wilhelmshöhe angeboten; zzgl. drei Züge des Fernverkehrs. Der Betreiber der neuen Linie ist DB Regio.

Kassel-Wilhelmshöhe ab: 0.55 Uhr, 07.02 Uhr, 11.02 Uhr, 13.02 Uhr, 17.03 Uhr, 19.03 Uhr, 21.02 Uhr.

Kassel-Wilhelmshöhe an: 06.53 Uhr, 08.57 Uhr, 10.56 Uhr, 14.56 Uhr, 16.56 Uhr, 20.55 Uhr, 22.58 Uhr.



*Die Züge der Linie RE17 (Hagen - Kassel) verkehren jetzt nur noch mit vier Zugpaaren bis Kassel. Ansonsten besteht in Warburg Anschluss an den neuen RE11. Im Bild ein Zug des RE17 auf der Diemelbrücke zwischen Warburg und Liebenau*

### **NVV-Linie R4 Korbach – Bad Arolsen – Wolfhagen – Kassel**

An Samstagen verschiebt sich die Abfahrt des letzten Zuges von Korbach nach Kassel auf Sonntag, 0.03 Uhr (bisher samstags um 23.18 Uhr).

### **NVV-Linie R5 Fulda – Bad Hersfeld – Bebra – Melsungen – Kassel**

Die erste Abfahrt der Linie R5 ab Bad Hersfeld findet Montag bis Freitag jetzt bereits um 5.05 Uhr statt (bisher um 5.11 Uhr). Ziel ist ein besserer Anschluss an die Buslinie 400 in Melsungen. An Sonn- und Feiertagen ist die letzte Abfahrt in Fulda künftig erst um 23.09 Uhr (statt wie bisher um 23.01 Uhr). Auf diese Weise erhalten Fahrgäste in Fulda die Möglichkeit, vom ICE aus Richtung München in die R5 (Fulda – Bad Hersfeld – Bebra – Melsungen – Kassel) umzusteigen.

### **NVV-Linie R6 (Eisenach – Bebra) Umfangreiche Baumaßnahmen zwischen Eisenach und Gerstungen**

Mit dem Fahrplanwechsel finden das ganze Fahrplanjahr über zwischen Eisenach und Gerstungen umfangreiche Baumaßnahmen statt. In diesem Abschnitt ist



deshalb mit Zugausfällen und Schienenersatzverkehr (SEV) zu rechnen. Daher wurde der Fahrplan der Regionalzuglinie R6 in unterschiedliche Gültigkeitszeiträume und Bauphasen aufgeteilt, für die separate Fahrplandaten gelten.

### **NVV-Linie R7 Göttingen – Eichenberg – Eschwege – Bebra (– Bad Hersfeld – Fulda)**

Montag bis Freitag erfolgt die Abfahrt in Bebra bereits um 4.03 Uhr (statt um 4.04 Uhr), um in Eichenberg den Anschluss zur Linie RE9 zu ermöglichen (Abfahrt 5.01 Uhr Richtung Halle).

Die erste Abfahrt montags bis freitags in Bad Hersfeld findet bereits um 5.05 Uhr statt (bisher um 5.11 Uhr). Damit wird in Eichenberg ein entspannter Umstieg zur Linie R8 nach Kassel ermöglicht.

### **NVV-Linie R8 Göttingen – Eichenberg – Hann. Münden – Kassel**

Montags bis freitags sind die ersten Abfahrten in Kassel Hauptbahnhof nun eine Minute früher um 4.15 Uhr und 5.34 Uhr (statt um 4.16 Uhr und 5.35 Uhr).

### **NVV-Linie R38 (Schwalmstadt-Treysa – Wabern – Kassel)**

Montags bis freitags fährt der erste Zug um 4.59 Uhr ab Kassel Hbf (statt 5.19 Uhr). Damit wird in Schwalmstadt-Treysa Anschluss zur Linie RB41 nach Frankfurt hergestellt.

*Bei den Cantuszügen gibt es auf vielen Linien nur Abweichungen im Minutenbereich*



*Das Zugangebot zwischen Frankenberg und Korbach wird ausgebaut. Neben einem Spätzugpaar wird ein weiterer Zug über Frankenberg hinaus nach Korbach verlängert*

### **RMV-Bahnlinie RB 42, NVV-Linie R42: Neues Spätzugpaar Marburg – Korbach**

Um 21.29 Uhr startet montags bis freitags eine gemeinsam mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund bestellte Spätfahrt der RB 42 von Marburg in Richtung Korbach. Außerdem wird die Regionalbahn, Marburg ab 17.43 Uhr an allen Wochentagen über Frankenberg hinaus nach Korbach und Brilon Stadt verlängert.

Marburg ab 17.43 Uhr, Frankenberg ab 18.40 Uhr, Korbach ab 19.20 Uhr, Brilon Stadt an 20.04 Uhr.

Brilon-Stadt ab 18.55 Uhr, Korbach ab 20.00 Uhr, Marburg an 21.23 Uhr

Marburg ab 21.29 Uhr, Korbach an 22.55 Uhr

### **RMV-Bahnlinie RB 94 Marburg – Bad Laasphe: Zusatzfahrt am späten Abend**

(js) Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 fährt die Kurhessenbahn zusätzliche Spätverbindungen zwischen Marburg/Lahn und Bad Laasphe. Es wird ein täglicher Zug verkehren, der Marburg um 22.24 Uhr verlässt und um 23.18 Uhr in Bad Laasphe endet. Der Spätbus, der derzeit in dieser Zeitlage verkehrt, wird Marburg nun um 22.55 Uhr verlassen, Biedenkopf um 23.45 Uhr erreichen, Wallau um 23.58 Uhr.

Im Gegenzug wird die RB 23.181, die bisher täglich von Erndtebrück bis Bad Laasphe und an Sonntagen weiter nach Marburg verkehrte, nun täglich von Erndtebrück bis nach Marburg fahren. Die bisherigen Sonntagsfahrzeiten gelten nun auch von Montag bis Samstag.

Erndtebrück ab 20.00 Uhr, Bad Laasphe ab 20.32 Uhr, Marburg an 21.29 Uhr

Marburg ab 22.24 Uhr, Bad Laasphe an 23.18 Uhr.

### **RMV-Bahnlinie Limburg – Gießen – Fulda, RB 45: Fahrten verlängert und Zusatzfahrt**

(si) Mit neuer Liniennummer (vorher RB25/35) wurde ab dem Fahrplanwechsel der Abschnitt der Vogelsbergbahn Gießen – Alsfeld – Lauterbach – Fulda erheblich verbessert. Nachdem schon beim „kleinen Fahrplanwechsel“ im Sommer an Sonn- und Feiertagen zwei Züge neu am Morgen eingeführt wurden (8.14 Uhr ab Alsfeld nach Gießen und 8.49 Uhr ab Alsfeld nach Fulda) und sonntags die Züge nunmehr das ganze Jahr hindurch im Stundentakt verkehren, gibt es zum Jahresfahrplanwechsel

ein völlig neues und attraktives Angebot am Abend. Neu ist der täglich um 19.47 Uhr ab Gießen durchgängig verkehrende Zug über Alsfeld (20.54 Uhr), Lauterbach (21.07) nach Fulda (an 21.37 Uhr). Noch später ab Gießen wird täglich um 23.09 Uhr bis nach Alsfeld (an 0.11 Uhr) eine neue Zugleistung gefahren.

In der Gegenrichtung ab Fulda gibt es ebenfalls erhebliche Angebotsverbesserungen. Ein neuer täglicher Spätzug ab Fulda verkehrt um 22.35 Uhr über Oberbimbach, Großenlüder, Bad Salzschlirf, Angersbach, Lauterbach bis Alsfeld (an 23.14 Uhr). Damit wird das werktags verkehrende und überaus gut genutzte Anruf-Sammel-Taxi (AST) zwischen Fulda und Lauterbach hinfällig. Dieses Ersatzangebot hatte Pro Bahn & Bus nach dem Wegfall der ehemaligen RKH-Buslinie 5055 und

*Auf der Vogelsbergbahn wird der Spät- und Wochenendverkehr durch zusätzliche Züge erweitert. Foto: Stefan Sitzmann*



den darin enthaltenen Abendbusfahrten seinerzeit eingefordert.

