

HESSEN SCHIENE

Nr. 107

April - Juni 2017



- **Wieder Personenzüge nach Baunatal?**
- **Ausbau der Main-Weser-Bahn startet 2017**
- **Kundenbeteiligungen an Fahrplänenwürfen**



STEIGENDE MIETEN IN FRANKFURT : GEWUSST WIE ! 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, Stefan Sitzmann, Andreas Christopher, Lars Kühnemund, Horst Lorenz, Matthias Becker

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 04.06.2017
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,

Hessen pendelt. Eine aktuelle Studie des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung bescheinigt alleine der Stadt Frankfurt die zweithöchste Zahl an Pendlern in Deutschland. 348.000 Menschen haben eine Arbeitsstelle in Frankfurt, wohnen aber außerhalb. Nur das ungleich größere München kommt auf eine noch etwas größere Zahl, namentlich auf 355.000. Seit der Jahrtausendwende ist die Zahl der Frankfurt-Pendler um 14% gestiegen. Bundesweit betrachtet arbeiten 60% aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten außerhalb ihres Wohnorts. Und auch diese Quote steigt, ebenso wie die Länge der zurückgelegten Entfernungen. Einen Zusammenhang zwischen gesundheitlichen Risiken und langen Arbeitswegen bescheinigen unter anderem die Krankenkassen.







Gründe genug, den Trend entweder umzukehren – oder die Pendelei menschlicher zu gestalten. Hessen hat sich mit der Einführung des Jobtickets für Landesbedienstete und des hessenweit gültigen und gleichzeitig sehr günstigen (für viele sogar kostenlosen) Schülertickets eine Verlagerung weiterer Pendleranteile auf den öffentlichen Verkehr zum Ziel gesetzt. Das ist gut so, funktioniert aber nur, wenn der öffentliche Verkehr nicht bis an seine Kapazitätsgrenze und darüber hinaus belastet ist.

Massive Anstrengungen sind nötig, damit das Bahn- und Busnetz fit für die kommenden Jahrzehnte wird. Die in Planung befindlichen Projekte wie die Regionaltangente West, die Eigentrasse für die S6, die nordmainische S-Bahn oder die Wallauer Spange müssen sehr viel zügiger verwirklicht werden. Weiter draußen auf dem Land warten brachliegende Bahntrassen auf eine neue Nutzung. Gerade dabei kann mit wenig Aufwand großes bewirkt werden, denn die Anliegergemeinden werden als Wohnorte attraktiver und entlasten die Ballungsgebiete. Hungen, Rabenau oder Bad Schwalbach können eher Wohnraum bereitstellen als Frankfurt, Gießen oder Wiesbaden.

Unser Verband legt seit mehr als drei Jahrzehnten einen Schwerpunkt auf den ländlichen Raum. Früher in der Verhinderung von Bahnstreckenstilllegungen, heute im Werben für Streckenreaktivierungen und vernünftige Angebote im schienen- wie auch im straßengebundenen Nahverkehr. Und nie hat sich unser Weg als so richtig erwiesen wie heute.



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

	Pinwand	4
	Tipps und Infos	6
	Für einen neuen SPNV von Kassel-Wilhelmshöhe nach Baunatal	7
	Neues von der Kurhessenbahn	12
	GrimmHeimatCard 2016 erfolgreich	14
	RMV-Fahrkarten im Stadtbus Alsfeld gültig	15
	Wie wollen wir leben? Bemerkenswerte Veranstaltung im Stadttheater Gießen	16
	Lumdatabahn: Die Weichen Richtung Zukunft sind gestellt	18
	Güterverkehr nach Allendorf/Eder eingestellt	21
	Sanierung und Neubau von Eisenbahnbrücken im Westerwald	23
	Sanierung der Holzbachtalbahn kommt nicht voran	26
	Viergleisiger Ausbau der Main-Weser-Bahn beginnt im Herbst 2017	28
	Beginn der intensiven Planungsphase bei der Citybahn Wiesbaden	31
	Aartalbahn als Motor der Regionalentwicklung	35
	S-Bahn-Nachtkonzept ab Dezember 2017	37
	Kundenbeteiligung an Fahrplanentwürfen: Positive Beispiele nehmen zu	38
	Schülerticket und Jobticket für Landesbeschäftigte in Vorbereitung	41
	Spessart-Neubaustrecke Laufach-Heigenbrücken geht in Betrieb	43
	Streckentelegramm	46
	Schlusslicht	50

Titelbild: Bei Berkersheim begegnen sich am 29. März 2017 eine Regionalbahn nach Stockheim und ein Regionalexpress aus Kassel. Wegen des geplanten Streckenumbaus wurden Amphibienzäune aufgestellt und auf der rechten Seite Stein-, Holz- und Sandhaufen als Ausweichquartiere errichtet. Links der beiden bisherigen Gleise werden die zusätzlichen Gleise gebaut werden.

Rückseite: Der Bahnhofsvorplatz in Gießen ist eine der wichtigsten Nahverkehrsdrehscheiben in Mittelhessen.

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
04.05.2017	Rv-Treff Nordhessen	Ristorante Rialto, Sandstraße 3, Melsungen
18:30 Uhr		
08.05.2017	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		
03.07.2017	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		
03.08.2017	Rv-Treff Nordhessen	Ristorante Rialto, Sandstraße 3, Melsungen
18:30 Uhr		

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

Unsere Aktiven vor Ort:

Regionalverband Nordhessen
Regionalleiter Hermann Hoffmann
Am Juliusstein 18, 34130 Kassel
Telefon und Telefax (05 61) 67 17 9
hhoffma@gmx.de

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

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

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

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

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

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

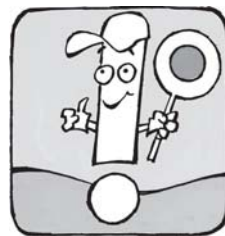
Ein neues Schnäppchen beim RMV: Die RheinMainCard

(pb&b) Seit einigen Wochen gibt es ein neues Kombiticket beim RMV, welches für Touristen gedacht ist, das aber auch Einheimische mit Vorteil nutzen können – die RheinMainCard. Es handelt sich um eine Zweitageskarte für eine (22,-) oder bis zu fünf Personen (46,-) für das gesamte Verbundgebiet des RMV.

Damit ist die RheinMainCard für eine Person bei Nutzung an einem Tag billiger als eine Tageskarte der Preisstufe 6, bei Nutzung an zwei Tagen billiger als zwei Tageskarten der Preisstufe 5. Bei Gruppen stellt sich der Spareffekt ein, wenn die Gruppe alternativ zwei Tage hintereinander zwei Gruppentageskarten der Preisstufen 5 benötigen würde.

Neben einer möglichen Freizeitnutzung eröffnen sich weitere Möglichkeiten. Pendler, die bisher eine Monatskarte der Preisstufe 7 für 270,50 Euro brauchten, könnten stattdessen seit 03.04.2017 11 RheinMainCards für $11 * 22,- = 242,-$ erwerben. So schön klappt das nicht in jedem Monat, aber wer sich ein wenig Mühe gibt und gelegentlich einen Montag oder Freitag frei nimmt bzw. Brückentage einbaut, der spart mit Fahrkartentückeln.

Das große Sparen ergibt sich, wenn sich mindestens drei Pendler zusammentun. Im ungünstigsten denkbaren Fall braucht man bei einer Fünftageswoche 14 RheinMainCards für 644,- Euro. Demgegenüber stehen Kosten für Monatskarten für drei (vier/fünf) Monatskarten der Preisstufe 7 in Höhe von 811,50 (1082,- / 1352,50 Euro).



Die Karten sind zudem übertragbar – es spricht also nichts dagegen, im Urlaub eines Beteiligten einen anderen Kollegen mitzunehmen. Bei drei RheinMainCards pro Woche gibt es auch immer einen Wochenendtag, an dem einer der Beteiligten die Karte für private Erledigungen nutzen kann. Schöner Nebeneffekt ist, dass man dann auch diverse Museen und Veranstaltungen mit einer Ermäßigung, welche die RheinMainCard bietet, besuchen kann. Dieses Modell klappt bei fünf Pendlern auch schon ab Preisstufe 5 – dann natürlich mit geringeren Einsparungen.

Die Haken bei der Sache? Es gibt nur etwa 50 Verkaufsstellen für die RheinMainCards. Der Vorverkauf ist aber möglich, Logistik beim Fahrkartenkauf also erforderlich. Wenn sich mehrere Pendler zusammentun, muss derjenige mit der Karte mitfahren – schlecht, wenn er plötzlich krank wird. Aber bei fünf Pendlern ist die Ersparnis so groß, dass sie immer noch beachtlich bleibt, wenn man spontan ab und zu mal eine Gruppentageskarte kaufen muss. Und man muss natürlich den gleichen Weg haben – und die gleichen Menschen jeden Werktag sehen können... .

Für einen neuen Schienenpersonen-Nahverkehr von Kassel-Wilhelmshöhe nach Baunatal

(fl) Dr. Klaus-Peter Lorenz, verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion Baunatal und regelmäßiger Initiator bemerkenswerter Eisenbahn-Themenreihen an der Volkshochschule Region Kassel, beschäftigt sich mit einer neuen Nutzung der Eisenbahnstrecke Kassel-Wilhelmshöhe – Baunatal (– Elgershausen – Naumburg) für den Personenverkehr.

Er plädiert für einen reaktivierten Eisenbahn-Personenverkehr als Ergänzung zur Kasseler Straßenbahnlinie 5, welche die historisch gewachsene Kassel-Naumburger-Eisenbahn-Strecke (KNE) auf Teilstrecken seit 1995 ebenfalls nutzt. Der Straßenbahnbetrieb (Mischbetrieb im betreffenden Abschnitt nach Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung) beschränkt sich jedoch auf die Durchfahrung der Stadt Baunatal. „Davor“ im Kasseler Stadtgebiet dient die KNE-Strecke dem Güterverkehr, dem Museumszug Hessencourier und der Anbindung der Werkstatt Baunatal-Großenritte an das übrige Schienennetz. „Dahinter“ fahren ausschließlich Museumszüge an ausgewählten Tagen.

(kpl) Im September 2017 jährt sich die Einstellung des Personenverkehrs auf der Kassel-Naumburger-Eisenbahn von Kassel nach Naumburg zum vierzigsten Mal. 1977



fuhr der letzte Personenzug vom VW-Werk Baunatal zum Kasseler Hauptbahnhof. Seit 1995 fährt die Kasseler Straßenbahn bis Baunatal-Großenritte; sie hat in den gut 20 Jahren ihres Betriebs die Beförderungszahlen vervielfacht. Sie erschließt aus dem Baunatal im Wesentlichen den Kasseler Süden und die Innenstadt.

Regel Verkehr in Baunatal – allerdings nur als Werkstattfahrten!

Foto: Dr. Klaus-Peter Lorenz



Die Infrastruktur der kommunalen Kassel-Naumburger-Eisenbahn, heute Hessische Landesbahn, ist von Kassel-Wilhelmshöhe über Kassel-Niederzwehren West, Kassel-Nordshausen, Altenbauna VW-Werk und Großenritte nicht nur erhalten geblieben, sondern technisch in einem ausgezeichneten Zustand in Betrieb gehalten worden: Für den schweren Güterverkehr vom Kasseler Rangierbahnhof bis ins VW-Werk in Altenbauna, ab dort für die die Trasse mitnutzende Straßenbahn, die Werkstattfahrten von Eisenbahnfahrzeugen vieler regionaler Eisenbahnunternehmen nach Großenritte und nicht zuletzt den Museumszug „Hessencourrier“, weiter nach Naumburg.

Ab Großenritte weiter nach Elgershausen und Hoof kann von einer ordentlichen Streckenunterhaltung auf einfachem Niveau, ohne weitere Signalisierung gesprochen werden. Die Trassierung über den Hooper Berg ist anspruchsvoll für Unterhaltung und Betrieb.

Die „KNE-Strecke“ als schnelle Verbindung nutzen

Eisenbahnbetrieb, und nicht speziell eine weitere RegioTramlinie soll hier vorrangig zuerst betrachtet werden: Vom ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe sind es sieben ausgezeichnet unterhaltene Streckenkilometer bis zum Bahnhof Altenbauna in der Stadt Baunatal mit 28.000 Einwohnern. Die Strecke passiert das Schulzentrum Brückenhof, bestehend aus den beiden Landkreisschulen, dem Georg-Christoph-Lichtenberg-Gymnasium und der beruflichen Willy-Brandt-Schule mit insgesamt täglich deutlich über 2.000 Schülerinnen und Schülern sowie mit über 200 Lehrkräf-

ten. Die Willy-Brandt-Schule hat ein Einzugsgebiet von über 100 km! Eine Bahnverbindung für sie wird derzeit mühsam mit Umstieg in Kassel-Oberzwehren erreicht. Eine Bahnanbindung für das Gymnasium und für die Berufsschule wäre ein großer Gewinn.

Im Streckenkilometer 7 liegt das Volkswagenwerk mit dem gut erhaltenen Bahnhof samt Bahnsteigen des ehemaligen Bahnhofs Altenbauna und dem umfangreichen weiten Gleisnetz Volkswagens. Über 16.000 Beschäftigte, auch aus Kassel und der weiteren Region, haben heute zwei bescheidene und wenig genutzte Anbindungen an das Straßenbahnnetz in der Porschestraße und der „Schleife“, beide am nordwestlichen Zipfel des ausgedehnten Werksareals. Der Service anderer Großunternehmen, mit dem Schienenverkehr ins Werk zu fahren, wäre eine große Attraktivitätssteigerung für den umweltschonenden Anreiseverkehr. Aber auch das erhaltene großzügige Bahnhofsareal, das vor dem Umbau steht, wäre nach wie vor ideal als Park&Ride-Bahnhof.

Heute gibt es mit der Straßenbahnlinie 4 von Kassel-Wilhelmshöhe her eine nur sehr bescheidene Straßenbahnverbindung ins Werk, meist verbunden mit Umstieg am Mattenberg in die Linie 5. Viele Taxifahrten und Shuttleangebote des Werks zeugen von der geringen Attraktivität einer Tramanreise bis Baunatal.

In einer Stunde und 34 Minuten ist man von Wolfsburg mit dem Früh-ICE ohne Umstieg in Kassel-Wilhelmshöhe und braucht dann fast eine weitere Stunde, um mit Fußwegen und Tram an der Hauptwache Volkswagens in Baunatal zu sein.



*Ein Triebwagen der Deutschen Bahn auf Überführungsfahrt in Baunatal-Mitte
Foto: Dr. Klaus-Peter Lorenz*

Eine direkte Bahnverbindung von Kassel - Wilhelmshöhe würde für die sieben Kilometer 11 Minuten benötigen! Das würde die Bahnnutzung zwischen den VW-Werken erheblich attraktiver gestalten!

Von den über 16.000 Mitarbeitern kommt ein nicht geringer Anteil aus dem Nordkreis Kassel. Es gibt aber keine Westumfahrung Kassels, wie auch die Fahrten durch Oberzwehren für den Individualverkehrsteilnehmer und für die Anlieger eine Belastung darstellen.

