

HESSEN SCHIENE

Nr. 110

Januar - März 2018



- Mehr Züge zum Fahrplanwechsel
- Jubiläum 120 Jahre Horlofftbahn
- Spezial: Schienenverkehr in/um Wiesbaden

PROBA H & BUS
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,80 Euro





E-BUS-MISERE

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, Oliver
Günther, Lars Kühnemund, Horst Lorenz

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 25.02.2018
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,

um Bahnprojekte wird heute genauso gestritten wie um andere Großprojekte. Das ist Ausdruck einer jahrzehntelang praktizierten Abkehr vom Obrigkeitsprinzip und Hinweis auf das Wachsen einer gefestigten Demokratie. Und doch ist es nötig, auf die vielfach miserable Qualität der Auseinandersetzung hinzuweisen. Getrieben werden die Proteste meistens von persönlicher Betroffenheit. Oft geht es um Lärm, seltener um andere Emissionsarten. Das ist in Ordnung, niemand muss sich nach Jahrzehnten des exzessiven Ausbaus von Verkehrswegen eine Autobahn oder eine Bahnstrecke ohne ausreichenden Schallschutz vor das Fenster setzen lassen.

Problematisch wird es, wenn mit allen Mitteln eine Fundamentalopposition herbeigeführt wird, weil man ein von allen Seiten akzeptiertes Projekt am liebsten ganz verhindern möchte. Da kommen schnell Halb- oder Unwahrheiten ins Spiel. So beschwören z.B. die Gegner des viergleisigen Ausbaus der Main-Weser-Bahn Frankfurt – Friedberg gerne den angeblichen Anstieg des Güterverkehrs herauf, wohl wissend, dass der Knoten Frankfurt kaum weitere Güterzüge verkraftet und traditionell die Umgehungsstrecke Friedberg – Hanau für diese Verkehrsart am stärksten genutzt wird. Flott wird dann mal eine völlig neue Bahn entlang der A5 ins Spiel gebracht, die angeblich dem System Schiene nutze und Güterzugfahrten ermögliche. Nun zeigt der Blick auf eine Landkarte, dass die A5 an kaum einer Stelle natürlichen Flusstälern folgt. Selbst da, wo parallel ausreichend Platz bestanden hätte, wurde die Fernstraße an den Berghängen entlang trassiert. Übrigens ein Umstand, der auch dem PKW- und besonders dem LKW-Verkehr vielfach Probleme bereitet. Aber genau diese Trasse soll sich für Schienen-Güterfernverkehr eignen – glaubt man den Gegnern der viergleisigen Main-Weser-Bahn.

Oder es wird der akkubetriebene Elektrobus ins Gespräch gebracht, wenn es darum geht, eine Schienenstrecke vor der eigenen Haustür zu verhindern. In Sachen E-Mobilität auf der Straße stehen wir heute etwa da, wo die Fluggerätkonstrukteure an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert standen. Damals wurde die Frage diskutiert, ob dem Prinzip „leichter als Luft“ oder „schwerer als Luft“ die Zukunft gehört. Heute geht es um Dinge wie „Brennstoffzelle als Alternative“ oder „in motion-charging“, worunter beim E-Bus vor allem die Aufladung unter der bewährten Oberleitung zu verstehen ist. E-Bus klingt nach E-Mobilität, und die ist momentan hip, vor allem in der Politik. Aktuell wird der E-Bus von einzelnen Politikern des Lumdatals ins Gespräch gebracht, verbunden mit dem absurden Vorschlag, die Schienen der Bahn durch ein Asphaltband zu ersetzen.

Auch Pro Bahn & Bus besteht zu einem Großteil aus interessierten Laien. Durch lange Beschäftigung mit komplexen Themen rund um Bahn und Bus ist aber einiges an Wissen entstanden. Initiativen, die sich primär um Lärmschutz kümmern, könnten davon profitieren, wenn sie zur Zusammenarbeit bereit wären. Viele von ihnen verbreiten aber lieber kaum erprobte Rezepte zur angeblich besseren Gestaltung des Massenverkehrs – und untergraben so ihre eigene Glaubwürdigkeit.


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



Pinwand 4
Tipps und Infos 6



NVV: Erstmals mit Preissenkungen 7
10 Jahre Tunnel für die RegioTram im Hauptbahnhof Kassel 10
Mehr Züge auf der Edertalbahn 12
Aus für GTW, zu wenig Desiros 13



Droht der Einstieg zum Problem zu werden? 15
Wegfall von Zugverbindungen in Thüringen 17



120 Jahre Horloffthalbahn 19
Mitfahrerbank Laubach eingeweiht 23
DeinBus steigt in den Bus-Nahverkehr ein 24
Obere Lahntalbahn: Stundentakt jetzt auch am Samstag 26
Güterverkehr der Westerwaldbahn endet nach knapp 105 Jahren 27



Wird der Nullemissionsplan zum Ansporn für einen besseren Nahverkehr 29
Citybahn Wiesbaden könnte auch Biebrich erschließen 35
NKU zur Citybahn Wiesbaden mit deutlich positivem Ergebnis 37
Flughafen-Regionalbahnhof wird modernisiert 38



Neue Fahrkartenautomaten im RMV-Gebiet 39
Neue DB Information 41



Vor 190 Jahren wurde der Architekt Heinrich Velde geboren 43
Streckentelegramm 45
Schlusslicht 50

Titelbild: Auf der Rhönbahn ist die Regionalbahn zwischen Hettenhausen und Schmalnau nach Fulda unterwegs. Foto: Stefan Sitzmann

Rückseite: In der Gegenrichtung nach Gersfeld ist der Zug kurz vor Ried eingetroffen Foto: Stefan Sitzmann

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
08.01.2018	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		
05.03.2018	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		

Nordhessen: Themenorientierte Regionaltreffen finden im Kasseler Umwelthaus oder in der Gaststätte "Zur Marbachshöhe" (Nähe Bahnhof Wilhelmshöhe) statt. Terminauskünfte telefonisch oder per Mail beim Regionalleiter Hermann Hoffmann.

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

Mit BahnCard 50 jetzt gleiche Ermäßigung auf Sparpreise wie bei BC25

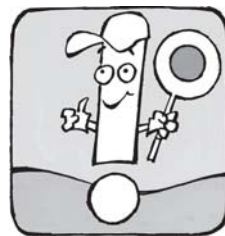
(jl) Mit der BahnCard 50 können jetzt Fahrgäste auch dann Sparpreise buchen, wenn in der Bahnverbindung ein oder mehrere Nahverkehrszüge enthalten sind. Bisher konnten Sparpreise mit BahnCard 50 nur dann gebucht werden, wenn die ganze Verbindung nur Fernverkehrszüge beinhaltete.

RMV: Tageskarten in Frankfurt, Mainz und Wiesbaden deutlich günstiger

(jl) Nutzer von Bus und Bahnen in Frankfurt, Wiesbaden und Mainz werden für Tageskarten ab Januar 2018 weniger zahlen müssen: Der Preis sinkt in allen drei Städten für Erwachsene auf einheitlich 5,35 Euro, für Kinder auf 3,00 Euro. In Frankfurt vergünstigt sich die Tageskarte für Erwachsene damit um 1,85 Euro. Bislang kostet sie 7,20 Euro.

In Frankfurt sinkt außerdem der Preis für Einzelfahrscheine für Erwachsene um 15 Cent auf 2,75 Euro, für Kinder um 10 Cent auf 1,55 Euro.

Durchschnittlich erhöht der RMV aber die Preise um 1,5%. Der Anstieg soll in den kommenden zwei Jahren in gleicher Höhe gedeckelt werden. Während die Deutsche Bahn ihre Preise regelmäßig zum Fahrplanwechsel Anfang Dezember erhöht, weicht der RMV von diesem Schema ab: Seit wenigen Jahren erfolgt hier die Tarifumstellung immer am 1. Januar.



