

HESSEN SCHIENE

Nr. 109 Oktober - Dezember 2017



- Durchbruch für die Lumdatalbahn?
- Taunusbahn-Elektrifizierung kommt später
- Thema: Fahrgast-Informationssysteme



BAHNCHAOS EN MINIATURE

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, Andreas Christopher, Walter Söhnlein, Manfred Lotz, Oliver Günther, Sören-Helge Zaschke, Lars Kühnemund

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 20.11.2017
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,

zwei Bahnstrecken in Mittelhessen stehen wahrscheinlich vor der Wiederinbetriebnahme. Für die Lumdatalbahn zwischen Lollar und Rabenau-Londorf liegt seit dem 14.9.2017 eine positive Nutzen-Kosten-Untersuchung vor. Gießens Landrätin Anita Schneider kündigte am gleichen Tag an, weitere „Pflöcke“ auf dem Weg zur Inbetriebnahme einschlagen zu wollen. Gemeint sind Gespräche mit dem Land und den Nahverkehrsorganisationen und auch mit den Anliegerkommunen, denen ihre Chancen, aber auch ihre Aufgaben nahegebracht werden sollen.





Schließlich waren letztere mehrere Jahrzehnte vom Schienenverkehr abgeschnitten, mancher Parlamentarier redet da immer noch von der „Bundesbahn“. Auch zur Horlofftalbahn Wölfersheim – Hungen soll es in diesem Herbst neue Erkenntnisse geben. Dort kümmern sich die beiden Anliegerstädte übrigens schon länger und intensiver um „ihre“ Bahnstrecke, denn es gibt eine Trassensicherung in kommunaler Regie.

Wenn die Lumdatalbahn wieder fährt, dann ist das auch ein schöner Erfolg für den Verein Lumdatalbahn, der ebenso wie Pro Bahn & Bus zum Deutschen Bahnkundenverband gehört. Die Ehrenamtlichen im Lumdatal haben sehr ausdauernd für ihre Bahnstrecke gekämpft, die Hessenschiene liest sich wie eine Chronik dazu. Unvergessen dürfte die in unserem Bundesland bislang einmalige Gründung einer Aktiengesellschaft sein, die große Summen zum Erhalt der Strecke und zur Initiierung von Gutachten sammelte. Wenn Gießens Landrätin jetzt Pflöcke einschlagen kann, dann sind sie aus einem Holz geschnitzt, welches Ehrenamtliche seit drei Jahrzehnten am Wachsen gehalten haben.

Auch anderswo in Hessen ist viel Fronarbeit für den Erhalt von Bahnstrecken geleistet worden. Wenn die Verantwortlichen heute eine meterspurige Straßenbahn von Wiesbaden nach Bad Schwalbach planen, dann wollen und dürfen sie auf die AartalBahn-Trasse zurückgreifen, die es ohne freiwillige Arbeit auch schon seit langem nicht mehr gäbe. Für die Aktiven rund um die Nassauische Touristikbahn, die mit einer deutlich anderen Intention arbeiten als die Lumdatalbahner, nämlich für den Erhalt einer historisch bedeutsamen Bahnstrecke und ebensolcher Fahrzeuge, zeichnet sich da eine bitter Enttäuschung ab. Ob es von offizieller Seite wenigstens einen Dank für die geleistete Arbeit geben wird, verbunden mit einer mehr als halbherzigen Suche nach einem Kompromiss? Zu oft sind der AartalBahn schon Steine in den Weg gelegt worden, als dass man daran glauben mag...



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

	Pinwand	4
	Tipps und Infos	6
	Bahnhofsgebäude im mittleren Fuldata	7
	Kasseler Umwelthausverbände schlagen Alarm	8
	Baustellenmarathon bei der Kurhessenbahn	10
	Lauterbach: Statt Gleisanschluss noch mehr Holztransporte auf die Straße	15
	Gersfelder Bahnhof soll zum Kulturbahnhof ausgebaut werden	17
	„Vierter Mitfall“ bringt voraussichtlichen Durchbruch für die Lumdatalbahn	19
	Sonderfahrt zum dritten Bahn-Erlebnis-Tag des Lumdatalbahn-Vereins	21
	Westerwälder Ton im Güterzug-Stau	23
	Neues von der Taunusbahn	25
	Neues von der Bad Homburger U-Bahn	27
	Wiesbaden: Elektrischer Stadtverkehr bis 2022	29
	Minister Al-Wazir verspricht schnelle Umsetzung von Rhein-Main-Projekten	30
	Von den Launen der dynamischen und statischen Fahrgastinformation	31
	Rastatt und der Güterverkehr	38
	Reisetipp: Mit dem Zug nach Polen	42
	Buchtip: Alles über die Eisenbahn	44
	Streckentelegramm	45
	Schlusslicht	50

Titelbild: In der Nacht zum 6. Mai 2017 hatte die 14 Wochen andauernde Sperrung der Oberwesterwaldbahn zwischen Hadamar und Niederzeuzheim begonnen. Das Viadukt in der Stadt Hadamar wurde denkmalgerecht saniert und hat eine neue, breitere Fahrbahnplatte erhalten. Nachdem der Zugverkehr am 14. August wieder aufgenommen wurde, rollten auch die leeren oder mit Fliesen beladenen Waggons für den Tonverkehr über Altenkirchen nach Siershahn. Erstmals kamen in der Region die sechsachsigen dieselektrischen Loks von DB Cargo aus kanadischer Produktion zum Einsatz. Foto: Günther

*Rückseite: Der Sonderzug des Vereins Lumdatalbahn e.V. ist am 2. September 2017 auf der Lahntalbahn bei Fürfurt in Richtung Koblenz unterwegs
Foto: Holger Schäfer*

Alle Fotos ohne Namensnennung: Jürgen Lerch

Unsere Treffen vor Ort:

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



Datum	Veranstaltung	Ort
02.11.2017	Rv-Treff Nordhessen	Ristorante Rialto, Sandstraße 3, Melsungen
18:30 Uhr		
06.11.2017	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 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 Gimsheim
Telefon 0177 788 118 2
suedhessen@probahn-bus.org

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

25 Jahre BahnCard

(jl) Seit 25 Jahren ist bei der Deutschen Bahn die BahnCard erhältlich. Zum Jubiläum gibt es im Oktober die Jubiläums-BahnCard 25 für nur 25 Euro. Trotz günstigem Preis bietet sie jedoch fast alle Vorteile der normalen BahnCard 25: 12 Monate gültig, 25% auf alle Flex- und Sparpreise, Railplus (Ermäßigung bei Auslandsfahrten) und das Cityticket für Fahrten ab 100 Kilometern, womit der Nahverkehr am Start und Ziel genutzt werden kann.



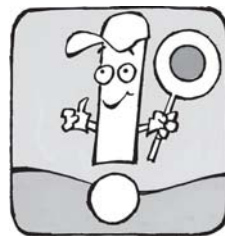
Bild: Deutsche Bahn

Nach einem Jahr geht die Jubiläums-BahnCard 25 in ein Abonnement über, wenn sie nicht sechs Wochen vorher gekündigt wurde. Die Karte ist erhältlich in den Reisezentren und Agenturen der Deutschen Bahn oder auf deren Homepage.

RMVsmart noch günstiger

(jl) Seit letztem Jahr testet der RMV den Smartphonetarif RMVsmart. Er basiert auf Pauschalen und einer kilometergenaue Abrechnung und soll so zu mehr Tarifgerechtigkeit gegenüber dem bisherigen Wabensystem führen.

Mit RMVsmart 50 wird es jetzt noch günstiger: Für eine einmalige Gebühr von 5 Euro kann man einen Monat lang RMV



smart für die Hälfte nutzen. Das Ganze funktioniert ohne längerfristige Vertragsbindung. Ist der Buchungszeitraum von einem Monat abgelaufen, endet die RMVsmart 50-Option ganz von selbst. Eine Kündigung ist nicht notwendig.

Mit RMVsmart 50 sparen Sie die Hälfte des Ticketpreises - bei jeder Fahrt, die Sie über die RMVsmart-App buchen. Das lohnt sich oft schon ab zwei Fahrten. Weiterer Vorteil: Bis zu vier Personen fahren auch zum halben Preis mit.



So kostet z.B. eine Fahrt von Gießen nach Friedberg im normalen RMV-Tarif für einen Erwachsenen 8,35 Euro. Bei „Nur Bahnnutzung“ zahlt man mit RMVsmart 4,70 Euro, bei gebuchtem RMVsmart 50 nur noch 2,35 Euro! Hier fährt man schon bei der ersten Fahrt günstiger als zum RMV-Normaltarif.

Man muss sich allerdings fragen, wie es sein kann, dass solch günstige Tarifangebote plötzlich möglich sind. Im oben genannten Beispiel zahlt man weniger als 1/3 des ursprünglichen Tarifs. Wie dem auch sei, eine Anmeldung zur Teilnahme an RMVsmart ist unter

<https://rmvsmart.de/start-2.html> möglich.

Bahnhofsgebäude im mittleren Fuldataal

(hh) Aus den Cantus-Zügen zwischen den ICE-Bahnhöfen Fulda und Kassel-Wilhelmshöhe sehen die Fahrgäste manche Bahnhöfe in schlechtem Zustand. Um Parkplätze zu gewinnen, soll der Bahnhof Guxhagen mit Lagerhalle abgerissen werden. Auch der schon lange nicht mehr bewohnte Bahnhof in Malsfeld-Beisenförth wird Parkplätzen weichen müssen. Die Zufahrtsstraße wird mit einem Bürgersteig versehen.

"Kinder, die mit dem Zug nach Melungen zur Schule fahren, müssen heute auf der Straße laufen", sagt Bürgermeister Herbert Vaupel. Die Gesamtkosten des Projekts werden auf 775 000 Euro geschätzt. Die Gemeinde rechnet mit einem Landeszuschuss von 430 000 Euro.

Bahnhöfe mit interessanter Geschichte

Im Bahngelände Beiseförth soll 1971 Bundeskanzler Willy Brandt im Schlafwagen übernachtet haben, bevor er sich in

Erfurt mit Ministerpräsident Willi Stoph traf. Geschichtlich ähnlich interessant ist der Bahnhof Baunatal-Guntershausen. Hier stieg vor mehr als 100 Jahren Kaiser Wilhelm II ab, in seiner Begleitung der russische Zar bzw. der englische König. Leider ist der Bahnhof mit interessanter Innenausstattung zwischen den Gleisen der Main-Weser-Bahn und der Fuldataalbahn in



Im Bahnhof Altmorschen ist ein Fortbildungszentrum von B. Braun Melungen eingezogen

Foto: Hermann Hoffmann



keinem guten Zustand. Wie wäre es mit einem Museum zur Geschichte des Bahnhofs, zur Entwicklung des VW-Werks und der Stadt Baunatal ? Vielleicht sogar ein Kiosk mit Fahrkartenverkauf ?

Bahnhöfe gut genutzt

Dagegen hat sich der Bahnhof in Melsungen - auch in seinem äußeren Bild - sehr positiv entwickelt. Hier ist eine NVV-Verkaufsstelle, verbunden mit einem Bäckerei-Cafe und einer Toilette. In der Gebäudemitte arbeitet eine Musikschule.

Im benachbarten Altmorschen hat die medizintechnische Firma B.Braun ein Fortbildungszentrum eingerichtet. Nach langer Wartezeit zeigt der Bahnhof auch äußerlich ein gutes Bild. Das gleiche lässt sich nach Umbau auch über den Bahnhof in Rotenburg an der Fulda sagen. Seit vielen Jahren wird an dem benachbarten Umsteigebahnhof Bebra gewerkelt. Die Cantus-Züge Kassel - Fulda, Bebra - Eisenach sowie Bebra - Eschwege - Göttingen sind so getaktet, dass lange Wartezeiten selten nötig sind. Neugierig sind die Fahrgäste auf den Umbau des großen Mittelgebäudes mit Fahrkartenverkauf, Gastronomie u.a.

Busanschlüsse

Nach Ansicht von Pro Bahn & Bus sind

in jedem Bahnhof die Busanschlüsse wichtig. So besteht zwischen Melsungen und der Kreisstadt Homberg/Efze an Werktagen stündliche Busverbindung, Verlängerung Homberg - Treysa zweistündig. Melsungen - Spangenberg - Hess. Lichtenau zeigt im Fahrplan auch Taktverkehr. Leider ist die Buslinie Baunatal-Stadtmitte - Ratiomarkt - Guntershausen - Rengershausen - Baunatal-Stadtmitte nicht so getaktet, dass in Guntershausen ein Umstieg in die Regiotram lohnt.

Busse mit Fahrradanhänger

Da manche Schienenverbindungen in Radwege umgewandelt sind, gewinnt der Bus-Taktverkehr mit Fahrradanhängern an Bedeutung. Im Raum Korbach - Waldeck - Bad Wildungen wurden lohnende Viadukte fahrradsicher umgestaltet. Zwischen Hofgeismar und Bad Karlshafen gibt es bei Trendelburg einen 200 m langen beleuchteten Tunnel für Radfahrer. Der Milseburg-Tunnel in der Rhön ist über einen Kilometer lang. Auch die ehemalige Schienenverbindung über das Knüllgebirge zwischen Schwalmstadt-Treysa und Bad Hersfeld ist zum Teil in einen Radweg umgewandelt. Busse im Zweistundentakt verbinden Ziegenhain, Neukirchen, Oberaula und Kirchheim mit Treysa und dem IC-Halt Bad Hersfeld.

Keine Antwort auf Schadstoffdiskussion und steigende Fahrgastzahlen Kasseler Umwelthausverbände schlagen Alarm

(hh) Im Juni 2017 hat eine Koalition aus SPD, Grünen und Liberaler Liste mit knapper Mehrheit eine Liniennetzreform verabschiedet, die trotz Nachbesserungen immer noch deutliche Einschränkungen bringen soll. Gespart wird vor allem im Busbereich, am Wochenende und in den Tagesrandlagen. Beispiele, über die auch die Hessenschiene teilweise schon ausführlicher berichtet hat:

Wenn es Nacht wird im Stadtteil Fasanenhof, fahren künftig weniger Trams über die Ihringshäuser Straße. Der Stadtteil verliert seinen 15-Minutentakt im Spätverkehr, obwohl dieser im Nahverkehrsplan der Stadt festgeschrieben ist. Die gezeigte Linie 7 wird 2018 zur Linie 6 und beendet ihren Betrieb regelmäßig gegen 20 Uhr. Es verbleibt dann nur die Linie 3.

Foto: Friedrich Lang



- Taktausdünnung in Tages- und Schwachverkehrszeiten, etwa in Harleshausen, in der Tischbeinstraße und bei der Tram auf der Ihringshäuser Straße im Stadtteil Fasanenhof. Verschlechterte Anbindung der Kliniken an die Bahnhöfe der Stadt.
- Umstellung von Busfahrten auf Anrufsammeltaxiverkehr, etwa zwischen Lindenberg und Forstfeld mit teilweiser Taktausdünnung

Nach Ansicht der ÖPNV-Befürworter im Kasseler Umwelthaus, z.B. des VCD, sollten diese Schwachstellen beseitigt und die Ausbauperspektiven für die Tramverbindungen nach Harleshausen, Waldau und zum Herkules in die Planungen der Stadt aufgenommen werden. Auch die ÖPNV-Erschließung des neuen Gewerbeparks Niederzwehren (Langes Feld) sollte mit ins Konzept.