Allerdings gibt es bereits eine sehr gut ausgebaute Eisenbahnstrecke von Obervellmar direkt über Kassel-Wilhelmshöhe und von dort weiter über die „Naumburger Kleinbahn“ nach VW in Altenbauna . Sie wird auf der Teilstrecke bis Kassel-Wil-

helmshöhe mit gutem Erfolg von den Zügen aus Westfalen und Hofgeismar genutzt: 16 Minuten von der ehemaligen Kreisstadt bis Kassel-Wilhelmshöhe, und auch von den Regionalexpress-Zügen von Korbach, Wolfhagen und Zierenberg.

Die Fahrzeit von Obervellmar, als Station groß und neu ausgebaut, nach Kassel-Wilhelmshöhe beträgt sieben Minuten. Selbst mit einem guten Aufenthalt in Wilhelmshöhe, mit einer Verknüpfung zu den Straßenbahnen, könnte man rechnen: Vellmar – Baunatal-VW im Triebwagen in gut einer Viertelstunde! Eine Schienenverkehrsverbindung Vellmar- Baunatal wäre ein hoch attraktives Verkehrsangebot und eine substanzielle Entlastung Kasseler Stadtteile vom Straßenverkehr (Feinstaubbelastung im Kasseler Becken!). Für die

Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Schiene nach Baunatal sprächen damit einige verlockende Potenziale:

- Durchmesserverkehr der Arbeitnehmer durch und aus Kassel in die VW-Stadt,
- hochwertige Anbindung an den ICE-Verkehr,
- Schülerverkehr auf der Schiene ins Schulzentrum Brückenhof Landkreisgymnasium.

Zudem bestünde in Wilhelmshöhe eine hervorragende Verknüpfung mit den Regiotrams aus Melsungen, den Regionalzügen von Hann. Münden, den Regionalbahnen von Treysa, Wabern und dem Nahverkehr aus dem Westfälischen.

Die Schienenverkehrsverbindung ins Baunatal ließe sich weiterdenken – schließlich fahren seit annähernd zehn Jahren werktäglich leere Triebwagen von Kassel-Wilhelmshöhe bis Großenritte, in die dortige Werkstatt. Die Haltestelle Stadtmitte Baunatal ist nicht nur mit einem Dreischienengleis für Straßenbahnen und Eisenbahnen ausgestattet, sie ist mit ihrem Parkhaus ein günstiger Umsteigepunkt und Tor in die Stadt: Die Stadthalle, das Rathaus, die Rundsporthalle, das Stadion (Konzerte) und das Kino sind nur wenige Schritte entfernt.

Bis Großenritte ist die Bahn auch für den Eisenbahnverkehr mit eigenem neuem Bahnsteig gut ausgebaut. Auch hier besteht eine gut nachgefragte Umsteigemöglichkeit auf das Auto ins obere Baunatal, aber auch nach Edermünde, Besse und Niedenstein.

Das Potenzial für einen neuen Schienenverkehr vom westlichen Baunataler Stadtgebiet und Hinterland nach Kassel-Wil-

helmshöhe dürfte durchaus vorhanden sein. Sollten hier die Kapazitäten für einen erweiterten Umstieg Bus / Auto / Eisenbahn in Zukunft nicht ausreichen, dann könnte eine Verlängerung der Züge bis zur Kreuzung der „Naumburger Kleinbahn“ mit der Landesstraße am Fuße des Hooper Berges in den Blick genommen werden – am Entwicklungsrand des Schauenburger Ortsteils Elgershausen. Einen stark ausgebauten Busverkehr gibt es aber bereits von Naumburg über Schauenburg nach Kassel-Wilhelmshöhe.

Die weitere Verkehrserschließung mit Bus und Bahn ins Obere Baunatal weiter nach Hoop in Richtung Naumburg wäre eine Aufgabe für die Schauenburger Kommunalpolitik. Eine attraktive Verbindung Baunatal - Elgershausen existiert selbst derzeit aber im Buslinienangebot nicht mehr, was wesentlich auch der Frage nach der Finanzierung geschuldet sein dürfte.

Neuverkehr mit Eisenbahn statt RegioTram

Eine genuine Regiotramverbindung Schauenburg – Baunatal – Kassel in Ergänzung zum vorhandenen Straßenbahnangebot von „City zu City“ erscheint auf den ersten Blick nicht attraktiver als eine Verbindung und Verknüpfung Baunatals mit Kassel-Wilhelmshöhe durch Nahverkehrstriebwagen, womöglich nach Vellmar und darüber hinaus.

Die 10 zehn bis 15 Jahre alten RegioTramfahrzeuge sind fast „manufaktürlich“ in einmaligen Serien für das konzipierte RT-Netz hergestellt worden. Nur zehn Fahrzeuge (Wolfhager Linie) sind mit Dieselan-



Auf der Strecke der Naumburger Eisenbahn müssen nicht nur Museumszüge fahren. Zumindest auf einer Teilstrecke sollte auch wieder über planmäßigen Nahverkehr nachgedacht werden

Foto: Dr. Klaus-Peter Lorenz

trieb versehen. Sie sind nicht „nachzubestellen“. Ein Abzug auf eine Baunataler Linie ist ebenso schwer vorstellbar wie eine neue Enddestination Großenritte statt Kassel-Innenstadt-Universität. Die Defizite des RegioTramverkehrs (Königsstraßenpassage statt geplanter Haltestelle Mauerstraße; schlechte Frequenz Auestadion) sollen hier unbeachtet bleiben.

Für den Einsatz regulärer Eisenbahntriebswagen sprechen mehrere Gründe, wie etwa die Reisequalität im Anschluss an den ICE-Verkehr. Zudem sind Nahverkehrstriebwagen aus dem DB-Konzern in Folge „verloren gegangener“ Ausschreibungen gut verfügbar. Sie sind seit Jahrzehnten etwa auf der Relation Korbach – Wolfhagen

– Kassel-Wilhelmshöhe im Einsatz. Eine Verlängerung dieser Umläufe über Wilhelmshöhe hinaus wäre ein attraktiver Untersuchungsansatz und alternativ zu einem zusätzlichen RegioTramnetz mehr als diskussionswürdig.

Die Straßenbahn im Baunatal hat regionalpolitisch und für die Entwicklung der beiden Nachbarstädte Großes geleistet: Nie war die „Erreichbarkeit“ so einfach und produktiv. Ein Wiederanschluss Baunatals ans Eisenbahnnetz wäre ein verkehrspolitischer Mobilitätsgewinn, eine substanzielle Entlastung der Umwelt und der Bürger zuvorderst Kassels und Baunatal-Altenbaunas - und damit ein regionalpolitischer Gewinn!

Neues von der Kurhessenbahn Mehr Mitarbeiter - zahlreiche Baustellen im Sommer

(js) Wie die Kurhessenbahn in ihrer aktuellen Mitarbeiterzeitschrift berichtet, werden derzeit einige neue Mitarbeiter eingestellt. Bereits im Jahr 2016 wurden einige neue Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) angeworben. Im Januar 2017 kamen 13 weitere Mitarbeiter hinzu.

Dabei handelt es sich um sechs Kundenbetreuer, vier Triebfahrzeugführer und jeweils einen Mitarbeiter für die Abteilungen Einkauf und Fahrzeuginstandhaltung sowie einen Vierteljahres-Praktikanten im Bereich Betriebsmanagement. Die neu eingestellten Kundenbetreuer sind noch nicht vollständig ausgebildet und begleiten derzeit noch ihre erfahrenen Kollegen, um ihre Ausbildung abzuschließen. Einige der Kundenbetreuer erhalten außerdem noch eine Zusatzausbildung als Busfahrer, um im Bedarfsfall auch den Schienenersatzverkehr mit Bussen abwickeln zu können.

Bis zum Dezember 2017 wird die Anzahl der Zugbegleiter noch auf insgesamt 60 erhöht werden. Dann sollen alle Züge der Kurhessenbahn mit Zugbegleitern besetzt werden, wie das in den Verkehrsverträgen mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und dem Rhein-

Main-Verkehrsverbund (RMV) festgeschrieben wurde. Die Züge, die über die Edertalbahn Frankenberg – Korbach verkehren, werden derzeit bereits alle mit Zugbegleitern besetzt, weil auf den Stationen dieser Strecke keine Fahrkartensysteme aufgestellt worden waren.

In der Mitarbeiterzeitschrift gibt die Kurhessenbahn ebenfalls die Termine für Gleisbaustellen auf dem Streckennetz bekannt. Folgende Baustellen sind für das Jahr 2017 geplant:

Vom 1. Juli bis 23. Juli 2017 werden zwischen Frankenberg und Münchhausen Gleise ausgetauscht. Während der Baustelle wird ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.

Vom 1. Juli bis zum 16. September wird zwischen Frankenberg und Korbach ebenfalls ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Hier sind die folgenden Projekte zur Realisierung geplant: Neubau des Kreuzungsbahnhofs in Viermünden (Gleisbau, Weichenbau, Neubau Mittelbahnsteig, Parkplätze, Fahrradständer, Sicherung eines Bahnübergangs), Neu-



Viel gebaut wird 2017 bei der Kurhessenbahn, wie auch zwischen Frankenberg und Münchhausen (hier bei Wiesenfeld)



Am 1. März 2017 hat 628 608 die Haltestelle Burgwald-Ernsthausen verlassen und fährt in die Steigung zum Wiesenfelder Tunnel ein. Der Triebwagen der DB-Regio ist bei der Kurhessenbahn im Einsatz. Foto: Jürgen Schmied

bau des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) in Korbach, Neubau des Bahnsteiges in Korbach-Süd, Erneuerung der Personenunterführung in Korbach und die Erneuerung einer Eisenbahnüberführung in Frankenberg.

Vom 1. Juli bis zum 11. August wird zwischen Korbach und Brilon-Wald ebenfalls ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Hier werden drei Eisenbahnüberführungen zwischen Korbach und Brilon-Wald erneuert, zwei Weichen in Willingen ausgetauscht sowie zwei Stützmauern zwischen Willingen und dem Weltcup-Bahnhof Stryck erneuert.

Daraus lässt sich schließen, dass im Juli drei Wochen lang Schienenersatzverkehr auf der Strecke von Münchhausen über Frankenberg und Korbach bis Brilon-Wald stattfinden wird. Es wird wohl kaum mög-

lich sein, die gesamte Strecke nach dem gültigen Zugfahrplan mit Bussen zu bedienen. Wir werden in einer der nächsten Ausgaben darüber berichten, wie die Kurhessenbahn den Ersatzverkehr im Detail abwickelt.

Vom 24. bis 26. Oktober soll in Niederlaasphe eine Eisenbahnüberführung erneuert werden, was zum Schienenersatzverkehr zwischen Biedenkopf und Bad Laasphe führen wird.

Vom 17. – 19. November steht schließlich ein weiterer Schienenersatzverkehr zwischen Bad Laasphe und Erndtebrück an. Hier soll im Bahnhof Erndtebrück ein neues Stellwerk in Betrieb genommen werden. Zuvor wird hier die gesamte Signaltechnik erneuert. Für die Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerkes ist ein Testbetrieb erforderlich, der in diesen Tagen stattfinden wird.

GrimmHeimatCard 2016 erfolgreich

Lohnende Ziele in Nordhessen

(hh) Im Extra Tip vom 28. Januar 2017 wird über die GrimmHeimatCard berichtet, die ein Jahr lang Eintritte in mehr als 80 Freizeiteinrichtungen, Museen, Besucherbergwerke, Bäder und Thermen kostenlos ermöglicht. Partner der Karte sind zum Beispiel die Ettelsberg-Seilbahn in Willingen, das Nationalparkzentrum Kellerwald-Edersee, das Wellness-Paradies am Silbersee, die Weser-Therme in Bad Karlshafen, die Märchenland-Therme in Breuna, die Grimmwelt in Kassel sowie die Häuser der Museumslandschaft Hessen-Kassel.

Die Karte wird in mehr als 30 Verkaufsstellen angeboten. Sie ist bis zum 31. Dezember gültig.

Was kostet die GrimmHeimatCard ?

Für Erwachsene kostet die Karte 65 Euro, für Kinder 39 Euro. Eine fünfköpfige Familie müsste am Jahresanfang 247 Euro bezahlen: 2 x 65 und 3 x 39 Euro. Das mag - aufs ganze Jahr verteilt - lohnen, selbst wenn die Karte erst im April erworben wird. Voraussetzung ist, dass die Ziele mit dem Auto angesteuert werden.

Freizeittkarte und öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV)

Auch für Interessenten ohne Auto könnte die GrimmHeimatCard lohnen, z.B. für Senioren. Fast alle Ziele sind mit der Nordhessenkarte _60plus erreichbar. Allerdings muss man mit den NVV-Linienfahrplänen (Faltsblätter) geschickt arbeiten. Die meisten Ziele sind im Zwei-Stunden-Takt erreichbar: Willingen und Herzhausen (Edersee) mit der Kurhessenbahn R 42, Bad Karlshafen mit der Buslinie 180, Frielendorf (Silbersee) mit der Buslinie 490.

Weitere Infos:

www.grimmheimatcard.de



Politik und ÖPNV

Leider wird von vielen Politikern die Bedeutung des ÖPNV unterschätzt. Bad Wildungen und Willingen haben eine Kur- bzw. Gästekarte, die während des Aufenthaltes die Linienbusse kostenlos benutzen lässt. Im Schwarzwald zwischen Pforzheim und Basel (200 km) lädt die Konus-Gästekarte zu vielen interessanten Zielen ein. Züge und Linienbusse sind gut besetzt. Dagegen rechnen viele nordhessische Politiker mit Autogästen und fürchten leere Linienbusse, die vielleicht einen Stundentakt wagen. Mit gemeinsamer Werbung von Grimmheimat und NVV könnte man vieles ändern. Parkplatzprobleme am Herkules und bei der Kasseler Grimmwelt erfordern auch die Zusammenarbeit von Politik und ÖPNV.

RMV-Fahrkarten im Stadtbus Alsfeld gültig

(ml) Erst nach Redaktionsschluss der letzten Hessenschiene ergab sich für den Alsfelder Stadtbus folgende Verbesserung: Die Stadtverordnetenversammlung beschloss einstimmig, dass RMV-Fahrkarten auch im eigenen Stadtbus gültig sind. Zudem wurde das Angebot der Verkehrsgesellschaft Oberhessen angenommen, die Stadt Alsfeld bei Werbung und Fahrplan für den Stadtbus finanziell und ideell zu unterstützen.

Noch besser wäre es, wenn es einen übersichtlichen, gut lesbaren Fahrplan Stadtbus / Bahn gäbe. Dies hielt auf der jüngsten Sitzung die Mehrheit der Alsfelder Stadtverordneten jedoch für entbehrlich. Noch reichlich unentdeckt ist die Anschlussmöglichkeit vom Stadtbus an Züge von und nach Gießen. Dabei kann von Gießen kommend die RMV-Fahrkarte auch für den Stadtbus genutzt werden, ohne Aufpreis.