Hessenticket ab Januar 2018 nur noch mit Namen gültig

(jl) Das Hessenticket ist ab 2018 nur noch mit den eingetragenen Namen der Reisenden gültig. Bisher war ein Namenseintrag auf der Fahrkarte nicht notwendig; das Hessenticket war sogar frei übertragbar. Da mit genutzten Hessentickets jedoch ein schwunghafter Handel getrieben wurde, sahen sich die Verbände zu der neuen Regelung veranlasst. Also Kuli nicht vergessen!

Weihnachtsgrüße

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



Kleine Tarifreform des NWV: Erstmals mit Preissenkungen – Moderate Fahrpreiserhöhung im Durchschnitt von 1,5 %

(hh, jl) Um weiterhin die Kosten des öffentlichen Nahverkehrs in Nordhessen durch Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrkarten auf einem konstanten Niveau zu halten, hat der NWV-Aufsichtsrat in seiner letzten Sitzung erstmals eine kleine Tarifreform mit verschiedenen Preissenkungen und zum dritten Mal hintereinander eine moderate durchschnittliche Erhöhung aller Ticketpreise beschlossen.

Es wurde der Empfehlung der Geschäftsführung gefolgt und einer Tarifanpassung in Höhe von durchschnittlich 1,5 Prozent zum 1. Januar 2018 zugestimmt. Zuletzt war dies zum 1. Januar 2017 mit 1,9 Prozent der Fall.

Tarifsenkungen und Änderung zum 01.01.2018 im Überblick

Als Reaktion auf die rückläufigen Verkäufe des MultiTickets im KasselPlus-gebiet vor allem in der Stadt Kassel führt der

NWV ein Multiticket für das Stadtgebiet Kassel ein. Damit kann der Preis gesenkt werden und liegt ab 1. Januar bei 6 Euro statt 7 Euro für die Single-Karte und bei 7,50 Euro statt 8,90 Euro in der Familienvariante. So soll das Multiticket wieder attraktiver werden und den negativen Verkaufstrend aufhalten.



Die Kasseler Straßenbahn auf dem derzeit baustellenbedingt gesperrten Streckenast zur alten VW-Werk-Schleife. Die Anbindung des großen Baunataler Arbeitgebers erfolgt ohnehin ganz überwiegend über die in den 1990er Jahren neu gebaute Baunatalstrecke. Foto: F. Lang





Im Stadtgebiet Kassel wird das MultiTicket einen Euro günstiger

Als weiteren Schritt innerhalb der Reform gibt es zukünftig die Preisstufen 9 und 10 nicht mehr. Die Fahrkarten dieser Preisstufen erhalten den Tarif der Preisstufe 8 und werden so deutlich günstiger. Ziel der Preissenkungen ist es, besonders für die Kunden mit langen Verbindungen und Fahrzeiten ein gutes preisliches Angebot zu machen. Der NVV verspricht sich davon, die bestehenden Fahrgäste zu halten, aber auch neue dazuzugewinnen.

Darüber hinaus erhalten alle Multi-Tickets (Tagestickets) und Zeitkarten der Preisstufe 8 die Netzwirkung für das gesamte NVV-Gebiet, die es vorher erst in Preisstufe 10 gab. So profitieren Fahrgäste, die bisher mit der Preisstufe 8 und 9 unterwegs waren, bereits mit der Preisstufe 8 von ihrer im gesamten NVV gültigen Fahrkarte.

Neben den Preissenkungen beim Multi-Ticket in Kassel und dem Wegfall der hohen Tarifstufen stößt der NVV weitere Tarifverbesserungen an. Alle Jahreskarten inkl. JobTickets und Diakonietickets können zukünftig ab 19 Uhr und am gesamten Wochenende in ganz Nordhessen genutzt

werden, unabhängig davon, welche Preisstufe sie haben. So erhalten die Jahreskartenkunden die Möglichkeit, ihr Ticket ohne zusätzliche Kosten im gesamten Verbund einzusetzen. Die im Jahr 2016 eingeführte Jahreskarte NordhessenFreizeit, die diesen Nutzen gegen geringen Aufpreis bisher beinhaltet, hat nicht genügend Abnehmer gefunden und wird abgeschafft.

„Ziel der verschiedenen Aktivitäten ist es“, so NVV-Geschäftsführer Wolfgang Rausch, „den öffentlichen Nahverkehr in Nordhessen mit attraktiven Angeboten - auch bei den Preisen - weiterzuentwickeln. Wir begreifen unsere Fahrgäste nicht als Einnahmequelle, sondern als echte Kunden, die wir jeden Tag mit Qualität, Komfort, Service und einem guten Preis überzeugen wollen!“

Das Hessenticket wird nicht teurer, erhält aber eine andere Form der Gültigkeit. Ab nächstem Jahr ist dieses Ticket nicht mehr frei übertragbar. Stattdessen müssen alle mitreisenden Fahrgäste ihren Namen eintragen. Hintergrund ist der teilweise gewerbsmäßige Handel mit weitergegebenen Tickets. Hinweise dazu hatte es durch Gerichtsurteile, die Bundespolizei und Kunden gegeben. Das hat den NVV veranlasst, nach einer gemeinsamen Lösung

Preisbeispiele für Verbindungen der Preisstufen 9 und 10

Schwalmstadt - Korbach, Preisstufe 10
 Bad Hersfeld - Bad Wildungen, Preisstufe 10
 Kassel - Schwalmstadt, Preisstufe 10

Korbach - Kassel, Preisstufe 9
 Bebra - Kassel, Preisstufe 9
 Borken - Grebenstein, Preisstufe 9

Einzelfahrt alt 13,60 Euro, neu 11,20 Euro
 MultiTicket alt 28,50 Euro, neu 24,00 Euro
 Monatskarte alt 244 Euro, neu 203 Euro

Einzelfahrt alt 12,40 Euro, neu 11,20 Euro
 MultiTicket alt 26,50 Euro, neu 24,00 Euro
 Monatskarte alt 223 Euro, neu 203 Euro

mit dem RMV zu suchen, die nun ab 1. Januar 2018 in Kraft tritt.

Um Nordhessen als Tourismus- und Freizeitziel weiter zu entwickeln und besonders Wochenendgästen und Ausflüglern ein attraktives Nahverkehrsticket zu bieten, wird für die Sommersaison 2018 ein Tourismusticket, die MeineCardMobil, eingeführt. Voraussetzung dafür ist, dass die Beherbergungsbetriebe Interesse an dem neuen Angebot haben und den maximalen Aufschlag von 1 Euro/pro Übernachtung für die kostenlose Nutzung des ÖPNV ihren Urlaubsgästen anbieten. In Zusammenarbeit mit dem Regionalmanagement Nordhessen und mit Unterstützung des Landkreises Waldeck-Frankenberg wird zunächst mit Beherbergungsbetrieben aus der Region Edersee/Kellerwald über diese Möglichkeit gesprochen.

Hintergrundinformation zur Tarifänderung

Die Tarifierhöhung entspricht etwa dem Anstieg der allgemeinen Verbraucherpreise, die zwischen 2016 und 2017 bei rund zwei Prozent lagen. Dadurch soll erreicht werden, dass der ÖPNV in der Region kon-

stant zu einem Drittel aus Fahrgeldeinnahmen und zu zwei Dritteln aus öffentlichen Geldern finanziert wird und keine Einbrüche bei den Fahrgelderlösen entstehen.

Ziel der Tarifierhöhung ist es weiterhin, die Belastung für die Kunden so gering wie möglich zu halten, obwohl die Verkehrsleistungen für den NVV teurer werden. Darüber hinaus soll vermieden werden, dass Fahrgäste abwandern und den Individualverkehr nutzen.