Neu ist auch ein durchgängiger Spätzug von Fulda über die Vogelsbergbahn bis nach Limburg an der Lahn wochentags um 20.59 Uhr ab Fulda (am Wochenende ab 20.35 Uhr). Damit erhalten auch die Kommunen an der Lahntalbahn deutlich bessere Abendverbindungen mit letzter Abfahrt ab Gießen um 22.48 Uhr. Der letzte Triebwagen startet in Limburg um 22.23 Uhr und endet in Gießen um 23.38 Uhr.

Sa + So Alsfeld ab 08.49 Uhr, Fulda an 09.29 Uhr

Täglich Limburg ab 18.23 Uhr, Gießen ab 19:47, Fulda an 21.37 Uhr

Sa + So Gießen ab 23:09 Uhr, Alsfeld an, ab 11.06.2017 täglich

Mo - Fr Fulda ab 20.59 Uhr, Gießen ab 22.48 Uhr, Limburg an 0.02 Uhr

Sa + So Fulda ab 20.35 Uhr, Gießen ab 22.48 Uhr, Limburg an 0.02 Uhr

Täglich Fulda ab 22.35 Uhr, Alsfeld an 23.14 Uhr.

*Auf der Rhönbahn wird samstags der Stundentakt eingeführt*

*Foto: Stefan Sitzmann*

## **Besserer Anschluss in Fulda am Abend zur Vogelsbergbahn**

(si) Interessant ist die zeitliche Verschiebung montags bis freitags bei den Zügen 20.35 Uhr und 21.35 Uhr ab Fulda auf 20.59 Uhr und 21.59 Uhr. Hierdurch entstehen endlich zeitnahe Anschlüsse vom Regional-express aus Frankfurt (Ankunft Minute 49) sowie der Cantus-Bahn (Ankunft Minute 37) aus Richtung Nordhessen kommend. Konsequenterweise sollte daher auch der letzte Zug täglich um 22.59 Uhr ab Fulda in Richtung Alsfeld fahren.

## **Rhönbahn Fulda - Gersfeld, RB 52: Samstags stündliche Züge**

(si) Auch auf der Rhönbahn von Fulda nach Gersfeld gibt es Verbesserungen im Zugangebot. Ab Fahrplanwechsel verkehrt die Rhönbahn samstags ab 7.20 Uhr bis 21.23 Uhr nunmehr auch im Stundentakt (bisher nur 2-Stunden-Takt). So erfreulich die Rücknahme dieser einstigen Kürzung auch ist, montags bis freitags fehlt weiterhin um 20.23 Uhr eine Rhönbahn nach Gersfeld,







*Zwischen Wölfersheim-Södel und Beienheim verkehren mo-fr die Züge neu mindestens im Stundentakt. An Wochenenden verkehren erstmals seit Jahren wieder Züge im Zweistundentakt*

die nun allerdings samstags verkehrt. Zudem sucht man samstags weiterhin vergebens eine Frühverbindung nach Fulda, da 8.57 Uhr für die Ankunft des ersten Samstagzuges aus der Rhön viel zu spät ist.

Sa Fulda ab 07.20 bis 21.23 Uhr stündlich

Sa Gersfeld ab 08.16 bis 22.16 Uhr stündlich

Seitens des Fahrgastverbandes hält man ein ergänzendes Zugangebot am Abend nach Gersfeld für dringend notwendig. Zumindest am Freitag- und Samstagabend sollte gegen 23.20 Uhr noch ein „Kulturzug“ von Fulda aus in die Rhön starten.

### **RMV-Bahnlinie Gießen – Nidda – Gelnhausen, RB 46: Samstags stündliche Züge Gießen – Hungen**

Auch zwischen Gießen und Hungen wird samstags der Stundentakt eingeführt.

Sa Gießen ab 8.11, 9.14, 10.11 11.14 usw stündlich bis 20.11Uhr

Sa Hungen ab 07.17 bis 21.17 Uhr stündlich

### **RMV-Bahnlinie RB 47: Öfters zwischen Wölfersheim-Södel und Friedberg**

Auf der RB 47 (bisher RB 31) zwischen Wölfersheim-Södel und Friedberg fährt montags bis freitags jetzt ganztägig jede Stunde mindestens ein Zug. In der Hauptverkehrszeit werden wie bislang alle 30 Minuten Züge angeboten, am Wochenende und an Feiertagen neu alle zwei Stunden. Die Bahnstrecke Wölfersheim-Södel – Beienheim ist damit die letzte Strecke in Hessen, wo wieder der Sonntagsverkehr eingeführt wird!

Die bislang in den Zeiten ohne Zugverkehr angebotene Buslinie 363 wird entsprechend zwischen Friedberg und Wölfersheim-Södel ersetzt. Fahrgäste aus bzw. in Richtung Hungen haben in Wölfersheim-

Södel Anschluss von der Buslinie 363 zur RB 47.

Mo – Fr Wölfersheim-Södel ab 05.30 Uhr bis 21.50 Uhr stündlich, in der HVZ halbstündlich

Mo – Fr Friedberg ab 05.12 Uhr bis 21.21 Uhr stündlich, in der HVZ halbstündlich

So Wölfersheim-Södel ab 09.50 Uhr bis 21.50 Uhr alle zwei Stunden

So Friedberg ab 08.49 Uhr bis 20.49 Uhr alle zwei Stunden

### **Friedberg - Hanau, RB 49: Am Wochenende abends im Stundentakt**

Im Stundentakt fahren ab dem Fahrplanwechsel die Züge der Linie RB 49 (bisher RB 33) zwischen Friedberg und Hanau neu an Samstagabenden und sonntags. In Friedberg bestehen Anschlüsse in Richtung Mittelhessen, in Hanau in Richtung Kinzigtal und Untermain.

Sa Friedberg ab 05.20 bis 20.12 Uhr stündlich, um 22.20 Uhr eine weitere

Fahrt

Sa Hanau ab 06.07 Uhr bis 21.07 Uhr stündlich, um 23.08 Uhr eine weitere Fahrt

So Friedberg ab 07.16 Uhr bis 20.20 Uhr stündlich, um 22.20 Uhr eine weitere Fahrt

Sa Hanau ab 08.07 Uhr bis 21.07 Uhr stündlich, um 23.08 Uhr eine weitere Fahrt

### **Friedberg – Friedrichsdorf, RB 16: Ein zusätzliches Spätzugpaar**

Das Angebot wird mo – fr um ein zusätzliches Fahrtenpaar am späten Abend erweitert.

Friedberg ab 22.16 Uhr, Friedrichsdorf an 22.36 Uhr

Friedrichsdorf ab 22.54 Uhr, Friedberg an 23.13 Uhr

### **Bad Homburg – Usingen – Brandoberndorf, RB 15: Taunusbahn an allen Tagen barrierefrei**

Nach entsprechenden Fahrgastwünschen werden auch samstags bei einem Teil der Fahrten der RB 15 zwischen Bad Homburg und Brandoberndorf moderne Triebwagen des Typs Lint 41 eingesetzt. Diese sind klimatisiert und verfügen über eine mobile Einstiegshilfe und eine Toilette. Auf der

*Auch am Wochenende kommen jetzt auf der Taunusbahn die Triebwagen des Typs LINT 41 zum Einsatz, welche das Reisen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste erleichtern*



Strecke fahren Züge an Sonn- und Feiertagen durchgängig im Stundentakt.

### **RMV-Bahnlinie Bad Vilbel - Stockheim RB 34: Samstagabend stündliche Züge**

Samstags sind auf der RB 34 zwischen Bad Vilbel und Nidderau nun auch stündlich Züge unterwegs.

Sa Bad Vilbel ab 07.08 Uhr, 09.08 Uhr bis So 00.03 Uhr stündlich

Sa Stockheim ab 05.06 Uhr, 07.06 Uhr bis 22.02 Uhr stündlich

### **RMV-Bahnlinie Frankfurt-Höchst – Bad Soden RB 11: Zusatzfahrt am späten Abend**

Ein zusätzliches Fahrtenpaar am späten Abend verkehrt auf der RMV-Linie RB 11 (bisher RB 13) zwischen Frankfurt-Höchst und Bad Soden.