Der Stadtbus – oft kleiner roter Flitzer genannt – erfreut sich größerer Beliebtheit als der Vorgänger. Dies mag am günstigeren Preis von 1 Euro liegen oder auch daran, dass mehr Werbung für das neue Gefährt gemacht wurde.

Dennoch ist viel Luft nach oben – auch wortwörtlich gemeint - im Alsfelder Stadtbus, der u.a. eine Vorrichtung für die Mitnahme mobilitätseingeschränkter Personen hat. Und wenn der Alsfelder Bahnhof erst mal barrierefrei ist, können sogar Personen im Rollstuhl den Umstieg zwischen Stadtbus und Zug nutzen. Wenn alles gut geht, ist dies schon 2018 der Fall.



17 Fahrten verkehren mo - fr auf zwei verschiedenen Linienwegen, an Samstagen werden 12 Fahrten angeboten

Foto: Stefan Sitzmann

HESSENSCHIENE-ABO

für 18 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause
Bestellungen bitte an die Landesgeschäftsstelle in Lauterbach!

„Wie wollen wir leben?“ - bemerkenswerte Veranstaltung im Stadttheater Gießen ÖPNV und Lumdatabahn als Problemlöser erkannt

(malo) Das Jugendstil-Theater der Stadt Gießen bietet üblicherweise den Rahmen für Veranstaltungen der drei klassischen Sparten Schauspiel, Musik und Tanz. In der mittelhessischen Universitätsstadt gehört es zu den wenigen stadtbildprägenden historischen Bauten, die den zweiten Weltkrieg und die Abrisswut der Wiederaufbau-Jahrzehnte überdauert haben.

Durch Bürgerbeteiligung, sprich durch eine große Spendenaktion, ist das Gebäude einst finanziert worden, weshalb der Schriftzug „Ein Denkmal bürgerlichen Gemeinsinns“ an herausragender Stelle der Fassade prangt. Bürgerbeteiligung steht auch im Mittelpunkt der bemerkenswerten Veranstaltungsreihe „Die offene Gesellschaft“, die bundeweit an vielen Theatern stattfindet.

Im Foyer des Stadttheaters fand in dieser Reihe am 12. März 2017 eine gut besuchte Diskussion mit dem Titel „Wie wollen wir leben?“ statt, und die Reaktivierung der Lumdatabahn war unter anderen ein großes Thema mit breiter Zustimmung. Diskutiert wurde in sehr sachlicher

Atmosphäre, die zudem durch das sehr ansprechende Ambiente des Stadttheaters räumlich gut eingeraht war. Mobilität, ein Thema, was nicht nur die Bürger der Stadt Gießen, sondern alle etwas angeht, wurde von Professor Claus Leggewie von der Justus-Liebig-Universität und Behzad Borhani vom Stadttheater moderiert.

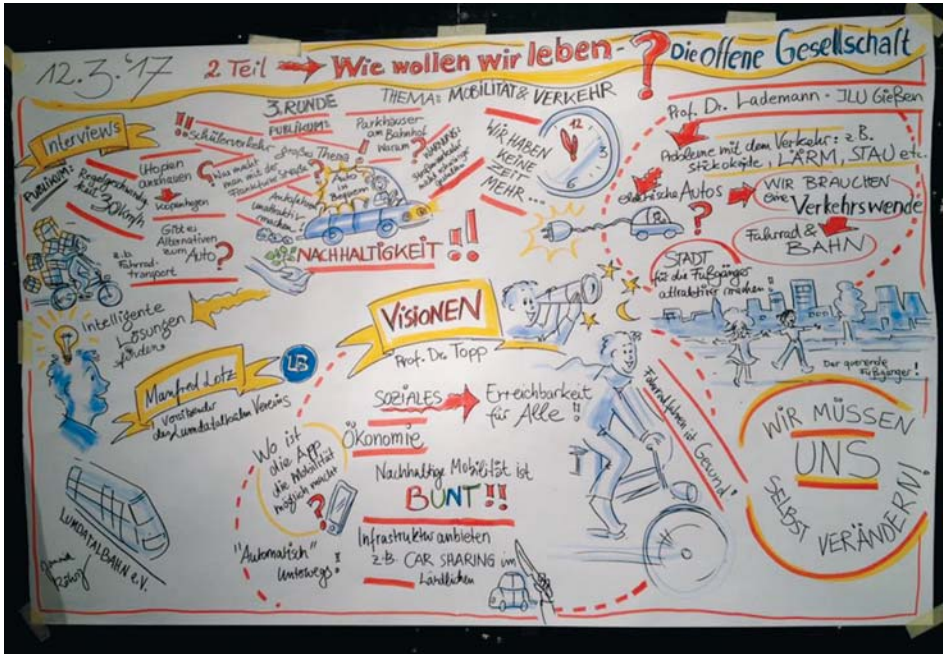


Die Zusammenfassung der unterschiedlichen Redebeiträge erfolgte in einer fantastischen künstlerischen Darstellung. So findet sich in dem fotografisch festgehaltenen Kunstwerk auch die Lumdatabahn mit ihrem Vereinsvorsitzenden wieder. Mit dabei als Impulsgeber waren Gerda Weigel-Greilich, Bürgermeisterin von Gie-



Manfred Lotz, Vorsitzender des Lumdatabahn Vereins (rechts), diskutiert mit Roland Meuschke, Bahnhofsmanager Gießen (links)

Foto: Björn Keil



Die angeschnittenen Themen wurden auf einem Plakat festgehalten
Foto: Björn Keil

Ben; Prof. Dr. Ing. Frank Lademann, Leiter Studiengang Bahningenieur; Luca Manns, stellvertretender Schulsprecher, Roland Meuschke, Bahnhofsmanager Gießen; Prof. Dr. Ing. Hartmut H. Topp vom Institut für Mobilität und Verkehr „imove“ Kaiserslautern und Dr. André Kawai, Geschäftsführer RMV GmbH.

Der Verein Lumdatalbahn war unter Führung seines Vorsitzenden Manfred Lotz mit zahlreichen Mitgliedern mittels Großraum-Taxi angereist, da die Busverbindung aus dem Lumdatal ein zeitliches Problem bei Hin- und Rückfahrt ergeben hätte. Zahlreiche Mitglieder beteiligten sich an der lebhaften und konstruktiven Diskussion.

Als Fazit für die Reaktivierungsaktivisten konnte an diesem Abend festgehalten werden: Die Reaktivierung der Lumdatalbahn ist in den Köpfen von öffentlich wirkenden Personen deutlich angekommen! Die Stadt Gießen, mit Problemen im ÖPNV, Pendlermassen und mit Parkraumproblemen, hat mit ihren vier vorhandenen Bahnstationen gute Voraussetzungen, bei intelligenter Nutzung der Schiene den Straßenverkehr zu entschärfen. Junge Studenten hatten, so ein Redebeitrag, in Gießen eine Umfrage durchgeführt, die ergab, dass Menschen den Schienenverkehr, im Lumdatal speziell, einer Busfahrt vorziehen würden. Dabei spielt nicht nur der Zeitfaktor eine Rolle.

Trotz formaler Stilllegung von vier Kilometern Gleis Lumdatalbahn: Die Weiche steht in Richtung Zukunft

(fl) Das RHI-Didier-Werk in Staufenberg-Mainzlar hat im Laufe des Jahres 2016 die Belieferung mit Rohmaterial komplett auf LKW verlagert. Durch den Weggang des Güterkunden begann eine längere Betriebspause auf der Lumdatalbahn. Die zuletzt den Bahnbetrieb führende Hessische Landesbahn (HLB Basis) hat in Einvernehmen mit der Stadt Staufenberg und der Deutschen Bahn die Entbindung von der Betriebspflicht für den Streckenabschnitt Lollar – Staufenberg-Mainzlar beantragt.

Sonderfahrten sind seit dem 01.01.2017 bis zum Zustandekommen einer dauerhaften Trassensicherung und der Wiederherstellung des betriebsfähigen Zustandes nicht mehr möglich. Die Strecke bleibt jedoch erhalten und kann jederzeit reaktiviert werden. Das hat das mit dem Stilllegungsverfahren betraute Regierungspräsidium (RP) in Gießen betont. Und an diesem Ziel halten die Aktiven des Vereins Lumdatalbahn (LB e.V.) gemeinsam mit zahlreichen Akteuren aus der Kommunal-, Kreis-

und Landespolitik auch fest. Sie sehen das vorläufige Ende des Güterverkehrs als Signal, sich noch stärker für die Reaktivierung des Personenverkehrs zu aussprechen.

Obwohl nach Meinung des LB e.V. auch Güter auf die Schiene gehören, wird der Ausbau der Strecke für einen reinen Personenverkehr sogar ein Stückweit einfacher, denn auf bestimmte Weichen und Signale kann verzichtet werden. Und der Fahrplan muss keine Rücksicht auf den Güterverkehr nehmen.

Am 17. Dezember verkehrten die vorläufig letzten Züge auf der Lumdatalbahn. Der Verein Lumdatalbahn e.V. hatte einen VT 628 der Kurhessenbahn gechartert. Im Bild der Zug bei den RHI-Werken in Mainzlar Foto: Gregor Atzbach





Der Zug am Streckenende in Mainzlar. Die Stimmung an Bord schwankte zwischen „weihnachtlich“, „melancholisch“ und „jetzt erst recht“ – wobei letztere eindeutig vorherrschte. Foto: Gregor Atzbach

Die Reaktivierung der Lumdatalbahn ist eine Chance für den ländlichen Raum. Staufenberg-Treis, Allendorf/Lumda und Rabenau-Londorf profitieren am meisten

davon, aber auch die Stadt Lollar mit dem neuen Baugebiet Lumdaniederung. Die Fahrzeit von Londorf nach Gießen wird im Zug komfortabler sein und nur etwa 30 Minuten betragen, gegenüber heute ca. 55 min bei Busfahrten bis zur Gießener Innenstadt (z.B. Haltestelle Landgericht am Anlagenring) und mehr als einer Stunde bei Fahrten bis zu Endstelle Gießen Bahnhof.

Die Bahn ist daher ein wichtiger Baustein der Regionalentwicklung. Sie mindert den Mietdruck in Gießen, macht das Wohnen für Familien attraktiver, deren Nachwuchs schnell und sicher zu den weiterführenden Schulen kommt. Sie mildert Nachteile des ländlichen Raums ab, die durch den Entfall mancher Arbeitsplätze, Einkaufsstätten und Arztpraxen entstanden sind. Und sie macht das Lumdatal im Freizeitverkehr besser erreichbar, wovon beispielsweise Radtouristen profitieren.

Aktuell wird die Lumdatalbahn auf ihre Reaktivierbarkeit bis Allendorf/Lumda hin

Der Sonderzug auf einer seiner letzten Fahrten bei der Ortsdurchfahrt Lollar. In Lollar konnte der in Renovierung befindliche Bahnhof besichtigt werden und es gab kleine Leckereien.

Foto: Gregor Atzbach





Der Sonderzug zwischen Daubringen und Lollar im tristen Dezembergrau

Foto: Gregor Atzbach

untersucht, nachdem sich die erhöhten Investitionskosten der Teilstrecke bis Rabenau-Londorf als Hemmnis erwiesen haben. Die Präsentation der Ergebnisse dieser Anschluss-Untersuchung ist überfällig. Der LB e.V. hält am Ziel fest, die Gesamtstrecke in Betrieb zu nehmen und ist zu weiterer ehrenamtlicher Hilfe bereit. Auch im laufen-

den Jahr plant der rührige Verein einzelne Sonderfahrten zu interessanten Zielen, die allerdings am Bahnhof Lollar starten und enden müssen. Unabhängig davon bestehen Kontakte zu einem Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen mit dem Ziel, gemeinsam mit dem Landkreis Gießen auch vor einer möglichen Wiederinbetriebnahme des Regelverkehrs wieder Sonderfahrten auf der Lumdatalbahn selbst zu ermöglichen.

Geschichtlicher Rückblick

1902 wurde die Lumdatalbahn von Lollar bis Londorf für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen. Zuvor hatte das Tal mit dem Streckenabschnitt Grünberg – Londorf bereits im Jahr 1896 einen ersten Schienenanschluss erhalten.

Das 1907 gegründete Werk für feuerfeste Steine in Mainzlar dürfte zu den ersten Kunden des Güterverkehrs gehört haben. Es hat seine Existenz indirekt der Lumdatalbahn zu verdanken, denn beim Bau der Strecke wurden die Quarzitlagerstätten entdeckt, die früher das Werk mit Rohmaterial belieferten. Später war die Zufuhr von importiertem Rohmaterial so wichtig für den Erhalt der Arbeitsplätze, dass die Stadt Staufenberg und die Hessische Landesbahn die untere Lumdatalbahn gemeinsam in ihre Regie übernommen haben. Der ungleiche Preiskampf im Transportgewerbe hat die Situation erneut verändert, so dass heute die umweltfreundliche Schiene gegenüber der billigeren Straße Nachteile hat.

Der Personenverkehr von Lollar bis Londorf wurde im Mai 1981 eingestellt, der übrige Güterverkehr etwa 10 Jahre später. Die letzte Fahrt eines Sonderzuges im still liegenden Abschnitt bis Allendorf/Lumda fand im Sommer 1996 statt.

Güterverkehr nach Allendorf/Eder eingestellt

(js) Bereits vor einiger Zeit hatten wir an dieser Stelle berichtet, dass DB-Cargo aufgrund des rückläufigen Güterverkehrs ein neues Programm zur so genannten Rationalisierung im Güterverkehr aufgesetzt hat. Dieses Programm beinhaltete eine Liste von deutschlandweit 215 Güterverladestellen, die geschlossen werden sollten. Das Programm sollte im Sommer 2016 beschlossen werden. Bei der Umsetzung werde es auch zur Einstellung des Güterverkehrs in Allendorf/Eder bis Ende des Jahres 2017 kommen.

Nach einer Meldung im Eisenbahn-Modellbahn-Magazin wurde der Lade- und Abfahrtpunkt in Allendorf/Eder bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 geschlossen. Nach diesem Bericht fand lediglich eine verspätete Zustellung von Gaswaggons in Allendorf/Eder nach Ablauf des Termins statt. Der Güterverkehr nach Frankenberg wird demnach noch weiter betrieben, die Züge erreichen den Bahnhof Frankenberg gegen 5 Uhr morgens.

Der Autor dieses Berichtes der Hessenschiene wohnt selbst in Sichtweite zur Strecke, kann aber das regelmäßige Verkehren dieses Frühgüterzuges in den letzten Monaten nicht bestätigen, was zumindest auf eine sehr sporadische Bedienung hinweist. Dagegen fuhr der Güterzug in diesem Jahr bereits mindestens zweimal an einem Samstag, was im bisherigen Fahrplan nicht vorgesehen war. Im März kam es zumindest einmal zur Bedienung der Ladestelle Battenberg durch einen privaten Holzzug.