Da der öffentliche Nahverkehr bei weitem nicht kostendeckend ist - in Nordhessen beträgt der entsprechende Kostendeckungsgrad durch die Fahrgeldeinnahmen 32 Prozent - besteht die Finanzierung zum einen aus Fahrgeldeinnahmen und zum anderen aus Steuergeldern, die über das Land Hessen an den NVV fließen.

Dieses Verhältnis von Kosten zu Einnahmen im NVV zeigt vor allem, dass die Tarifierhöhung nicht zur vollständigen Kostendeckung herangezogen wurde, sondern sie dient dazu, das Verhältnis zwischen Steuer- und Fahrgeldfinanzierung ausgewogen zu halten.

10 Jahre Tunnel für die RegioTram im Hauptbahnhof Kassel

(hh, jl) Für Nordhessens Fahrgäste war es die wichtigste Etappe im RegioTram-System als vor gut 10 Jahren mit dem Tunnel unter dem Kasseler Hauptbahnhof die Verknüpfung der Stadt mit der Region Richtung Melsungen, Hofgeismar, Wolfhagen startet. Seitdem haben mehr als 13,6 Millionen Fahrgäste die Tunnel-durchfahrt für den Weg zur Arbeit, in die Schule, nach Hause oder auch in die Freizeit genutzt. Und es sind im Laufe der Jahre kontinuierlich mehr geworden.

So lag die Zahl der Tunneldurchfahrer auf den RegioTram-Strecken Richtung Wolfhagen, Hofgeismar, Schwalmstadt und Melsungen im Jahr 2008 noch bei 754.000, im Jahr 2016 bei mehr als 2,4 Millionen. Gleichzeitig stiegen die Fahrgastzahlen in den letzten zehn Jahren von insgesamt 1,8 Millionen auf voraussichtlich 5,6 Millionen in 2017. Damit hat sich die Fahrgastzahl seit der Einführung mehr als verdreifacht.

Für Wolfgang Rausch, NVV-Geschäftsführer, spielt die Entwicklung der Regio-Tram eine wesentliche Rolle für die Ent-

wicklung des ÖPNV in Nordhessen: „Mit dem RegioTram-System wurde eine neue Qualität des ÖPNV in Nordhessen eingeführt: mit einem Fahrzeug umsteigefrei aus der Stadt in die Region und umgekehrt. Das hat viele Menschen überzeugt. Und die Fahrgäste haben die Erfolgsgeschichte mitgeschrieben. Dafür möchten wir uns ganz besonders bedanken.“

„Durch seine Kombination von Eisenbahn und Straßenbahn verlangt das nordhessenweit einmalige RegioTram-System ein spezielles Knowhow in unserer Leit-

Seit über 10 Jahren fahren die RegioTrams nach dem Halt am Hauptbahnhof durch einen Tunnel in die Kasseler Innenstadt



stelle, den Werkstätten und im Fahrbetrieb. Die RegioTrams sind auch deshalb und für uns als Unternehmen eine herausfordernde Bereicherung. Gerade weil der RegioTram-Betrieb so anspruchsvoll ist, ist es bemerkenswert, dass die RT nordhessenweit Spitzenwerte bei der Pünktlichkeit erreicht“, sagt KVG-Vorstand Dr. Thorsten Ebert. Die KVG ist in ihrem Betriebshof Sandershäuser Straße für Instandhaltung und Wartung der 28 RegioTram-Züge zuständig, die Betriebsleitstelle der KVG in Wilhelmshöhe koordiniert den RT-Betrieb in der Stadt Kassel. Gemeinsam mit der HLB GmbH bildet sie die RBK als Eigentümerin der Fahrzeuge sowie die RegioTram Gesellschaft (RTG), die für den RT-Fahrbetrieb verantwortlich ist.

Erklärungen für die gute Bilanz gibt es einige, die auf der Hand liegen. Das attraktive Angebot ist bekannt, hat sich in den Köpfen verfestigt. Die RT-Station spielt bei der Wohnortwahl eine immer größere Rolle. Die RegioTram ersetzt das Zweit-Auto bzw. ein weiteres Auto muss nicht erst angeschafft werden und nicht zuletzt gibt es einen bundesweiten Trend, dass immer mehr Menschen mit der Bahn fahren.

Neben Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit beeinflusst auch der Komfort die Bewertung der RegioTram bei den NVV-Kunden. So verfügt die RegioTram über eine Kapazität von 160 Plätzen, 90 davon allein zum Sitzen. Die Fahrgäste haben dem Fahrzeug RegioTram beim jüngsten NVV-Kundenbarometer daher erneut Bestnoten erteilt.

Darüber hinaus spielt eine attraktive Anbindung durch den öffentlichen Personennahverkehr wie durch die RegioTram

eine wichtige Rolle, um den ländlichen Raum zukünftig positiv zu entwickeln. Immer mehr Kommunen begreifen eine RegioTram-Station als Standortfaktor. So besteht die Möglichkeit, dass durch die Anbindung von Kommunen an die RegioTram die Zahl der Einwohner konstant gehalten werden kann und so die Folgen des demografischen Wandels gemildert werden.

Für den NVV stiftet die RegioTram auch nordhessische Identität. Das Verkehrssystem lässt die Region näher zusammenrücken, erhöht die Attraktivität der Städte und Gemeinden und verbreitert das Mobilitätsangebot für die Menschen, um an den Arbeitsplatz, zur Schule oder zum Einkaufen zu kommen. Das erhöht die Lebensqualität in Nordhessen und trägt dazu bei, dass einerseits die vorhandene Bevölkerung in der Region bleiben kann und sich andererseits neue Einwohnerinnen und Einwohner niederlassen, die Leben und Kaufkraft in die Kommunen bringen.

„Die RegioTram ist aber auch beispielgebend für ein System, bei dem alles aufeinander abgestimmt werden konnte. Strecken, Fahrzeuge, Stationen und Angebot sind aus einem Guss und erfüllen so die Ansprüche unserer Kunden. Das ist auch der Maßstab für unsere zukünftigen Projekte,“ so Wolfgang Rausch. Der NVV plant zurzeit weitere RegioTram-Stationen, um das System weiter zu komplettieren, aber auch zu optimieren und noch mehr Fahrgästen zugänglich zu machen. Dazu gehören Melsungen-Schwarzenberg und Melsungen-Süd als Stationsneubauten.

Brilon-Stadt – Brilon-Wald – Korbach – Frankenberg – Marburg Mehr Züge auf der Edertalbahn

(js) Nachdem in den vergangenen Monaten der Kreuzungsbahnhof Viermünden wieder neu errichtet wurde, ergeben sich ab Fahrplanwechsel zahlreiche Verbesserungen, die über Marburg und Brilon hinaus gehen. Die NVV-Liniennummer ändert sich von R42 in RB42.

Die zweistündlich verkehrenden Taktzüge auf der Gesamtstrecke von Marburg in Richtung Brilon-Wald verkehren nun zur geraden Stunde. Bisher erfolgte die Bedienung zur ungeraden Stunde. Dadurch verbessern sich die Anschlüsse in Brilon-Wald an die Linie RE 57 in Richtung Dortmund, wodurch auf die Weiterführung der Züge nach Bestwig verzichtet werden kann. Alle Züge, die Brilon-Wald aus Marburg erreichen, werden nach Brilon-Stadt weitergeführt.

Der Zugverkehr zwischen Brilon-Stadt und Marburg/Lahn wird verdichtet. Nachmittags verkehren die Züge täglich im Stundentakt. Bisher war auf dem Streckenabschnitt Frankenberg – Korbach aufgrund

fehlender Kreuzungsmöglichkeiten nur ein Zwei-Stunden-Takt möglich. Ebenso bestand zwischen Korbach und Brilon-Wald weitestgehend ein Zwei-Stunden-Takt.