Positiv ist beispielsweise die Ausweitung vieler Angebote am Samstagnachmittag, entsprechend den schon lange geänderten Öffnungszeiten und Einkaufsgewohnheiten. Die Linienreform wurde nach heftiger

Kritik aus der Bevölkerung und seitens der Verbände in einigen Punkten nachgebessert.

Wenn umweltbewusste Bürger mit Straßenbahn oder Linienbus eine Abendveranstaltung besuchen wollen und hinterher nur mit großen Problemen nach Hause kommen, wird weiter das Auto dominieren. Fanatische Autofahrer werden erst umdenken, wenn Diesel-Fahrverbote auch Kassel erreichen.

PB&B fordert eine erneute Überarbeitung der Kasseler Liniennetzreform. Bewährtes muss im Zweifelsfall erhalten bleiben, Neues mit dem Ziel einer weiteren Fahrgaststeigerung etabliert werden. Die Schadstoffdiskussion um Dieselfahrzeuge verträgt sich nicht mit einem Sparkurs im ÖPNV. Leider sieht es nach der Juni-Entscheidung des Stadtparlaments aber in Kassel ganz anders aus. Einen guten Überblick über die Positionen der einzelnen Verbände zur Liniennetzreform gibt die Internetseite

www.umwelthaus-kassel.de

Baustellenmarathon bei der Kurhessenbahn

(js) Auf der Linie Marburg/Lahn – Frankenberg/Eder – Korbach – Brilon/Wald wurden vom Sommer bis zum Herbst mehrere Baustellen parallel eingerichtet. Davon betroffen waren die Burgwaldbahn, Edertalbahn und Uplandbahn. Auf der gesamten Strecke begannen die Bauarbeiten gleichzeitig zu Beginn der Sommerferien am Samstag, dem 1. Juli 2017.

Die Großbaustelle wurde in drei Phasen eingeteilt, in denen jeweils bestimmte Bauabschnitte fertig gestellt wurden. Während jeder Phase änderte sich der Fahrplan für die gesamte Strecke aufgrund des Schienenersatzverkehrs, der an die Streckensperrungen angepasst werden musste. Der planmäßige Zugverkehr findet wieder seit dem 3. Oktober statt.

Die Gleisbaustelle der Burgwaldbahn wurde während der Phase 1 in gut zwei Wochen vollständig abgearbeitet. Die Arbeiten begannen in der Steigung auf halber Strecke zwischen den Haltestellen Ernsthausen und Wiesenfeld im Anschluss an einen Abschnitt, der bereits vor wenigen Jahren erneuert worden war. Das Ende der Baustelle befand sich direkt am Südportal

des Wiesenfelder Tunnels. In der ersten Woche waren vier Zwei-Wege-Bagger damit beschäftigt, neben dem Gleisbett Stahlprofile einzurammen und zwischen diesen Betonplatten einzubauen, die das Abrutschen des Gleisschotter verhindern sollen.

Der Schnell-Umbauzug und der Bettungsreinigungszug kamen nacheinander in der zweiten Woche zum Einsatz, um die fast 3 km lange Gleisstrecke zu erneuern. Der benötigte Gleisschotter war zuvor mit Lastwagen nach Frankenberg gebracht und dort in großen Halden zwischengelagert worden. Die Schotterzüge wurden per Radlader beladen und in die Steigung zur Baustelle hinauf geschoben. Auch der Abraum war zuvor mit Siloeinheiten vom Reinigungszug nach Frankenberg gebracht worden.



Während der Phasen 1 und 2 fanden ebenfalls Bauarbeiten auf der Strecke Korbach –

XR02 der X. R. Gleislogistik GmbH vom Typ G1000BB mit Betriebsnummer 1271 020-0 schleppt am 11. Juli 2017 einen Zug mit Altschwellen die Steigung zum Wiesenfelder Tunnel hinauf. Die Schwellen wurden zuvor vom Schnellumbauzug ausgebaut.

Foto: Jürgen Schmied

*Am 1. September 2017 sind im Bahnhof Korbach die Arbeiten an der neuen Bahnsteigunterführung in vollem Gang. Für die Baustelle sind die Gleise unterbrochen. Am linken Bildrand ist die Baustelle des ZOB sichtbar, das Empfangsgebäude am rechten Bildrand ist bereits in privater Hand.
Foto: Jürgen Schmied*



Brilon/Wald statt. Dabei wurden im Bahnhof Willingen zwei Weichen ausgetauscht und drei Eisenbahnüberführungen zwischen Korbach und Brilon-Wald erneuert. Darüber hinaus wurden zwischen Willingen und dem Weltcup-Bahnhof Stryck zwei Stützmauern saniert.

Die Bauarbeiten in Korbach und an der Edertalbahn fanden dagegen während allen drei Phasen statt. Im Bahnhof Korbach wurden die Bahnsteige erneuert, der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) neu gebaut, überdacht sowie die Personenunterführung erneuert und die Bahnsteige mit Aufzügen versehen. Der Umbau wurde im Hinblick auf den im Jahr 2018 in Korbach stattfindenden Hessentag geplant und durchgeführt. Daher wurde diese Baumaßnahme als Gemeinschaftsprojekt der Stadt Korbach, des Nordhessischen Verkehrsverbundes und der Kurhessenbahn ausgeführt. Dem neuen ZOB ist ein modernes Servicegebäude angegliedert, das Fahrkartenausgabe, Wartemöglichkeiten für Bus- und Bahnreisende sowie Toilettenanlagen enthält. Für diesen Neubau war das alte Toilettengebäude mit Buswartehalle zuvor

abgerissen worden. Die überdachten Bussteige werden noch mit Fahrgastinformationsanlagen ausgestattet. Das ehemalige Bahnhofsgebäude befindet sich inzwischen in privater Hand, daher soll der Bahnsteigzugang nicht mehr durch die bisherige Unterführung erfolgen, die in der ehemaligen Wartehalle begann. Es wird eine neue, transparente und helle Unterführung in direktem Anschluss an die Fußgängerzone errichtet, die einen barrierefreien Zugang zu Bahn- und Bussteigen ermöglicht. Die Bahnsteige werden in Richtung Süden verlängert und durch zwei Aufzüge erschlossen. Diese erhalten ebenfalls neue Fahrgastinformationssysteme und neue Treppenanlagen.

Aufgrund der Arbeiten an der Unterführung wurden auch die Gleisanlagen am südlichen Bahnsteigende unterbrochen. Aus allen Gleisen wurde ein Segment herausgetrennt, um die Unterführung in offener Bauart erstellen zu können. Ebenso ist der gesamte Zentrale Omnibusbahnhof mit angrenzenden Parkplätzen eine große Baustelle. Somit können während der Bauphase weder die planmäßigen Buslinien,



Am 27. August 2017 sind im Kreuzungsbahnhof Viermünden bereits die Gleise verlegt, die neuen Bahnsteigkanten gesetzt und die Ausfahrtsignale Richtung Frankenberg aufgestellt. Der Blick führt von der nördlichen Einfahrweiche über das ehemalige Empfangsgebäude in Richtung Süden. Foto: Jürgen Schmied

noch der Schienenersatzverkehr den Bahnhof direkt anfahren. Die Busse halten stattdessen an der Arolser Landstraße, etwa 10 Gehminuten vom Bahnhof entfernt. Der Fußweg führt die Fahrgäste vom Bahnsteig auf einem schmalen, von Absperrgittern gesäumten Schotterpfad am Rand der Baustelle entlang zur Straße. Die Züge halten derzeit ausschließlich auf beiden Gleisen des Außenbahnsteiges. Der Mittelbahnsteig wird nicht angefahren.

Am Haltepunkt in Korbach-Süd wird ebenfalls ein neuer, barrierefreier Bahnsteig errichtet, der ein Wetterschutzhaus mit Sitzbank erhalten soll. Dieser Haltepunkt soll zum Hessentag 2018 als Ausstieg für die Fahrgäste aus Mittel- und Südhessen dienen, die über Frankenberg anreisen. Allerdings ist die Fertigstellung des Bahnsteiges erst zum 20. Oktober geplant, drei

Wochen nach der Wiederaufnahme des Zugbetriebes.

Als weitere Baustelle ist der Neubau des Kreuzungsbahnhofes in Viermünden zu nennen. Hier wurde bereits im Frühjahr ein Schuppen abgerissen, der für den neuen Bahnhof weichen musste. Da sich das ehemalige Bahnhofsgebäude ebenfalls in Privatbesitz befindet, wurde der Bahnsteig einige Meter in Richtung Frankenberg verschoben. Der Besitzer hat das Gebäude weitestgehend im Originalzustand erhalten und einige Utensilien aus dem Bahnbetrieb gesammelt.

Im gesamten Bahnhofsbereich wurden die Gleise bis zum Bahnübergang entfernt und das Gleisbett ausgekoffert. Auch das vorhandene Blocksignal wurde wieder abgebaut. Bis Ende August waren bereits wieder beide Gleise verlegt und die beiden

Der neue Kreuzungsbahnhof Viermünden wird den Stundentakt zwischen Korbach und Frankenberg ermöglichen

Foto: Jürgen Schmied



Weichen eingebaut. Ebenfalls konnten die Bahnsteigkanten umlaufend aufgebaut werden. Der Ausbau der Station Viermünden war nötig geworden, um nach Änderung der Anschlüsse in Brilon Wald die Zugkreuzungen von Korbach nach Viermünden zu verlegen. Außerdem ist mit dem Kreuzungsbahnhof jetzt der Stundentakt im Edertal möglich.

Der Schienenersatzverkehr

Für die drei Bauabschnitte waren jeweils eigene Ersatzfahrpläne erstellt worden, die in einem Baustellen-Fahrplanheft in den Zügen und Bahnhöfen ausgelegt wurden und durch Aushänge angezeigt waren.

Während der ersten Phase vom 1. bis zum 23. Juli wurde ein Schienenersatzverkehr von Münchhausen bis Brilon/Wald eingerichtet, was einer Entfernung von rund 76 Kilometern auf der Straße entspricht! Lediglich der Abschnitt von Marburg bis Münchhausen wurde mit Zügen betrieben. Zeitgleich mit der Gleis-

baustelle wurde ebenfalls eine Straßenbaustelle in Münchhausen auf der Bundesstraße 236 eingerichtet. Diese Vollsperrung wird noch bis November 2017 andauern. Bis zum 23. Juli war der Bahnhof für Fahrgäste und den Schienenersatzverkehr erreichbar, die Zufahrt durch die Baustelle freigegeben. Anschließend verlagerten sich die Bauarbeiten auf den Straßenabschnitt zwischen dem Bahnübergang und der B252, sodass der Bahnhof nicht mehr über offiziell erlaubte Zuwege erreichbar ist. In diesem Bereich wird eine Brücke erneuert.

In der Phase 1 wurden die Abfahrtszeiten der frühen Ersatzbusse sowie des ersten Zuges ab Marburg um ca. 10 - 20 Minuten vorverlegt, sodass alle Ersatzhaltestellen angefahren werden konnten. Im Tagesverlauf wurden als Zugesatz Schnellbusse eingesetzt, die nur die Ersatzhalte an der direkten Fahrstrecke bedienten (Ernsthausen, Wiesenfeld, Frankenberg, Vöhl-Nationalparkzentrum, Vöhl-Herzhausen, Korbach, Usseln und Wil-

lingen). Die Schnellbusse fuhren um eine Stunde zeitversetzt zum Zugfahrplan und konnten dadurch in Brilon/Wald die Anschlüsse an die Obere Ruhrtalbahn sichern. Ergänzend wurde in der regulären Stunde ein zusätzlicher Buskurs angeboten, der alle Unterwegshalte bediente. Der Bus stellte in Münchhausen den Anschluss an die Züge her und begann/endete in Korbach. Einzelne Buskurse wurden bis Marburg durchgebunden. Beide werktäglichen Zugpaare, die versetzt zum Regelzeittakt fahren, wurden in den Takt eingebunden. Dabei handelte es sich um die Züge um 13.43 Uhr und 17.43 Uhr ab Marburg sowie deren Gegenzüge. Die Zugfahrten der R42 zwischen Brilon/Wald und Bestwig entfielen ersatzlos, mit Ausnahme eines Zuges am Morgen.

In der Phase 2, vom 24. Juli bis zum 12. August, beschränkte sich der Schienenersatzverkehr auf die Strecken Frankenberg – Korbach und Korbach – Brilon/Wald. Da die Frühbusse nicht mehr die Schleife über Burgwald und Birkenbringhausen fahren mussten, konnten die Abfahrtszeiten ab Korbach wieder 5 Minuten später erfolgen, aber immer noch früher als die Abfahrtszeiten der Züge. An Sonntagen stellten die Expressbusse von Brilon/Wald den Anschluss an die Züge in Frankenberg her, die sonntags im Zweistundentakt verkehren. Die zweite Buslinie fuhr alle Unterwegshalte an, verkehrte von Korbach über Frankenberg nach Marburg und verdich-

tete den Sonntagsfahrplan zum Stunden-takt. Die weiteren, zuvor beschriebenen Einschränkungen aus der Phase 1 galten auch für die zweite Phase des Schienenersatzverkehrs.

Am Samstag, dem 12. August fand in Willingen das Brückenfest statt, mit dem das dortige Viadukt geehrt wurde, welches über der Stadt thront. Aus diesem Anlass wurde die Streckensperrung teilweise aufgehoben, so dass einige Sonderzüge zum Einsatz kommen konnten. Der Schienenersatzverkehr für die planmäßigen Züge wurde allerdings an diesem Tag fortgesetzt.

In der Phase 3, die vom 13. August bis zum 2. Oktober dauerte, war nur noch die Edertalbahn zwischen Frankenberg und Korbach vom Schienenersatzverkehr betroffen. Während der Zugverkehr zwischen Korbach und Brilon/Wald sowie zwischen Marburg und Frankenberg nur geringen Änderungen unterlag, verkehrten nun die Expressbusse zwischen Frankenberg und Korbach im zweistündlichen Fahrplankontakt der durchgehenden Zugverbindungen. Die Zusatzkurse des Schienenersatzverkehrs, die alle Unterwegshalte bedienten, verkehrten dagegen in der Zwischenstunde und verdichteten den Fahrplan auf stündliche Verbindungen zwischen den Mittelzentren. Am 3. Oktober wurde der durchgehende Zugbetrieb wieder aufgenommen. Danach folgen jedoch noch weiterhin einige Arbeiten an den Baustellen in Korbach und Viermünden.