V65 001 passiert am 11. September 2015 mit einem Fotogüterzug die Gasverladestelle im Bahnhof Allendorf/Eder anlässlich der Streckenreaktivierung der Edertalbahn. Der planmäßige Güterverkehr wurde mit modernen Loks der Baureihe 261 abgewickelt, vereinzelt kamen auch noch Maschinen der Reihe 294 zum Einsatz. Foto: Jürgen Schmied





Holzverladung an der neu gebauten Ladestraße im Bahnhof Frankenberg/Eder am 12. Juni 2016.

Foto: Jürgen Schmied

Diese Holzzüge verkehren meist mit etwa 30 Waggons bis Marburg und werden über zwei Tage mit drei Fahrten nach Battenberg weiterbefördert. Bei einigen Fahrten wird das Holz aus dem Staatswald abgeholt, bei anderen wird die Firma Ante-Holz in Somplar bedient.

Eine Stellungnahme der Kurhessenbahn zur Schließung des Ladepunktes in Allendorf/Eder lag bis Redaktionsschluss leider noch nicht vor. Bei einem früheren Gespräch wurde deutlich, dass die Schließung des Ladepunktes in Allendorf/Eder gleichzeitig die Einstellung des gesamten plan-

mäßigen Güterverkehrs des Streckenastes von Frankenberg nach Battenberg mit sich bringt. Dadurch gerät auch die Zukunft dieses Streckenabschnittes in Gefahr, eine Stilllegung der Strecke ist nicht auszuschließen, obwohl Battenberg noch sporadisch von Holzzügen angefahren wird. Nach Angaben der Kurhessenbahn würde die Strecke dann zum Verkauf angeboten werden müssen. Da es aber als unwahrscheinlich gilt, dass sie von einem privaten Eisenbahnunternehmen übernommen wird, würde bei fehlendem Interesse dies zur Einleitung eines Stilllegungsverfahrens führen.

HESSENSCHIENE-ABO

für 18 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause

Sanierung und Neubau von Eisenbahnbrücken im Westerwald

Einschränkungen für Anlieger, Reisende und Güterkunden

(hpg). Das Jahr 2017 ist für das Regionalnetz Westerwald der DB Netz AG mit umfangreichen Investitionen in Brückenbauwerke verbunden. Im hessischen Abschnitt der Oberwesterwaldbahn hat die grundhafte Sanierung des sehr versteckt liegenden Eisenbahn-Viaduktes in der Stadt Hadamar begonnen.

Die größte Herausforderung für die Ingenieure und Arbeiter der Firma Bickhardt Bau GmbH aus Kirchheim stellt die dichte Bebauung rechts und links der aus zehn Gewölbebögen und zwei Durchfahrten bestehenden 110 m langen, über 130 Jahre alten und unter Denkmalschutz stehenden Brücke dar. Ohne Einschränkung des Zugverkehrs erfolgt derzeit die Instandsetzung des Bruchsteinmauerwerks und der Ziegelsteingewölbe, die mit Nadelankern stabilisiert und großenteils neu verfugt werden müssen.

Mit dem Beginn der Vollsperrung für den Zugverkehr am 5. Mai werden Gleise und Schotter entfernt, die beiden eisernen Brückenträger sowie die Geländer und alten Gesimse abgebrochen. Anschließend erfolgt der Neubau der beiden Brücken als Betonkonstruktion. Als neue Fahrbahnplatte auf den sanierten Gewölben werden 46, aus Mitteldeutschland mit Lkw-Transporten angelieferte, Fertigteile eingehoben. Da neben dem Gleis ein Rettungsweg gefordert ist, wird die neue Fahrbahnplatte auf jeder Seite rund 40 Zentimeter breiter.

Die Arbeitszeiten sind während der gesamten Baumaßnahme auf Werkstage jeweils von 7 bis 20 Uhr begrenzt.

Züge und Busse im Einsatz

Während der Sperrung pendeln die Triebwagen der HLB von Montag bis Freitag zwischen Hadamar und Limburg gemäß Fahrplan. Im nachfolgenden Streckenabschnitt bis Westerburg sollen Busse einen Schienenersatzverkehr herstellen, der an Wochenenden und Feiertagen auf die Gesamtstrecke zwischen Limburg und Westerburg ausgedehnt wird.

Außerordentlich beengt ist die Baustelle für die Sanierung des 130 Jahre alten Eisenbahn-Viaduktes in Hadamar
Foto: Hans-Peter Günther





Die Hohe Brücke überspannt das Sandbachtal bei Niedererbach in bis zu 27 Metern Höhe. Seit 26 Jahren steht sie unter Denkmalschutz, dennoch wird die neue breitere Tragplatte die Optik verändern. Foto: Hans-Peter Günther

Die Wiederinbetriebnahme des Zugverkehrs muss am 14. August erfolgen, damit anschließend für einen Zeitraum bis Mitte September die umgeleiteten Güterzüge mit Ton- und Fliesen rollen können.

Brückensanierung und Neubau

Auch an der Unterwesterwaldbahn wird gebaut, um die vor allem im Güterverkehr stark beanspruchte Strecke von Staffel nach Montabaur für die nächsten Jahrzehnte in einem betriebssicheren Zustand zu erhalten. Für die umfangreichen Brücken- und Gleisbaumaßnahmen ist die Strecke vom 4. August bis 18. September 2017 für den Gesamtverkehr gesperrt. Einen besonderen Schwerpunkt bildet die Sanierung der unter Denkmalschutz stehenden Bogenbrücke bei Niedererbach. Drei weitere Brückenbauwerke werden durch moderne Ingenieurbauten ersetzt.

Ein Wahrzeichen der Gemeinde Niedererbach ist das sechsbogige bis zu 27 Meter hohe Viadukt über das Sandbachtal. Seit dem 26. Juni 1991 steht die 1884 in Betrieb genommene „Hohe Brücke“ unter Denkmalschutz. Im Gegensatz zu den drei an-

deren Brücken sind die Backstein-Gewölbe und Naturstein-Pfeiler in einem besseren Zustand, erfordern aber dennoch eine umfassende Sanierung mit Ankern (Vernadelung) in den Pfeilern und Austausch von Ziegelsteinen sowie neuer Verfüugung der Gewölbe. Für die Versorgung der

Baustelle muss eine längere Baustraße mit Begegnungsstellen hinunter in den Talgrund angelegt werden. Im Tal wird der Sandbach während der Arbeiten verrohrt und eine Fläche für die Aufstellung von Baumaschinen und Gerüsten geschaffen. Nur während der Sperrpause im Sommer erfolgen die Arbeiten rund um die Uhr. Nach dem Abbau des Gleises und des Gesimses mit dem Geländer wird das Bauwerk für die Aufnahme der neuen Fahrbahnplatte vorbereitet. Ein leistungstarker Kran hebt fast 50 Fertigbeton-Platten als neue Tragplatte für das Gleis und die Sicherheitswege auf die Brücke. In Absprache mit dem Denkmalschutz erhält die Unterseite der Tragplatten seitlich eine ziegelrote Farbgebung, und die neuen Geländer sollen den bestehenden weitgehend entsprechen. Während der Streckensperrung erfolgen zwischen dem Streckenabzweig in Staffel und der Brücke auch umfangreiche Gleisbauarbeiten mit Beseitigung von Schlammstellen. Für die sanierte Brücke ist ein neuer Stahlschwellen-Oberbau, ergänzt um die derzeit fehlenden Zwangsschienen als Entgleisungsschutz, vorgesehen.

Nach 133 Jahren wird die dreibogige Tiefental-Brücke zwischen Nieder- und Obererbach durch ein Beton-Rahmenbauwerk ersetzt, die Gewölbbebögen abgebrochen und der Bahndamm aufgeschüttet
Foto: Hans-Peter Günther



Weitgehend unbekannt und versteckt im Wald liegt die dreibogige Natursteinbrücke „Tiefental“ bei km 8,86. In rund zwölf Metern Höhe führt die Bahnlinie über den Talgrund, der lediglich von einem Forstweg genutzt wird. Die Schadenskartierung des Ingenieurbüros Reiser + Schlicht aus Weimar hatte ergeben, dass die Stein- und Mörtelfestigkeiten nicht mehr ausreichend sind. Eine in den 1940er Jahren aufgebrachte Spritzbetonschale ist stark geschädigt und platzt durch Feuchtigkeit und Frost großflächig ab. Daher hat sich die DB zu einem Ersatzneubau entschlossen. Zukünftig bildet ein Stahlbeton-Rahmenbauwerk mit 4,5 Metern in der Breite und Höhe und einer Länge von 28,50 m den Durchlass unter den Gleisen. Dieses wird derzeit – unabhängig vom Eisenbahnbetrieb – unter der Brücke errichtet und anschließend bereits mit einem Mineralgemisch seitlich und oben überdeckt werden. Während der Streckensperrung im Sommer erfolgt lediglich der Abbruch der Gewölbbebögen während die Pfeiler bestehen bleiben. Für den neuen Bahndamm sind rund 12.000 Kubikmeter Material erforderlich.

Ebenfalls als moderne Beton-Rahmenbauwerke entstehen neben der Strecke die Ersatz-Neubauten für die jeweils dreibogige „Odenwälder Brücke“ bei Dreikirchen und die Giroder Brücke. Mit dem Brückenneubau bei Girod sind ebenfalls Arbeiten

zur Beseitigung von Schlammstellen und der Entwässerung sowie der Neubau einer Anschlussweiche zu einer Tonverladestelle verbunden.

Ton- und Fliesenverkehr

Eine besondere Herausforderung stellt für DB Cargo die kontinuierliche Belieferung der Fliesen-Industrie mit Westerwälder Ton dar. Die Dauer der Streckensperrung ist länger als die Sommerpause der norditalienischen Fliesen-Industrie. Daher wird die weiträumige Umleitung von Siershahn über die Infrastruktur der West-erwaldbahn GmbH bis Altenkirchen und über die steigungsreiche Oberwesterwaldbahn nach Limburg erforderlich. Von Ende August bis kurz vor die Wiedereröffnung am 18. September sollen nach aktueller Planung bis zu drei Zugpaare mit jeweils 14 Wagen über Altenkirchen eingesetzt werden. DB Cargo plant dafür den Einsatz der sechsachsigen diesel-elektrischen Maschinen der Class 66. Da im nördlichen Abschnitt zwischen Westerburg und Altenkirchen die Regionalzüge im Stundentakt verkehren, ist zur Bereitstellung von Güterzugtrassen eine teilweise Verlagerung auf SEV-Busse erforderlich.

Sanierung der Holzbachtalbahn kommt nicht voran

EU-Kommission soll über Gewährung von Fördermitteln entscheiden

(hpg) Auch 2017 kann die Westerwaldbahn des Kreises Altenkirchen GmbH (Weba) keine Fördermittel des Bundes zur Instandsetzung der Strecke Altenkirchen-Selters in Anspruch nehmen. Mit dem im August 2013 von Bundestag und Bundesrat beschlossenen „Gesetz zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr“, auch als „Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz“ (SGFFG) bezeichnet, wurde erstmals die Möglichkeit geschaffen, dass auch die nicht bundeseigenen Eisenbahn-Unternehmen vom Bund gefördert werden.

Voraussetzungen für die Gewährung von Fördermitteln für die Infrastruktur sind neben der Entfernung, die die Güter auf der Schiene zurücklegen, auch die zulässigen Achslasten und eine Mindest-Geschwindigkeit. Bislang erfüllt die auch als Holzbachtalbahn bezeichnete Strecke diese Kriterien. Für Planungen und Investitionen an den Gleisanlagen übernimmt der Bund bis zu 50 Prozent. Eine ergänzende Förderung in Höhe von 35 Prozent hatte auch das Land Rheinland-Pfalz zugesagt.

Stillstand nach Beschwerde

Nach den Ende 2015 getroffenen Entscheidungen der Kreistage Altenkirchen,

Neuwied und Westerwald über deren Kostenbeteiligung hatte die Weba noch am 29. Januar 2016 einen Antrag auf die Gewährung von Fördermitteln beim zuständigen Eisenbahn-Bundesamt in Bonn eingereicht. Aufgrund der anschließend von der Wirtschaftskanzlei Gleiss Lutz im Auftrag der WERIT Kunststoffwerke W. Schneider GmbH & Co. KG aus Altenkirchen bei der Europäischen Kommission eingereichten Beschwerde ist der Förderantrag jedoch vorläufig zurückgezogen worden. Das Altenkirchener Unternehmen ist ein Mitbewerber der Firma Schütz in Selters. Es wirft der Bundesrepublik Deutschland, dem Land Rheinland-Pfalz sowie den drei Landkreisen Altenkirchen, Westerwald und Neuwied vor, „rechtswidrige staatliche Beihilfen zugunsten der Firma Schütz zu gewähren“. In der



Landschaftlich reizvoll ist die Strecke durch das Wied- und Holzbachtal im nördlichen Westerwald. Betrieblich aufwendig ist der von der Westerwaldbahn im Auftrag der DB Cargo durchgeführte umfangreiche Güterverkehr.

Foto: Hans-Peter Günther



Aufwendig in der Betriebsführung und gefährlich für die Eisenbahner ist die Sicherung zahlreicher stark befahrener Bahnübergänge, wie hier in Dierdorf. Alle Planungen für den Bau einer technischen Sicherung dieses BÜ sind seit Jahren abgeschlossen. Foto: Günther

Gewährung von Fördermitteln für die Streckensanierung sieht die Firma einen Verstoß gegen das Wettbewerbsrecht.

Obwohl sich alle am Verfahren Beteiligten auf Seiten der Bahn sicher sind, dass nach den bisher geltenden europaweiten Regelungen das Verfahren nicht zu dem von Werit gewünschten Ergebnis führen wird, wartet man auf eine Entscheidung aus Brüssel. Weba-Geschäftsführer Oliver Schrei ergänzt das bekannte Sprichwort: „Vor Gericht, der EU-Kommission und auf hoher See ist man in Gottes Hand“. Da für die Gesamtplanung aller Maßnahmen rund sechs Monate benötigt werden, müsste die Entscheidung der EU bis zum Frühsommer fallen, wenn die Arbeiten in 2018 folgen sollen. Der Auftrag an ein Planungsbüro kann aber erst erteilt werden, wenn „grünes Licht“ aus Brüssel kommt.

Keine „Schütz-Strecke“

Über die am Pfingstsonntag 1884 in Betrieb genommene und genau 100 Jahre später im Personen- und später auch im Güterverkehr teilweise stillgelegte Strecke rollen seit 2006 wieder regelmäßig Güterzüge. Auch zahlreiche Sonderzüge haben seither die landschaftlich reizvolle Strecke im Personenverkehr genutzt. Über die 2005 von der Westerwaldbahn erworbene und

auf einer Länge von 13 Kilometern wieder reaktivierte Strecke rollen pro Jahr über 200.000 Tonnen an Gütern und entlasten damit in erheblichem Maße die Straßen. Nachdem die Strecke zwischen Siershahn und der Kreisstadt Altenkirchen bereits im Oktober 2011 aufgrund einer unfallbedingten Streckensperrung als Umleiterstrecke für den Ton- und Fliesenverkehr genutzt wurde, wird dies auch 2017 notwendig. Während der baubedingten Streckensperrung von Montabaur nach Limburg sollen neben dem Güterzug der Weba auch die Tonzüge von DB Cargo durch das Holzbach- und Wiedtal rollen.