Durch die Fertigstellung des Kreuzungsbahnhofs in Viermünden ist die Taktverdichtung möglich geworden. In Richtung Brilon-Stadt wird nun zwischen Montag und Samstag ab 12 Uhr ein Stundentakt angeboten. An Sonntagen beginnt der Stundentakt bereits zwei Stunden früher. Am Vormittag wird weiterhin ein Zwei-Stunden-Takt angeboten. Samstag und Sonntag endet der Stundentakt nach 18 Uhr, Werktags erst nach 20 Uhr. Der letzte Zug aus Marburg (Abfahrt 21.29 Uhr) erreicht Korbach täglich um 22.55 Uhr. Eini-



Seit dem Fahrplanwechsel halten auch in Korbach-Süd mehr Züge

Foto: Stefan Sitzmann

ge Züge aus Marburg wenden allerdings bereits in Willingen.

In Richtung Marburg wird täglich ab 14 Uhr (Abfahrtszeit in Korbach) ein Stunden-takt eingeführt. Der letzte Zug verlässt Korbach täglich um 20 Uhr und erreicht Marburg um 21.23 Uhr. An Samstagen kommt ein zusätzlicher Vormittagszug zum Einsatz, der um 8.39 Uhr in Willingen be-ginnt, Korbach um 9 Uhr erreicht und von dort weiter nach Marburg fährt.

Die Stationen Thalitter, Schmittlotheim und Ederbringhausen werden auch weiter-hin nur im Zwei-Stunden-Takt als Bedarfshalt bedient. Ebenso wird die Station Vier-münden trotz der dort stattfindenden Zug-kreuzungen nur als Bedarfshalt bedient. Natürlich muss der zuerst ankommende Zug halten; der Gegenzug wird die Station allerdings ohne Halt durchfahren, wenn kein Ausstieg beim Personal angemeldet

wurde und kein Fahrgast seine Mitfahrt auf dem Bahnsteig deutlich macht.

Der Schülerzug, der Marburg um 13.29 Uhr verlässt (bisherige Abfahrtszeit 13.43 Uhr), beginnt nun bereits in Marburg-Süd um 13.24 Uhr. Im Hauptbahnhof besteht Anschluss an die RB 94 nach Bad Laasphe am selben Bahnsteig gegenüber. Der Zug verkehrt bis Brilon-Stadt.

Die RB 23.230, die bisher um 18.43 Uhr in Marburg abgefahren ist, verlässt die Universitätsstadt nun bereits um 18.29 Uhr, wurde also in die übliche Taktzeit gescho-ben. Die Anschlüsse aus Kassel (Ankunft zur Minute 35) für beide Regionalbahnen sind daher ab Fahrplanwechsel nicht mehr erreichbar. Die beiden Züge der Gegen-richtung werden aufgrund der Zugkreu-zungen in Münchhausen damit ebenfalls in die üblichen Abfahrtszeiten der Taktzüge eingereiht.

Kurhessenbahn-Fahrzeugflotte: Aus für GTW, zu wenige Desiros

(js, jl) Ab dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2018 sollen die vorhandenen Triebwagen der Baureihen 628.2, 628.4 und 646 durch 27 Dieseltriebwagen der Baureihe 642 (Desiro) ersetzt werden. Diese niederflurigen und klimatisierten Fahrzeuge verfügen über einen geräumigen Mehrzweckbereich, neun Steckdosen und sind auch für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität geeignet.

Die Fahrzeuge werden bei der DB Fahrzeuginstandhaltung Kassel im Auftrag der Kurhessenbahn modernisiert. Dabei wird die Leistung auf 2x 315 kW gesteigert, ein neues Fahrgastinformationssystem ein-gebaut, Innen- und Außenanzeigen, sowie Innen- und Außenlautsprecher installiert. Die Fahrzeuge verfügen über 118 Sitzplät-ze und 28 Klappsitze, einen Mehrzweck-bereich zum Abstellen von Fahrrädern,

Kinderwagen oder Rollstühlen, LED-Be-leuchtung und ein Videoüberwachungs-system. Einige Plätze verfügen über groß-flächige Multifunktionstische.

Dadurch bietet das Fahrzeug etwa gleich viele Sitzplätze, wie die Triebwagen der Baureihe 628. Die Triebwagen der Bau-reihe 646 verfügen lediglich über 94 Sitz-plätze, zuzüglich einiger Klappsitze.



Bei der Kurhessenbahn möchte man die Triebwagen der Baureihe 646 (GTW 2/6) los werden

Leider werden die „neuen“ Triebwagen zum Fahrplanwechsel noch nicht in der benötigten Anzahl zur Verfügung stehen, da die Kurhessenbahn derzeit nur über einige wenige Fahrzeuge verfügt. Ursprünglich sollten die neun bisher vorhandenen 646 (Typ GTW 2/6) weiterlaufen und die vier Fahrzeuge von Regio Hessen, die zur Zeit noch auf der Dreieichbahn im Einsatz sind, in den Bestand der Kurhessenbahn wechseln. Damit wären dann 13 646 und 14 642 im Bestand. Da die für die Dreieichbahn bestellten neuen Fahrzeuge vom Hersteller PESA bisher nicht geliefert wurden, laufen die vier 646 dort weiter und der darüber hinaus benötigte Fahrzeugbedarf ist durch 642 abgedeckt, die ursprünglich für die Kurhessenbahn vorgesehen waren.

Im Laufe des Ausschreibungsverfahrens hat man umgeschwenkt und will jetzt auch

die GTW durch Desiros ersetzen. Durch diese geänderten Rahmenbedingungen stehen natürlich zum Start des neuen Verkehrsvertrages nicht genügend 642 zur Verfügung. Deshalb laufen die neun vorhandenen 646 noch weiter und werden sukzessive durch weitere 642 ersetzt. Allerdings gab es beim Umbauprogramm Verzögerungen, wodurch von den 14 ursprünglich geplanten 642 nicht alle modernisiert zur Verfügung stehen. Die Fahrzeuge werden zunächst unmodernisiert fahren und nach und nach umgebaut.

Die Kurhessenbahn versucht deshalb, deutschlandweit Reservefahrzeuge dieser Baureihe zu beschaffen. Bei Redaktionsschluss war unklar, bis wann alle 27 benötigten Triebwagen zum Einsatz kommen werden.

Bahnsteig versus Fahrgast - Droht der Einstieg zum Problem zu werden?

(si) Der Vorstand der Ortsgruppe Bebra der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer begrüßt die durch die Bundesregierung und die Deutsche Bahn vorgesehene Vereinheitlichung der Bahnsteighöhen, sieht jedoch auch erhebliche Probleme bei der praktischen Anwendung.

Patrick Rehn, Mitglied des Ortsgruppen-Vorstand: „Für den flüssigen und schnellen Fahrgastwechsel im Berufsverkehr, für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste mit Rollstuhl, Rollator oder Krücken sowie für Reisende mit Gepäck, Kinderwagen und Fahrrädern ist es wichtig, dass der Fußboden des Zuges und der Bahnsteig eine Höhe haben. Dies erleichtert das Aus- und Einsteigen und hilft die Eisenbahn als Reismittel attraktiv zu machen.“

Die Deutsche Bahn hat in einem Grundsatzpapier vor einigen Monaten eine einheitliche Höhe von 76 Zentimetern für alle neu zu bauenden oder zu sanierenden Bahnsteige vorgeschlagen. In der am 10. November 2017 zu Ende gegangenen Verkehrsministerkonferenz der Bundesländer haben sich diese für ein abgestimmtes Konzept zwischen Bund, Bahn und Ländern ausgesprochen, um eventuellen Fehlern vorzubeugen.