HESSENSCHIENE-ABO

für 18 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause

Lauterbach: Statt Gleisanschluss noch mehr Holztransporte auf der Straße

(si) Große Überraschung und Jubel, als Anfang Juni die österreichische Pfeifer Group (ehemals Heggenstaller) eine weitere Stärkung und Aufwertung ihres Mega-Holzwerkes in Lauterbach ankündigte: Direkt neben dem bereits im Jahr 2009 in Betrieb gegangenen Großsägewerk sollten für 30 Mio Euro ein neues Brettsperrholzwerk und damit auch zusätzlich weitere 50 Arbeitsplätze entstehen. Die Produktionskapazität sollte für ca. 100.000 m³ Brettsperrholz pro Jahr ausgelegt sein.

Kaum zwei Monate später rudert die Firma etwas zurück. Vielleicht hatte irgendjemand mal etwas genauer die damals erteilte Betriebsgenehmigung studiert, denn darin ist der Bau eines Gleisanschlusses vorgesehen. Nunmehr verkündet man freudestrahlend, stattdessen die Reaktivierung eines erst im Frühjahr 2017 von der Firma Pfeifer Group aus betriebswirtschaftlichen Gründen stillgelegten Holzwerkes in Schlitz. Dort habe man schon die Infrastruktur und könne das Projekt kostengünstiger realisieren. Ein weiterer Vorteil: Für Schlitz lägen bereits alle Genehmigungen vor.

Die Besonderheit: Die Belieferung der neuen Produktionsanlage in Schlitz erfolgt künftig ausschließlich mit Schnittholz aus dem Lauterbacher Werk. Das heißt also konkret noch mehr sinnloser LKW-Holzverkehr vom Lauterbacher Werk in das auf der Straße ca. 20 Kilometer entfernte Schlitzer Werk, denn in Schlitz ist schon lange der letzte Güterzug abgefahren.



Der Lauterbacher Anzeiger fragt am 19. August 2017: „Und was wird nun aus dem sich schon lange in der Diskussion befindlichen Bau des



Das Schlitzer Holzwerk (Aufnahme von 1987) besaß früher einen direkten Gleisanschluss. Heute sind die Gleise von Bad Salzschlirf nach Schlitz längst abgebaut.

Foto: Stefan Sitzmann

Gleisanschlusses? Konkrete Daten nennt das Unternehmen nicht. Aber man will das Projekt weiter im Auge behalten: „Für den Ausbau eines Gleisanschlusses sind weitere Investitionsmittel projektiert. Der Bau eines Bahnanschlusses dieser Größenord-

nung stellt aber ein komplexes Unterfangen dar, das den Ausgleich unterschiedlichster Interessenslagen benötigt. Wir bekräftigen allerdings unser Bekenntnis zum Gleisusbau in Lauterbach, dessen Planung wir aktiv weiterbetreiben“.

Kommentar: Verkehrlich auf dem Holzweg

Es drängt sich der Eindruck auf, dass die in Aussicht gestellte Realisierung des Gleisanschlusses am Stammwerk in Lauterbach-Wallenrod nur Mittel zum Zweck ist. Experten haben ganz klar aufgezeigt, dass sich das Anschlussgleis in der bekannten Planungsvariante so überhaupt nicht realisieren ließe und eine veränderte Variante ist bisher nicht bekannt. Mit dem neuen Sperrholzwerk gab es die Möglichkeit, alles an einem Standort zu produzieren, was einen Gleisanschluss noch wirtschaftlicher hätte werden lassen.

Doch man zieht die Produktion – welche jedoch offenbar eng miteinander verknüpft ist – räumlich auseinander. Die Nachricht mag für die Stadt Schlitz sicherlich ein Freudentag gewesen sein. Aber der zusätzliche und eigentlich unnötige LKW-Holzverkehr durch die ohnehin schon stark belastete Region lässt einen nur den Kopf schütteln. Von Seiten der großen Regierungskoalition im Vogelsbergkreis hört man natürlich nur Positives. Es ist schon beschämend, dass wir in Sachen Gleisanschluss nach acht Jahren keinen Millimeter weiter sind, während das Holzwerk boomt.

Stefan Sitzmann



Güterverkehr in der Region Osthessen: Während 1989 im Bahnhof Lauterbach (Hess.) Süd noch Holz auf die Bahn verladen wurde, ...



... sind 2017 alle Gleise abgebaut. Der LKW hat die Verteilung der Güter übernommen. Alleine fünf LKW stehen neben der stillgelegten Bahntrasse und warten auf ihren nächsten Einsatz

Fotos: Stefan Sitzmann

Endpunkt der Rhönbahn steht vor Aufwertung Gersfelder Bahnhof soll zum Kulturbahnhof ausgebaut werden

(si) Vor rund 25 Jahren stand die Zukunft des Gersfelder Bahnhofs sowie der 27 Kilometer langen Rhönbahn von Fulda mehr als auf der Kippe. Nicht zuletzt den intensiven Aktivitäten unseres Verbandes ist es zu verdanken, dass die Rhönbahn heute modernisiert im Stundentakt verkehrt. Neben dem zwischenzeitlich erfolgten Bau einer P&R-Anlage am Bahnhof sowie einer modernen Bushaltestelle direkt im Bahnhofsvorfeld zeichnet sich nunmehr ein „Jahrhundertbauwerk“ ab.

Nachdem überall entlang der Bahnstrecke positive Entwicklungen zu erkennen sind, man schätzt den öffentlichen Verkehrsweg und baut auch gerne in Bahnnahe Wohnhäuser (besonders positives Beispiel ist hier Rönshausen), soll nun der Gersfelder Bahnhof zum „Kulturbahnhof“ ausgebaut werden.

Neben der Sanierung des aus dem Jahre 1888 stammenden und unter Denkmal-

schutz stehenden klassizistischen Bahnhofsgebäudes aus Ziegelstein wird der später angebaute vordere Teil abgebrochen und durch einen funktionalen Neubau ersetzt. Hier befand sich bis vor Jahren noch eine Fahrradkneipe; nun sollen zehn barrierefreie Wohnungen (60-100 qm) entstehen. Im Erdgeschoss sind drei Ladeeinheiten (u.a. Büro, Bäckerei) sowie öffentliche Toiletten vorgesehen. Im Bereich der vor Jahren abgerissenen ehemaligen Gü-

Momentan präsentiert sich der Endbahnhof der Rhönbahn in einem etwas desolaten Zustand

Foto: Stefan Sitzmann



So attraktiv soll der künftige Kulturbahnhof Gersfeld umgestaltet werden

Foto: Stefan Sitzmann

terabfertigung entsteht ein weiterer Gebäudekomplex. Hier sollen u.a. eine Gastronomie sowie eine Veranstaltungshalle für Lesungen, Vorträge und Musik gebaut werden.

Nach fast vierjähriger Sondierung hat die in Gersfeld ansässige MareLand GmbH & Co. KG das ca. 3.700 qm große Grundstück samt Bahnhof erworben.

Angesichts dieser überaus positiven Entwicklung der Rhönbahn erscheint es weiterhin völlig unverständlich, weshalb es weiterhin Lücken im Fahrplanangebot gibt. So fehlt noch immer montags-freitags ein Rhönbahnzug gegen 20.19 Uhr ab Fulda – der allerdings samstags fährt. Und man vermisst weiterhin samstagsmorgens eine deutlich frühere erste Rhönbahnankunft (8.56 Uhr!) in Fulda.

Zum Zeitpunkt der Aufnahme im Jahr 1989 war der Bahnhof Gersfeld noch voll in Funktion

Foto: Stefan Sitzmann



Während fast im gesamten Hessenland in den Zeitlagen gegen 22 bis 23 Uhr neue Zugangebote eingeführt wurden, fährt die letzte Rhönbahn weiterhin schon um 21.25 Uhr ab Fulda. Jüngste kommunalpolitische Forderungen nach einem Kulturzug, der freitags und samstags jeweils um 23.20 Uhr ab Fulda in die Rhön fährt, können wir angesichts dieser erfreulichen Entwicklung nur uneingeschränkt unterstützen. Auch hier muss der Verbund ein klares positives Zeichen setzen.



„Vierter Mitfall“ bringt den voraussichtlichen Durchbruch für die Lumdatalbahn

(fl) Die Lumdatalbahn kann am günstigsten in Betrieb genommen werden, wenn eine Kombination von Bahnen und Bussen zum Zuge kommt. Beide Verkehrsmittel sollen werktags im Stundentakt verkehren. Die Investitionskosten reduzieren sich auf rund 11 Millionen Euro gegenüber vormals mehr als 14 Millionen Euro.

Der Bus wird weiterhin die Feinerschließung im Lumdatal übernehmen und ermöglicht umsteigefreie Verbindungen aus den Stadt- und Gemeindeteilen von Rabenau, Allendorf/Lumda und Staufenberg nach Gießen, wogegen die Bahn mit schnellen Fahrtzeiten punkten wird. Eine Betriebsaufnahme im Jahr 2022 oder 2023 ist realistisch, wenn der Rhein-Main-Verkehrsverbund die Dieselnetze „Wetterau“ und „Lahn-Vogelsberg-Rhön“ erneut aus-schreibt.

Das war das Fazit der Ergebnis-Präsentation am 14.9.2017 im Infrastruktur-Ausschuss des Gießener Kreistages, an der unter anderem der RMV-Chefplaner Thomas Busch und Frank Sachs, zuständig für Eisenbahn und Schieneninfrastruktur im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung teilnahmen. Der Verein Lumdatalbahn e.V., Mitglied im Deutschen Bahnkundenverband DBV, musste auf den Zuschauer-rängen Platz nehmen. Dabei war die seit Beginn der 1990er Jahre über einen sehr langen Zeitraum durchgehaltene Lum-datalbahn-Initiative maßgeblich vom Verein LB e.V., besonders aber auch von der Vorgängerorganisation Lumdatalbahn AG sowie den Fahrgastverbänden voran-gebracht worden. Nicht umsonst heißt die jetzt vorgestellte Studie „Vierter Mitfall“,

als Hinweis darauf, dass es schon mindes-tens drei andere Unter-suchungen gab, teil-weise initiiert und fi-nanziert durch ehren-amtliche Arbeit.



Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für den ländlichen Raum

Der „Vierte Mitfall“ konnte auch deshalb mit einem deutlich positiven Nutzen-Kostenfaktor abschließen, weil die Bahnstrecke im Stundentakt weniger technische Sicherungen benötigt. Die bisherigen Konzepte waren überwiegend von einem Halb-stundentakt und einer möglichst kompletten Verlagerung der Busfahrten auf die Schiene ausgegangen, um dem Schienen-verkehr im Verhältnis zu den unvermeid-baren Anfangs-Investitionen einen maxi-mal hohen Nutzen zu bescheinigen. Gleich-zeitig musste der Busverkehr deutlich re-duziert werden, um in diesem Bereich eine möglichst hohe Einsparung zu erzielen.

Diese für den ländlichen Raum wenig geeigneten bisherigen Richtlinien der Investitionskostenförderung durften jetzt flexibler gehandhabt werden; neu auf den ländlichen Raum zugeschnittene Nutzen-faktoren wurden erstmals definiert. Mit den für die Lumdatalbahn gültigen Kriterien



Der Landes- und Fraktionsvorsitzende der hessischen SPD und stellvertretende Bundesvorsitzende der SPD, Thorsten Schäfer-Gümpel (rechts) und die bis Mitte 2017 amtierende Bürgermeisterin von Allendorf/Lumda, Annette Bergen-Krause informieren sich vor Ort über die Lumdatabahn

Foto: Friedrich Lang

kann ein breiteres Angebot installiert werden, mit der schnellen Schiene als Grundangebot und dem feinerschließenden Bus als sinnvolle Ergänzung. „Für beides ist ein Markt vorhanden, denn die Nutzung von Bahnen und Bussen nimmt stetig zu“ erklärte Manfred Lotz vom LB e.V. Wegen des Pilotcharakters der besser auf den ländlichen Raum zugeschnittenen Investitionskostenförderung soll eine wissenschaftliche Begleitung der Lumdatabahn-Reaktivierung stattfinden.

Gespräche mit den Beteiligten folgen

Gießens Landrätin Anita Schneider kündigte konkrete Schritte an, um alle an der Reaktivierung Beteiligten mit ihren Aufgaben und Chancen vertraut zu machen. Von den Kommunen wird vor allem eine Beteiligung an der Gestaltung der Stationsumfelder erwartet. Erfreulicherweise zeichnet sich dafür bereits eine Unterstützung ab, und zwar insbesondere im ländlich geprägten Allendorf/Lumda und in Rabenau am künftigen Streckenende. Der Vereine lobte Landrätin Anita Schneider, die Vertreter des Hessischen Ministeriums für Verkehr, die Nahverkehrsorganisationen

RMV und ZOV-Verkehr sowie den pro Schiene engagierten Teil der Kommunalpolitik für ihr in jüngster Zeit erfreulich geschlossenes Auftreten in Sachen Lumdatabahn. Vor vielen anderen an die Lumdatabahn geglaubt hatten insbesondere die langjährigen Bürgermeister von Allendorf/Lumda und Rabenau, Annette Bergen-Krause und Kurt Hillgärtner.

Der LB e.V. wird darauf achten, dass bei aller gebotenen Sparsamkeit auch Optionen für die fernere Zukunft offen bleiben. Dazu gehört insbesondere die Vorhaltung von Flächen für ein Kreuzungsgleis, damit auch ein dichteres Angebot als der Stundentakt bei Bedarf eingeführt werden kann. Auch am Streckenendpunkt müssen Flächen für ein Nebengleis reserviert werden, auch wenn die vergleichsweise geringen Startinvestitionen den Bau der Zusatzgleise und der dafür benötigten technischen Sicherungen noch nicht ermöglichen. Offen ist derzeit auch noch, welches Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen die Strecke letztlich betreiben wird, derzeit gehört sie der Deutschen Bahn AG.

Sonderfahrt zum dritten Bahn-Erlebnis-Tag des Lumdatabahn-Vereins

(MaLo / fl) In einem VT 642 Desiro von DB-Regio starteten am 2. September 2017 knapp 100 Fahrgäste zu einer ausverkauften Sonderfahrt nach Koblenz. Sie konnten dort das DB-Museum besichtigen, die Stadt erkunden oder shoppen gehen, was auch einige der Mitgereisten taten.

„Wir müssen unser Motto heute ändern“, so der LB-Vorsitzende Manfred Lotz, „neben der Bahn-Erlebnis-Reise müssen wir noch Abenteuerfahrt einfügen“. Denn Koblenz befand sich im Ausnahmezustand, in der Nähe des Hauptbahnhofes wurde eine 500 kg schwere Fliegerbombe aus dem 2. Weltkrieg entschärft.

Das Reiseteam des Lumdatabahn-Vereins rund um Kerstin Lotz, Jaco Möglich und Friedrich Lang bangte bis zur letzten Minute, ob die An- und Abreise pünktlich erfolgen würde. Denn die Abstellung des Zuges war im gesperrten Hauptbahnhof



Am Eingang des DB-Museums versammelten sich die Teilnehmer zur Führung

Bundesbahnklassiker wie die Einheitsloks der Baureihen E10 und E41 sowie der TEE-Dieseltriebwagen VT601 waren zu sehen





Mit einer anderen Sonderfahrt kam die Dampflok 011 150 nach Koblenz und wurde im Museum behandelt

vorgesehen und wurde erst ganz kurzfristig zum Bahnhof Lützel umdisponiert. Nur so konnte der DB-Regio-Fahrer seine Pause außerhalb der Sperrzone verbringen und den Zug wieder rechtzeitig zur Abfahrt erreichen.