Eigenmittel statt Fördermittel

Für die Gewährleistung einer sicheren Durchführung des zusätzlichen schweren Güterverkehrs hat die Westerwaldbahn nach Angaben von Geschäftsführer Oliver Schrei erhebliche Mittel in die Hand genommen, um Bauwerke und Gleisanlagen zu prüfen. In einem Sofortprogramm müssen verschiedene Arbeiten durchgeführt werden, für die beim Land die Genehmigung für einen „vorzeitigen Maßnahmenbeginn“ erforderlich ist. Wenn die Westerwaldbahn die Arbeiten ohne diese Genehmigung vergibt und beginnt, können diese Kosten nachträglich nicht mehr gefördert werden. Die Höhe des bislang aufgrund der Verzögerungen entstandenen wirtschaftlichen Schadens lässt sich noch nicht bemessen.

Viergleisiger Ausbau der Main-Weser-Bahn beginnt im Herbst 2017

(j1) Der viergleisige Ausbau der Main-Weser-Bahn im Abschnitt Frankfurt-West – Friedberg ist in den vergangenen Monaten entscheidende Schritte vorangekommen. Neben Vorbereitungsarbeiten an der Strecke wurden im Internet zwei Informationsportale frei geschaltet. Die angesichts der gestiegenen Bau- und Planungskosten neu zu berechnende Nutzen-Kosten-Untersuchung ergab einen Nutzen-Kosten-Index (NKI) von 1,67, sodass das Projekt trotz gestiegener Kosten weiterhin von Bund und Land förderfähig ist.

In der ersten Ausbaustufe werden zwischen den Bahnhöfen Frankfurt –West und Bad Vilbel zwei zusätzliche Gleise verlegt. Die Gleise auf der Ostseite sind dann dem S-Bahn-Verkehr vorbehalten, während auf den beiden westlichen Gleisen der Regio-

nal-, Fern- und Güterverkehr abgewickelt wird. Durch die Entmischung der langsamen S-Bahn und der schnellen Züge wird die Strecke leis-



Die geplante Ausbaustrecke von Frankfurt-West nach Friedberg Grafik: Deutsche Bahn



Heute muss die S-Bahn oft warten, um schnelle Züge vorbei zu lassen. Im Bahnhof Frankfurter Berg wartet links die S-Bahn, während rechts der Mittelhessenexpress überholt.



tungsfähiger; die unterschiedlich schnellen Züge behindern sich nicht mehr gegenseitig wie heute.

Im letzten Jahr wurde der Streckenabschnitt Frankfurter Berg - Frankfurt-West in Vorbereitung auf den Ausbau auf Gleiswechselbetrieb ausgebaut. Damit ist es signaltechnisch einfach möglich, Züge auch über das Gegengleis zu leiten. Während der Bauarbeiten wird es Zeiten geben, in denen nur ein Gleis für den Bahnbetrieb zur Verfügung steht. Im Winter 2016/17 erfolgten außerdem Rodungsarbeiten entlang der Strecke, um das Baufeld frei zu bekommen.

Zur Zeit ist die Deutsche Bahn dabei, die benötigten zusätzlichen Grundstücke von den heutigen Besitzern zu erwerben. Nach Presseberichten kommt sie laut eigener Aussage dabei „gut voran“. Die Ausbaugesegner des Vereins Aktionsbündnis BAHNANE e.V. (BahnAusbau Nur Anwohnerkonform Naturverträglich Erschütterungsfrei) raten jedoch dringend vom Verkauf ab und sind der Auffassung, es gäbe keinen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss - also keine Baugenehmigung. Dem widerspricht die Bahn: Baurecht bestehe, auch wenn es noch wenige Fragen zum Erschütterungsschutz gebe.

Dies könne man aber auch während des Baus noch klären und gegebenenfalls Maßnahmen wie den Einbau von besohlenen Schwellen vornehmen.

Im Januar 2017 schaltete die Deutsche Bahn als Bauträger die Homepage <https://www.s6-frankfurt-friedberg.de> im Internet frei, die umfassende Informationen zum Ausbau liefert. Neben den Vorteilen des Ausbaus wie verbesserter Lärmschutz, mobilitätsgerechte Stationen und Neubau des Haltepunkts Ginnheim werden auch die Umbauphasen detailliert dargestellt. Zu bestimmten Bauzeiten kann der Verkehr nur eingleisig erfolgen, in verkehrsschwachen Zeiten wie den Sommerferien wird die Strecke sogar ganz gesperrt, sodass Züge über Hanau nach Frankfurt umgeleitet werden müssen.

Mitte März wurde zum gleichen Thema die Internetseite www.4-bis-friedberg.de frei geschaltet. Sie wurde unter anderem von unserem Fahrgastverband Pro Bahn & Bus mit initiiert und stellt ebenfalls die Vorteile des Streckenausbaus vor. Träger der



Initiative sind der Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV-Verkehr), die Fahrgastverbände Pro Bahn & Bus Hessen, der Verkehrsclub Deutschland (VCD Hessen), Pro Bahn Hessen und die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Wetterau (WfG). Das Internetangebot liefert Fakten zum Ausbau und soll in den kommenden Monaten noch erweitert werden. Weitere Unterstützer wie Kommunen und Landkreise sind willkommen und können sich über die Kontaktmöglichkeit auf der Homepage melden.

Im März 2017 wurde bekannt, dass auch die erneuerte Nutzen-Kosten-Untersuchung ergab, der Ausbau werde sich volkswirtschaftlich lohnen. Obwohl die Ausbaukosten für den gesamten Streckenab-

schnitt Frankfurt – Friedberg jetzt auf 550 Mio. Euro beziffert werden (ursprünglich 330 Mio. Euro), ist der Ausbau aufgrund stark gestiegener Fahrgastzahlen volkswirtschaftlich sinnvoll. Der Nutzen-Kosten-Index beträgt 1,67, wovon andere Strecken, wie zum Beispiel die geplante nordmainische S-Bahn, nur träumen können. Grund sind neben den gestiegenen Fahrgastzahlen die teilweise langen Reisedistanzen aus Mittelhessen und darüber hinaus, wobei diese Entwicklung in den nächsten Jahren anhalten wird. Die komplette Nutzen-Kosten-Untersuchung kann ebenfalls auf der Homepage der Bahn herunter geladen werden.

Während für den ersten Bauabschnitt der Baubeginn dieses Jahr nun tatsächlich starten soll, ist man im zweiten Bauabschnitt Bad Vilbel – Friedberg noch in der Planfeststellung. Nach Auslage der Pläne, wo Bürger, Vereine und Kommunen ihre Einsprüche geltend machen konnten, sind ab dem 19. April 2017 die Erörterungstermine vorgesehen, welche in Dortelweil nichtöffentlich stattfinden. Nach Bahnplanungen möchte man nach dem Bauabschluss des ersten Bauabschnitts direkt anschließend im Jahr 2022 mit dem zweiten beginnen. Ob dies jedoch gelingt oder durch Einsprüche verzögert wird, ist heute noch nicht absehbar.

Infos im Internet

Informationsseite der Deutschen Bahn:
www.s6-frankfurt-friedberg.de

Informationsseite „4 bis Friedberg“:
www.4-bis-friedberg.de

Infoportal der Frankfurter Neuen Presse zum Thema:

www.fnp.de/themen/main-weser-bahn/

Beginn der intensiven Planungsphase bei der Citybahn Wiesbaden

(fl) Mit der Anfang 2017 erfolgten Ausschreibung der Planungsleistungen ist das Projekt Citybahn in Wiesbaden in eine neue Phase getreten. Das Wiesbadener Stadtparlament hat sich mit einem Beschluss hinter die Planung gestellt. Auch beim hessischen Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir stößt das Projekt auf Unterstützung: „Aufgrund des zu erwartenden hohen regionalen verkehrlichen und umweltpolitischen Nutzens beteiligt sich das Land mit 15 Prozent an den Kosten der Vorplanung. Das sind bis zu 465.000 Euro“ ließ der Minister verlauten und zeigt auch damit seine offenkundige Sympathie für die Citybahn.

Der Verkehrsbetrieb ESWE-Verkehr steht ohnehin hinter der Planung, stößt das Wiesbadener Busnetz doch längst an die Grenzen seiner Kapazität. Abschließende Nutzen- Kostenuntersuchungen vorausgesetzt, kann die Stadt mit Zuschüssen des Bundes und des Landes rechnen, zusammen mit einer Übernahme von 75 Prozent der Investitionskosten übernehmen, wie bei solchen Großvorhaben üblich.

Die City-Bahn soll vom nordwestlichen Stadtrand über die Innenstadt und den Hauptbahnhof zum Rhein führen und über die Theodor-Heuss-Brücke ans Mainzer Netz angeschlossen werden. Auf diese Weise kann sie den Mainzer Betriebshof nutzen und erlaubt städteverbindende Linienführungen. Die Kosten werden auf 240 Mio. Euro geschätzt; bei einer Verlängerung in Richtung Taunus durch das Aartal nach Bad Schwalbach kämen 70 Mio. Euro hinzu.

Dafür erhalten die beiden Rheinstädte eine im Endausbau etwa 33 km lange Straßenbahnstrecke von Mainz bis Bad Schwalbach sowie innerhalb von Wiesbaden eine rund einen Kilometer lange Verzweigung im Stadtteil Klarenthal. In der

Kernstadt von Wiesbaden ist die Haltestellenfolge Hauptbahnhof – Rheinstraße/ Rhein-Main-Hallen – Luisenplatz – Schwalbacher Straße – Bismarckring – Elsässer Platz vorgesehen. Die weitere Führung folgt stadtauswärts, jeweils grob orientierend, den Ausfallstraßen Richtung Mainz und Klarenthal. In Mainz nutzt die Citybahn den Straßenzug Große Bleiche.

Die Aartalbahn wird – wohl ohne wesentliche Trassenkorrekturen – zur meter-spurigen Straßenbahn umgebaut. Angesichts des hohen Aufwandes für eine kombinierte Meter- und Regelspurbahn muss die Nassauische Touristikbahn sicher mit dem Verlust ihrer Stammstrecke rechnen.

Werktäglich soll die gesamte Citybahn für 82.000 Fahrten genutzt werden, alleine im stärksten genutzten Abschnitt innerhalb von Wiesbaden soll es 32.000 Fahrten geben! Im innerstädtischen Bereich von Wiesbaden ist deshalb auch ein Fünfminutentakt vorgesehen, der nach Mainz hin in einen Zehnminutentakt bis zur Universität an der Lerchenbergstrecke und nach Bad Schwalbach hin in einen Halbstundentakt übergeht.

Gemeinsames Netz braucht gemeinsame Spurweite

Im Grundsatz ist die Entscheidung für eine Anbindung der Wiesbadener Citybahn an das Mainzer Meterspurnetz zu begrüßen. Der gemeinsam zu nutzende Betriebsbahnhof wiegt dabei sogar geringer als die langfristige Chance, ein wirklich städteverbindendes Netz aufzubauen. Schon in der Ausschreibung der Citybahn-Planungsleistungen wird auf die mögliche gemeinsame Nutzung der Mainzer Lerchenbergstrecke hingewiesen.

Die Meterspur ist keineswegs eine „Schmalspurlösung“ im klassischen Sinn. 2,65 Meter breite Fahrzeuge sind auch auf Meterspurgleisen realisierbar, Bielefeld zeigt den Weg. Mehr als 2,65 Meter Breite gibt die „Betriebsordnung Straßenbahnen“ (BoStrab) ohnehin nicht her, egal ob sich

meter- oder regelspurige Gleise unter dem Fahrzeug befinden. Die neugebaute Lerchenbergstrecke berücksichtigt schon die Option auf solch breite Fahrzeuge, obwohl in Mainz bis heute nur 2,30 Meter Breite erlaubt sind. Die Fahrzeugbreite ist mitentscheidend für die Leistungsfähigkeit eines Straßenbahnsystems, denn der Fahrzeuglänge sind unterhalb der nach BoStrab zulässigen 75 Meter meist städtebauliche Grenzen gesetzt. Im Fall der Citybahn geht man von maximal 60 Meter langen Fahrzeugeinheiten aus.

Wer sich über die Leistungsfähigkeit eines meterspurigen Straßenbahnsystems, über den vorbildlich verbindenden Charakter einer Linienführung über Stadtgrenzen hinweg und auch über die gelungene Integration von Strecken ins Umland informieren möchte, dem sei eine Besichtigung des gemeinsamen Verkehrsbetriebes

An Rhein und Neckar existiert, was Wiesbaden und Mainz jetzt gemeinsam realisieren wollen: Ein leistungsfähiges städteverbindendes Straßenbahnnetz auf meterspurigen Schienen, aber mit kapazitätsstarken Fahrzeugen. Foto: Friedrich Lang



RNV von Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen empfohlen. Umgekehrt kann in Essen und Mülheim an der Ruhr besichtigt werden, welche negativen Folgen die halbherzig betriebene Implantation einzelner Regelspurstrecken in ein gewachsenes Meterspursystem haben kann.

Die Aartalbahn als Straßenbahn – der beste Weg?

Nach Meinung des Autors sollte die Aartalbahn aber Bestandteil des historisch gewachsenen Eisenbahnnetzes bleiben. Der Regionalverkehr im deutschen Schienennetz wächst kontinuierlich. Im ländlichen Raum, zu dem man auch weite Teile des Aartalbahnhof-Einzugsbereiches rechnen muss, ist der SPNV der Motor des Wachstums im gesamten öffentlichen Nahverkehr. Busverkehre entwickeln sich langsamer als entsprechende Schienenstrecken, stagnieren oder schrumpfen sogar. Will man der Region nördlich von Bad Schwalbach langfristig zu gleichen Chancen verhelfen, so führt am Schienenverkehr kein Weg vorbei. Mit dem Reaktivierungsbeschluss für die Aartalbahnhof-Teilstrecke Diez – Hahnstätten ist bereits ein Beginn der Schienenrenaissance im Aartal erkennbar. Eine über Bad Schwalbach hinaus nordwärts führende Meterspurbahn, die vom Sitz- und Fahrkomfort her ja eine Straßenbahn ist, dürfte am Markt aber kaum Chancen haben, selbst wenn eine hochwertige Ausstattung wie etwa im Karlsruher Netz zur Anwendung kommt.

Bleibt für die Aartalbahn nördlich der Rheingau-Taunus-Kreisstadt Bad Schwalbach also nur die Option eines Umsteigeverkehrs zwischen einer normalspurigen

von Diez/Limburg her kommenden Eisenbahn und der Citybahn? Wer dann beispielsweise von Hahnstätten her reist und kein Ziel in der Wiesbadener Innenstadt hat, kommt durch den zusätzlichen Umstieg sowie durch die Querung der Landeshauptstadt im Straßenbahn-Tempo nur sehr langsam voran.