Rehn verdeutlicht dies an einem Beispiel: „In Deutschland gibt es derzeit vier gängige Bahnsteighöhen, wovon schon drei in Nord- und Osthessen zu finden sind: 38 Zentimeter für jene Stationen, an denen die RegioTram hält, 55 Zentimeter, wo Nahverkehrszüge wie beispielsweise die cantus halten und 76 Zentimeter für Bahnsteige, an denen ICE und InterCity halten wie beispielsweise in Bad Hersfeld, Bebra, Kassel und Fulda. Die höchsten Bahnsteige mit

96 Zentimetern findet man an S-Bahnstrecken in und um Frankfurt, München, Stuttgart, Hamburg und Berlin.“



Rehn schließt zwar aus, dass eine RegioTram, welche als Straßenbahn auch durch die Kasseler Fußgängerzone fährt, zusammen mit einer S-Bahn an einem Bahnsteig halten wird. In Kassel-Wilhelmshöhe stehen sich InterCity und RegioTram jedoch durchaus am selben Bahnsteig gegenüber.

Rehn weiter: „Die neue Höhe von 76 Zentimeter würde besonders in ländlichen Gegenden, wo zumeist neue Fahrzeuge mit einer Höhe von 55 Zentimeter unterwegs sind, dazu führen, dass immer eine Stufe aus dem Fahrzeug auf den Bahnsteig und umgekehrt bewältigt werden müsste. Für die Betreiber der Fahrzeuge, welche teilweise erst wenige Jahre alt sind, wären zudem entweder teure Umbauten oder sogar Neubeschaffungen notwendig.“

Auch dem Vorschlag des baden-württembergischen Verkehrsminister Hermann, sogenannte Hybrid-Bahnsteige mit unterschiedlichen Höhen vorzusehen, erweist die GDL Bebra eine klare Absage: „Das könnte dazu führen, dass die Bahnsteige für unterschiedliche Einstiegshöhen mehrere hundert Meter lang sind - obwohl der Zug



Im Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe wurden mehrere Gleise durch „Hochschottern“ höher gelegt, damit auch die RegioTram-Fahrgäste Ein- und Aussteigen können Foto: Steven Kunz

vielleicht nur 50 oder 70 Meter lang ist. Der Zug müsste dann den Abschnitt ansteuern, in dem die Höhe passend wäre - während die am Bahnsteig wartenden Fahrgäste ihrem Zug hinterherlaufen. Dadurch würden sich abermals die Haltezeiten verlängern und der Zug mit jedem Halt Verspätung ansammeln.“

Das Durcheinander bei den unterschiedlichen Bahnsteighöhen im Verlauf einer Bahnfahrt wurde in den vergangenen Jahren zudem deutlich reduziert. Rehn: „In den vergangenen Jahren wurden durch Bund, Länder und Bahn bereits mehrere Milliarden Euro in die Sanierung und Aufwertung tausender Stationen gesteckt. Hierdurch hat sich die Zahl jener Bahnsteige, an denen man nicht stufenlos in den Zug gelangt erheblich reduziert. Die neuen Bahnsteige mit 55 Zentimetern nun wieder in Frage zu stellen, während andernorts

noch unsanierte, teilweise mit Gras bewachsene und nur über steile Treppen erreichbare Bahnsteige zu finden sind, mutet das schon wie ein Schildbürgerstreich an.“

Die Kosten für den Umbau auf die neue Höhe würden zudem indirekt durch höhere Ticketpreise abgefangen. Rehn: „Die Inhaber der sanierten Infrastruktur gibt die Baukosten an das Eisenbahnunternehmen weiter, welche für den Halt an der jeweiligen Stationen ein entsprechendes Entgelt zu bezahlen hat. Diese höheren Kosten schlagen sich wiederum im Preis einer Zugfahrt nieder, welche der beauftragende Besteller bzw. Verkehrsverbund beim Fahrgast geltend machen wird.“

Das Ziel, einen Bahnsteig zu finden, an welchem jeder Zug – egal wie hoch oder tief dessen Einstieg ist – halten und in den man stufenfrei einsteigen kann wird sich

zwar weitgehend, aber eben nicht überall umsetzen lassen. Rehn: „Dort, wo ein Neu- oder Ausbau noch aussteht, muss man schauen, wie die Gesamtsituation der Stationen einer Linie aussieht. Ist bereits der größte Teil der Bahnsteige auf ein einheitliches Maß gebracht, wäre ein Bahnsteig mit der neuen Höhe ein störender Faktor. An den großen Bahnhöfen wie Fulda, Bebra, Bad Hersfeld oder Kassel muss man indes schauen, ob und wie weit es möglich ist, die Gleissituation optimieren zu können. Wenn an einem Bahnsteig unter Umständen nur Nahverkehrszüge mit 55 Zentimeter Einstieghöhe halten, ist es unserer Auffassung nach unsinnig, eine Höhe von 76 Zentimetern vorzuhalten.“

Hierfür wären laut Rehn noch nicht einmal teure Neu- oder Umbauten am Bahnsteig notwendig: „Die Lösung liegt im sogenannten Hochstopfen der Gleise, wie man es seinerzeit in Kassel-Wilhelmshöhe an den Bahnsteigen 7 bis 10 praktiziert hat. Zur Betriebsaufnahme der RegioTram wurden diese Gleise durch das Einbringen und Verdichten von Schotter unter und neben dem Gleis um knapp 20 Zentimeter angehoben, zusätzlich wurde die Höhe der Oberleitung angepasst. So ist es möglich, dass RegioTram und InterCity am selben Bahnsteig halten können. Doch optimal ist die Situation immer noch nicht, denn es

müssen weiterhin ein bis zwei Stufen gestiegen werden.“

Die GDL Bebra sieht daher die Bundesländer in der Pflicht: „Diese müssen bei Ausschreibung und Vergabe von Nahverkehrsleistungen und eventuell auch kurzfristig darauf hinwirken, dass in allen Personenzügen stets ausreichend Zugbegleiter an Bord sind, um dann zur Stelle zu sein, wenn jemand Hilfe beim Ein- oder Aussteigen braucht. Diese haben im durch sie betreuten Bereich die Übersicht, wo jemand eingestiegen ist, was er für Hilfe braucht und wie diese am besten zu leisten ist.“

Für Bahnhöfe, an denen die Reisenden umsteigen wollen, können sie dann meist entsprechende Hilfe vorbestellen. Auch für Rollstuhlfahrer ist dank der nahezu in allen Nahverkehrszügen vorhandenen Rampen und Hublifte eine Mitfahrt kein Problem mehr. Ein weiterer positiver Nebeneffekt: Die Kolleginnen und Kollegen sorgen alleine durch ihre Anwesenheit und Präsenz schon für Sicherheit und Sauberkeit im Zug, können die Fahrscheine kontrollieren und Informationen geben, und im Störfall gemeinsam mit dem Lokführer entsprechende Maßnahmen einleiten und die Fahrgäste betreuen.“

Wegfall von Zugverbindungen in Thüringen

(si) Mit dem Jahresfahrplanwechsel 2017/2018 gibt es im Schienenpersonennahverkehr in Thüringen erneut Verschlechterungen. So halten am traditionsreichen Bahnhof Oberhof keine Personenzüge mehr.

Für die durchschnittlich noch verbliebenen 150 Ein-/Aussteiger pro Tag erschießen notwendige Umbaumaßnahmen zu

kostspielig. Daher wird der ca. 3 Kilometer vom Bahnhof gelegene Ort Oberhof künftig von Zella-Mehlis aus mit Bussen be-



Im Bahnhof Oberhof halten in Zukunft keine Züge mehr Foto: Stefan Sitzmann

dient. Der inzwischen modernisierte Bahnhof Zella-Mehlis bekommt im Gegenzug den Namenszusatz „Oberhof“.