Die Sehenswürdigkeiten entlang der Lahn erläuterte Gregor Atzbach, hauptberuflicher Triebfahrzeugführer, ehrenamtlicher Radio-Moderator und Hessenschiene-Bildautor, in gekonnter Manier. „Wir wollen neugierig machen, wollen Fahrgäste gewinnen, die die Lumdatalbahn hoffentlich zukünftig nutzen können und Routine in Fahrtgewohnheiten bringen sowie die Aufmerksamkeit auf unseren Verein LB e.V. lenken“.

Das ist letztlich sehr gut gelungen, wie zufriedene Fahrgäste aus Kassel, Herborn, Wetzlar, Gießen und dem Lumdatal bescheinigten. Das DB-Museum wartete mit einer Vielzahl von historischen Bahnfahrzeugen auf, die von ehrenamtlich täti-

gen Eisenbahnern gepflegt werden. Zu sehen waren unter anderem der legendäre TEE-Diesellokomotivzug VT 601, die klassische IC Lokomotive 103 und auch der Salonwagen, der Konrad Adenauer bei seiner historisch bedeutsamen Moskareise als Rückzugs- und Besprechungsraum diente.

Der Sonderzug war einer der ersten, der nach der Bomben-Entwarnung freigegeben wurde. Nach einer Extrarunde um die Mittelrheinstadt via Urmitzer Brücke und Neuwied ging es am Ehrenbreitsteinufer mit Blick auf das Deutsche Eck und die moderne Rheinseilbahn zurück nach Wetzlar, Gießen und Lollar.

Das moderne Fahrzeug, die bodenständige Verpflegung an Bord - vieles erinnerte an die erfolgreichen Pro Bahn & Bus - Sonderfahrten der vergangenen Jahre. Es wäre keine Überraschung, wenn die beiden Mitgliedsvereine im Deutschen Bahnkundenverband künftig eine gemeinsame Fahrt auf die Schiene stellen sollten.

Westerwälder Ton im Güterzug-Stau Umleitung von Güterzügen funktionierte nur im Westerwald

(hpg) Sieben Wochen lang, bis zum Morgen des 2. Oktober, war die Oberrheinstrecke als eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen im europäischen Schienen-Güterverkehr unterbrochen. Der im Bau befindliche Tunnel bei Rastatt war auf einer Länge von 40 Metern so durch einbrechendes Grundwasser beschädigt worden, dass die darüber führende Rheintalbahn ab dem 12. August für den gesamten Zugverkehr gesperrt werden musste. Als „schnellste Lösung“ hat DB die Tunnelbaustelle – inklusive der rund 18 Millionen Euro teuren Vortriebsmaschine – in einen 160 Meter langen „Beton-Sarkophag“ einschließen lassen.

Während für Reisende zwischen Rastatt und Baden-Baden ein dichter Pendelverkehr mit Bussen bestand, war die Sperrung der Oberrheinstrecke für den europäischen Güterverkehr und die Wirtschaft ein Desaster. Pro Woche summierten sich die Schäden laut dem „Netzwerk Europäischer Eisenbahnen“ (NEE) auf bis zu 20 Millionen Euro. Obwohl sich am 25. August die Chefs der Bahnen aus Deutschland, Österreich, Frankreich und der Schweiz auf eine Zusammenarbeit geeinigt hatten, blieben bis zum Ende der Sperrung erhebliche Defizite bei den „Alternativ-Routen“.

Zwar wurde die baustellenbedingte Sperrung einer wichtigen Umleiterstrecke in Baden-Württemberg – der Gäubahn – um eine Woche verkürzt, doch auch fünf Wochen nach der Sperrung wurde die durchs Elsass führende Parallelstrecke im Oberrheintal nur in geringem Umfang von Montag bis Freitag für den Güterverkehr genutzt. Viele der mit Ton beladenen Waggons und Container standen teilweise über Wochen im Güterbahnhof von Limburg und warteten auf die Weiterbeförderung.

Wenige Fliesen, kaum Ton

Während der Sperrung der Unterwesterbahnbahn, die planmäßig am 18. September endete, hatte DB Cargo einen aufwendigen Umleiterverkehr für die Ton- und Fliesentransporte organisiert. Schwere dieselelektrische Loks sollten dafür sorgen, dass der Westerwälder Ton und italienische Fliesen trotz der baustellenbedingten Sperrung zwischen Limburg und Montabaur die Kunden und Speditionen erreicht. Bedingt durch die Sperrung bei Rastatt trafen werktäglich jedoch nur etwa acht, mit Fliesen

Zahlreiche mit Ton beladene Waggons und Container standen teilweise mehrere Wochen im Bahnhof Limburg. Foto: H.-P. Günther



beladene Waggons aus Norditalien in München ein, um dann auf Umwegen nach Limburg oder Siershahn weiterbefördert zu werden.

Probleme mit Frankreich

Obwohl sowohl die im Westerwald eingesetzten dieselelektrischen Loks von DB Cargo (ehemals Euro Cargo Rail), als auch die Tonwagen eine Zulassung für Frankreich haben, ist es den Verantwortlichen nicht gelungen, auch nur einen Tonzug über den Grenzübergang Lauterbourg und die linke Oberrheinstrecke nach Strasbourg und Kehl zu leiten. Zwar wurde der Personenverkehr auf dem eingleisigen Abschnitt zwischen Wörth und Lauterbourg tagsüber auf Busse verlagert, die dadurch geschaffenen Trassen für den Güterverkehr wurden jedoch nur selten oder gar nicht genutzt. Ebenso wenig fuhren dort Güterzüge in der Nacht oder am Wochenende. Auch auf Angebote anderer Eisenbahn-Verkehrsunternehmen zur Bereitstellung von Loks und Trassen ging DB Cargo nicht ein, um zumindest einige Züge über weiträumige Umleitungsstrecken nach Italien abfahren zu lassen. Zum Redaktionsschluss waren die bestehenden Staus noch nicht aufgelöst.

Verband hält sich zurück

Der Bundesverband Keramische Rohstoffe und Industriemineralien e.V. (BKRI) sieht sich laut seiner Internetseite als „Bindeglied zwischen Mitgliedern und Kommunen, Behörden, der Presse und den Bürgern“. Doch davon war bei den aktuellen Problemen im Ton- und Fliesenversand per Bahn öffentlich nichts zu merken, denn aktuelle Informationen oder Meldungen dazu gibt es nicht.

Dr. Matthias Schlotmann, Geschäftsführer des BKRI sowie der Arbeitsgemeinschaft Westerwald Ton e.V. erläuterte auf Nachfrage nur, dass DB Cargo vor der Sperrung von Rastatt wöchentlich sieben Ganzzüge und ca. 8–10 Güterzüge im Einzelwagenverkehr mit Ton und Fliesen zwischen dem Westerwald und Italien eingesetzt hatte. „Die DB Cargo transportiert jährlich rund eine Million Tonnen Westerwälder Ton nach Italien, während auf dem Rückweg die dort produzierten Fliesen transportiert werden. Der italienische Fliesenmarkt ist für unsere Firmen mit einem Marktanteil von ca. 25 Prozent von enormer ökonomischer Bedeutung. Unsere Unternehmen stehen im direkten Wettbewerb zu den Tonlieferungen aus der Ukraine.“

Da auf den Offenen Brief der europäischen Bahnlogistik-Unternehmen und Umweltverbände vom 4. September an die EU-Verkehrs-Kommissarin Violeta Bulc und Bundesverkehrsminister Dobrindt sowie die Verkehrsminister der Anrainerstaaten keine Reaktionen erfolgt seien, würde sich der BKRI zu den aktuellen Problemen im Güterverkehr nicht äußern, verweist jedoch auf „intensive Gespräche mit DB Cargo, aber auch den Mitgliedsbetrieben, um langfristige Verbesserungen zu erreichen“.

Die Unternehmen stehen nach Aussagen der BKRI-Geschäftsführung im Wettbewerb und jeder suche sich seine Transportmöglichkeiten, wie Schiff oder Lkw, selbst. Nach Aussagen aus der Ton-Industrie waren einige Kunden in Italien glücklicherweise dem Rat gefolgt, sich im Hinblick auf die Sperrung der Unterwesterwaldbahn einen Vorrat an Ton anzulegen.

Neues von der Taunusbahn

(ac) Im Mai 2015 hatte der Kreistag des Hochtaunuskreises beschlossen, die Strecke der Taunusbahn zu elektrifizieren und die S-Bahn-Linie S 5, die zurzeit in Friedrichsdorf endet, bis nach Usingen zu verlängern. Im Dezember 2019 sollte es soweit sein und der elektrische Betrieb aufgenommen werden (siehe auch HS 100, S. 32 f.).

Ursprünglich hatte der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) als Infrastrukturunternehmer nur die Elektrifizierung bis Usingen geplant, so dass ein Diesel-Inselbetrieb zwischen Usingen, Grävenwiesbach und Brandoberndorf verblieben wäre. Die Kreispolitiker befürchteten aber mit Recht, dass das Anhängsel vielleicht auf Dauer nicht überlebensfähig wäre und beschlossen damals die Elektrifizierung durchgehend bis nach Grävenwiesbach.

Um die Fertigstellung Ende 2019 zu sichern, hätte schon längst mit den Bauarbeiten begonnen werden müssen. Geschehen ist – zumindest baulich gesehen –

bisher aber nichts. Eine Nachfrage beim VHT durch die örtliche Presse ergab folgenden Sachstand:



Der Abschnitt Saalburg – Wehrheim muss zweigleisig ausgebaut werden, um zu vermeiden, dass Verspätungen auf den Gegenzug übertragen werden. Ferner muss der Bahnhof Usingen komplett umgestaltet werden, um ein bequemes Umsteigen zwischen der S-Bahn und den Anschlusszügen nach Grävenwiesbach und Brandoberndorf sicherzustellen. Dies erfordert außerdem den Neubau

Bei Neu Anspach fährt am 21. Oktober 2012 ein Triebwagen der Taunusbahn Richtung Usingen

Foto: Andreas Christopher





*Ein Triebwagen vom Typ VT2E bei Hundstadt. Die Gemeinden hinter Usingen fordern, diesen Streckenabschnitt auch gleich zu elektrifizieren, sodass dort keine Dieselinself entsteht.
Foto: Andreas Christopher*

eines elektronischen Stellwerks in Usingen. Die Konsequenz daraus ist, dass sich die Baukosten von den ursprünglich veranschlagten 24 Millionen auf ca. 48 Millionen Euro verdoppeln.

Hauptgrund für die Kostenexplosion ist der Wunsch des Kreistags, nach dem Ausbau bis Usingen eine weitere Elektrifizierung bis nach Grävenwiesbach zu ermöglichen, die in der ursprünglichen Kalkulation noch nicht enthalten war. Dadurch war eine zweite Nutzen-Kosten-Untersuchung nötig geworden, die aber weiterhin einen positiven Wert erreichte. Als Konsequenz ergibt sich daraus jedoch, dass der S-Bahn-Betrieb bis Usingen nicht vor dem Jahr 2023 aufgenommen werden kann.

Da die S-Bahn nach Usingen also noch mindestens sechs Jahre auf sich warten lassen wird (bei Klagen während des Planfeststellungsverfahrens entsprechend länger), hat der ehemalige VHT-Geschäftsführer Jürgen Leindecker in der örtlichen Presse den Vorschlag gemacht, baldmöglichst

einen Taktverkehr im Stundentakt mit Dieseltriebwagen von Grävenwiesbach bis Frankfurt Hbf aufzunehmen. Dies kann kostengünstig und ohne Investitionen in die Infrastruktur sehr schnell realisiert werden. Und nur ein Teil der Fahrgäste aus dem Taunus möchte in Frankfurt direkt zu Haupt- oder Konstablerwache in die Innenstadt fahren, ein großer Teil steigt sowieso im Frankfurter Hauptbahnhof in andere Verkehrsmittel um. Für viele Fahrgäste wäre dies eine echte Verbesserung, welche die spätere Elektrifizierung nicht behindern würde.

Inzwischen wurde bekannt, dass die CDU im Kreistag des Lahn-Dill-Kreises den Antrag gestellt hat, die bisher in Waldsolms-Brandoberndorf endende Bahnstrecke auf ihrer alten Trasse durch das Solmsbachtal wieder bis Waldsolms-Kraftsolms zu verlängern. Außerdem solle bei der Elektrifizierung der Abschnitt hinter Grävenwiesbach nicht abgehängt, sondern dieser Abschnitt ebenfalls elektrifiziert werden. Der Kreistag des Lahn-Dill-Kreises stimmte mehrheitlich für den CDU-Antrag.

Kommentar:

Der Vorschlag des früheren VHT-Geschäftsführers Leindecker überzeugt. Bereits jetzt einen Taktverkehr mit durchlaufenden Zügen von Grävenwiesbach über Usingen und Bad Homburg nach Frankfurt Hbf einzuführen kostet wenig, erfordert keine Investitionen in die Infrastruktur und ist vor allem schnell realisierbar. Und die Bevölkerung im Hintertaunus benötigt jetzt eine Verbesserung des Verkehrs und nicht erst in sieben oder zehn Jahren.

Im Berufsverkehr gibt es bereits einige durchlaufende Züge. Dies beweist, dass die Kapazität im Frankfurter Hauptbahnhof und seinen Zulaufstrecken ausreichend ist, da tagsüber weniger Züge fahren als in der Hauptverkehrszeit. Außerdem wird derzeit der „Homburger Damm“ zweigleisig ausgebaut, was nach dessen Fertigstellung die Kapazität auf der Zulaufstrecke zusätzlich erhöhen wird.

Zudem bringen die Taktzüge aus dem Taunus auch Vorteile für die Fahrgäste aus Bad Homburg und Oberursel und entlasten die S-Bahn, die bereits jetzt zeitweise mehr als sehr gut ausgelastet ist. Wenn die S-Bahn in Zukunft bereits gut gefüllt aus dem Taunus in Bad Homburg eintrifft, wird deren Kapazität nicht mehr ausreichen. Eine Entlastung wird erst eintreten, wenn die Verlängerung der U-Bahn von Gonzenheim zum Bahnhof Bad Homburg und die Regionaltangente West realisiert sind. Bis zu diesem Zeitpunkt sollte der von Leindecker vorgeschlagene Taktverkehr beibehalten werden.

Die Bahnstrecke von Kelkheim und Königstein hat seit der Einführung der bis Frankfurt Hbf durchlaufenden Züge stark an Attraktivität gewonnen. Diese Attraktivitätssteigerung hat auch die Strecke nach Grävenwiesbach verdient.

Andreas Christopher

Neues von der Bad Homburger U-Bahn

(ac) Bereits Anfang 2016 wurde das Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der U-Bahn-Linie U2 von Bad Homburg-Gonzenheim bis zum Bahnhof Bad Homburg abgeschlossen und es liegt Baurecht vor. Zwar sind noch zwei Klagen gegen die Baumaßnahme anhängig, die aber keine aufschiebende Wirkung haben.