Täglich Frankfurt-Höchst ab 22.30 Uhr, Bad Soden an 22.39 Uhr

Täglich Bad Soden ab 22.44 Uhr, Frankfurt-Höchst an 22.53 Uhr

### **Frankfurt –Königstein, RB 12: Aus dem Takt geraten für bessere Anschlüsse**

Um bei der letzten abendlichen Fahrt zusätzliche Umsteigemöglichkeiten zu bieten, werden die Abfahrten bei einzelnen Fahrten auf der RB 12 (Königstein) verschoben. Damit wird der Anregung von Fahrgästen entsprochen, die einen Umstieg von den ICE-Zügen wünschten.

### **Odenwaldbahn RB 81 und RB 86: Zusätzliche Fahrten auf der Odenwaldbahn**

Vor elf Jahren ging die modernisierte Odenwaldbahn an den Start. 40 Prozent mehr Fahrgäste nutzen seitdem die Bahnlinie, die den Odenwald mit den Metropolzentren verbindet. Mit zusätzlichen Fahrten wird nun das Fahrplanangebot ergänzt. Eine neue Fahrt der RB 81 am frühen Abend von Darmstadt in Richtung Odenwald entlastet die stark nachgefragten bestehenden Zugfahrten.

Zwischen Hanau und Groß-Umstadt Wiebelsbach gilt außerdem an

*Taktverdichtungen am Sonntag und ein zusätzlicher Zug am frühen Abend von Darmstadt in den Odenwald verbessern das Angebot. Die Überfüllungen in der Hauptverkehrszeit bleiben jedoch ohne mehr Fahrzeuge und längere Bahnsteige bestehen*



Sonn- und Feiertagen ab mittags ein Stunden- statt Zweistundentakt auf der RB 86 (bisher RB 64). Da auf der Strecke für beide Fahrtrichtungen nur ein Gleis zur Verfügung steht und Zugbegegnungen nur an einzelnen Stationen möglich sind, können weiterhin nur alle zwei Stunden Züge in Mainhausen-Zellhausen halten. Die Anzahl der Halte bleibt aber unverändert.

Am Wochenende gibt es ebenfalls vormittags und abends zusätzliche direkte Fahrtmöglichkeiten ohne Umstieg zwischen Erbach, Groß-Umstadt Wiebelsbach und Frankfurt.

### **RMV-Bahnlinie Darmstadt – Pfungstadt RB 66: Samstags stündliche Züge**

Samstags sind auf der der RB 66 zwischen Darmstadt und Pfungstadt stündlich Züge unterwegs.

Sa Stundentakt bis Pfungstadt ab 22.05 Uhr, Darmstadt an 22.17 Uhr

Sa Stundentakt Darmstadt ab 22.40 Uhr, Pfungstadt an 22.52 Uhr

### **Kahlgrundbahn Schöllkrippen – Kahl – Hanau, RMV-Linie RB56**

Tagsüber beginnen beziehungsweise enden jetzt alle Fahrten der Kahlgrundbahn RB 56 in Hanau. Sonn- und feiertags bleibt das bisherige Angebot bestehen.

*Die S-Bahnlinie S5 Frankfurt-Süd - Bad Homburg wird an Samstagen tagsüber auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet*

## **Zusätzliche S-Bahnen**

Wichtigste Änderungen sind auf den S-Bahn-Linien S1, S5 und S9 veränderte Takte am Wochenende beziehungsweise abends. Zudem werden auf den Linien S1 und S9 Fahrten verlängert.

### **S-Bahn-Linie S1: Zusätzliche Fahrten**

Montags bis freitags fährt auf der S-Bahn-Linie S1 ab Hochheim um 9.04 Uhr eine zusätzliche S-Bahn nach Frankfurt, die bislang in Frankfurt-Höchst startete.

Außerdem wird samstags das Fahrtenangebot geändert: Zwischen 10.00 Uhr und 18.00 Uhr verkehrt künftig durchgehend alle 15 Minuten eine S1 zwischen Frankfurt-Höchst und Offenbach Ost. Einzelne Fahrten zwischen Frankfurt-Höchst und Frankfurt Hauptbahnhof vor 10 Uhr werden auf den Abend verschoben. Der 15-Minuten-Takt von und nach Hochheim wird ebenfalls vom Vormittag auf den Nachmittag gelegt.

### **S-Bahn-Linie S5: Samstags mehr Fahrten**

Wegen stark gestiegener Fahrgastzahlen gilt samstags auf der S-Bahn-Linie S5





*Die S9 verkehrt jetzt auch in Tagesrandlagen im Halbstundentakt und wird über den Flughafen hinaus oft bis Wiesbaden verlängert*

tagsüber ein 15- statt 30-Minuten-Takt zwischen Frankfurt Süd und Bad Homburg. Diese deutlich erweiterte Kapazität dürfte Messebesuche oder Einkaufsbummel in der Frankfurter Innenstadt wesentlich erleichtern. Insgesamt fahren nun samstags mindestens alle fünf Minuten S-Bahnen zwischen dem Frankfurter Hauptbahnhof, der Zeil und der Station Ostendstraße.

### **S-Bahn-Linie S9: 30-Minuten-Takt auch in Randlagen, ...**

Auf der S-Bahn-Linie S9 wird zwischen Wiesbaden und dem Frankfurter Flughafen das Angebot am späten Abend sowie an Sonn- und Feiertagen vormittags von einem stündlichen auf einen durchgängigen 30-Minuten-Takt verdichtet und damit die Anbindung des Flughafens verbessert. Fahrten, die bisher am Flughafen enden, werden über Rüsselsheim und Mainz-

Kastel bis Wiesbaden Hauptbahnhof geführt. Durch die Verlängerung werden in Wiesbaden Hauptbahnhof Anschlüsse zu den Zügen Richtung Rheingau und Niedernhausen sowie zu den Buslinien Richtung Taunusstein und Bad Schwalbach erreicht, so dass sich die Reisezeiten vom und zum Flughafen um 15 Minuten verkürzen.

### **... aber vier Fahrten weniger zwischen Frankfurt Hauptbahnhof und dem Flughafen**

Auf dieser stark befahrenen Strecke können nach Mitteilung der Deutschen Bahn im Fahrplanjahr 2017 vier der Pendelfahrten der S8 von/bis Kelsterbach nicht mehr verkehren. Es entfallen die bisherigen Fahrten um 8:38 Uhr und 16:38 Uhr ab Frankfurt Hauptbahnhof sowie um 9:05 Uhr und 17:05 Uhr ab Kelsterbach.



## Gesucht: Der gerechte Tarif

(j1) Aktuell findet eine Diskussion über den Smartphone-Tarif „RMVsmart“ statt. Auch der Preissprung an den Tarifgrenzen beim konventionellen Tarif findet immer wieder Erwähnung. Grund genug, das Thema Tarifbildung grundsätzlich zu beleuchten und RMVsmart genauer zu betrachten.

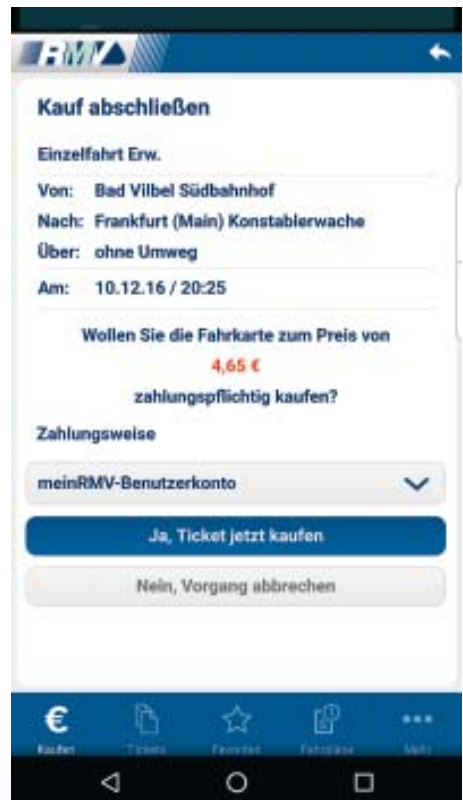
Ein Tarif muss einige Bedingungen erfüllen, um sowohl bei den Fahrgästen als auch den Verbänden Akzeptanz zu finden:

- Aus Kundensicht attraktiv, d. h. leistungsangemessen und überraschungsarm sein – im RMV finanzieren die Kunden etwas mehr als die Hälfte der Einnahmen
- Einfach und übersichtlich sein – der Kauf sollte einfach sein und man sollte leicht herausfinden können, wo man seine Fahrkarte nutzen kann
- Aus Verbundsicht ertragsstark sein
- Mit den vorhandenen technischen Möglichkeiten verkauft werden können
- Aus Sicht der Politik, die im RMV etwas weniger als die Hälfte der Einnahmen zahlt, muss der Tarif so beschaffen sein, dass die Nutzung des ÖV den Wirtschaftsstandort stärkt und bei den Wählern für Zufriedenheit sorgt.
- Darüber hinaus nutzen Politiker gerne einzelne tarifliche Maßnahmen, um sich positiv in Szene zu setzen.