Mit dem Betreiberwechsel von DB Regio zur Erfurter Bahn endet zudem die fahrplanmässige Personenzugbedienung eines weiteren Teilstücks der sogenannten „Pfefferminzbahn“ zwischen Buttstädt und Großheringen. Nachdem schon vor über zehn Jahren der Zugverkehr zwischen Straußfurt und Sömmerda abbestellt wurde, hat es nun einen weiteren Abschnitt getroffen, der zuletzt von nur noch etwa 100 Fahrgästen pro Tag frequentiert wurde.

Leider wurde auf dem nun im Inselbetrieb bedienten Streckenabschnitt Sömmerda-Buttstädt das Angebot nicht aufgewertet, sondern sogar noch auf einen Zweistundentakt (mit Ausnahme morgens) gekürzt und Abendverbindungen gestri-

chen. Standzeiten von fast einer Stunde in Buttstädt zeugen nicht gerade von optimalen Fahrzeugumläufplanungen und lassen für die Zukunft des Restabschnitts der „Pfefferminzbahn“ leider nichts Gutes erwarten.

Bahnsteig der Pfefferminzbahn in Sömmerda Richtung Straußfurt Foto: Stefan Sitzmann



Großes Bahnfest in der Wetterau 120 Jahre Horlofftbahn

(jl) Mit einem großen Begleitprogramm wurde am 3. Oktober 2017 das Jubiläum 120 Jahre Horlofftbahn begangen. An allen Unterwegsbahnhöfen gab es Veranstaltungen. Mit drei Dampfzugfahrten Friedberg – Nidda und zurück und einem erweiterten Fahrtenangebot konnten die Besucher zwischen den Stationen hin und her fahren. Zur Feier des Tages konnten bis auf die Dampfzugfahrten alle weiteren Züge kostenlos genutzt werden.

Das umfangreiche Programm, welches ZOV Verkehr und die Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO) in monatelanger Vorarbeit aufgestellt hatte, konnte sich sehen lassen. Die zentrale Veranstaltung mit einem offiziellen Festteil und einer kleinen Ausstellung fand im Rahmen eines Bahnhofsfests am Bahnhof Beienheim statt. Weitere Schwerpunkte lagen an den Stationen Friedberg, Wölfersheim-Södel, Echzell sowie Bad Salzhausen und Nidda. Entlang der Strecke wurden zahlreiche Mitmach-Akti-

onen, Livemusik, Radtouren, Wanderungen und Führungen angeboten.



Dreimal verkehrte der Dampfzug der Museumseisenbahn Hanau mit einer Lok der Baureihe 50. Mit einem LINT41 der Hessischen Landesbahn kam ein weiteres Fahrzeug auf die Horlofftbahn, welches sonst dort nicht verkehrt. Mit weiteren

Das Eintreffen des Dampfzugs im Bahnhof Beienheim verfolgen zahlreiche Besucher der Jubiläumsveranstaltung

Foto: Stefan Sitzmann





In einer Fotoausstellung gab es sowohl Geschichtliches als auch Zukunftsperspektiven der Horlofftalbahn zu entdecken

Fahrten wurde der Fahrplan verdichtet und die Züge oft mit einem zweiten Triebwagen verlängert. Dies war auch notwendig, denn der Besucheransturm war sehr groß und ging so weit, dass gegen 15 Uhr in Beienheim keine Bratwurst oder Kuchen mehr zu bekommen waren.

Am Bahnhof Beienheim gab es zahlreiche Informationsangebote zur Geschichte und Zukunft der Horlofftalbahn. Im Bahnhof Beienheim hatte die VGO eine Fotoausstellung eingerichtet, die den Zustand

vieler Stationen vor rund 15 Jahren und heute zeigte. Mit Millionenaufwand wurden in den letzten Jahren außer Beienheim alle Stationen von Nidda bis Dorheim modernisiert: Bahnsteige, Beleuchtung, Informationsvitrinen und Zuwegungen zeigen sich in neuem Gewand. Der Einstieg in den Zug ist heute dank

hoher Bahnsteige und Niederflurfahrzeugen so leicht wie nie. Mit dem geplanten Um- und Ausbau des Bahnhofs Beienheim in einen modernen Abzweigbahnhof (hier trennen sich die Streckenteile nach Nidda und Wölfersheim/Hungen) in den nächsten Jahren sowie der möglichen Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnitts Wölfersheim – Hungen stehen weitere Ausbauschritte an.

Beim offiziellen Festakt in Beienheim betonte der Wetterauer Landrat Joachim Arnold als auch Thomas Busch, Leiter Verkehrs- und Mobilitätsplanung beim Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), dass die Bahn in jüngster Zeit wieder stetig an Bedeutung für die Entwicklung



v.l.n.r.: Stefan Klöppel (Leiter ZOV-Verkehr), Kreisbeigeordnete Stephanie Becker-Bösch, Susanne Repp (Stadtverordnetenvorsteherin von Nidda), Landrat Joachim Arnold, Volker Hoffmann (Prokurist VGO) und Uwe Sames (Stadt Hungen) vor der Abfahrt des Sonderzuges in Nidda

*Der Infostand von der AG
Horlofftalbahn und Pro
Bahn & Bus stieß auf
großes Interesse*

der Region, aber auch des Ballungsraums Rhein-Main gewinnt. „Wir werden bis 2030 in Hessen 280 000 Einwohner mehr haben“, erläuterte Arnold. Allein die Wetterau werde um 30 000 Bürger wachsen. Dieser Bevölkerungs- und Verkehrszuwachs sei über die Straßen ins Rhein-Main-Gebiet, die bereits jetzt an der Belastungsgrenze seien, nicht mehr abzuwickeln.

Thomas Busch räumte ein, dass die Stilllegung des Streckenabschnitts Wölfersheim – Hungen im Jahr 2003 ein kleiner Kratzer in der Geschichte der Bahnstrecke sei. Derzeit bemühe man sich um die Wiedereröffnung. Busch: „Ich bin optimistisch, dass das gelingen wird.“ Auch die übrigen Politiker und Aufgabenträger äußerten sich ähnlich. Reichelsheims Bürgermeister Bertin Bischofsberger erinnerte daran, dass vor 40 Jahren Politik und Bürger auf das Auto gesetzt hätten und niemand an eine solche Feier geglaubt hätte. „Wer hätte gedacht, dass sich das in kürzester Zeit dreht?“ Wie Kinderbetreuung und Schulen sei



eine Bahnanbindung ein wichtiger Standortfaktor, der darüber entscheide, wo Neubürger sich ansiedelten.

Diese Erfahrung konnte man auch am gemeinsamen Infostand von Pro Bahn & Bus und der Arbeitsgemeinschaft Horlofftalbahn machen. Fast alle Besucher zeigten sich interessiert an der Wiederinbetriebnahme der Strecke von Wölfersheim nach Hungen. Auch die Frage nach mehr durchgehenden Zügen nach Frankfurt kam mehrmals auf. Überhaupt zeigte sich das

*Alle drei eingesetzten
Fahrzeugtypen treffen sich
im Bahnhof Beienheim*



Publikum sehr interessiert und fachkundig. Die Bahn wird mehr und mehr als gute Alternative zu den überlasteten Straßen und Autobahnen gesehen und genutzt.

Kommentar: Kehrtwende um 180 Grad

Erstaunlich, wie sich das Bild der Bahn in der Wetterau gewandelt hat! Noch 2003 wurde der Streckenabschnitt Wölfersheim – Hungen stillgelegt, obwohl schon damals die Fahrgastzahlen stiegen. „Wer fährt da noch mit“, „mit dem Bus können wir ein attraktiveres Angebot fahren“ waren Argumente, die damals noch Anhänger fanden.