Lange Zeit hörte man nichts mehr von der U-Bahn-Verlängerung. Erst kürzlich kam wieder Bewegung in die Sache, nachdem seit Mai 2017 auch das Land Hessen an der Projektgruppe zur Verlängerung der

U-Bahn beteiligt ist. Weitere Beteiligte sind die Städte Bad Homburg und Frankfurt sowie die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) und die Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt (traffiQ).



*Die U-Bahn von Frankfurt endet in Bad Homburg immer noch im Vorort Gonzenheim
Foto: Andreas Christopher*

Laut Auskunft des Verkehrsministeriums ist die Höhe der zuwendungsfähigen Kosten ausschlaggebend für Landeszuschüsse zum Ausbau von Schieneninfrastruktur. Liegen diese unter 50 Millionen Euro, kann die Förderung bis zu 85 Prozent betragen. Diese setzen sich aus einem Anteil von 70 Prozent aus dem Entflechtungsgesetz und

fünf bis 15 Prozent aus dem Kommunalen Finanzausgleich zusammen. Bei höheren Kosten fördert der Bund entsprechende Schienenprojekte mit bis zu 60 Prozent aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, die vom Land um 27,5 Prozent aus dem Kommunalen Finanzausgleich aufgestockt würden. Die Planungskosten sind jedoch nicht förderfähig.

Laut Kostenschätzung von Anfang 2016 betragen die Kosten für die U-Bahn-Verlängerung 53,6 Millionen Euro. Im Auftrag der Stadt Bad Homburg werden die Kostenschätzungen zurzeit durch ein weiteres externes Büro aktualisiert. Die Stadt Bad Homburg möchte eine Deckelung ihres Anteils auf dem bisher kalkulierten Eigenanteil von 22,9 Millionen Euro (13,3 Mio förderfähige und 9,6 Mio nicht förderfähige Kosten) erreichen, falls es zu Preissteigerungen kommen sollte.

Kommentar:

Die Weiterführung der U-Bahn vom Vorort Gonzenheim bis zum Bahnhof Bad Homburg ist unbedingt notwendig. Im Bahnhof soll ein Knoten mit fünf Linien entstehen, nämlich S5, RB 15, RB 16, U 2 und Regionaltangente West. Die U-Bahn dient zur Entlastung der jetzigen Zufahrten nach Frankfurt und bringt gegenüber der S-Bahn zeitliche Vorteile für Fahrgäste in den nördlichen Teil Frankfurts.

Bad Homburg hat heute fast 55.000 Einwohner und nur drei Bahnstationen an U- und S-Bahn am Rande der Hauptwohngebiete. Zum Vergleich: Die Stadt Oberursel hat mit 45.000 Einwohnern mehr als ein Dutzend Bahnstationen an zwei Achsen.

Immer neue Gutachten bringen uns nicht weiter, dafür ist schon genug Geld ausgegeben worden. Das Kosten-/Nutzen-Verhältnis ist immer wieder als positiv bestätigt worden.

Walter Söhnlein

Elektrischer Stadtverkehr bis 2022 - Wiesbaden setzt sich ehrgeizige Ziele

(fl) Wiesbaden will bis 2022 einen vor Ort emissionsfreien Stadtverkehr anbieten und setzt dabei auf die drei Komponenten „Batteriebusse“, „Brennstoffzellenbusse“ und „erste Citybahn-Teilstrecke“. Um das Ziel zu erreichen, müssen beginnend ab 2019 im Schnitt mindestens 50 Busse pro Jahr neu beschafft werden. Festgeschrieben ist derzeit der Kauf der ersten Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb, wogegen bei den Batteriebussen ein weiterer, nach Unternehmensangaben aber schon absehbarer Technologiesprung abgewartet werden soll.

Auch bei der in der Hessenschiene schon dargestellten Citybahn drückt das Unternehmen aufs Tempo. Im November soll die Bürgerbeteiligung für die erste Teilstrecke in den Stadtteilen Amöneburg und Kastel beginnen. Am 03.08.2017 wurde von der Mainzer Stadtwerke AG und der WVV Wiesbaden Holding GmbH die CityBahn GmbH notariell gegründet. Beide Gesellschafter halten jeweils 50 % des Stammkapitals. Mitte September 2017 hat auch der Rheingau-Taunus-Kreis seinen Beitritt beschlossen.

Gegenstand des Unternehmens CityBahn GmbH sind die Planung, der Bau und der spätere Betrieb der CityBahn Mainz - Wiesbaden - Bad Schwalbach in Verbindung mit dem vorhandenen Mainzer Straßenbahnnetz. Als ehrenamtliche Geschäftsführung wurden Eva Kreienkamp, Geschäftsführerin der Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH und Prof. Dr.-Ing. Her-

mann Zemlin, Geschäftsführer der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH, bestellt.

Derzeitige Hauptaufgabe der CityBahn GmbH ist die Fertigstellung der Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Strecke Mainz - Wiesbaden - Bad Schwalbach, die Voraussetzung für eine finanzielle Förderung des CityBahn-Baus durch den Bund und die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz ist. Parallel dazu werden vordringlich die Streckenabschnitte „Hauptbahnhof-West bis Theodor-Heuss-Brücke“ auf Mainzer Seite und „Theodor-Heuss-Brücke bis Hochschule RheinMain“ auf Wiesbadener Seite mit möglichen Alternativlösungen abgestimmt geplant.

In Wiesbaden sollen die Dieselbusse in wenigen Jahren verschwunden sein



U5-Spatenstich: Verkehrsminister Tarek Al-Wazir verspricht schnelle Umsetzung von Rhein-Main-Projekten

(fl) Am 21. September 2017 haben Frankfurts Oberbürgermeister Peter Feldmann, der hessische Staatsminister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Tarek Al-Wazir, der Geschäftsführer der VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main (VGF), Michael Rüffer, sowie die Geschäftsführer der Projektgesellschaft SBEV Wendelin Friedel und Florian Habersack in der Europa-Allee den symbolischen Spatenstich für die Verlängerung der Stadtbahn-Linie U5 gesetzt.

Staatsminister Tarek Al-Wazir sagte aus diesem Anlass: „Frankfurt ist hinter München die Stadt mit dem höchsten Pendleraufkommen Deutschlands. Dieser Verkehr lässt sich nicht mehr auf der Straße bewältigen. Deswegen setzt sich die Landesregierung mit allem Nachdruck für den Ausbau des Schienennetzes in der Metropolregion Rhein-Main ein. Ein Beitrag dazu ist die Verlängerung der U5, an der sich das Land mit 31 Millionen Euro beteiligt. Aber es geschieht noch mehr: Noch in diesem Jahr soll der Ausbau der S 6 nach Bad Vilbel beginnen, in Kürze läuft das Planfeststellungsverfahren der Regionaltangente West an und bei der Nordmainischen S-Bahn werden bauvorbereitende Maßnahmen die spätere Realisierung beschleunigen. Über all diese Maßnahmen ist in den letzten Jahrzehnten vor allem viel geredet worden; jetzt wird nicht mehr geredet, sondern es beginnt endlich die Umsetzung.“

Die Arbeiten konzentrieren sich derzeit auf die Stockholmer Straße mit dem Bau der Wände für die Startbaugrube, aus der heraus die Tunnelbohrmaschine im Jahr 2018 ihren Vortrieb Richtung Platz der Republik aufnehmen wird. Diese Wände werden im sogenannten Schlitzwand-

verfahren hergestellt.

Das Areal bis zur Emser Brücke dient als Lager und Transportfläche, bevor dort der Tunnel und die Rampe in offener Bauweise errichtet werden. Die gesamten Rohbauarbeiten dauern circa fünf Jahre. Das Auffahren der beiden Tunnelröhren wird nach jetzigem Stand etwa zwölf Monate dauern. Hinzu kommt die Dauer für die Montage der Tunnelbohrmaschine sowie das Zurückziehen derselben aus der ersten und Umsetzen in die zweite Röhre, denn die beiden Tunnel werden nacheinander gebohrt.

Die Gesamtausgaben für die Erweiterung der Linie U5 ins Europaviertel belaufen sich nach derzeitigen Planungen auf 281,4 Millionen Euro (netto). Das Land Hessen und der Bund unterstützen das Projekt zusammen mit 157 Millionen Euro, den entsprechenden Förderbescheid hatte Staatsminister Al-Wazir am 7. Dezember 2016 übergeben (die Hessenschiene berichtete). Die Inbetriebnahme der rund 2,7 Kilometer langen Strecke mit vier neuen Stationen – davon eine unterirdisch – ist für Ende 2022 geplant.

Von den Launen der dynamischen und statischen Fahrgastinformation

(mk) Bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird man von ihr in regelmäßigen Abständen, mal akustisch, mal statisch und immer häufiger „dynamisch“ auf dem aktuellen Stand gehalten. Die Rede ist von der Fahrgastinformation, in Fachkreisen auch FGI genannt. Elektronische LED- oder LCD-Displays mit sich aktualisierenden Inhalten nennt man dynamische Fahrgastinformation, kurz DFI. „Dynamisch“ steht darüber hinaus für „voll innerer Bewegung“ oder auch „mit schneller Veränderung“.

Im Laufe der letzten Jahrzehnte hat sich die Fahrgastinformation stark weiterentwickelt. Der heutige Fahrgast wird zu meist über alles Mögliche informiert. Selbst Baustellen und deren Grund erfährt der Fahrgast. Allerdings, in so manchen Stresssituationen kapituliert das System Fahrgastinformation, und der Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel wird quasi „im Regen stehen gelassen“.

Oberleitungsstörung am 20. Juli 2017 zwischen Neustadt und Treysa. Die vorhandene FGI zählte nur die Verspätungsminuten hoch, bis alle Fahrgäste aussteigen mussten, weil der Zug nach Frankfurt zurück fuhr. Weitere Informationen oder Durchsagen gab es danach für die rund 50 gestrandeten Fahrgäste nicht.

Gute Technik – solange sie funktioniert

Insbesondere bei Unfällen, schadhafter Technik oder äußeren Umwelteinflüssen bekommt so mancher Kunde in Bus und Bahn zu spüren, dass die Verkehrsunternehmen und deren Mitarbeiter mit der Situation etwas überfordert sind. Um telefonisch zu erfragen, warum der Bus oder die



Es ist 9.51 Uhr, aber die Anzeige kündigt noch immer das Ende einer Regionalbahn um 5.31 Uhr an: Die Anzeige hat sich aufgehängt

Foto: Michael Kolb



Bahn nicht kommt, ist selten ein Hinweis auf eine Telefonnummer zu finden. Ohnehin ist fraglich, ob für die „Rückfallebene“ Telefonauskunft zahlenmäßig ausreichendes und fachlich qualifiziertes Personal zur Verfügung steht. Die Zeiten, als man an fast jedem Bahnhof irgendjemanden fragen konnte – den Fahrdienstleiter, die Fahrkartenverkäuferin, den Zugbegleiter – sind unwiderruflich vorbei.

Die entstandene Lücke muss durch Technik gefüllt werden, wie in anderen Lebensbereichen auch. Darüber hinaus ist auch im öffentlichen Verkehr die „Erziehung zur Eigenaktivität“ des Kunden wahrnehmbar. Banken, Ticketshops und schwedische Möbelhäuser lassen grüßen...

Sparsamer gehts nimmer: Außer dem Endbahnhof gibt es keine Informationen über weitere Halte entlang des Fahrtweges
Foto (Bahnhof Fulda): Michael Kolb



Nicht selten hakt es aber auch an der Elektronik selbst, und dann stiftet die schöne neue Technikwelt mehr Unheil an als dass sie nützt. So kommt es vor, dass manche Anzeigetafel unkorrekten Unsinn anzeigt. Oder Einrichtungen der Fahrgastinformation wurden durch Vandalismus beschädigt, begünstigt durch eine fehlende Aufsicht vor Ort. Auch diese Situation lässt viel Ratlosigkeit zurück.

Mitarbeiter des Verkehrsunternehmens sucht man dann vergeblich, und die angebrachten Lautsprecher geben häufig auch keinen Ton von sich. Mit solchen und ähnlichen Erlebnissen kann man an abgelegenen Haltestationen rechnen....oder auch in Fulda, Kassel, Bad Hersfeld und anderswo.

Dynamische Fahrgastinformation - nicht alle Möglichkeiten werden genutzt

An einem großen Bahnhof erwartet man guten Service und ausführliche Informationen. Die gibt es aber nicht immer und überall. Wer zum Beispiel in Kassel Wilhelmshöhe in den RE in Richtung Düsseldorf einsteigt, der möchte möglicherweise auch an einem der zahlreichen Unterwegshalte aussteigen. Nun kann man darüber diskutieren, ob alle Halte angezeigt werden



*Sehr gute Fahrgastinformation des NVV mit DFI und zahlreichen Umgebungsinformationen
Foto: Michael Kolb*

wohner wohnen in der touristisch attraktiven Kurstadt. Der Bahnhof liegt günstig und wirkt seit der Renovierung sehr einladend. Werktags ab dem frühen Abend und am Wochenende befindet sich leider kein Mitarbeiter der Bahn, des Verkehrsverbundes (NVV) oder sonst irgendein kompetenter ÖPNV-Ansprechpartner vor Ort. Von Bad Hersfeld lässt es sich per Regionalzug in Richtung Fulda, Kassel und Göttingen reisen. Desweiteren fahren, etwa im Zweistunden-Takt, Fernzüge in Richtung Süden und Nordosten.

Die dynamische Fahrgastinformation ist an diesem Bahnhof wenig informativ. Anzeigetafeln, wie man Sie von jeder mittelgroßen Stadt kennt, sucht man hier vergeblich. Stattdessen werden die Fernzugreisenden mit den bekannten kleinen Laufschriftanzeigen abgespeist. Wenn überhaupt, dann steht dort nur eine Information über verspätete oder ausfallende Züge. Natürlich gibt es in den Aushängen an den Bahnsteigen diverse Informationen über Fahrpläne sowie über Linienverlauf und Wagenstand. Den Service und Komfort, den die Fahrgäste in Sachen Fahrgastinformation von anderen Bahnhöfen ähnlicher Größe kennen, sucht man hier aber vergeblich.

Eine Rolle spielen in diesem Zusammenhang die sieben Bahnhofskategorien der Deutschen Bahn. Eine „moderne Fahrgast-

müssten, aber Großstädte im Ruhrgebiet sollten in der Anzeige erwähnt werden.

Am großen Wilhelmshöher Bahnhof gibt es entsprechend großflächige Anzeigetafeln, die viele Informationen liefern könnten. Großstädte wie Essen und Duisburg fehlen aber leider in der dynamischen Fahrgastinformation. Bei einer Mitfahrt im Juli fragten Fahrgäste den humorigen Lokführer, der charmant darüber Auskunft gab, dass dieser Zug auch in Essen hält. Abhilfe würde die vermehrte Anwendung von Laufschriften bieten, mit der sich theoretisch alle Unterwegshalte anzeigen lassen.