Die theoretisch denkbare Ausrüstung der Aartalbahn zwischen Wiesbaden und Bad Schwalbach mit einer dritten Schiene dürfte kaum bezahlbar sein – und würde Zusatzausrüstungen nach Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung bei der Straßenbahn erfordern. Auch ist derzeit nicht geplant, im Aartalbahnhofteil der Citybahnstrecke die Systemvorteile der Straßenbahn wirklich zu nutzen, sprich in Bad Schwalbach oder Taunusstein Streckenerweiterungen oder –Verlegungen hin zu den Siedlungsschwerpunkten vorzunehmen. Und das, obwohl gerade die periphere Lage des Bad Schwalbacher Bahnhofs einen solchen Schritt nahelegt.

Mehrere Gründe sprechen also dafür, nachdem die normalspurige Zweisystem-Stadtbahn für Wiesbaden und das Umland keine Option mehr ist, die Aartalbahn im bewährten System des Eisenbahnverkehrs zu belassen. Beide Systeme können besser parallel, aber eng miteinander verzahnt, entwickelt werden und ihre jeweiligen Stärken ausspielen. Die nach dem Grundsatzentscheid pro meterspuriger Citybahn beste Lösung für die Aartalbahn sieht nach Ansicht des Autors wie folgt aus:

Die Aartalbahn wird auf ihrer Stammstrecke vom Wiesbadener Hauptbahnhof bis Bad Schwalbach reaktiviert als regel-

*Ob relativ
kleine
Straßen-
bahnen,
wie hier in
Mainz die
neue Linie
51 vom
Lerchenberg
nach
Finthen,
auch für
die
Aartalbahn
eine
Lösung
sind, darf
bezweifelt
werden*



spurige Eisenbahn. Alternativ kann im Wiesbadener Stadtgebiet auch die Führung zum Bahnhof Wiesbaden Ost und weiter nach Mainz entwickelt werden. Diese von Fahrgastinitiativen gelegentlich ins Gespräch gebrachte Variante bietet schnellere Verbindungen an den hochwertigen Regional- und Fernverkehr unter Umgehung des Kopfbahnhofs von Wiesbaden, lässt allerdings keinen direkten Umstieg zur Rheingaulinie und zur Ländchesbahn zu. Ferner „verschenkt“ sie die schnelle und direkte Erreichbarkeit der südlichen Wiesbadener Innenstadt rund um den Hauptbahnhof.

Unabhängig vom gewählten Zielpunkt der Aartalbahn entsteht im Bereich Klarenthal/Dotzheim ein optimierter Umsteigepunkt zur Citybahn. Die Eisenbahn-Straßenbahn-Verknüpfung in Gera-Zwötzen oder auch die Eisenbahn-Bus-Ver-

knüpfung in Pfungstadt mit ihren extrem kurzen Wegen mögen Pate stehen. Vom Umsteigepunkt aus fährt die Citybahn werktags tagsüber im Zehnminutentakt zur Innenstadt. Der Fahrgast der Aartalbahn – auch der erst im Wiesbadener Stadtgebiet zusteigende – bekommt also die Wahl zwischen einer schnellen Fahrt ins Netz der S-Bahn Rhein-Main und der übrigen Schienenstrecken einerseits und einem zügigen Umstieg in die Citybahn andererseits.

Der Eisenbahnbetrieb auf der Aartalbahn bietet auch die besseren Möglichkeiten für den Wachstumsmarkt Freizeitverkehr, und hier sei nicht nur an den Museumsverkehr der Nassauischen Touristikbahn gedacht. Auch die Fahrradmitnahme auf den Taunuskamm lässt sich mit regelspurigen Eisenbahnfahrzeugen besser organisieren.

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 Aartalbahn-Konzeptes beauftragt. Grund dafür war die beabsichtigte Reaktivierung des hessischen Abschnittes der Aartalbahn als Museums- und Tourismusbahn.

Ein Ziel sollte 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 Aartalbahn-Konzept wurde die betriebliche, wirtschaftliche und organisatorische Durchführbarkeit der Reaktivierung geprüft. Das Konzept sollte 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 die Gutachter einen Investitionsbedarf in Höhe von rund 1,35 Mio. Euro veranschlagen. 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 Tourismusbahnbetrieb bis zur Landesgartenschau 2018 in Bad Schwalbach zu gewährleisten. Hinzu kämen 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 des Rheingau-Taunus-Kreises hatte in seiner Sitzung am 6. Dezember 2016 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 wurde als entscheidende Voraussetzung zur erfolgreichen Wiederinbetriebnahme gesehen. Sie sah einen Museums- und Tourismusverkehr als Zubringer und Bestandteil der Landesgartenschau 2018 zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Bad Schwalbach vor. Wenn sich der Verkehr auf diesem Abschnitt etabliert hätte, war nach Ansicht der Gutachter in der Betriebsstufe 2 ab 2020 eine Erweiterung bis nach Hohenstein denkbar. Als Betriebsstufe 3 sah das Gutachten vor, ab dem Jahr 2022 das Fahrgastpotenzial deutlich zu erhöhen, indem der Einzugsbereich und die regionale Vermarktung erweitert werden sollte. Als Ausgangs-



punkt der Fahrten nach Hohenstein wären 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 war ein durchgehender Museums- und Tourismusverkehr zwischen Mainz/Wiesbaden (Zubringerverkehr) und Hahnstätten in Rheinland-Pfalz vorgesehen.

Realisierung bis zur LGS?

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 wollte laut Beschluss der Stadtverordnetenversammlung hierfür einen Investitionszuschuss von 600.000 Euro und einen jährlichen Betriebskostenzuschuss von 162 000 Euro leisten.

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-Frei-

zeitlinie 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. Hier sollten sich der hessische RMV und die rheinland-pfälzischen Aufgabenträger über eine Lösung für eine direkte Buslinie von Limburg über Aarbergen nach Bad Schwalbach zum LGS-Gelände Gedanken machen. Wünschenswert wäre auf der Schiene bis zur LGS-Eröffnung die Aufnahme eines Draisinenverkehrs von Aarbergen bis Bad Schwalbach gewesen. Voraussetzung dafür wäre der seit Jahren überfällige Wiederaufbau der Brücke über die B54 und die Aar am Michelbacher Tunnel. Das erscheint jedoch nicht realistisch, sodass in einem ersten Abschnitt ein Draisinenbetrieb zwischen Bad Schwalbach und Hohenstein geschaffen werden könnte.

Meinungswandel

Die 4. Sitzung der länderübergreifenden „Arbeitsgemeinschaft Aartalbahn“ fand am 6. Februar 2017 in Bad Schwalbach statt. Bevor der überarbeitete Abschlussbericht zum Tourismuskonzept „Aartalbahn als Motor der Regionalentwicklung“ von den beauftragten Planungsbüros vorgestellt werden konnte, erläuterte Jörg Gerhard, Geschäftsführer der ESWE-Verkehr, mit einer umfangreichen Präsentation das Konzept zur City-Bahn Wiesbaden. Darin enthalten war auch die Fortführung als schmalspurige Straßenbahn bis zum Bahnhof Bad Schwalbach, die bei einem überwiegenden Teil der Anwesenden auf große Zustimmung stieß.

S-Bahn Nachtkonzept ab Dezember 2017

(lk/rmv) Im Rahmen eines Termins zur Weiterentwicklung der Infrastruktur hat der Geschäftsführer des RMV, Prof. Knut Ringat, am 31. Januar 2017 das Konzept eines durchgehenden Nachtverkehrs der S-Bahn vorgestellt. Die Einführung eines Nachtverkehrs im S-Bahnnetz war bislang nicht möglich, da unter anderem die Bauarbeiten für die Modernisierung des elektronischen Stellwerks im S-Bahntunnel keine durchgehenden Fahrten ermöglichten.

Bis August 2018 ist der Tunnel voraussichtlich noch täglich nachts zwischen 01:30 und 04:30 Uhr für den Linienverkehr gesperrt. „Mit dem sich nun abzeichnenden Ende der Bauarbeiten“, so Prof. Knut Ringat, „können wir das langgehegte Wunschprojekt eines durchgehenden Angebotes der S-Bahn endlich angehen.“ Ringat kündigte die Ausweitung des Nachtverkehrs in drei Phasen an, die sich nach den nächtlichen Baufortschritten im S-Bahntunnel orientieren.

Ab Dezember 2017 werden Fahrten auf den S-Bahnlinien und einzelnen Regionalbahnstrecken am Wochenende bis zum Frankfurter Hauptbahnhof durchgeführt. Dies gilt in der Ergänzung zur Flughafenlinie S8, welche bereits heute in der Nacht verkehrt. Da noch restliche Bauarbeiten im S-Bahntunnel vorgenommen werden müssen, werden diese Linien von beziehungsweise zum Frankfurt Hauptbahnhof fahren und vorerst nicht durch den Frankfurter S-Bahntunnel geführt.

Mit Abschluss der Bauarbeiten im August 2018 wird dann ein durchgängiger Nachtverkehr im gesamten S-Bahnnetz aufgenommen. Komplettiert wird das Angebot für Nachtschwärmer wie auch für Beschäftigte im Schichtdienst bis zum Dezember 2018, indem weitere lokale und regionale Verkehre den S-Bahn-Nacht-

verkehr ergänzen. Ausdrücklich begrüßte Ringat in diesem Zusammenhang die Pressemitteilung des Verkehrsclubs Deutschland, nachdem dieser die Umsetzung eines Nachtverkehrs auf den S- und U-Bahnen in Frankfurt RheinMain unterstützt. „Ein durchgehender Nachtverkehr“, so Ringat abschließend, „wird die Attraktivität des Rhein-Main-Gebietes deutlich stärken.“

Kurze Zeit nach dieser Ankündigung zog auch die Stadt Frankfurt nach: Ab Ende 2018 sollen die U- und Straßenbahnen in Frankfurt im 24-Stunden-Betrieb verkehren, wie Oberbürgermeister Peter Feldmann (SPD) am 01.02. ankündigte. „In einer urbanen Metropole erwarten die Bürger einfach ein entsprechendes Angebot“, meinte der Rathauschef und verwies bei der Nachfrage auf das seit Jahren erfolgreich praktizierte Nachtbusnetz.

Geplant sei demnach auf stark nachgefragten Strecken in der Nacht einen durchgehenden Halbstundentakt anzubieten. Im Gespräch sind die Straßenbahnlinien 11, 12 und 16 sowie die U-Bahn-Linien 2, 4, 5 und 7. Für den Nachtverkehr seien weder zusätzliche Strecken noch zusätzliche Fahrzeuge nötig. Bereits überschaubare Fahrgastzuwächse würden den Mehrverkehr finanzieren, hieß es.

Kundenbeteiligung an Fahrplanentwürfen – positive Beispiele nehmen zu RMV mit deutlichem Nachholbedarf

(fl) Im Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV jedes Jahr zum Fahrplanwechsel das Gleiche: Linienbündel wurden neu ausgeschrieben, der Fahrplan hat sich geändert. Dafür gibt es gute Gründe: Siedlungsstrukturen verändern sich, neue Straßen werden gebaut, andere Ladenöffnungszeiten, neue Arbeitsplätze und Freizeitziele verändern die Nachfrage. Für die Kunden ist das aber stets eine Überraschung, weil sie erst dem neuen Fahrplanbuch oder der Internetauskunft die Angebotsveränderungen entnehmen können.

Oft – aber nicht immer – gibt es Verbesserungen. Und wenn die Planer sich eine Verschlimmbesserung haben einfallen lassen, dann kann es einige Zeit dauern, bis die größten Nachteile eines neuen Konzepts durch kurzfristige Fahrplanänderungen beseitigt sind.

So geschehen beim letzten Fahrplanwechsel Dezember 2016 beispielsweise auf den Buslinien im Hochtaunuskreis, aber auch auf der 271 nach Wiesbaden. Das Problem trifft nicht nur den regionalen Verkehr, den der RMV verantwortet, sondern gleichermaßen auch die lokalen Verkehre der Lokalen Nahverkehrsgesellschaften (LNO). Wie es besser geht, zeigen die folgenden Beispiele:

Deutsche Bundesbahn

Jahrzehntelang gab es bei der Bundesbahn die Fahrplanvorschau. Noch Anfang der 90er konnte man an einem größeren Bahnhof auf Nachfrage den Fahrplanentwurf erhalten und sich über die geplanten Änderungen informieren.

Nordhessischer Verkehrsverbund NVV

Der NVV hat sich selbst eine größere Transparenz verordnet als sein größerer Bruder in Süd- und Mittelhessen. In den vergangenen Jahren wurden bereits im Frühjahr oder Sommer die wesentlichen Änderungen des Schienenverkehrs veröffentlicht. Und auch über neu ausgeschrieben Busverkehre wird relativ umfassend berichtet. Im Start-

Die Einführung eines neuen Mittelhessenexpresszuges führte zum Fahrplanwechsel 2016/2017 zu viel Ärger im Landkreis Gießen und Wetteraukreis. Die wegfallenden Halte wurden erst wenige Wochen vor Fahrplanwechsel durch den RMV bekannt.

Foto: Jürgen Schmied



Umfangreiche Neuerungen gab es im Busverkehr des Hochtaunuskreises seit letzten Fahrplanwechsel. Konstant blieb dagegen die Taunusbahn, hier im Wald zwischen Wilhelmsdorf und Usingen Foto: Friedrich Lang



jahr der erweiterten Öffentlichkeitsarbeit 2008/2009 zählte der Verbund beispielsweise 150 Anregungen und Einwendungen. NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel freute sich in dieser Zeit über die Beiträge der Kunden.

„Auch wenn die Randbedingungen in diesem Jahr eher schwierig sind und möglicherweise nicht so viele Wünsche verwirklicht werden können, sind die Anregungen und Mitteilungen der Kunden doch wichtig, um die Zukunft des Schienenverkehrs kundenorientiert weiter zu gestalten“, sagte Dippel im betreffenden Jahr.

2011 standen beispielsweise Anfang des Monats Juli die NVV-Fahrpläne zur Ansicht im Internet bereit und es wurde erfreulich offensiv um Fahrgastbeteiligung geworben. Im Vergleich der beiden großen hessischen Verbünde schneidet der NVV in Sachen Transparenz und Kundenmitwirkung jedenfalls deutlich besser ab.

Thüringen und Sachsen-Anhalt

Beide Bundesländer realisieren den Schienenpersonen-Nahverkehr durch landesweit aktive Organisationen. Sie heißen NVS in Thüringen und Nasa in Sachsen-Anhalt. Beide Gesellschaften haben die frühe Kundenbeteiligung eingeführt. Bei der NVS erfolgte die Veröffentlichung des vorgesehenen Jahresfahrplans 2018 bereits Anfang 2017, die Einsendefrist für Anre-

gungen endete am 26. Februar 2017.

Über 270 Anregungen zum Zugfahrplan 2018 erhielt die „Nasa“ von Fahrgästen aus Sachsen-Anhalt und den Nachbarländern. Wie in den Jahren zuvor hatte die landeseigene Nahverkehrsservicegesellschaft auch im Februar 2017 die Fahrplänenwürfe veröffentlicht und um Hinweise gebeten.