Keine 10 Jahre später haben Hungen und Wölfersheim erkannt, dass man nur mit dem Bus dem Bürger kein attraktives Angebot bieten kann. Während von Nidda durchgehende Züge nach Frankfurt fahren und die Einwohnerzahlen zunehmen, sieht es in Hungen schlechter aus. Mit einem Schritt-für-Schritt-Konzept geht man die Reaktivierung an. Die Kommunen Wölfersheim und Hungen kauften 2011 die stillgelegte Bahnstrecke. Der Bahnhof Beienheim wird zum modernen Abzweigbahnhof umgebaut. Im Bahnhof Hungen wurde für die Strecke nach Wölfersheim bei der Modernisierung schon ein eigener Bahnsteig vorgesehen.

Innerhalb weniger Jahre hat sich die Meinung für die Bahn gedreht und man hatte in Beienheim das Gefühl, es hätte nie die Zeiten gegeben, wo die Bahn von vielen für ein Auslaufmodell erklärt wurde. Getragen wird dieses „Pro Bahn“ aber immer mehr von weiten Teilen der Bevölkerung, die erkannt haben, dass sie trotz mehr Straßen doch jeden Tag im Stau stehen und eine moderne Bahn eine gute Alternative für viele ist.

In der Wetterau hat man mit vielen kleinen Schritten bei der Horlofftbahn schon einiges erreicht: Zahlreiche Haltestellen wurden modernisiert, der Fahrplan, teilweise im Halbstundentakt, wurde ausgedehnt in die Abendstunden, seit letztem Jahr fahren auch am Sonntag auf allen Streckenteilen wieder Züge. Jetzt geht es daran, den stillgelegten Teil wieder ans Netz zu bringen und in Zukunft mit mehr durchgehenden Zügen nach Frankfurt ein attraktives Angebot zu schaffen.

Ohne das über fast 20 Jahre ausdauernde Engagement der Arbeitsgemeinschaft Horlofftbahn mit ihrer von Bahnsachverstand geprägten Öffentlichkeits- und Lobbyarbeit wäre die Reaktivierung der Strecke von der Tagesordnung der Politik im Kreis und den Anliegerkommunen Wölfersheim und Hungen verschwunden - nun rückt sie in greifbare Nähe!

Jürgen Lerch

Mitfahrerbank Laubach eingeweiht

(hl) Da der ÖPNV auf dem Land weit ausgedünnt sei, wurde im Landkreis Gießen die erste kreisweite Mitfahrerstation eingerichtet, so eine hiesige Tageszeitung. In der gesamten Großgemeinde Laubach wurden insgesamt 35 Stationen eingerichtet.

Die sogenannten „Mitfahrerbänke“ befinden sich im Wesentlichen an den Bushaltestellen der Ortsausgänge und in der Stadt an weiteren markanten Punkten. Die Stationen der „Mitfahrerbänke“ sind an einem blauen Schild mit „Anhalterdaumen“ erkennbar und weisen klappbare Schilder der Hauptfahrtrichtungen aus. Befinden sich die Stationen an keiner Bushaltestelle, so wurden den Schildern noch jeweils eine Bank beige stellt.

Zur Nutzung der „Mitfahrerbank“ begibt man sich an diese Station, klappt das Schild in die gewünschte Hauptfahrtrichtung und wartet, bis ein PKW anhält und

mitnimmt. Die Fahrtziele sind nicht nur auf die Ortsteile bzw. Kerngemeinde ausgerichtet, sondern treten in direkte Konkurrenz zu den vorhandenen Buslinien und ALT-Verkehren. Die Fahrt ist für den Nutzer immer kostenlos.

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung fördert über das „Integrierte Kommunale Entwicklungskonzept“ (IKEK) unter anderem ÖPNV, Bürgerbus, Schülerverkehr und alternative Bedienformen. Von dieser in Laubach eingerichteten alternativen Bedienform gelangt man mit den dort ausgewiesenen Hauptfahrzielen nach: Gießen

und Schotten (Linie 372), Hungen (Linie 363) und Grünberg (Linie GI 74 und ALT-GI 74). Dabei sind sicherlich keine Förderimpulse für den Linien-ÖPNV, sondern das Gegenteil zu erwarten. So bleibt es abzuwarten, wann Linienverkehr mangels Nachfrage ausgedünnt wird und der Personenkreis, der auf planbare Verbindungen angewiesen ist (z. B. Schüler, AZUBI's, Berufstätige), das Nachsehen haben.

Erst passendes Zielschild aufklappen, dann warten: Mitfahrerbank im Laubacher Industriegebiet
Foto: Horst Lorenz



Friedberg / Bad Nauheim DeinBus steigt in den Bus-Nahverkehr ein

(jl) Das Fernbusunternehmen DeinBus steigt in den Nahverkehr ein: Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 übernimmt DeinBus das Linienbündel Friedberg - Bad Nauheim. Der Wechsel zum neuen Betreiber erfolgt dabei mit einem Jahr Verspätung, denn die das Linienbündel ausschreibende ZOV Verkehr hatte die Buslinien zunächst an einen Konkurrenten vergeben, obwohl DeinBus das günstigste Angebot abgab.

ZOV Verkehr hatte argumentiert, DeinBus könne keine bei der Ausschreibung geforderte ÖPNV-Referenzen vorlegen. ZOV Verkehr ist hier ein gebranntes Kind, hatte der vorhergehende Betreiber, die Verkehrsgesellschaft Mittelhessen (VM), das Linienbündel zum Dezember 2016 vorzeitig zurückgegeben. Deren Bus-

fahrer verließen das Unternehmen oft vorzeitig, wenn sie einen neuen Arbeitgeber gefunden hatten. In der Folge standen nicht mehr genug Busfahrer zur Verfügung, um den Busbetrieb aufrecht erhalten zu können. Ein Notfahrplan mit vermindertem Fahrtenangebot wurde eingerichtet.

Nach den Problemen in den vergangenen Jahren hoffen alle Beteiligten auf einen guten Start mit DeinBus (von links nach rechts): Friedbergs erster Stadtrat Dirk Antkowiak, Stefan Klöppel (ZOV-Verkehr), Alexander Kuhr und Walter Schützenhofer (DeinBus), Armin Klein (VGO), Fahrdienstleiter Vasili Andreadis und Christian Janisch (DeinBus).



Ein DeinBus am 12. Dezember 2017 in Bad Nauheim, drei Tage nach Betriebsaufnahme



Mit dem bei der Ausschreibung zweitplatzierten Busverkehr Hessen (BVH) sah ZOV-Verkehr scheinbar einen verlässlicheren Partner als DeinBus und vergab das Linienbündel an die Bahntochter. Diese Entscheidung bestätigte das Regierungspräsidium Darmstadt im Dezember 2016 vorläufig. DeinBus ging vor Gericht und siegte in zwei Instanzen, zuletzt beim Oberlandesgericht Frankfurt. Das OLG schloss sich der Meinung der vorherigen Instanz an, dass es sich „beim Fernlinienverkehr (Paragraph 42 Personenbeförderungsgesetz) um eine Unterart des Linienverkehrs handele“ und damit als Referenz anzuerkennen sei.

So übernimmt DeinBus im Dezember 2017 von der Busverkehr Hessen den Betrieb auf den Linien FB-10, FB-30 sowie FB-31 bis FB-36. Neben Friedberg und Bad Nauheim werden Rosbach, Friedrichsdorf, Ober-Mörlen und mit einzelnen Fahrten Usingen angefahren. Eingesetzt werden 13 eigene Busse der DeinBus Verkehrs-GmbH sowie drei Busse des Subunternehmers Ohly & Weber aus Neu Anspach. Entgegen dem bisherigen DeinBus-Design werden die Linienbusse in der von der Verkehrsgesellschaft Oberhessen geforderten Ausführung (hellgrau mit rotem Streifen unten an der Fahrzeugseite) verkehren und sich

damit von den übrigen Busunternehmen nicht absetzen.