Beispiel Bad Hersfeld

In Osthessen liegt die bekannte Festivalstadt Bad Hersfeld. Rund 30.000 Ein-

informationsanlage“ gehört bei der von oben nach unten erfolgenden Kategorisierung ab der Kategorie 3 zum Standard. Bad Hersfeld gehört zu dieser Kategorie und müsste damit über die Fahrgastinformationsanlage verfügen.

Wünschenswert: Wichtige Anschlüsse gleich in die DFI aufnehmen

Etwa 45 Kilometer südlich von Bad Hersfeld liegt der Bahnknoten Fulda. In Fulda hat man die Möglichkeit, per Bahn einen Ausflug in die Rhön nach Gersfeld zu starten. Von dort aus kann man bei Bedarf in die Busse zur Wasserkuppe oder nach Bad Neustadt umsteigen. Interessierte Nutzer können so von Fulda aus in neunzig Minuten in Bad Neustadt sein oder in knapp sechzig Minuten in Bischofsheim/Rhön. Leider informiert die elektronische Fahrplanauskunft (Internet) der Deutschen Bahn seit einiger Zeit nicht mehr über dieses attraktive Angebot. Stattdessen wird einem vorgegaukelt, man müsse per Regionalzug 3 Stunden und 45 Minuten über Schlüchtern und Schweinfurt fahren, um nach Bad Neustadt zu kommen. Nur in

Kombination mit dem höherpreisigen ICE wird einem eine akzeptable Verbindung nach Bad Neustadt angeboten. Die Verbindung über Gersfeld ist trotzdem schneller!

Die Anzeigetafeln am Bahnhof Fulda informieren leider auch nicht über diesen wichtigen Anschluss, den man in Gersfeld geboten bekommt, ebenso wenig wie über die Unterwegsstationen der Rhönbahn selbst. Auch hier würde die Verwendung von Laufschrift helfen, alle sinnvollen Informationen auf die Anzeige zu packen, ohne dass die Lesbarkeit leidet.

Manchmal ist weniger – defekte Fahrgastinformation lieber ausschalten

In diesem Zusammenhang sei erwähnt dass die Hessische Landesbahn HLB über Monate bewies, wie wichtig eine vernünftige Fahrgastinformation ist. Auf der Rhönbahn, Vogelsbergbahn und der Lahntalbahn fuhren einige Triebwagen, deren außen anzeigende Zielanzeige einen blödsinnigen Fahrtverlauf anzeigte. Unter dem Fahrtziel, zum Beispiel Gersfeld, wurden

Die Buslinie 8305 verbindet Gersfeld mit Bad Neustadt und ist wesentlich schneller als die Bahnverbindung über Würzburg. Leider ist sie in der Bahnauskunft nicht enthalten
Foto: Michael Kolb





Die Regionalbahn RB 52 verkehrt von Fulda nach Gersfeld und hält deshalb nicht in Butzbach. Warum dies dennoch angezeigt wird?

Foto: Stefan Sitzmann

vollkommen durcheinander gebrachte Orte angezeigt.

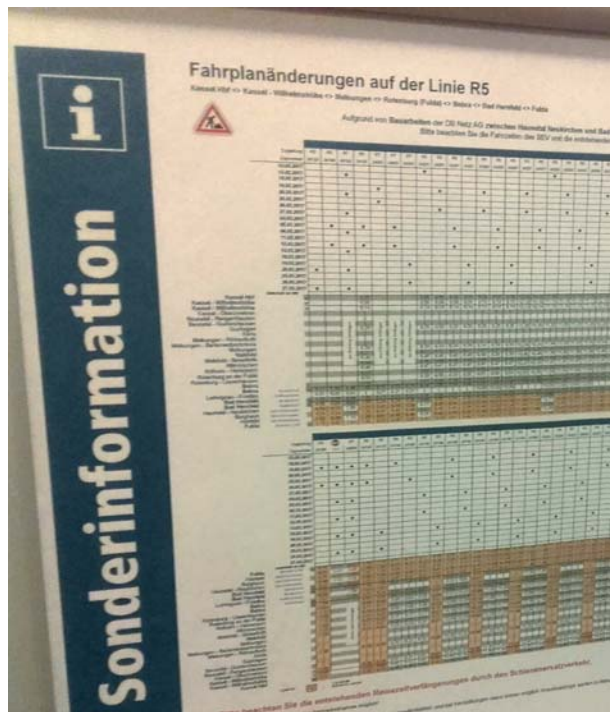
oder bisweilen stark überfordert.

Die eigentlich sinnvolle Laufschrift mit Anzeige der Haltestationen sorgte hier für gewaltige Irritationen. So manch ein Fahrgast wunderte sich, warum die Vogelsbergbahn neuerdings in Finnen-trop und Niederwalgern hält. Bedauerlicherweise war die HLB über Monate nicht im Stande, die Technik bzw. Software zu reparieren oder wenigstens die Laufschrift zu überkleben.

Im Frühjahr/Sommer 2017 wurden auf dem Streckennetz der Cantus-Verkehrsgesellschaft zahlreiche Bauarbeiten durch-

Plakate –manchmal wenig plakativ...

Nun könnte man sagen, auf die Technik ist eben kein Ver-lass. Aber wer sich auf ausgehängte Informationen verlässt wird ebenso häufig enttäuscht



Zuviel Kleingedrucktes: Da blickt der Fahrgast nicht mehr durch

Foto: Michael Kolb



Vorbildlich: Im Stadtbus Fulda werden nicht nur die nächsten Haltestellen angezeigt, auch über Umleitungen wird informiert Foto: Michael Kolb

geführt. Dies betraf vor allem die Bahnstrecken Fulda – Kassel, Bebra – Göttingen, Bebra – Eisenach. An den Bahnstationen und in den Cantus-Triebwagen waren die Baustellen-Fahrpläne ausgehängt. Diese Sonderfahrpläne waren nur unter großer Mühe und viel Umstand zu lesen. Laut Cantus-Bahn wurden die Fahrpläne durch den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) zur Verfügung gestellt. Die Aufmachung der Fahrpläne entsprach keinem modernen Standard. Zahlen und Wörter waren viel zu klein geschrieben und die Tabellen waren viel zu umfangreich, um noch übersichtlich zu sein.

Offenbar wollte man auf wenigen Plakaten möglichst viele Informationen unterbringen oder sich den Wechsel der Plakate in unterschiedlichen Bausituationen sparen. Leider ging das sehr zu Lasten der Übersichtlichkeit und damit auch der Barrierefreiheit für Sehbehinderte. Auch die Notwendigkeit, Sachverhalte für manche Nutzergruppen möglichst einfach darzustellen, scheint den NVV noch nicht erreicht zu haben. Manch gute alte Behörde ist da weiter...

Gutes Beispiel – die neue DFI im Stadtbus Fulda

Ein positives Beispiel für eine gute Fahrgastinfo findet man derzeit in den Fuldaer Stadtbussen des Unternehmens RhönEnergie-Bus. Die in den Bussen vorhandenen einzeiligen Haltestellen-Anzeigen werden seit einigen Monaten modernisiert und durch moderne Flachbildschirme ersetzt. Diese Displays zeigen nicht nur die nächste Haltestelle an. Der Fahrgast wird auch über die weiteren nachfolgenden Haltestellen und die Endhaltestelle informiert. Auf der rechten Bildschirmhälfte wird überwiegend Werbung gezeigt. Hier hat das Verkehrsunternehmen aber auch die Möglichkeit, die Fahrgäste über wichtige Änderungen im Busnetz zu informieren. Zur Nachahmung empfohlen!

Vision: Einheitliche Fahrgastinformation deutschlandweit

Schon innerhalb eines Verkehrsverbundes gibt es manchmal Aushänge, die mitunter für Irritationen und mehr Verwirrung als Information sorgen. Wer aber die

Grenzen seines heimatlichen Verkehrsverbundes, wie zum Beispiel RMV und NVV, verlässt, trifft auf immer neue Hürden. Egal ob in Paderborn, Würzburg oder anderswo in der Republik, allüberall ist die Tarif- und Fahrplangestaltung anders aufgemacht. Leider fehlt es da noch an einem einheitlichen Layout und Grundkonzept.

Selbst innerhalb des Systems Deutsche Bahn kann es vorkommen, dass ein Fahrgast am Bahnhof München oder Stuttgart ein anderes Layout und eine andere Textgestaltung vor Augen hat als beispielsweise in Kassel oder Erfurt. Andererseits hat der DB-Konzern auch eine Reihe wiederkehrender Elemente in die Fahrgastinformation eingeführt, etwa „Max Maulwurf“ als fleißigen und meist verlässlichen Informanten in Sachen Baustellen-Verkehrsabweichungen.

Fazit

Im Laufe der letzten Jahrzehnte hat sich viel positiv verändert. Zumeist sind heutige Aushangfahrpläne sehr lesefreundlich und leicht verständlich. Die Technik hat ohnehin einen Quantensprung vollzogen und ist mit Displays, Computer- und Smartphoneanwendungen omnipräsent. Die Fahrgastinformationsanlagen an den

größeren Bahnstationen bleiben aber häufig hinter ihren Möglichkeiten zurück und fehlen an manchen Stationen, wo sie eigentlich hingehören.

Bei der „gedruckten“ statischen Fahrgastinformation kann es leider auch vorkommen, dass die Fahrgastinfo und darin besonders die Fahrpläne ein schwer verständliches Layout und eine mitunter confuse Darstellung präsentieren. Insbesondere wenn ein oder mehrere Linien zu verschiedenen Wochentagen und Tageszeiten unterschiedliche Routen fahren oder wenn Sonderfahrpläne erstellt und ausgehängt werden. Auch mangelt es an der überregional einheitlichen Darstellung, überwiegend im Bereich der verschiedenen Verkehrsverbünde.

Ganz klar auf dem Rückmarsch ist die Präsenz von Personal, und da vor allem von gut ausgebildetem Personal. Zugbegleiter haben besonders bei den privaten Verkehrsunternehmen keine fachbezogene Ausbildung mehr durchlaufen. Wenn dann die Technik versagt oder Fahrgäste kein Smartphone besitzen, bleiben diese Fahrgäste unwissend und hilflos am Bus- und Bahnsteig zurück und fragen sich: „Wo und wann kommt denn nun meine Bahn oder mein Bus?“

HESSENSCHIENE-ABO

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

Standpunkt Rastatt und der Güterverkehr

Von Gottfried Ilgmann und Klemens Polatschek

Die Sperre der Bahnstrecke bei Rastatt kann man als schlichtes Malheur an einer ehrgeizigen Baustelle sehen. Es ist aber auch eine Katastrophe mit Ansa-ge. Die paar abgesackten Gleise sind Teil der Magistrale Rotterdam-Genua. Ihre Bedeutung ist auch im Kanzleramt in Berlin wohlbekannt; Angela Merkel nannte diesen Abschnitt die „Aorta“ des europäischen Schienengüterverkehrs, als sie 2016 zur Eröffnung des Gotthard-Tunnels in der Schweiz sprach.

Diese Hauptschlagader der Güterbahn hat keinen brauchbaren Bypass. Denn die Bahnpassagiere zwischen Baden-Baden und Rastatt kann man auf Busse setzen. Mit der Ladung der Güterzüge geht das nicht. Die Güterbahnen schätzen, dass die wochenlange Sperrung der Strecke einen Schaden in dreistelliger Millionenhöhe anrichten wird.

Dass auf dieser Schienenachse und auch anderswo der Infarkt kommt, ist schon länger klar. Es ist auch mit Dokumenten der Regierung besiegelt, man muss sie nur lesen können. Das Malheur gibt uns schon mal einen Vorgeschmack auf die Folgen.

Erst Ende Juni hat Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt seinen „Masterplan Güterverkehr“ vorgestellt. Der Anlass für das 44-seitige Dokument ist in ihm nicht vermerkt, aber trotzdem klar: Die Branche der Güterbahnen ist malad, in Deutschland wie in vielen Ländern Europas, und dieses Werk soll ihr wieder auf die Beine helfen. Das trifft speziell auf die DB Cargo zu, die Güterverkehrstochter der staatseigenen Deutschen Bahn AG (DB).

Das Dokument selbst gibt als Motivation an, mehr Verkehr auf die Schiene bringen zu wollen. Die Verkehrsverflechtungs-

prognose des Bundesverkehrsministers vom August 2015 sagt einen Anstieg von 43 Prozent im gesamten Güterverkehr für die Jahre 2010 bis 2030 voraus. Der Masterplan warnt, eine solche Steigerung werde „erhebliche verkehrs- und umweltpolitische Probleme“ aufwerfen. Daher soll die Bahn ran: „Bis zum Jahr 2030 soll der Marktanteil der Schiene am Güterverkehr in Deutschland deutlich steigen.“

Der Marktanteil der Güterbahn gegenüber den anderen Verkehrsträgern (dem dominanten Lkw und der Spezialität Binnenschiff) ist in Deutschland bereits vor historischen Zeiten auf rund 17 Prozent gefallen und stagniert seither um diesen Wert. Wenn nun die Nachfrage wächst, dann tut sie das auf den zentralen Achsen am kräftigsten, vor allem auf der Rheinschiene, wo Rastatt liegt. Gerade diese Achsen sind jedoch punktuell heute an der Grenze dessen, was sie an Verkehr bewältigen können. Den Marktanteil bis zum Jahr 2030 nur zu halten ist daher schon ehrgeizig.

Die beiden ersten Verbesserungspunkte im Masterplan handeln folgerichtig vom Thema Kapazität. Die preiswerteste Investition ist dabei die Anpassung des deutschen Netzes für 740 Meter lange Güterzü-

*Dunkel scheint
die Zukunft
des
Güterverkehrs
auf der
Schiene
auszusehen*



ge, das ist die Standard-Wunschlänge in Europa. Langwieriger und teurer ist die zweite Maßnahme, die Entflechtung der großen Schienenknoten im Raum Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München und Hannover.

Nun hat der Bundesverkehrsminister bereits im Frühjahr vergangenen Jahres den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) vorgelegt, die erste Neuschreibung dieses Werks nach 13 Jahren. Der Bundestag hat die dazugehörigen Ausbaugesetze Ende 2016 beschlossen.

In diesem BVWP sind die Projekte 740-Meter-Zug und Großknoten-Umbau ebenfalls aufgeführt, aber in niedriger Priorität, in der Kategorie „potentieller Bedarf“. Sie sind also nichts, was man jetzt anpacken darf. Diese Vorhaben könnten in den „vordringlichen Bedarf“ aufsteigen, falls die fachgerechte Bewertung ergeben sollte, dass sie einen positiven Nutzen-Kosten-Koeffizienten für die Gesamtwirtschaft haben.

Wie der Blick in die Vergangenheit zeigt, ist Skepsis angebracht. Der frühere Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, SPD, stellte 2008 einen „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ vor. Darin wurden 740-Meter-Züge versprochen und dazu eine Entmischung von Güter- und Personenverkehr auf der Schiene - was über die bloße Entflechtung der Knoten hinausgeht. Realisiert wurde fast nichts.

Sein Nachfolger Peter Ramsauer, CSU, präsentierte im Jahr 2010 einen Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“. Wortgleich finden sich darin die beiden Projekte wie 2008. Realisiert wurde fast nichts.