Der RMV-Tarif ist ein Relationstarif auf Basis von Tarifgebieten. Innerhalb dieser Tarifgebiete zahlt man den gleichen Preis. Meist sind die Tarifgebiete deckungsgleich mit den Gemeinde- oder zumindest Ortsteilgrenzen. Da die Fahrgäste oft den Namen ihrer Zielhaltestelle nicht kennen,

immer aber den Gemeinde- und meist auch den Ortsteilnamen, ist dies für die Zielwahl entscheidend.

*Im normalen RMV-Tarif kostet die Fahrt von Bad Vilbel Südbahnhof nach Frankfurt Konstablerwache 4,65 Euro, wobei es egal ist, ob man den Bus oder die S-Bahn nimmt.*



Die Fahrgäste haben widersprüchliche Wünsche. Einerseits schätzen sie es, wenn sie sich in einem möglichst großen Gebiet, z. B. in Frankfurt oder Fulda, zum gleichen Preis bewegen können. Andererseits ärgern sie sich, wenn sie von einem Punkt kurz vor der Stadtgrenze nur ein kurzes Stück in den nächsten Ort fahren und dann einen deutlichen Preissprung erleben.

Beides gehört aber zusammen – große Flächen zum gleichen Preis und ein spürbarer Preissprung oder kleine Flächen und geringere Preisunterschiede an der jeweiligen Tarifgrenze. Die Kombination große Fläche zum kleinen Preis und geringer Preissprung führt unter sonst gleichen Bedingungen zum Erlösrückgang. Im konventionellen Tarif des RMV hat man in Offenbach (mit den umliegenden Kommunen Mühlheim, Obertshausen und Heusenstamm) und Wetzlar Kompromisse gefunden, mit denen sich dieser Effekt abmildern lässt. Dort kann man von Teilen des Gebiets in die Nachbarkommune etwas günstiger fahren.

Ein immanentes Problem aller gemeindeorientierten Tarife ist, dass die einzelnen Gemeinden unterschiedliche Ausdehnungen aufweisen und sie werden auch in unterschiedlicher Länge von einzelnen Verkehrslinien durchfahren. Daraus ergibt sich, dass der heutige Tarif oft nur für die Hauptrelation einigermaßen passt – weniger wichtige Verbindungen werden unversehens sehr teuer oder sehr billig.

Die stetige Preissteigerung trägt dazu bei, dass die Preissprünge immer stärker in den Fokus rücken. Die Kunden rechnen in absoluten Größen – und da der RMV seit 20 Jahren 7 Preisstufen anbietet, werden die

Preissprünge zwangsläufig von Jahr zu Jahr größer.

Ein weiteres Problem, welches sich aus den großen Flächen, der geringen Preisstufenzahl und der starren Tarifbildungsregeln ergibt, ist die Möglichkeit, dass der Kunde durch den Erwerb von zwei aneinander grenzenden Fahrkarten günstiger fahren kann als durch den regulären Kauf einer Fahrkarte. Wer z. B. von Wölfersheim nach Nieder-Rosbach fährt, kann eine durchgehende Einzelkarte der Preisstufe 5

*Legt man sich bei RMVsmart auf den Bus fest, kostet eine Fahrt nur 4,04 Euro*



für 8,25 Euro erwerben. Er kann aber auch mittels HandyTicket oder beim Umsteigen am Automaten zwei Fahrkarten, eine der Preisstufe 3 und eine der Preisstufe 2 für zusammen 5,50 Euro kaufen.

Bei Zeitkarten sind die Kombinationen zweimal Preisstufe 2 (zusammen 136,20 Euro) bzw. einmal Preisstufe 1 und einmal Preisstufe 3 (zusammen 131,10 Euro) möglich. Beides ist günstiger als die reguläre Monatskarte der Preisstufe 5 für 176,50 Euro.

*Nutzt man für die gleiche Strecke die Bahn, kostet die Fahrkarte mit RMVsmart über 5 Euro*



Für den höheren Preis kann man allerdings auch deutlich mehr Strecken nutzen – aber wer Berufspendler ist, dem ist dieser Aspekt vermutlich weniger wichtig. Aus Kundensicht unangenehm ist natürlich nicht, dass man durch diesen kleinen Trick günstiger fahren kann. Vielmehr kann man sich bei einer derartigen Tarifgestaltung nie sicher sein, dass man wirklich für seine Zwecke den genau passenden, günstigsten Fahrpreis erwircht – und das hinterlässt stets das unangenehme Gefühl, es könne vielleicht einen Trick geben, mit dem es noch günstiger ginge.

Bislang hat der RMV die Strategie vertreten, für bestimmte Kundengruppen (Studenten, Schüler/Azubi) großflächige Karten zu einem günstigen Preis anzubieten. Bei den Studenten gelingt das, indem alle Studenten zu Zwangskunden werden – sie haben sich dafür selbst in Abstimmungen entschieden. Im Schülerverkehr ist der Landkreis, der gleichzeitig den Nahverkehr und die Schülerbeförderung verantwortet, in der Lage, einen Preis zu finden, der beide Interessen in die Waage bringt.

Die Konsequenz aus diesen Erkenntnissen sollte eine Tarifstrukturreform sein, bei der kleinere Tarifgebiete und eine Vielzahl an Preisstufen viele der oben genannten Probleme lösen sollten. Allerdings wird in der Öffentlichkeit in der letzten Zeit nur RMVsmart als die Keimzelle des neuen Tarifs dargestellt.

## RMVsmart

RMVsmart ist ein auf drei Jahre angelegter Verkehrsversuch mit bis zu 20.000 Teilnehmern, der parallel zum bisherigen Tarif durchgeführt wird. Die Kunden müs-

sen ein Android- oder IOS-Smartphone samt entsprechender App nutzen. Die Details sind auf dem Internetauftritt des RMV ausführlich dargestellt. Der Fahrgast kann sich mit seinem Smartphone vor jeder Fahrt informieren, ob der RMV-Regeltarif oder RMVsmart den günstigeren Fahrpreis bietet.

RMVsmart zeichnet sich durch eine kilometerscharfe Tarifierung im Schienenverkehr (der RMV zählt auch die U-Bahn hierzu) und mehrere Pauschalen im Bus- und Straßenbahnverkehr aus. Diese Pauschalen sind gemeindebezogen – aber keine Regel ohne Ausnahme: Mainz, Wiesbaden, Hochheim, Ginsheim-Gustavsburg und Walluf sind ein Tarifgebiet. Systembedingt gibt es keine Kurzstrecke bei RMVsmart.

Beim Umsteigen zwischen den Schienenverkehrsmitteln und Straßenbahn/Bus wechselt also die Preisbildungslogik und man zahlt Pauschale und Kilometertarif, aber den Grundpreis nur einmal. Fahrten im Schienenverkehr innerhalb einer Stadt werden konsequent nach Entfernung bepreist. Das führt dazu, dass die Fahrt mit RMVsmart günstiger oder teurer sein kann als mit dem Regeltarif. Lange S-Bahn- und U-Bahnstrecken innerhalb von Frankfurt kosten also mehr als bisher, kurze eher weniger. Dieser Sachverhalt hat nach etwa einem halben Jahr Laufzeit des Versuchs einige politisch Verantwortliche in Frankfurt dazu veranlasst, den Versuch stoppen zu wollen.