Schweiz

Es sei hinsichtlich des Umgangs mit Fahrplänenwürfen auch auf die Schweiz verwiesen, wo es ein flächendeckendes System gibt, welches die Kantone (in Deutschland vergleichbar mit einem großen Landkreis) anhält, ihre Fahrplänenwürfe in einem fast fertigen Stadium vorzustellen.

<http://www.fahrplanentwurf.ch/de/einstieg.html>

Einzelne Kantone stellen darüber hinaus ihre Entwürfe in einem Stadium vor, in dem auch noch größere Änderungen möglich sind.

Das Anhörungsverfahren sieht vor, dass die Kunden in einem etwa drei Wochen

langen Zeitraum Einwände vorbringen können, die dann vom Anbieter bewertet werden.

Kunden und Anbieter profitieren gleichermaßen

Der Nutzen aus Sicht der Kunden liegt darin, dass sie sich lange vor Inkrafttreten über die Änderungen informieren können und ggf. die Möglichkeit haben, durch Einwendungen Verbesserungen zu erreichen. Ferner können sie rechtzeitig ihre Wegehahl, Arbeitszeit bzw. Einkaufsziele anpassen oder – wenn das Angebot des ÖV sich aus ihrer Sicht deutlich verschlechtert – sich ein individuelles Verkehrsmittel beschaffen.

Aus Sicht der Verbünde liegt der Nutzen darin, dass Planungsfehler vermindert werden können. Ferner ist es dann in geringerem Maß erforderlich, nach Fahrplanstart aufwändig Korrekturen vorzunehmen.

Da es keine gesetzliche Verpflichtung zur Veröffentlichung von Fahrplanentwürfen gibt, wäre es Aufgabe der hessischen Ver-

bünde, sich auf ein möglichst einheitliches Verfahren zu einigen. Die Nutzung sollte auch den LNO angeboten werden und sich auf zwei Phasen erstrecken. Zunächst ist es sinnvoll, einen Fahrplänenwurf – eher das Fahrplankonzept – in einem so frühen Stadium zu veröffentlichen, dass grundsätzliche Anregungen möglich sind. Nach weitgehender Ausarbeitung sollte es zu einer weiteren Veröffentlichung kommen. Das Verfahren in der Schweiz mit jeweils dreiwöchigen Fristen ist zwar knapp gehalten, aber wenn die Veröffentlichung von Fahrplänenwürfen über einige Jahre Bekanntheit erlangt hat, können sich alle Interessierten darauf einrichten.

Zudem können die Verbünde die ihnen namentlich bekannten Kunden bei eTickets und HandyTickets auch auf die Veröffentlichung in einer Mail hinweisen. Entscheidend ist, dass die Planer sich in einer öffentlichen Antwort zu den Vorschlägen äußern und damit selbst Gelegenheit haben, die Vorteilhaftigkeit ihrer Planungen zu begründen.

Kommentar

Das bisherige Verfahren, dass der neue Fahrplan eine geheim zu haltende Information ist, passt zu einem Markt, in dem mehrere Anbieter mit harten Marketing-Bandagen um minimale Vorteile kämpfen müssen. Im Bereich des ÖV sind die Anbieter jedoch hinsichtlich ihrer Fahrpläne konkurrenzlos – kein Dritter kann davon profitieren und den ÖV schädigen, wenn er frühzeitig Kenntnis über den nächsten Fahrplan hat. Insofern spricht alles dafür, die heutigen Reibungsverluste beim Fahrplanwechsel abzubauen. Letztlich kann auch der hessische Gesetzgeber im ÖPNV-Gesetz ein derartiges Verfahren festlegen – eine freiwillige Lösung der Verbünde und LNO ist aber vermutlich flexibler.

Friedrich Lang

Immer mehr Hessen fahren „pauschal“ Schülerticket und Jobticket für Landesbedienstete in Vorbereitung

(ml) Mitte März haben sowohl der RMV als auch der NVV beschlossen, das landesweite Schülerticket einzuführen. Es kostet 365 Euro im Jahr, entsprechend dem einprägsamen Preis von 1 Euro pro Tag. Gültig ist es in allen Verbundverkehrsmitteln wie Regionalzügen, Bussen, Straßenbahnen und auch in Anruf-Sammel-Taxen (ggf. mit Zuschlag wie bei anderen Verbund-Fahrkarten).

Es ist ein Anreiz für alle Schüler und Azubis – 840.000 Personen – Hessen per ÖPNV zu er-fahren und auch den Freizeit- und Ausflugsverkehr weniger mit (elterlichem) Auto zu organisieren. Das Schülerticket kann von allen Schülerinnen und Schülern bzw. deren Erziehungsberechtigten erworben werden. Es gilt darüber hinaus auch für Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Freiwilligendienst und beispielsweise auch für Volontäre. Die Schule oder Ausbildungsstätte muss in Hessen liegen.

Wer Anspruch auf kostenlose Schülerbeförderung hat, erhält ein Ticket mit den gleichen Konditionen. Mit dabei ist selbstverständlich auch der zum VRN (Verkehrs-

verbund Rhein-Neckar) orientierte Kreis Bergstraße. An den Grenzen des Bundeslands gelten die gleichen Regeln wie beim Hessenticket, wodurch auch vereinzelt Fahrten über die Landesgrenze hinaus möglich sind, etwa nach Warburg, Eberbach oder Mainz. Informationen bietet unter anderem die Internet-Seite www.schuelerticket.hessen.de.

Finanziert wird das günstige Ticket mit Hilfe des Landes Hessen, welches erstmals seit Jahren eigene Mittel für ÖPNV dazu gibt: 20 Millionen Euro. Dies geschieht mit der Absicht, den Individualverkehr auf den Straßen zu reduzieren, Staus zu vermeiden und Parkplatzprobleme zu lösen.

Nicht nur zur Schule, sondern auch in der Freizeit mobil: Schüler können mit dem neuen Schülerticket auch Ausflüge z.B. mit cantus nach Eschwege unternehmen Foto: Stefan Sitzmann



Zusammen rund eine Million potenzielle Nutzer

Die notwendige Verkehrsentlastung dürfte auch einer der Gründe sein, das Jobticket für Beamte und Bedienstete des Landes Hessen einzuführen. Dieses Ticket ist noch einfacher zu erhalten, denn es gilt schon der Dienstausweis als Fahrkarte. Die Finanzierung ist etwas anders als beim Schülerticket, maßvolle Lohnabschlüsse für die 135.000 Beschäftigten spielen dabei eine Rolle.

Und noch ein Unterschied ergibt sich aus der Art der Kunden: das Schülerticket ist ab Schuljahr 2017/2018 gültig und ab Juni 2017 zu erwerben. Das Jobticket ist erst ab 1. Januar 2018 gültig.

Neben allen wohlwollenden Meinungen gibt es -wie fast immer- auch skeptische Gedanken. Was wäre, wenn die Millionen für das Schülerticket anderweitig in den ÖPNV geflossen wären? Welche Möglichkeiten hätten sich ergeben? Die Kritik mag berechtigt sein, denn trotz Anbahnung von

Gleis- Aus- und Neubauten sind längst noch nicht alle Verkehrsprobleme angegangen worden. Neue Kapazitäten werden nötig sein, schließlich fahren gerade die Landesbeschäftigten mehrheitlich zu den Zeiten, die ohnehin schon stark frequentiert sind. Und auch an den Wochenenden, früher einmal die ruhigen Zeiten im öffentlichen Verkehr, platzen vor allem manche Züge aus allen Nähten.

Dennoch überwiegt ganz eindeutig die Freude. Viele Familienausflüge werden günstiger, wenn keine der im RMV überproportional teuren (60% des Erwachsenentarifs) Kinderkarten mehr erworben werden müssen. Und durch den Pauschalcharakter wird das Fahren wieder ein Stück einfacher und unkomplizierter – wichtig für die Kunden von morgen. Die passenden Angebote vorausgesetzt, wird auch das Leben auf dem Land wieder etwas attraktiver, wird doch der Entfall mancher Einkaufs-, Freizeit- oder Bildungsmöglichkeit ein Stück weit durch verbesserte Verkehrsverhältnisse kompensiert.



Es wird spannend zu sehen sein, ob die heute vorhandenen Zug- und Buskapazitäten ausreichen, um die zusätzlichen Job-Ticket-Fahrgäste befördern zu können

Spessart-Neubaustrecke Laufach – Heigenbrücken geht im Juni in Betrieb

(jl) Nach rund vierjähriger Bauzeit geht am 26. Juni 2017 die knapp acht Kilometer lange Spessart-Neubaustrecke zwischen Laufach und Heigenbrücken in Betrieb. Der Abschluss der restlichen Bauarbeiten ist für Dezember 2017 geplant. Sie ersetzt die alte, zum Teil nur mit 70 km/h befahrbare Steilstrecke mitsamt dem 160 Jahre alten Schwarzkopftunnel, die bisher einen sensiblen betrieblichen Engpass im Schienenverkehr zwischen Würzburg und Frankfurt (Main) darstellte.

Die Neubaustrecke verläuft überwiegend in Tunnellage und kann mit 150 km/h befahren werden. Der alte Bahnhof Heigenbrücken wird zugunsten eines neuen barrierefreien Haltepunktes in östlicher Ortslage stillgelegt. Die Bahnhöfe Hösbach und Laufach erhalten neue Bahnsteige. Bereits im Dezember 2015 konnte der Bahnhof Partenstein umfassend modernisiert werden.

Neues Fahrplankonzept im Nahverkehr ab 26. Juni 2017

Da am neuen Haltepunkt in Heigenbrücken keine Züge mehr wenden können, muss der Regionalverkehr zwischen Heigenbrücken und Aschaffenburg neu geordnet werden. Die heutigen Pendelzüge Heigenbrücken – Aschaffenburg verkehren daher künftig täglich im attraktiven Stunden-

Blick auf die neue und alte Trasse in Höhe Hain: Während die alte Trasse links schon einige Meter höher verläuft, muss die niedrigere neue Strecke mittels Tunnel den Metzberg durchqueren

Foto: Matthias Becker



*Blick Richtung Laufach
auf den neuen Tunnel
Hain, der in offener
Bauweise errichtet
wurde*

Foto: Matthias Becker



takt (bisher samstags und sonntags nur im Zweistundentakt), aber nur noch bis Laufach mit Zwischenhalt in Hösbach. Viele Züge verkehren durchgängig über Hanau bis Frankfurt (Main) Süd, an Samstagen und Sonntagen sogar im Stundentakt. Während der Hauptverkehrszeit an Montagen bis Freitagen fahren weiterhin die Regionalbahnen Aschaffenburg Hbf – Heigenbrücken – Gemünden (Main), so dass Berufspendlern weiterhin Direktverbindungen von Laufach und Hösbach nach Lohr und Gemünden (Main) zur Verfügung stehen. Zugleich ist auch Heigenbrücken während der nachfragestarken Verkehrszeiten halbstündlich an Aschaffenburg angebunden.

Main-Spessart-Express – neue Verbindungen ab 26. Juni 2017

Frankfurt-Pendler am Bayerischen Untermain können sich ab 26. Juni 2017 montags bis freitags auf eine neue Express-Verbindung freuen: Der heutige RE 4596 Gemünden (Main) ab 06:35 Uhr nach

Aschaffenburg Hbf (an 07:15 Uhr), der auch die Bahnhöfe Laufach (07:08 Uhr) und Hösbach (07:12 Uhr) bedient, wird mit Inbetriebnahme der Spessart-Neubaustrecke über Offenbach (07:45 Uhr) nach Frankfurt (Main) Hbf (08:00 Uhr) verlängert.

Hinzu kommen Verbesserungen im Spätverkehr. Der heutige RE 4635 Frankfurt (Main) Hbf ab 23:30 Uhr nach Aschaffenburg Hbf (an 00:21 Uhr) verkehrt neu täglich weiter bis Gemünden (Main) (Ankunft 01:03 Uhr; bisher nur samstags und sonntags) und hält auch in Hösbach (00:26 Uhr) und Laufach (00:30 Uhr). An Samstagen, Sonn- und Feiertagen wird diese Nachtverbindung bis Würzburg Hbf (01:26 Uhr) verlängert und bietet sich damit als Nachtschwärmer-Verbindung zwischen dem Rhein-Main-Gebiet und Unterfranken mit Anschluss an den ÖBB-Nachtzug EN 421/40421 nach Wien und München, Innsbruck an.

Mittelfristige Verbesserungen im SPNV am Bayerischen Untermain

Nach Abschluss aller Bauarbeiten an der Spessart-Neubaustrecke und dem vollständigen Einsatz der neuen Doppelstock-Triebzüge beim Main-Spessart-Express (RE Frankfurt (Main) – Würzburg – Bamberg) können auch Reisezeitverkürzungen und bessere Anschlüsse am Bayerischen Untermain realisiert werden. Ab Dezember 2018 beabsichtigt die BEG, mit dem geplanten Einsatz neuer, barrierefreier Triebzüge der Hessischen Landesbahn auf der RB-Linie 75 Aschaffenburg – Darmstadt – Wiesbaden in Aschaffenburg den stündlichen Anschluss vom Main-Spessart-Express aus Würzburg zu den RB-Zügen nach Darmstadt und Wiesbaden herzustellen. Mittelfristig soll die neue RB-Linie Frankfurt (Main) – Aschaffenburg Hbf – Laufach im Rahmen der Stationsoffensive des Freistaats Bayern mit der DB AG auch die neu geplanten Haltepunkte Aschaffenburg Ost und Mainaschaff Nord im täglichen Stundentakt bedienen.

Auch im Netz der Westfrankenbahn (Aschaffenburg – Miltenberg – Crailsheim, Miltenberg – Seckach), die im Januar 2017 vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und vom Freistaat Bayern den Zuschlag für die Erbringung der Verkehrsleistungen bis Dezember 2031 erhielt, sind ab Dezember 2019 Verbesserungen geplant. So werden zukünftig alle Züge der Westfrankenbahn barrierefrei sein, während der Hauptverkehrszeit deutlich mehr Sitzplätze bieten und der heutige Regionalbahn-Takt Aschaffenburg – Miltenberg zugunsten besserer Regionalverkehrsanschlüsse in Aschaffenburg Hbf

angepasst. Ab Dezember 2019 werden damit alle Züge am Bayerischen Untermain über eine barrierefreie Ausstattung verfügen.

Abschiedsfeier für die alte Strecke

Der alte Streckenabschnitt zwischen Laufach und Heigenbrücken wird zum 15. Juni 2017 außer Betrieb genommen und durch den neugebauten Streckenabschnitt ersetzt. Die Neubaustrecke ist mit mehreren Tunneln ausgestattet, in denen aufgrund Brandschutzmaßnahmen keine dampffgeführten Züge mehr verkehren dürfen. Aus diesem Grund veranstalten die Gemeinden Laufach und Heigenbrücken in Zusammenarbeit mit DB Cargo und der Museumseisenbahn Hanau e.V. eine Abschiedsveranstaltung am 25. Mai 2017. Neben Dampfzügen soll auch eine E-Lok der Baureihe E94 vor Fotogüterzügen zum Einsatz kommen, welche früher auf der Strecke im Schiebebetrieb jahrzehntelang im Einsatz war.