Der gesetzlich verbindliche Bundesverkehrswegeplan vernachlässigt also die seit Jahren vorgetragenen Themen zum Fortleben der Güterbahn. Ein Master- oder Aktionsplan hingegen, der keine Bindungswirkung hat, kündigt Heldentaten an, die dann nicht stattfinden. Welchem Plan glauben wir?

Die Güterbahn verliert bei der Aufstellung des Verkehrsweegeplans naturgemäß, wenn sich niemand von politischem Gewicht ehrlich für sie stark macht. Der BVWP ist vom regionalen Interesse am Personenverkehr geprägt. Güterzüge tragen nichts zu den „Wertschöpfungspotentialen für die jeweilige Region durch bessere Erreichbarkeit“ bei - so hieß es zuletzt in einem Entschließungsantrag der Fraktionen der Regierungskoalition. Die Anwohner sehen nicht ein, „laute, schnelle Güterzüge lediglich im europäischen Gesamtinteresse akzeptieren zu sollen“ (Bundesdrucksache 18/7365 vom 26. Januar 2016). Wegen solcher Proteste verzögert sich zum Beispiel seit Jahren eine entscheidende Aufweitung der Rheinschiene bei Offenburg. Jetzt ist beschlossen, dass für 1,2 Milliarden Euro ein sieben Kilometer langer Tunnel unter der Stadt gebohrt wird. Er soll 2035 in Betrieb gehen. Die Güter werden nicht warten, und sie werden auch danach wohl nicht mehr auf die Schiene zurückkehren.

Bei Güterzügen gibt es mehrere klar getrennte Segmente. Ein „Ganzzug“ fährt eine lange Strecke, ohne dass er zwischendurch in Rangieranlagen Wagen oder Wagengruppen an- oder abkoppelt. Das typische Beispiel ist ein Zug mit fabrikneuen Autos von Stuttgart oder Ingolstadt zum Hafen Rotterdam. Der Masterplan notiert korrekterweise, dass diese Art von Güteraufkommen in den kommenden Jahren an Bedeutung verlieren werde. „Dagegen wird das kleinteiligere ... Güteraufkommen überdurchschnittlich steigen.“

In der Folge dieser Diagnose erreicht der Plan jedoch ein Höchstmaß an inneren

Widersprüchen. Der kleinteilige Transport findet nämlich im zweiten Segment der Güterbahn statt, im „Einzelwagenverkehr“, wo Wagen und Wagengruppen aufwendig rangiert und zu Zügen zusammengestellt werden. Dieses Segment ist betriebswirtschaftlich am meisten in Not. Der Masterplan stemmt sich dagegen mit hochfliegenden Ideen zur Digitalisierung der Abläufe, aber auch mit Eingriffen der Politik: Sogar eine „verpflichtende Anbindung an die Schiene für aufkommensstarke Standorte“ solle geprüft werden.

Bislang ist die staatliche Deutsche Bahn aber der Einsicht gefolgt, dass der Lastwagen im kleinteiligen Transport preislich schwer zu schlagen ist. Sie ist ja selbst mit den Lastwagen ihrer Tochtergesellschaft DB Schenker als Logistiker aktiv. Logistikzentren entstehen heute an der Straße. Gleisanschlüsse sind nicht vorgesehen. Die vorhandenen Gleisanschlüsse baut die DB derzeit zu Hunderten ab: Zu wenig Verkehr für zu hohe Kosten, heißt es.

Nun also soll das, was bislang zerdeppert worden ist, die Zukunft sein. Die Wahrheit ist nur: Den kleinteiligen Verkehr wird der Lastwagen in Zukunft noch erheblich effizienter abwickeln. Dafür sorgt der Bundesverkehrsminister selbst, denn er genehmigt „Monstertrucks“, wie die Bahnlobby sie nennt, also überlange Lkw mit mehr Transportvolumen. Zudem werden die Lkw mit der Digitalisierung einen riesigen Sprung in der Personaleffizienz erleben, wenn sie im Fernverkehr elektronisch gekoppelt fahren können.

Auch beim Klimaschutz greift der Lastwagen den Bahnverkehr an. Der Bundesverkehrsminister erprobt Autobahn-

strecken, auf denen Lastwagen mit Elektroantrieb Strom aus einem Fahrdrat über der rechten Spur beziehen. Damit entschwindet die letzte Argumentation pro Güterbahn, die auch der Masterplan hervorhebt, nämlich: Sie sei umweltfreundlicher und verdiene deshalb subventioniert zu werden.

Eine Chance für die Güterbahn - vielleicht die entscheidende - wurde hingegen vertan. DB Cargo beherrscht fast als Monopolist den Einzelwagenverkehr und hat - über die Konzernschwestergesellschaft DB Netz - den Zugriff auf Verladestationen, Rangier- und Abstellanlagen. Wettbewerber können ihre Wagen nur unter der Frachtführerschaft von DB Cargo einstellen. Die privaten Güterbahnen sollen DB Cargo konkurrenzieren, obwohl sie von ihr und ihrem Einfluss auf die Infrastruktur abhängig sind? Sie fordern deshalb seit langem eine wettbewerbsneutrale Branchenlösung.

Im Masterplan Schienengüterverkehr herrscht brüllendes Schweigen zu diesem Thema. Man versteht das schon; der Bund steht hier im Spagat. Er hätte nichts gegen eine blühende Branche der Güterbahnen. Mit Rücksicht auf das eigene Unternehmen kann es aber nur heißen: DB Cargo first!

Die Schonung des staatlichen DB-Konzerns bedeutet ärmliche Innovation und damit dürftige Effizienzsteigerung. Der erste und wichtigste Schritt zu mehr Innovation wäre, die Güterbahn selbständig und handlungsfähig zu machen, so dass sie sich mit dem Bedarf ihrer Kunden wandeln kann. Der Bund müsste die Strukturen ändern, damit Anreize dazu entstehen. Einfach ist das nicht, aber wenn es nicht ge-

schieht, gibt es nur Niedergang.

Simplel war hingegen die einzig konkrete Tat im Rahmen des Masterplans. Der Bundesverkehrsminister erlässt der darben- den Branche rund die Hälfte ihrer Nutzungsgebühren für die Schiene. „Mit Inkrafttreten des Haushalts 2018 werden Mittel in Höhe von 350 Millionen Euro in die Senkung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr fließen“, schreibt das Ministerium. „Die Freiräume sollen die Unternehmen für Investitionen in Innovationen nutzen.“

Ein anderes Ergebnis ist wahrscheinlicher. Die Kunden, die Verlader, werden ihren Anteil fordern; die Transporte werden billiger werden, selbst solche, die bahnaffin sind, mit schweren Gütern und Ganzzügen über lange Strecken. Und wie man nun ahnt, könnte die Branche den Rest des staatlichen Geschenks brauchen, um allein die Folgen von Rastatt zu bewältigen.

Die Halbierung der Trassenpreise löst kein einziges Problem. Der Bundesverkehrsminister kauft sich Zeit mit Steuergeld, um politisch schwierigen oder unwillkommenen Entscheidungen zu entgehen. Deshalb ist im Masterplan keine Rede vom Markt und wie man ihn organisiert. Rastatt ist nur ein Zeichen an der Wand.

Dr. Gottfried Ilgmann und Klemens Polatschek sind Verkehrswissenschaftler.

Quelle: FAZ vom 02.09.2017, © Alle Rechte vorbehalten. Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt. Zur Verfügung gestellt vom Frankfurter Allgemeine Archiv

Mit dem Zug nach Polen

(Ik) Wer nicht mit Bus oder Regionalzug zu unseren Nachbarn fahren möchte, hat zumindest ab unserer Hauptstadt Berlin die Möglichkeit, mit dem Berlin-Warszawa-Express gemütlich in die polnische Hauptstadt zu reisen. Vier tägliche Zugpaare gibt es; das fünfte Zugpaar ist ein Linientauscher an die polnische Ostseeküste Richtung Danzig – Sopot – Gdynia.

Die Reisezeit beträgt etwa 5 Stunden und 25 Minuten; an die Ostsee etwa 6 Stunden. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, Fahrräder mitzunehmen. Ab der polnischen Grenze besteht Reservierungspflicht, beim Kauf einer Einzelfahrkarte ist diese aber inkludiert. Teilweise sind die klimatisierten Waggons mit schnellem WLAN ausgestattet, welches sich kostenfrei nutzen lässt. In der Regel wird ein Restaurant mitgeführt, das gute und preiswerte Küche bietet (selbst bei Zahlung in Euro!).

In der ersten Klasse erlebt der Reisen-

de gleich eine Besonderheit: Es gibt einen kostenfreien Snack und eine erweiterte Auswahl an Getränken, in der 2.Klasse wird kostenfrei Kaffee, Tee oder Wasser serviert. Das Inventar ist sehr gepflegt und auch beim Blick auf die Unterwegsbahnhöfe fallen saubere Bahnsteige ins Auge. Eine zweite Besonderheit: In Polen zählt man die Bahnsteige (Peron). Jeder Peron hat zwei Tor (Gleise), welche in mehrere Sektoren aufgeteilt sind. Beim Blick auf den Fahrplan muss man also genau schauen!

In der Kategorie der polnischen Staats-

Die Pendolino-Triebwagen der Baureihe 250 sind das Premiumprodukt der Polnischen Staatsbahnen PKP, hier im Bahnhof Warszawa Centralna Foto: Lars Kühnemund





Die Triebwagen der Baureihe EN57 werden im Nah- und S-Bahnverkehr eingesetzt. Im Bild eine Redesign-Variante mit Klimaanlage

Foto: Lars Kühnemund

kommt man in Warschau in jeden Stadtwinkel und besonders empfiehlt sich ein Besuch der komplett rekonstruierten Altstadt.

bahn fährt der Zug als Express InterCity (EIC) – von Deutschland aus als EC. Vor geraumer Zeit führte man in Polen die Zugartung Express InterCity Premium (EIP) ein. Dahinter verbergen sich Züge der Produktfamilie Pendolino (Baureihe ED 250), welche nun große Zentren ausgerichtet, auf die Hauptstadt Warschau verbinden. Zwischen Warschau und Südpolen erreichen diese Züge eine Geschwindigkeit von 200 km/h. Tickets müssen vor Fahrantritt gekauft werden (auch hier Reservierungspflicht), an Bord ist sonst ein hoher Aufpreis zu bezahlen.

Erreicht der Reisende nach 566km Warschauer Gebiet erfolgt, ein Halt am Westbahnhof Warszawa Zachodnia, Endbahnhof ist Warszawa Wschodnia (Warschau Ostbahnhof). Dazwischen geht die Fahrt durch einen Tunnel und mit Warszawa Centralna erreicht man einen der größten unterirdischen Bahnhöfe Europas (eröffnet 1975).

Hier ist man direkt im modernen Zentrum mit Straßenbahn-, Bus- und auch Metroanschluss. Zwei Regionalbahnhöfe sind schnell zu erreichen. Mit den Öffis

Der Takt ist sehr dicht; von den vielen Nummern darf man sich nicht verwirren lassen. Mit dem Wochenendticket ist das Fahren besonders attraktiv. Bei der Metro gibt es neben modernen Zügen auch noch eine Baureihe sowjetischer Bauart. Zu guter Letzt noch ein Tipp: Im ehemaligen Warschauer Hauptbahnhof (Dworzec Główny) findet sich heute das Warschauer Eisenbahnmuseum mit großer Freiluftausstellung.

Mit Bus, Metro und Straßenbahn können in Warschau alle Ziele bequem erreicht werden

Foto: Lars Kühnemund



Buchtip: Alles über die Eisenbahn

(j1) Beim Buchtitel „Alles über die Eisenbahn“ werden die „echten“ Eisenbahnfreunde gleich abwinken: Bücher mit ähnlichen Titeln gibt es massenhaft und deren Inhalt ist oft eine zusammengewürfelte Ansammlung von Bildern und Texten, deren Themenzusammenhang nicht immer erkennbar ist. So landen diese Bücher schnell auf den Wühltischen von Buchhandlungsketten, wo sie zu Schleuderpreisen zu haben sind.

Das hier vorgestellte Buch „Alles über die Eisenbahn“ wendet sich jedoch an die jüngsten Leser oder besser noch Betrachter, denn es ist für Kinder von 4 bis 7 Jahren gedacht. Und für Kinder ist das Buch ideal, verschafft es doch einen sehr guten ersten Überblick über das System Bahn. In teilweise sehr detaillierten Bildern werden Bahnhöfe, Loks, Wagen, Signale, der Güterverkehr und viele andere Bahnaspekte dargestellt.

Besonders schön: Auf fast jeder Seite gibt es Klappbilder. So kann man in einen ICE oder Doppelstockwagen hinein schauen oder nachverfolgen, wie z.B. der Bahntunnel unter dem Ärmelkanal aufgebaut ist. Dabei sind fast alle Zeichnungen nah an der Wirklichkeit: Fahrkartenautomaten, Anzeigetafeln, Loks und Wagen sehen (fast)

so aus wie bei der Deutschen Bahn in Wirklichkeit. Das erleichtert den Kindern die Wiedererkennung, wenn sie später auf einen richtigen Bahnhof kommen (und dort alles ausprobieren möchten!).

Das Buch eignet sich ideal als Geschenk oder aber auch als Einstimmung auf die erste größere Bahnreise.

Alles über die Eisenbahn
Illustration: Wolfgang Metzger, Text: Patricia Mennen. Ringheftung
Ravensburger Buchverlag Otto Maier GmbH,
Preis: 14,99 Euro

*Mit einem Klappbild kann man
in den ICE schauen*



Fahrplanwechsel im NVV

(fl) Auf mehreren Bahnlinien des Nordhessischen Verkehrsverbunds (NVV) wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 das Angebot am Wochenende und abends ausgeweitet. Durch zusätzliche Fahrten werden Bedienungslücken geschlossen oder das Angebot vom Zweistundentakt auf Stundentakt verdichtet. Auf der Edertalbahn und der Uplandbahn wird das angekündigte neue Fahrplankonzept umgesetzt, welches durch die Neustrukturierung der Oberen Ruhrtalbahn erforderlich ist.

Entsprechend dem bundesweiten Trend zur einheitlichen Verwendung der Produktnamen passt auch der NVV Produktbezeichnungen und damit auch die Liniennummern an: Die bisher als „R“ firmierenden Regionalzüge fahren künftig unter dem Kürzel „RB“ als RegionalBahn. Somit werden auch die Linien R4 - R8, R39 und R42 in RB4 - RB8, RB39 und RB42 umbenannt. Als Faustregel im NVV-Gebiet gilt: Die RB hält auf den meisten Strecken an allen Stationen, außer dort, wo auch die

RegioTram fährt. Die Fahrzeiten der Busse passt der NVV übrigens erst Ende März 2018 gemeinsam mit der Kasseler Verkehrsgesellschaft KVG an - leider ein verwirrendes Vorgehen für die Fahrgäste.