RMVsmart wird seitens des Verbundes ausdrücklich als Versuch für Seltennutzer deklariert. Der Kunde kauft vor jeder Fahrt eine einzelne Fahrkarte. Die Kombination

aus Kilometerpreis und Pauschale hat auch zur Folge, dass viele Fahrten, bei denen der Kunde zwischen Start und Ziel heute zum gleichen Preis einen unterschiedlichen Weg zurücklegen kann, bei RMVsmart teilweise recht unterschiedlich teuer werden.

### **Kritik an RMVsmart**

Grundlegendes Kennzeichen eines Verkehrsverbundes in Deutschland ist heute die Integration von Verkehren unterschiedlicher Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Straßenbahn, U-Bahn). Das aus planerischer Sicht oft zwingende Umsteigen zwischen Linien und Verkehrsmitteln muss also so einfach wie möglich sein. Eine gesonderte Be-preisung des Bus-/Tram Vor- oder Nach-laufs passt da einfach nicht.

Das Motto des RMV „Zahlen, was man fährt“ überzeugt an dieser Stelle keinesfalls. Der Kundennutzen einer unterbrechungs-freien Fahrt auf der Schiene ist deutlich größer als der einer Fahrt mit Umsteigen. Jeder regelmäßige Nutzer kennt nur zu gut unangenehme, schlecht beleuchtete Wege mit Hindernissen und verpasste Anschlüsse. „Eigentlich“ müsste daher eine Um-steigeverbindung günstiger sein als die Direktfahrt. Das ist ohne komplette Erfas-sung aller Wege utopisch – zeigt aber doch, wie absurd die Idee ist, dem Kunden für den letzten Kilometer mit dem Bus noch Geld abzuknöpfen. Der heutige Tarif passt da deutlich besser: Der Kunde, der ohne Umsteigen vergleichsweise stressfrei ans Ziel kommt, zahlt für den Umsteiger und dessen Unbill mit.

RMVsmart verlangt von jedem Kunden vor der Fahrt das Lösen einer einzelnen Fahrkarte. Damit wird man kaum heutige

Zeitkartenkunden gewinnen können – jedesmal Fahrkartenkauf morgens und abends und dann immer die Sorge, ob das Handy auch geladen ist. Hier wäre die zeitnahe Einführung einer smart-Zeitkarte geboten.

Die Verbünde in Deutschland haben, beginnend mit dem Jahr 1965 in Hamburg, den großen Fortschritt gebracht, dass man einen Raum in Gebiete eingeteilt hat und keine neue Fahrkarte beim Wechsel eines Verkehrsmittels kaufen musste. Dieses System kann man verfeinern und verbessern, aber die große Flexibilität bei der Verkehrsmittelnutzung abzuschaffen, ist keine gute Idee.

Aktuell besteht die Wahlfreiheit zwi-

schen dem RMV-Regeltarif und RMV-smart für die Versuchsteilnehmer. Der Verkehrsversuch wird deshalb aus Kundensicht nur die Erkenntnis erbringen, dass der günstigere Preis für die jeweils eigene Fahrt auch der bessere Tarif ist.

Aus Sicht der Politik hat er aber deutlich aufgezeigt, dass etliche Akteure nicht bereit sind, sich konsequent zwischen einer Sichtweise für große Tarifgebiete und große Preissprünge oder kleine Tarifgebiete und kleine Preissprünge oder deutliche Erlösminderungen (wer zahlt oder welcher Verkehr wird aufgegeben?) zu entscheiden. Es steht zu befürchten, dass sie sich – vor allem in Anbetracht der verbesserten Finanzlage der nächsten Jahre – mit dem Weiter-Durchwursteln durchsetzen können.

## Kommentar: Was bringt der Tarifversuch?

Von einem Tarifversuch erwartet man sich Erkenntnisse. Wenn das Ergebnis eines solchen Versuchs nicht von vornherein feststeht oder mindestens stark in eine Richtung gedrängt wird, dann sind die Versuchsbedingungen möglichst realitätsnah. Ein Tarifversuch, bei dem der Kunde in der Testphase die unangenehmen Auswirkungen – höhere Preise – durch ein wenig Ausprobieren vermeiden kann, genügt kaum dieser Bedingung. In diesem speziellen Fall kommt noch hinzu, dass dies auch offen ausgesprochen wird.

In der Regel geht einem neuen deutlich veränderten Tarif eine intensive Marktforschung voraus – und dann folgt der Sprung in die harte Realität des Marktes. Da vielen langjährigen Kunden noch die Pleite bei der DB mit ihrem neuen Fernverkehrstarif vor 10 Jahren in Erinnerung ist, scheint es sehr verständlich, dass der RMV sich um intensive Tests bemüht. Leider ist angesichts der Teststruktur kaum zu erwarten, dass über die Akzeptanz der Kunden für höhere Preise valide Aussagen möglich sind. Bestenfalls mag man ermitteln, dass es eine gewisse Anzahl Kunden gibt, denen der Preis in einem gewissen Rahmen gleichgültig ist.



Die verschiedenen intensiven Werbeaktionen weisen auch darauf hin, dass die Kunden den Tarifversuch trotz der kommunizierten (und teilweise auch vorhandenen) Vorteile nur in mäßigem Umfang annehmen. So konnte erst bei Redaktionsschluss der Hessenschiene der zehntausendste Testkunde begrüßt werden, wobei 20.000 Testkunden für den Versuch vorgesehen sind.

Vor allem aufgrund der höheren Preise in Frankfurt waren Frankfurts Oberbürgermeister Peter Feldmann und sein Verkehrsdezernent Klaus Oesterling dabei, den Versuch abbrechen zu wollen. Der Tarifversuch geriet damit völlig ins politische Fahrwasser und die Vertreter der Nachbarkreise warben nun intensiv für die Fortführung des Versuchs. Denn beispielsweise Offenbach, aber auch Eschborn und Bad Vilbel leiden unter dem hohen Tarifsprung des RMV-Regeltarifs an der Stadtgrenze zu Frankfurt.

Grundsätzlich ist der RMV für den Mut, auch einmal unkonventionelle Ideen zu testen, zu loben. Allerdings wäre es gut, wenn sich die Inhalte stärker an den Wünschen der Fahrgäste (keine unterschiedlichen Tarife in verschiedenen Verkehrsmitteln) und der Politik (möglichst nur einen Preis in der gleichen Gemeinde) orientieren würden.

Pro Bahn & Bus unterstützt grundsätzlich den Tarifversuch, denn er greift unsere Grundforderung nach mehr Entfernungsabhängigkeit und mehr Gerechtigkeit auf. Aus Fahrgastsicht wird der gerechte Kilometerarif am ehesten bei den mittleren und längeren Fahrten benötigt. Im städtischen Raum genügen die bisherigen Preisbildungsregeln einschließlich der Kurzstreckenregelung völlig.

An vielen Stellen können Kompromisse gefunden werden. Eine Stadt oder eine Gemeinde kann sicher auch innerhalb von RMV-smart als eine Preisstufe definiert bleiben, wenn vor Ort der Wunsch danach besteht. Andererseits können bei Bedarf auch innerhalb größerer Städte leicht nachvollziehbare Tarifgrenzen gezogen werden. Ringförmige Straßen oder gut erkennbare Stadtteilgrenzen bieten sich dafür an.

RMV smart steckt noch sichtlich in den Kinderschuhen, was sich an den fehlenden Zeitkarten deutlich ablesen lässt. Es wäre aber dumm, die geschaffene Basis nicht mit Leben zu füllen. Was in Kinderschuhen steckt, braucht eben Zuwendung und Zeit zum Wachsen – und keine strikte Ablehnung.

Jürgen Lerch

## Emissionsfreie Brennstoffzellen-Triebwagen für den RMV

(hpg) Die Firma Alstom hatte auf der InnoTrans2016 in Berlin den Coradia iLint als neuen CO<sub>2</sub>-emissionsfreien Regionalzug vorgestellt. Er wird von Wasserstoff-Brennstoffzellen mit Strom versorgt und zeichnet sich durch einen geräuscharmen Betrieb aus. Alstom zählt weltweit zu den ersten Schienenfahrzeug-Herstellern, die einen Triebwagen auf Basis dieser Technologie entwickelt haben.