Nähere Informationen dazu auf:

<https://www.museumseisenbahn-hanau.de/fahrten/2017/abschiedsveranstaltung-fuer-die-spessartrampe>

*Soll am 25. Mai 2017 noch einmal fahren:
Eine E94 Foto: Andreas Christopher*



Burgwaldbahn / Edertalbahn Marburg - Frankenberg - Korbach

RMV-/NVV-Linie RB42/R42 Sonderfahrten der Kurhessenbahn

(js) Am Sonntag, dem 26. Februar 2017 bot die Kurhessenbahn einen Sonderzug von Korbach zu einer Messe nach Frankfurt/Main an. Zum Einsatz kam an diesem Tag eine Dreifach-Einheit der Desiro-Triebwagen. Diese Triebwagen werden im Laufe des Jahres die in die Jahre gekommenen Triebwagen der Baureihe 628 bei der Kurhessenbahn ersetzen.

Sonderfahrt der Stadt Wetter für Skifahrer und Wanderer

(js) Am Samstag, dem 21.01.2017 führte die Stadt Wetter eine Sonderfahrt für Skifahrer und Wanderer nach Willingen durch. Die Fahrt war auf 100 Teilnehmer begrenzt, die sich über die Stadt Wetter anmelden konnten. Für die Fahrt kam ein eigener Triebwagen zum Einsatz, der allerdings in einen Regelzug eingestellt war. Während der Fahrt sollte ein Unterhaltungsprogramm im Zug angeboten werden. Die Abfahrt des Zuges erfolgte in Wetter um 8:45 Uhr, die Ankunft in Willingen um 10:22 Uhr. Die Rückfahrt begann wieder in Willingen um 17:35 Uhr, Wetter wurde um 19:08 Uhr erreicht. Die Fahrt wurde auf Bestellung des NVV durchgeführt, sodass die Skifahrer und Wanderer mit dem Hessenticket für nur 7 Euro pro Person hin und zurück fahren konnten. In Willingen bestand die Möglichkeit, entweder an einer Winterwanderung rund um den Ettelsberg teilzunehmen oder die Skipisten zu nutzen.

Weltcup-Skispringen in Willingen

(js) Vom 27. bis zum 29. Januar 2017 fand in Willingen wieder das Weltcup-Skispringen statt. Aus diesem Anlass hielten auch wieder Züge am Haltepunkt Stryck, der nahe an der Skisprungschanze liegt. Die Kurhessenbahn setzte an diesem Wochenende einige Sonderzüge ein und verstärkte etliche Zugleistungen. Erstmals konnte das Skispringen direkt von Marburg mit dem Zug ohne Umsteigen erreicht werden.

Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linien 25 + 45

Investor gibt mangels Masse den ersteigerten Bahnhof Grünberg zurück

(hl) In unserer letzten Ausgabe (HS 106) berichteten wir darüber, dass das Bahnhofsgebäude Grünberg samt Güterhalle am 30. September 2016 gegen ein Höchstgebot von 247.000 Euro an einen Investor aus Dresden versteigert wurde. Anfang Februar berichtete die heimische Presse, dass dieser Investor nun mangels Masse darauf verzichtet. Den neuen Zuschlag erhielt inzwischen der Drittplatzierte, ein Investor aus dem mittelhessischen Hungen. Da sich die Stadt für den Erwerb ein maximales Limit von 150.000 Euro gesetzt hatte, konnte der neue Besitzer nunmehr für 190.000 Euro (162.000 Euro + ca. 28.000 Euro Auktionsgebühren) die wieder vakanten Liegenschaften erwerben. In einem Pressegespräch skizzierte der neue Eigner auch eventuelle Nutzungsmöglichkeiten. Neben einer Grundsanierung der Gebäude ist die Renovierung der ehemaligen Wohnräume

im Obergeschoss angedacht. Im ehemaligen Wartesaal könnte er sich eine Systemgastronomie oder einen Imbiss und in der ehemaligen Güterhalle ein Loft oder Kulturcafé vorstellen. Die Zukunft des Reisezentrums im Empfangsgebäude wurde in dem Pressegespräch allerdings nicht erwähnt.

Umbau der Verkehrsstationen Grünberg und Großen Buseck

(hl) In der Vergangenheit berichteten wir bereits mehrfach über eine geplante behindertengerechte Modernisierung bzw. über Umbauten an den Bahnsteigen dieser Bahnhöfe. Gemäß der aktuellen Baustellenübersicht von DB-Netze sind derzeit nachstehende Baustellenkorridore vorgesehen:

Grünberg: 22.06.2018 – 14.09.2018

Großen Buseck: 01.08.2018 – 14.09.2018

Lahn-Kinzig-Bahn Gießen - Nidda - Gelnhausen RMV-Linie 46

Modernisierungsarbeiten im Bahnhof Hungen kommen voran

(jl) Die Arbeiten im Bahnhof Hungen kommen gut voran: Bei einem Besuch Ende März war der Inselbahnsteig Gleis 2/4 bereits fertig, während an Gleis 1 der Bahnsteigbelag noch fehlte. Ähnlich wie im Bahnhof Nidda hat der Inselbahnsteig ein ca. 30

Meter langes Dach, sodass der Treppenabgang bei Regen trocken bleibt. In der Montage ist der Fahrstuhl auf dem Bahnsteig, auf dem Hausbahnsteig ist der Rohbau des Fahrstuhlschachts zu erkennen.



*Mit dem neuen Durchstich der
Bahnhofsunterführung verkürzt sich für viele
Fahrgäste der Fußweg zum Bahnhof*

Im Rohbau fertig gestellt ist auch der Durchstich der Bahnhofsunterführung auf die nordöstliche Seite, welcher vielen Schülern den Schulweg verkürzen wird. Durch diese Baumaßnahme wurden mehrere Gütergleise unterbrochen, was jedoch angesichts des nicht mehr vorhandenen Güterverkehrs zu verschmerzen ist. Posi-



*Der neue Inselbahnsteig Gleis 2/4
in Hungen*

tiv: Neben dem Bahnsteiggleis 4 wurde Gleis 5 beibehalten, sodass in Hungen auch ein weiterer Zug während einer Zugkreuzung im Bahnhof abgestellt werden kann.

Um die Bauarbeiten nicht zu stören, gelangen die Fahrgäste über einen provisorischen Fußgängerübergang zum Inselbahnsteig, der mit händisch zu bedienenden Schranken an Gleis 2 gesichert ist.

Lahntalbahn Koblenz - Limburg - Gießen RMV-Linien 25 + 45

Bahnhof Kerkerbach: Bauarbeiten für zusätzlichen Güterverkehr

(hpg) Vom Werk Steeden der Firma Schaefer Kalk sollen zukünftig neben den Kalkzügen für die BASF in Ludwigshafen auch Lieferungen für einen Stahlproduzenten im Ruhrgebiet erfolgen. Für die Übergabe der Wagen sind im Bahnhof Kerkerbach in diesem Jahr Instandsetzungsarbeiten an zwei Nebengleisen und die Wiederinbetriebnahme einer Weiche geplant. Nach bislang vorliegenden Informationen

plant Schaefer Kalk die Anschaffung einer weiteren Diesellok mit Funkfernsteuerung, um die Leer-Wagen in Kerkerbach abzuholen, im Werk zu befüllen und anschließend zur Abholung im Bahnhof Kerkerbach bereitzustellen.

Bahnhof Dausenau

(hpg) Die Modernisierung der beiden Außenbahnsteige in der Station Dausenau sollte bereits Ende 2016 abgeschlossen sein. Doch die als „kleine Maßnahme“ vorgesehene „1zu1-Erneuerung“ mit dem Bau barrierefreier Zugänge konnte auch im 1. Quartal 2017 noch nicht in Betrieb genommen werden. Glücklicherweise hatte die preuß. Staatsbahn aus strategischen Gründen zwei über 300 Meter lange Bahnsteige von 55 cm Höhe sowie zwei Überholungsgleise errichtet, die erst Ende der 1950er Jahre demontiert wurden. Da die Modernisierung nur noch 140 m lange Bahnsteige übrig lassen wird, konnten die noch unangetasteten alten Bahnsteige während der gesamten Bauzeit (wieder) genutzt werden. Erst nach Einwendungen erfolgte auch der bauliche Anschluss an die historische Treppenanlage zum denkmalgeschützten

Empfangsgebäude. Bei einer dauerhaften Sperrung wäre für alle nicht mobilitätseingeschränkten Reisenden aus Richtung Koblenz bzw. lahnauwärts ein erheblicher Umweg notwendig geworden.

In der Station Dausenau liegen die Bahnsteige in einem langgezogenen Gleisbogen. Um einen barrierefreien Fahrgastwechsel zu erreichen, wurde das bisherige Niveau an Gleis 2 zur Hälfte und für den Wetterschutz abgesenkt, der Rest in der ursprünglichen Höhe belassen und geschottert. Foto: Günther



Neue Wochenend-Fahrradbuslinie im Lahn-Dill-Kreis

(fl) Ein neues saisonales Busangebot mit Fahrradanhängern startet am 01.05.2017. Dann werden die Busse der Linie 415 Wetzlar – Hohenahr – Aartalsee an Samstagen und Sonntagen mit Anhängern behängt. Die Fahrten beginnen samstags in Wetzlar um 9.03 Uhr im Zweistundentakt bis 19.03 Uhr, sonntags zwischen 9.03 Uhr und 17.03 Uhr ebenfalls alle zwei Stunden.

Die Ziele in der Aartalsee-Region sind teilweise wechselnd, alle Fahrten erreichen aber die Hochfläche des Lahn-Dill-Berglandes, von wo aus interessante Abfahrten mit dem Fahrrad möglich sind. Gruppen ab 5 Personen müssen sich telefonisch bei der Mobilitätszentrale in Wetzlar unter Tel. 06441 407-1877 anmelden.

Der Saisonverkehr endet am 30.09.2017, in den Wintermonaten dienen die Busse dem regulären ÖPNV. Die Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil vermarktet ihre Fahrradbusse als „Blaue Linie“, eine weitere Blaue Linie verkehrt schon länger von Herborn ausgehend nach Westen auf die Westerwaldhöhen und nach Osten ebenfalls ins Lahn-Dill-Bergland.

Wetzlar benötigt mehr Buskapazitäten

(fl) In Wetzlar ist in den letzten zwei Jahrzehnten auf dem Gelände der ehemaligen Spilburgkaserne auf der Höhe südlich der Kernstadt ein neuer Stadtteil mit überwiegend gewerblicher Nutzung entstanden. Mit einem Standort der Technischen Hochschule Mittelhessen und der Volkshochschule haben sich auch größere Bildungsstätten auf dem Gelände angesiedelt. Am



Aladdin könnte die Verkehrsprobleme rund um die historischen Gebäude der Spilburg-Kaserne leicht lösen. Da es ihn in Wetzlar nicht gibt, müssen sich der Magistrat der Stadt, die Lokale Nahverkehrsorganisation und der WVB mit der Ausweitung des Busverkehrs beschäftigen. Foto: F. Lang

Rande des Areals ist der Neubau der berühmten Leica-Werke entstanden.

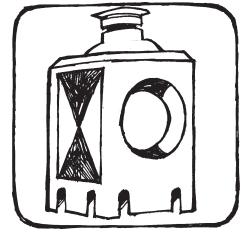
Die positive Entwicklung führt mittlerweile werktags zur permanenten Überlastung der Buslinie 12, die auch das Schulzentrum der Stadt bedienen muss. Vom Magistrat wurde die Lokale Nahverkehrsorganisation bzw. der Wetzlarer Verkehrsbetrieb WVB daher mit der Planung einer neuen Buslinie beauftragt. Sie wird voraussichtlich, ebenso wie die Linie 12, das Spilburgareal durchqueren, dann aber ohne den Umweg über „Altstadt/Stadthalle“ die Kernstadt an der Lahn erreichen.

Nördlich ist eine Verlängerung über den Bahnhof hinaus zu weiteren Schulstandorten im Gespräch. Außerdem denken die LNO und der Verkehrsbetrieb darüber nach, regelmäßige staubedingte Fahrzeitverlängerungen in die Fahrpläne einzuarbeiten, damit beim Start der RMV-10-Minutengarantie keine Forderungswelle losgelöst wird.

Tierkreis/gleiszeichen

(fl) In manchen Städten fahren Busse des polnischen Herstellers Solaris. Man erkennt sie an ihrer markanten Front. Und am grünen Dackel neben dem rechten Frontscheinwerfer, sofern der Verkehrsbetrieb ihn nicht unter einer Werbefolie verbannt oder anderweitig unsichtbar gemacht hat. Was der Dackel genau bedeutet ist nicht gänzlich bekannt. Die naheliegendste Deutung ist „kurze Beine – niedriger Einstieg“, also ein Hinweis auf die heute gängige Niederflurtechnik.

Das Tier verdeutlicht also eine markante Eigenschaft des Fahrzeugs. Eine gute Idee und durchaus zur Nachahmung empfohlen. Die norddeutsche Metronom-Verkehrsgesellschaft hatte bereits eine ähnliche Idee. Sie markiert regelmäßig überfüllte Züge mit einem Heringssymbol im Fahrplan. Sollten überwiegend nur noch Stehplätze verfügbar sein, dann eignet sich auch das Erdmännchen als Hinweistier. Weitere Ideen gefällig? Der Pinguin oder der Eisbär für Fahrzeuge mit Klimaanlage. Oder die Schlange als Zeichen für Züge mit geschlossenem Bordrestaurant? Bei beiden ist Essen auf Vorrat angesagt.



Wenn dereinst die Regelzüge auf der Regionaltangente West fahren, dann werden sie vielleicht von einem Elefanten geziert. Denn kein Tier braucht länger bis zur Geburt als das mit dem Rüssel. Die Elefantenaufkleber gehören dann auch auf die Wiesbadener Citybahn, vielleicht noch ergänzt um ein Chamäleon. Denn kein ÖPNV-Projekt der letzten Jahrzehnte hat sich so geschickt an die Farben der verkehrspolitischen Macht angepasst wie das der Schienen für Wiesbaden.

Apropos Landeshauptstadt. Wiesbadens schon existierende Meterspurbahn, die Nerobergbahn, könnte ein Dromedar zieren. Beide haben schließlich ausreichend Wasser an Bord.

Regionalzüge ohne Toilette könnten das Kamel sichtbar auf der Außenhaut tragen. Als Hinweis dafür, dass bei den werten Kundinnen und Kunden längeres Wasserspeichern angesagt ist. Beide, sowohl die Fahrgäste wie auch die Nerobergbahn, lassen es nach Fahrtende meist im Schwall ab. Einen kleinen Unterschied gibt es aber doch zwischen den altherwürdigen Bergbahn-Vehikeln und den mit verbissenen Gesichtern aussteigenden Regionalzugnutzern: Die Nerobergbahn kommt erst „runter“ und entleert sich dann...

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 107

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