Göttingen / Erfurt / Halle - Eichenberg - Kassel NVV-Linie RB8

Mehr Züge im Spätverkehr und am Wochenende

(fl) Die Strecke erhält die neue Liniennummer RB8 (bisher R8). Im Spätverkehr gibt es mehr Fahrten sowie im Wochenendverkehr. Einzelne Fahrzeiten werden angepasst:

- Ab Göttingen: Der Zug mit Abfahrt 23.14 Uhr fährt täglich weiter bis Kassel; Freitag und Samstag gibt es einen zusätzlichen Zug 23.59 Uhr nach Kassel;
- Ab Kassel: täglich bis 23.46 Uhr Abfahrten im Stundentakt; in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag zusätzlicher Zug 0.46 Uhr nach Göttingen



Auf zahlreichen Linien im Zulauf auf Kassel wird es zum Fahrplanwechsel Verbesserungen geben

- Damit gibt es deutlich mehr Fahrten am Wochenende. Samstag von 5 Uhr bis nach Mitternacht, Sonntag von 7 Uhr bis nach 23 Uhr jetzt stündliches Zugangebot

Weitere einzelne Änderungen:

- Abfahrt Göttingen bereits 13.26 Uhr (bisher 13.35 Uhr), somit in Witzenhausen verkürzte Wartezeit nach Schulschluss.
- Samstag und an Sonn- und Feiertagen Abfahrt Göttingen erst 7.14 Uhr (bisher 7.03 Uhr) nach Kassel; Zug der Linie RB7 mit Abfahrt 7.01 Uhr bietet auch weiterhin Verbindung Richtung Eichenberg/Fulda

Göttingen - Eschwege - Bebra (- Fulda) NVV-Linie RB7

Mehr Züge im Spätverkehr und am Wochenende

f) Die Strecke erhält die neue Liniennummer RB7 (bisher R7). Im Spätverkehr gibt es mehr Fahrten sowie im Wochenendverkehr.

- Ab Göttingen: täglich 21.14 Uhr nach Bebra und 23.14 Uhr nach Eschwege;
- Ab Bebra: täglich 22.03 Uhr nach Göttingen

Zusätzliche Fahrten am Wochenende:

- Ab Göttingen: an Sonn- und Feiertagen 8.40 Uhr, Samstag und an Sonn- und Feiertagen 10.40 Uhr und 18.40 Uhr nach Bebra;
- Ab Bebra: an Sonn- und Feiertagen 8.32 Uhr, Samstag und an Sonn- und Feiertagen

gen 10.32 Uhr und 18.03 Uhr nach Göttingen

Korbach - Wolfhagen - Kassel NVV-Linie RB4

Mehr Fahrten am Wochenende

f) Die Strecke erhält die neue Liniennummer RB4(bisher R4). Am Wochenende werden die Fahrten tagsüber auf einen Stundentakt verdichtet.

Der Wochenendverkehr zwischen Kassel und Korbach wird verdichtet. Damit halten auch in Wolfhagen mehr Züge



Fulda - Bebra - Melsungen - Kassel, NVV-Linie RB 5

Verbesserungen in den Spätstunden Freitag / Samstag

f) Die Strecke erhält die neue Liniennummer RB5 (bisher R5). Die Abfahrten in Friedlos erfolgen jetzt im Stundentakt (einzige Ausnahme: Zug mit Abfahrt Fulda 18.19 Uhr). Der Zug mit Abfahrt Kassel Hauptbahnhof 22.10 Uhr fährt jetzt auch Samstag. Der Zug mit Abfahrt Kassel Hauptbahnhof 0.10 Uhr fährt jetzt auch in der Nacht Freitag/Samstag.

Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt Änderungen im Regionalexpress- Verkehr RE30/RE98, mehr Spätverbindungen

(fl) Linie RE30: Ab Fahrplanwechsel fährt der Zug mit Abfahrt Frankfurt 23.24 Uhr in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag jetzt bis Kassel Hauptbahnhof mit Ankunft 1.48 Uhr (endete bisher in Schwalmstadt-Treysa). Der Zug mit Abfahrt Kassel Hauptbahnhof 4.23 Uhr nach Frankfurt fährt nun auch an Sonn- und Feiertagen.



Linie RE98: Der Zug mit Abfahrt Frankfurt 22.21 Uhr fährt jetzt täglich bis Kassel Hauptbahnhof, Ankunft 0.55 Uhr (endete bisher in Schwalmstadt-Treysa). Die neue Spätverbindung Kassel - Schwalmstadt-Treysa fährt täglich Abfahrt Kassel Hauptbahnhof 1.20 Uhr, Ankunft Schwalmstadt-Treysa 2.14 Uhr

IC-Linie 26: Geringe Fahrgastzahlen beim IC-Halt in Stadtallendorf

(jl) Die Marburger Oberhessische Presse berichtete Anfang Juni, dass die Fahrgast-

zahlen am neu eingerichteten Halt Stadtallendorf der Intercitylinie Karlsruhe - Hamburg noch nicht den Erwartungen entsprechen. Ein Bahnsprecher teilte mit, dass pro Halt durchschnittlich weniger als fünf Fahrgäste ein- und aussteigen. Um den Halt auf Dauer zu sichern, müssten mindestens 10 Reisende im Durchschnitt ein- oder aussteigen. Diese Reisendenzahlen erreichen aber nur zwei Züge pro Tag, wobei dort hauptsächlich Pendler ein- und aussteigen.



*Nur wenige Fahrgäste nutzen die neuen
IC-Halte in Stadtallendorf
Foto: Sören-Helge Zschke*

Nach großen Bemühungen durch die Stadt und den Landkreis Marburg-Biedenkopf hatte die Bahn zum letzten Fahrplanwechsel den Halt von 12 Intercities täglich eingerichtet. Besonders die großen Industriebetriebe und die Bundeswehr in Stadtallendorf hatten sich für den Halt eingesetzt.

Die Stadt will jetzt die Busanschlüsse auf die Intercityfahrzeiten hin optimieren. Ob dies jedoch im Interesse der Nahverkehrsfahrgäste ist, die auf gute Anschlüsse von und zu den Regionalexpresszügen angewiesen sind, darf bezweifelt werden.

IC-Linie 26 soll Ende 2018 auf ICE-Züge umgestellt werden

(jl, shz) Im September und Oktober berichteten mehrere mittelhessische Zeitungen, dass die Intercitylinie 26 Ende 2018 auf ICE-Züge umgestellt werden soll. Im Gespräch sind ICE-T-Züge, die im Zuge der Umstellung auf ICE 4 auf bestimmten Strecken überzählig werden.

Für die Main-Weser-Bahn ergeben sich dadurch erst einmal wenig Vorteile, da die ICE hier nicht schneller als die übrigen Züge fahren können. Auch ist die Strecke nicht für Neigezüge vorbereitet, sodass keine schnelleren Bogenfahrten möglich sind. Im weiteren Linienvorlauf könnten zwischen Kassel und Hannover die Züge um wenige Minuten beschleunigt werden, ansonsten würde beim Fahrplan alles beim Alten bleiben.

Nachteile ergeben sich jedoch beim Tarif: ICE-Fahrkarten sind teurer, obwohl viele Ausstattungsmerkmale zum IC identisch sind (z.B. die Sitze). Mit RMV-Fahrkarten können ICE nicht genutzt werden, auch nicht mit einem Monatszuschlag. Auch das Semesterticket schließt die Nutzung von ICE aus. Zudem ist die Anzahl der vorhandenen Fahrradabstellplätze viel geringer: Statt 16 Plätze im Intercity haben die ICE-T nur 3 Plätze. Da die IC-Linie 26 touristische Ziele wie die Nord- und Ostsee erschließt, werden die ICE-Züge hier zu einer Einschränkung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten führen.

Brilon / Bestwig - Willingen - Korbach - Frankenberg - Marburg, NVV-Linie RB42 Umfangreiche Fahrplanänderungen

(fl) Die Strecke erhält die neue Liniennummer RB42 (bisher R42). Nach Inbetriebnahme des neuen Kreuzungsgleises in Viermünden kommt es zu den angekündigten umfangreichen Fahrplanänderungen zum Fahrplanwechsel im Dezember.

Zwischen Brilon Stadt und Marburg sind mehr Züge unterwegs. Täglich nachmittags stündliches Fahrtenangebot (Brilon Stadt - Frankenberg bisher nur 2-Studentakt); an Sonn- und Feiertagen bereits ab 9.29 Uhr stündliche Verbindungen von Marburg ins Upland; die Bedienung der Stationen Thalitter, Vöhl-Schmittlotheim und Vöhl-Ederbringhausen erfolgt jedoch weiterhin im 2-Studentakt. Der 2-Studentakt der Züge in Fahrtrichtung Brilon Wald wird um eine Stunde verschoben.

Brilon Stadt - Brilon Wald: Diese Strecke wird vollständig in die Linie RB42 integriert. Es ergeben sich mehr Fahrten bis Brilon Stadt, dafür fallen die Fahrten nach Bestwig weg, da nun in Brilon Wald regelmäßige Anschlüsse zur Linie RE57 von/nach Dortmund bestehen.

Weitere einzelne Änderungen:

- Brilon Stadt - Korbach: Zug mit Abfahrt 22.48 Uhr fährt jetzt auch an Sonn- und Feiertagen bis Korbach (bisher nur Samstag)
- Brilon Wald - Willingen: Freitag, Samstag und an Sonn- und Feiertagen geänderte Abfahrtszeiten der Pendelfahrten

Nach der Baustellensperre wird ab Fahrplanwechsel der Verkehr am Edersee ausgebaut

- Willingen - Korbach: Montag – Freitag und Samstag zusätzliche Fahrt 8.39 Uhr nach Korbach, Samstag weiter bis Marburg
- Frankenberg - Brilon Stadt: Samstag zusätzliche Fahrt 6.19 Uhr
- Frankenberg - Marburg: Montag – Freitag zusätzliche Fahrt 7.39 Uhr (als Verlängerung der bisherigen Fahrt mit Start 8.03 Uhr in Münchhausen)
- Marburg - Frankenberg: Zug mit Abfahrt 22.00 Uhr an Sonn- und Feiertagen entfällt
- Marburg - Brilon Wald: Abfahrt jetzt bereits 17.29 Uhr (bisher 17.43 Uhr).



Verkehr elektrifiziert. Für die übrige Strecke bis Brandoberndorf rechnet sich der Fahrdraht nach Angaben der Gutachter jedoch nicht, weil der Aufwand für Änderungen an Brücken und dem Hasselborner Tunnel zu hoch sind. Hier sollen die neuen Wasserstofftriebwagen eingesetzt werden, ebenso in den weiterhin verkehrenden durchgehenden Zügen nach Frankfurt.

Taunusbahn Bad Homburg - Usingen - Brandoberndorf RMV-Linie RB15 RMV will Wasserstofffahrzeuge beschaffen

(jl) Wie Mitte September die Taunuszeitung berichtete, will der RMV mittels einer Tochtergesellschaft für die Taunusbahn Friedrichsdorf – Brandoberndorf und die Königsteiner Eisenbahn bei Alstom 26 Triebwagen vom Typ Coradia iLint mit Brennstoffzellenantrieb beschaffen. Auf einer Aufsichtsratssitzung des RMV am 12. September wurde dazu die notwendige Zustimmung erteilt.

Wie in dieser Hessenschiene berichtet, wird die Taunusbahn bis Usingen oder sogar bis Grävenwiesbach für den S-Bahn-

Auf der Königsteiner Bahn werden die neuen Triebwagen die bestehenden alten VT2E und LINT41 abgelösen. Während die VT2E aufgrund ihres Alters dringend ersetzt werden müssen, sind die LINT41 noch verhältnismäßig neu. Auch auf der Sodener Bahn (Frankfurt-Höchst – Bad Soden) und zwischen Bad Homburg und Friedberg sollen die neuen Triebwagen fahren.

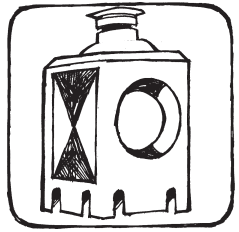
Auf der letztgenannten Strecke würden sie die dort heute eingesetzten GTW2/6 ersetzen. Probleme könnte es dabei mit den Bahnsteigen an der Strecke geben: Diese sind nur 55 cm hoch. Auf dem übrigen Streckennetz der neuen Fahrzeuge besitzen die Bahnsteige eine Höhe von 76 oder 96 Zentimetern, sodass es Sinn macht, Fahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von mindestens 76 Zentimetern zu beschaffen.

BuBa und seine Welt

(fl) Kennen Sie BuBa? BuBa ist das RMV-Maskottchen im Jugend-style mit exakt sieben Haaren auf dem beeindruckenden Kopf, wobei es sich bei zweien auch um Ohren handeln könnte. BuBa hat vor einigen Jahren den RMV-MobiMäx trotz seines ebenfalls jung-dynamischen Aussehens auf's Altenteil geschoben. Und wie alle Verlassenen auf dieser Welt dürfte sich MobiMäx fragen: „Was hat er, was ich nicht habe?“

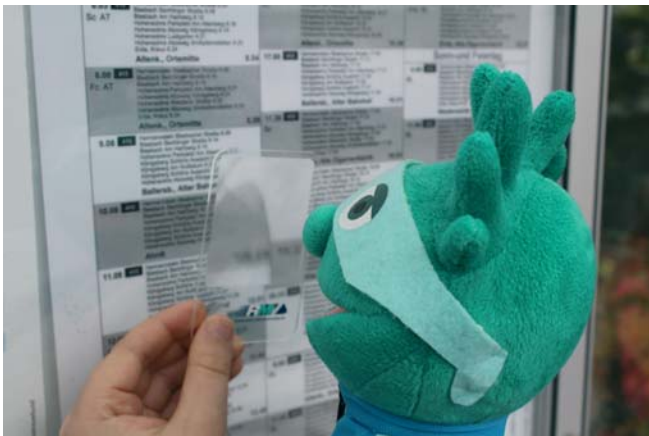
Nunja, BuBa verfügt beispielsweise in seiner unter anderem am RMV-Infomobil regelmäßig einsehbaren „Produktwelt“ über eine Reihe teils sympathischer, teils auch einfach nur praktischer Accessoires. Da wäre einmal die schnörkellos gestaltete RMV-Lupe – unverzichtbares Hilfsmittel beim Entziffern mancher Fahrplan-Printmedien.

Hat sich BuBa einmal auf der Toilette eines Verbund-Auftrags-Unternehmens nicht hundertprozentig wohl gefühlt, dann



kann er über einen Desinfektionsstift im RMV-Design verfügen. Nützlicher kann man kaum schenken.

Wenn BuBa müde ist, weil er vielleicht keinen Sitzplatz mehr ergattert hat, dann chillt er ganz standesgemäß auf seiner RMV-Handyticket-Luftmatratze. Wenn ein Bahnsteigdach fehlt, nutzt er seinen RMV-Regenschirm. Auch diesen gibt es am RMV-Infomobil und anderswo, meist als Gegenleistung für etwas Glück oder Geschick bei einer der Spielstationen. Die und noch viel mehr. Kein Wunder, dass Du so strahlst, glücklicher BuBa.



Fahrplan mit kleiner Schrift? Klarer Fall für BuBa und seine RMV-Lupe!

Foto: Friedrich Lang

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 109

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