Die Entwicklung und Markteinführung des Coradia iLint resultiert aus den Absichtserklärungen für die Nutzung einer neuen Generation von emissionsfreien Zügen mit Brennstoffzellen, die 2014 mit den Ländern Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und dem hessischen Aufgabenträger Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) unterschrieben wurden. Die beteiligten Partner planen ab dem Jahr 2020 schrittweise insgesamt bis zu 50 dieser Triebwagen im regulären Fahrgastbetrieb einzusetzen.

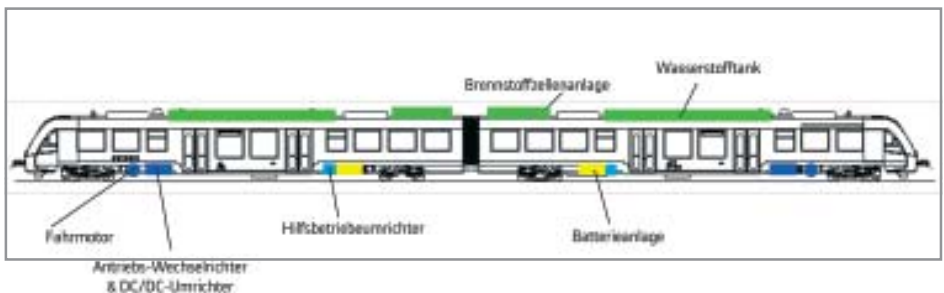
Die beiden Prototypen werden ab 2017 getestet und zugelassen. Ab 2018 sollen sie dann in Niedersachsen auch im Alltagsbetrieb des regionalen Schienenverkehrs erprobt werden. Bis 2020 plant man dort den Einsatz von 14 Zügen. Hessen folgt voraussichtlich ab 2021 mit zehn Zügen im Taunusnetz des RMV. Nordrhein-Westfa-

len und Baden-Württemberg beabsichtigen parallel dazu, ebenfalls jeweils rund zehn Züge in den Regelbetrieb zu integrieren.

Die Brennstoffzelle ist die primäre Energiequelle für die Energieversorgung des Zuges. Sie liefert elektrische Energie, indem sich der in Tanks an Bord gespeicherte Wasserstoff mit dem Sauerstoff aus der Umgebungsluft verbindet. Dabei entstehen als Emissionen lediglich Wasserdampf und Wasser. Vom Zug werden keine Treibhausgase oder andere Schadstoffe freigesetzt, und die Elektrizität wird ohne Generator oder Turbine erzeugt, so dass der Prozess schneller und effizienter abläuft.

Alstom sieht in der Auslegung des gesamten elektrischen Antriebsstrangs – einschließlich der elektrischen Fahrmotoren – nicht nur ein Brennstoffzellen-System vor, sondern die beim Bremsen entstehende

*Die Technikkomponenten im Überblick. Interessant ist, dass die Elektromotoren nicht wie üblich in den Drehgestellen, sondern am Wagenkasten befestigt sind. Grafik: Alstom*



Energie wird zurückgewonnen und in leistungsstarken Lithium-Ionen-Batterien zur weiteren Verwendung gespeichert. Diese wird in Beschleunigungsphasen wieder genutzt. Bei geringer Beschleunigung oder beim Rollen wird ein Teil der von der Brennstoffzelle erzeugten Leistung zum Wiederaufladen der Batterie und für die Versorgung der Bordsysteme über den Hilfsbetriebe-Umrichter verwendet.

Es handelt sich dabei um ein hybrides, elektrisches Antriebssystem, in dem das Brennstoffzellen-System vom kanadischen Hersteller Hydrogenics und das Batteriesystem – vom in Darmstadt ansässigen Systementwickler Akasol – optimal zusammenwirken. Mit der Verknüpfung von Batterie und Brennstoffzelle über ein intelligentes Energiemanagement soll das Fahrzeug gegenüber einem konventionellen Dieseltriebzug über eine höhere Energieeffizienz verfügen. Die von Alstom angestrebte Umlaufreichweite für den auf Basis des Coradia Lint 54 entwickelten iLint soll bis zu 800 Kilometer betragen und wäre damit deutlich größer als bei den Akkutriebwagen der Bundesbahn.

Der Wasserstoff-Vorrat wird im Triebwagen in Hochdrucktanks aus Leichtbau-Composite-Materialien bei 350 bar gespeichert. Hersteller der Wasserstoffbehälter ist die xperion Energy und Environment GmbH aus Kassel.

### **Einsatzgebiet und Versorgung**

Als Einsatzstrecken für die Brennstoffzellen-Züge in Hessen sind derzeit zwei Strecken im Taunusnetz (Frankfurt-Höchst – Bad Soden und Frankfurt Hbf – Königstein) in der Diskussion. Beide Strecken füh-



*Von außen gegenüber den bisherigen LINT54 kaum verändert, wurde die Antriebstechnik im iLint vollkommen neu entwickelt  
Foto: Alstom, Michael Wittwer*

ren an den Industrieparks Höchst und Griesheim vorbei, die sich für den Aufbau einer Wasserstoff-Betankungsanlage für die Triebwagen anbieten. Dies gilt umso mehr, da im Industriepark Höchst große Mengen Wasserstoff als Nebenprodukt bei der Herstellung von Chlor und Natronlauge anfallen. Mit den über 7.000 Kilogramm Wasserstoff, die man dort täglich bereitstellen kann, könnten zukünftig bis zu 40 Fahrzeuge versorgt werden. Der Industriepark Griesheim ist über eine Wasserstoff-Pipeline an das Wasserstoffzentrum im benachbarten Industriepark angebunden.

Um den Betreibern den Einsatz des Fahrzeugs so einfach wie möglich zu machen, bietet Alstom ein „Komplettpaket“ an, das aus der Lieferung der Fahrzeuge, der Instandhaltung und – durch die Zusammenarbeit mit Partnern – der gesamten Wasserstoff-Infrastruktur besteht. Ob der RMV dieses Angebot nutzen wird, ist derzeit noch offen, zumal die Versorgung mit Wasserstoff am Standort Griesheim bereits gesichert sein dürfte.

## Aartalbahn als Motor der Regionalentwicklung

(hpg) Der Rheingau-Taunus-Kreis hat die Planungsgesellschaft »Büro StadtVerkehr GmbH« aus Hilden gemeinsam mit der »Freizeit- und Tourismusberatung GmbH« (ift) aus Köln mit einer umfangreichen Bestandsaufnahme für den Bereich des Aartals und der Entwicklung eines Aartalbahnhof-Konzeptes beauftragt. Grund ist die beabsichtigte Reaktivierung des hessischen Abschnittes der Aartalbahnhof als Museums- und Tourismusbahn.

Ein Ziel soll dabei auch die Verbesserung der regionalen Wertschöpfung sein. Der Landkreis erwägt den Erwerb der Bahnstrecke innerhalb des Kreisgebietes (ca. 27 km) und hat entsprechende Finanzmittel dafür vorgesehen. Für das Aartalbahnhof-Konzept wurde die betriebliche, wirtschaftliche und organisatorische Durchführbarkeit der Reaktivierung geprüft. Das Konzept soll Strategien und Maßnahmen aufzeigen, um die regionale Identität zu stärken und den Tourismussektor nachhaltig zu stabilisieren.

Für die Untersuchung wurde die Strecke in vier Abschnitte unterteilt. Der 1. Abschnitt umfasst den Streckenteil Wiesbaden-Ost bis zur Stadtgrenze Wiesbaden (km - 0,17 bis km 14,00), für den ein Investitionsbedarf in Höhe von rund 1,35 Mio. Euro veranschlagt wird. Für den rund zehn Kilometer langen 2. Abschnitt von der Stadtgrenze Wiesbaden bis zum Bahnhof Bad Schwalbach setzen die Verfasser der Studie einen Investitionsbedarf in Höhe von knapp 1,2 Mio. Euro an. Damit wäre von Seiten der Infrastruktur ein Museums- und

*Im Dornröschenschlaf liegt der Abschnitt zwischen dem ehem. Hp Landesdenkmal und dem Wiesbadener Hbf. Die Brücke über den Theodor-Heuss-Ring hat 1973 einen Neuanstrich bekommen. Züge sollen hier erst ab 2022 wieder fahren. Foto: Günther*



Tourismusbahnbetrieb bis zur Landesgartenschau 2018 in Bad Schwalbach zu gewährleisten. Hinzu kommen jährliche Instandhaltungs- und Kapitalkosten für den 1. Streckenabschnitt in Höhe von zusammen rund 175.000 Euro, beim 2. Abschnitt von ca. 145.000 Euro.

### **Politische Entscheidungen**

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 6. Dezember den Sperrvermerk für den Ankauf der Strecke aufgehoben und entschieden, die Mittel zum Kauf der Aartalbahn innerhalb der Kreisgrenzen im Investitionshaushalt 2017 neu zu veranschlagen. Für den Ausbau und die Unterhaltung sowie eine Projektsteuerung sollen im Ergebnishaushalt 2017 Mittel in Höhe von 100.000 Euro veranschlagt werden. Die Verwaltung wurde beauftragt alle Maßnahmen in die Wege zu leiten, damit das ehrgeizige Ziel erreicht werden kann.

### **Vier Betriebsstufen**

Die Realisierung der Betriebsstufe 1 wird als entscheidende Voraussetzung zur erfolgreichen Wiederinbetriebnahme gesehen. Sie sieht einen Museums- und Tourismusverkehr als Zubringer und Bestandteil der Landesgartenschau 2018 zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Bad Schwalbach vor. Nachdem sich der Verkehr auf diesem Abschnitt etabliert hat, wäre nach Ansicht der Gutachter in der Betriebsstufe 2 ab 2020 eine Erweiterung bis nach Hohenstein denkbar. Als Betriebsstufe 3 ist vorgesehen, ab dem Jahr 2022 das Fahrgastpotenzial deutlich zu erhöhen, indem der Einzugsbereich und die regionale Vermarktung erweitert werden. Als Ausgangspunkt der Fahrten nach Hohenstein sind verschiedene Varianten möglich – ab Wiesbaden Hbf

(Gleis 11), vom S-Bahn-Haltepunkt Wiesbaden Ost (Bau eines Bahnsteiges mit Zugang) oder von Mainz Hbf. Erst ab dem Jahr 2025 und mit Betriebsstufe 4 ist ein durchgehender Museums- und Tourismusverkehr zwischen Mainz/Wiesbaden (Zubringerverkehr) und Hahnstätten in Rheinland-Pfalz vorgesehen.

### **Die Zeit drängt**

Für die Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Betriebserlaubnis durch das Regierungspräsidium Darmstadt sind umfangreiche Vorarbeiten zu leisten. Die Landeshauptstadt hat die Aartalbahn Infrastruktur GmbH im Jahr 2014 mit der Sanierung und Instandsetzung des Streckenabschnitts von Wiesbaden Ost bis einschließlich Taunusstein-Hahn für die Dauer von zehn Jahren beauftragt. Sie zahlt hierfür einen Investitionszuschuss von 600.000 Euro und einen jährlichen Betriebskostenzuschuss von 162 000 Euro.

Das Aartalbahn-Konzept sieht neben der Anbindung von Wiesbaden auch eine Verknüpfung in den Rhein-Lahn-Kreis vor. So sollte während der LGS eine Bus-Freizeitlinie als „Der Aartaler“ in Hahnstätten eine Verknüpfung mit den Zügen aus und in Richtung Limburg erhalten. Die Verzögerungen in Rheinland-Pfalz, mit einer Betriebsaufnahme des SPNV wohl erst nach dem Jahr 2020, erfordern eine andere Lösung. Angestrebt wird bis zur LGS allerdings die Aufnahme eines Draisinenverkehrs von Aarbergen bis Bad Schwalbach. Voraussetzung dafür wäre allerdings der seit Jahren überfällige Wiederaufbau der Brücke über die B54 und die Aar am Michelbacher Tunnel.



## **Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt RMV/NVV-Linie 30 Stadtallendorf ist IC-Systemhalt**

(jl) Zum Fahrplanwechsel im Dezember wurde der Bahnhof von Stadtallendorf zum Intercityhalt ausgebaut. Am 29. November wurde er durch Aufstellen eines neuen Schaukastens und Installation der Abschnitts-Schilder A,B,C,D,E Intercity-tauglich gemacht. Bis zu 12 mal am Tag hält jetzt ein Intercity in der Industriestadt, während Wabern einen Teil der IC-Halte verliert.



*Ende November wurden die neuen  
Abschnittsschilder auf dem Bahnsteig in  
Stadtallendorf angebracht  
2 Fotos: Sören-Helge Zschke*



Mit einem kleinen Intercityfest haben die Stadt und die Bahn am 11. Dezember 2016 das neue Angebot beworben. Mit Musik und einem Gewinnspiel, bei dem auch Reisegutscheine zu gewinnen waren, wurde für die neuen Zughalte geworben. So können von Stadtallendorf aus nun Ziele wie Heidelberg, Karlsruhe, Hannover, Hamburg, Westerland oder Stralsund ohne Umsteigen erreicht werden.

## **Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie RB45 Weiterhin kein Zughalt in Lindenstruth**

(hl) Da der Verlauf der Vogelsbergbahn mitten durch den Ortsteil Lindenstruth der Gemeinde Reiskirchen führt und dort ein Unternehmen mit ca. 1000 Mitarbeitern angesiedelt ist, wurde die Gemeinde zum wiederholten Male, auch mit einer Umfrage zum Nutzungsbedarf der Unternehmensmitarbeiter, bei den entsprechenden Gremien von DB AG und RMV zur Einrichtung eines Haltepunktes vorstellig.

Am 14.11.2016 informierte die DB AG darüber, dass auch in Zukunft kein Haltepunkt in Lindenstruth möglich ist. Als Begründung wurde ausgeführt, dass keine Infrastruktur (Bahnsteig) vorhanden sei und die enge Taktfolge der Vogelsbergbahn keine zusätzlichen Halte zulasse.

## **Stadtbus Grünberg „Kleener Grimmicher“**

(hl) Wie bereits in der Hessenschiene Nr. 104 berichtet, wurde der „Kleene Grimmicher“ von den Kosten ausgebremst. Ge-

mäß den jetzigen neuen Dreijahresverträgen werden vom 12.12.2016 an kleinere Busse mit nur noch 18 Sitzplätzen (derzeit noch nicht verfügbar) eingesetzt, weniger Haltestellen angefahren und der Takt ausgedünnt (neu Stundentakt). Entgegen den ursprünglichen Planungen bleiben jedoch fünf samstägliche Kurse ab 8.30 Uhr im Stundentakt erhalten.

Die Stadtbuslinie 71 ist als Sonderlinienverkehr in die städtische Trägerschaft übergegangen. Mit der städtischen Subventionierung der Einzelfahrscheine von 1,50 Euro auf 1,00 Euro hofft man auf ein stärkere Fahrgastfrequentierung. Die Verkehrsgesellschaft Oberhessen (vgo) erfüllt mit der Linie 72 mit drei morgendlichen und fünf nachmittäglichen Fahrten von bzw. zum Bahnhof weiterhin den gesetzlichen Auftrag zur Grundversorgung der Pendler.

### **Stadtbus Alsfeld: Chance auf mehr Fahrgäste?**

(ml) Wie schon in einer früheren Hesseschiene berichtet, wurde der Alsfelder Stadtbus (Linie VB-10) von der Verkehrsgesellschaft Oberhessen (vgo) nicht mehr ausgeschrieben. Daher entschloss sich die Stadt Alsfeld, als Alternative einen eigenen Stadtbus einzurichten.

Mit geändertem Fahrplan können Fahrgäste für einen Euro (der RMV-Tarif gilt nicht) mitfahren. Neu ist, dass der Bus auch den Alsfelder Marktplatz bedient. Das Fahrzeug ist ein 13-Sitzer mit der Möglichkeit, mobilitätseingeschränkte Personen zu befördern.



## **Brexbachtalbahn (ehem. KBS 423) Engers–Siershahn**

### **Vergleich vor dem OVG Koblenz im Streit um Weichenverbindung**

(hpg) Im Rechtsstreit um den von der Deutschen Bahn geplanten Ausbau der Weiche zur stillgelegten Brexbachtalbahn in Neuwied-Engers haben sich die Kontrahenten, die DB Netz AG und die klagende Eifelbahn-Verkehrsgesellschaft aus Linz, am 6. Dezember 2016 auf einen Vergleich geeinigt. Die DB Netz AG hat vor dem Oberverwaltungsgericht Koblenz zugestimmt, noch rund ein Jahr zu warten, ehe sie die Weiche zurückbaut. Die Eifelbahn-Verkehrsgesellschaft zieht dafür ihre Klage zurück und muss nun bis Ende Juni 2018 einen Finanzierungsplan zur Reaktivierung der Brexbachtalbahn vorlegen.

Die Weiche in Engers ist notwendig, um die Verbindung von der Rechten Rhein- strecke durch das Brexbachtal über Bendorf-Sayn und Grenzau nach Siershahn durchgehend befahren zu können. Ob die bereits seit Jahren außer Betrieb genommene und festgelegte Weiche in der aktuellen Lage bleiben kann, ist unklar, da auf dem ehemals abzweigenden Gleis eine Lärmschutzwand errichtet wurde.

## **Lahn-Eifel-Bahn (RB23) Limburg - Koblenz - Mayen**

(hpg) Alle Züge der RB-Linie 23 Limburg–Koblenz–Andernach–Mayen sind erstmalig von Limburg nach Mayen Ost ohne Umstieg durchgebunden. Fast alle Züge halten darüber hinaus neu auch in Weißenthurm.

## Ruhr-Sieg-Strecke (Hagen-Siegen)

### Vergabe an Abellio NRW

(sg) Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) haben vor, dem heutigen Betreiber des Ruhr-Sieg-Netzes den Zuschlag auch für den Folgevertrag zu erteilen. Damit wird die Abellio Rail NRW GmbH auch ab Dezember 2019 für weitere 15 Jahre die Linien RE 16 (Essen – Hagen – Siegen, „Ruhr-Sieg-Express“) und RB 91 (Hagen – Iserlohn/Siegen, „Ruhr-Sieg-Bahn“) betreiben.

Die bekannten Fahrzeuge des Typs FLIRT kommen also auch ab 2019 zum Einsatz. Das Betriebskonzept sieht weiterhin einen Flügelzugbetrieb der Linien RE 16 und RB 91 vor, der ein umsteigefreies Reisen zwischen Siegen/Iserlohn und Essen über Hagen und Bochum ermöglicht, aber auch das Umsteigen in Siegen in Richtung Frankfurt/M in die Züge der HLB erfordert. Damit ist der geplante IC-Einsatz auf der Relation möglicherweise vom Tisch, mit dem die DB AG die RE-Leistungen des Konkurrenten in Westfalen übernehmen wollte.

Da diese von der DB angestrebte Regelung vergaberechtliche Probleme aufweist, indem für den IC-Verkehr ein „Tarifausgleich“ für die Anerkennung von Nahverkehrsfahrkarten gezahlt werden sollte, scheint der NWL nun dem VRR in seiner rechtlichen Einschätzung zu folgen. Der hatte schon vor rund einem Jahr diesen öffentlich subventionierten IC-Verkehr abgelehnt, da man hiermit die Ausschreibung umgehen würde, die der Gesetzgeber für den Nahverkehr vorsieht.



*Abellio fährt auch die nächsten 15 Jahre zwischen Siegen, Hagen und Essen*

## Stadtverkehr Bad Homburg

(ws) Die Stadt Bad Homburg hatte bereits ab 1. Januar 1972 die Durchführung des Stadtbusverkehrs an das Frankfurter Bus-Unternehmen Heinz & Peters – Alpina-Reisen übertragen, das (nach mehrfachem Namenswechsel) nunmehr als Transdev Taunus GmbH zum Transdev-Konzern gehört. Seit dem Jahr 1979 hat sie ihren Stadtbusverkehr (mit den Linien 1/11, 2/12, 3, 4, 5, 6, 7/17 und zusätzlichen Schulbus- und Abendlinien) gemeinsam mit der Nachbarstadt Oberursel vergeben. Für die kommenden Jahre hat sich auch die Stadt Friedrichsdorf mit den Linien 53, 54, 55 und 56 angeschlossen.

Bei Linienführung und Fahrplan soll sich in Bad Homburg kaum etwas ändern, während die zwei Stadtbuslinien (41 und 42) Oberursels auf drei Linien aufgeteilt werden. Eine davon (41) wird mit der Homburger Linie 7 durchgehend befahren. Die Friedrichsdorfer Linie 54, die Köppern über Friedrichsdorf mit dem Stadtzentrum von Bad Homburg verbindet, erfährt geringfügige Änderungen an beiden Endpunkten.

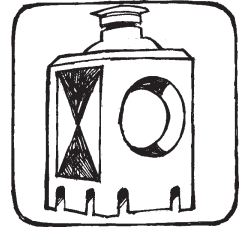
## Die rote Laterne der guten Luft

(fl) Das Schlusslicht beschäftigt sich heute mit einem echten Schlusslicht. Es geht um die hessische Stadt mit der schlechtesten Luftqualität. Wer noch nicht weiß, um welche es sich handelt, der setze einmal folgende Assoziationskette in Gang: Große Stadt, Kessellage, viele viele Autos, städtischer Nahverkehr ausschließlich mit Dieselbussen... Bingo, sie haben es erkannt, Wiesbaden trägt Hessens rote Laterne in Sachen Luftreinheit.

Seit 2001 wird in der Kur- und Landeshauptstadt der europäische Grenzwert für Stickstoffdioxid regelmäßig überschritten. Ein Brennpunkt ist der Platz vor dem Hauptbahnhof. Am Bahnverkehr hinter dem markanten Bau kann es kaum liegen, denn der abgesehen von der S-Bahn eher dünne Regionalverkehr wird mit Ausnahme der Ländchesbahn ausschließlich von elektrischen Zügen abgewickelt. Das Problem liegt bzw. fährt also eher vor dem Gebäude. Zehntausende Autos nutzen pro Tag die Ringstraßen rund um den Stadtkern. Und es rollen die Busse in immer dichterem Takt, denn der positive Trend zu mehr Fahrgästen geht auch an Wiesbaden nicht vorbei.

Das Problem wird in diesen Tagen auf sehr ästhetische Weise sichtbar gemacht. Der „größte Stickstoffdioxid-Anzeiger der Welt“ sieht zunächst wie eine festlich geschmückte Platane aus. Er steht direkt neben dem Hauptbahnhof und leuchtet unübersehbar rot, wenn die Grenzwerte wieder einmal überschritten sind. Und das ist sehr oft der Fall. In den übrigen Zeiten leuchtet er grün. Das Ganze nennt sich Projekt

NOxmas und geht auf eine Initiative des Büros Scholz & Volkmer sowie der Stadt Wiesbaden zurück.



Nun kann also niemand mehr sagen, er hätte es nicht besser gewusst, wenn er sich nach wie vor gegen eine Straßenbahn in der Kurstadt ausspricht. Aber man kann eigentlich fast beruhigt in die Zukunft sehen. Neben den ökologischen werden auch die ökonomischen Zwänge stärker. Die extrem belastete Buslinie 4/14 wird gerade auf einen Achtminutentakt umgestellt. Ein Intervall, bei dem alle ernstzunehmenden Verkehrsplaner den Wechsel auf kapazitätsstarken Schienenverkehr empfehlen.

Das stärkste Argument dürfte aber jenseits des Rheines liegen: Mainz nimmt gerade die Mainzelbahn in Betrieb und vergrößert sein Schienennetz um rund ein Drittel. Mainz macht also etwas besser als Wiesbaden. Und das, wo man doch die rote Laterne so gerne bei den Rheinland-Pfälzern sieht und nicht im Baum vor dem eigenen Hauptbahnhof...

*Wiesbaden Hauptbahnhof mit Dieselbussen*



# 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 106

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