Bei einem Pressetermin am 9. November in Friedberg stellten Walter Schützenhöfer und Alexander Kuhr, Geschäftsführer bei DeinBus, in Aussicht, dass es beim Übergang auf den neuen Betreiber zu keinen großen Problemen kommen wird. 14 der 18 Fahrer werden vom bisherigen Betreiber übernommen. Das Unternehmen zahlt Tariflohn und schließt mit den Mitarbeitern unbefristete Arbeitsverträge. In Friedberg entsteht ein Betriebs- hof, auf dem ein Fahrmeister und ein Mechatroniker arbeiten werden.

Geschäftsführer Kuhr teilte auf Nachfrage gegenüber der Hessenschiene mit, dass sich das Unternehmen langfristig im Nahverkehr etablieren möchte, da der Fernverkehrsmarkt sehr unbeständig sei. Deshalb nehme man auch an weiteren Nahverkehrsausschreibungen teil. Der Nahverkehrsvertrag in Friedberg läuft neun Jahre bis Dezember 2026.

Obere Lahntalbahn: Stundentakt jetzt auch am Samstag

(js) Auf der Gesamtstrecke Marburg – Erndtebrück wird ein täglicher Zwei-Stunden-Takt angeboten, der von Montag bis Samstag zwischen Marburg und Bad Laasphe zu einem Stundentakt verdichtet wird. Montags bis Samstags wird ein zusätzlicher Zug eingesetzt, der Bad Laasphe um 19.33 Uhr in Richtung Marburg verlässt.

Die Ankunft in der Universitätsstadt ist um 20:29 Uhr wodurch der Anschluss an den RE 98 nach Frankfurt um 20:35 Uhr erreicht werden kann. An Samstagen wird nun ein durchgehender Stundentakt zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr angeboten, allerdings wird die erste Abfahrt in Marburg erst um 8:24 Uhr erfolgen. Um die Anschlüsse an die Linie RB 93 von Siegen sicherzustellen, verkehren alle Züge ab Erndtebrück eine Minute später, also jeweils eine Minute nach der vollen Stunde.

Für Schüler und Berufspendler verkehrt der Zug aus Bad Laasphe, der den Bahnhof Marburg um 7:29 Uhr erreicht, weiter nach Marburg-Süd, dass um 7:41 Uhr er-

reicht wird. Im Hauptbahnhof bestehen Umsteigemöglichkeiten von der RB 42 aus Korbach und vom RE 30 aus Kassel. Die Zugdichte auf der Hauptstrecke in beiden Fahrtrichtungen während dieser Hauptverkehrszeit lässt ein Überleiten auf das Gegengleis mit anschließendem Fahrtrichtungswechsel in Marburg-Süd für die Rückfahrt ebenfalls nicht zu. Da der Regionalbahn ein Regionalexpress auf der Hauptstrecke folgt, muss diese schnellstmöglich das Hauptgleis verlassen. Für einen Fahrtrichtungswechsel, bei dem der Lokführer in den anderen Führerstand wechseln muss, werden etwa vier Minuten benötigt. Jedoch wird die Trasse unterdessen von einem nordwärts fahrenden IC belegt.



Fährt jetzt am Samstag häufiger: Die Obere Lahntalbahn, im Bild in Friedensdorf

Güterverkehr der Westerwaldbahn GmbH endet nach knapp 105 Jahren

(hpg) Der 9. Januar 1913 war ein denkwürdiger Tag für das Gebhardshainer Land im Landkreis Altenkirchen, denn an diesem Tag wurde die lang ersehnte Eisenbahnstrecke von Scheuerfeld zur Grube Bindweide und bis zum damaligen Endpunkt Nauroth für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen.

Ab dem 1. August 1914 ging die Betriebsführung auf den Kreis Altenkirchen über, der Anfang 1911 über 30 Jahre geschlossene Betriebsvertrag mit einem Berliner Unternehmen wurde gegen eine Abstands-zahlung gekündigt. Der Güterverkehr entwickelte sich gut und mit dem Bau einer „nichtöffentlichen Privatan-schlußbahn“ konnte das Streckennetz um weitere 15 Kilometer verlängert und zusätzliche Betriebe angeschlossen werden. Obwohl der Personenverkehr bereits 1943 auf Triebwagen und 1960 auf Omnibusse umgestellt worden war, fuhrn Güterzüge auf der sogenannten Stammstrecke noch bis Ende Juli 2017.

Mit der Entscheidung des Kreistages Altenkirchen, den Kooperationsvertrag mit DB Cargo zum Jahresende 2017 zu kündigen und für die im Eigentum des Kreises befindliche Infrastruktur zwischen Altenkirchen und Selters das förmliche Verfahren zur Stilllegung einzuleiten, endete zum Fahrplanwechsel auch der Güterverkehr auf der Strecke Altenkirchen-Selters. Die letzte Zustellung eines Güterzuges mit den Lokomotiven der Weba er-

folgte am 11. Dezember, da noch 21 beladene Wagen in Kreuztal standen. Allerdings wurden am selben Tag auch erstmals Wagen über Limburg zugestellt. Die über den Güterbahnhof Gremberg nach Koblenz-Lützel zulaufenden Wagen mit Stahl-Coils wurden dort von einer Streckendiesellok der DB Cargo (Class 66) übernommen und über Limburg in den Abendstunden nach Montabaur überführt. Am jeweils folgenden Morgen plant DB Cargo die Zustellung über Siershahn nach Selters mit Dieselloks aus dem Tonverkehr. Die Werklok von Schütz soll anschließend die Zustellung der Wagengruppe in Siershahn zum dortigen Werksteil von Schütz übernehmen und danach im Werk Selters die Rangieraufgaben durchführen.

Das Personal für die Werklok von Schütz stellt ab Januar 2018 DB Cargo, derzeit erfolgen die notwendigen Ausbildungen. Momentan wird geprüft, ob die technische

Am 8. Dezember 2017 fuhr der letzte fahrplanmäßige Güterzug der Westerwaldbahn auf der seit 2005 dem Unternehmen gehörenden Strecke von Selters nach Altenkirchen. Foto: Marko Lauten



Instandhaltung der 1968 von Krauss-Maffei gebauten und 2006 aus dem Eigentum der Westerwaldbahn von Schütz erworbenen Diesellok vom DB Regio-Werk in Limburg übernommen werden kann, da die Zusammenarbeit mit der Weba aufgekündigt wurde. Die Lok hatte im August 2017 eine Hauptuntersuchung bei der Westfälischen Lokomotiv-Fabrik Reuschling in Hattingen erhalten, bei der u.a. neue Puffer und eine LED-Beleuchtung eingebaut wurden.

Das Anschlussgleis von Siershahn bis zum Werk der Firma Schütz hatte die Westerwaldbahn im Rahmen eines 25-jährigen Vertrages von DB Netz gepachtet. Diesen Vertrag möchte die Firma Schütz übernehmen, um den betrieblich als Bahnhofsgleis geführten Anschluss weiterhin nutzen zu können. Auch wenn die Westerwaldbahn selbst nicht mehr auf der Holzbachtalbahn fährt, soll es noch Güterverkehr geben. DB Cargo plant einmal pro Woche einen Zug mit Leerwagen über Altenkirchen in Richtung Au/Sieg und Kreuztal abzufahren.

Weba-Geschäftsführer Oliver Schrei konnte Mitte Dezember noch keine Aussage treffen, ob es zu dieser „weit in das Jahr 2018“ angefragten Trassenvergabe kommt, da parallel das Stilllegungsverfahren für die Infrastruktur läuft. Aufgrund des eingeleiteten Stilllegungsverfahrens für die Strecke kann und möchte die Westerwaldbahn als Infrastruktur-Eigentümer derzeit jedoch keine verbindliche Zusage geben, denn für einen Weiterbetrieb sind laut Weba auch zusätzliche Investitionen erforderlich. Da die Ausschreibung der Strecke aufgrund fehlerhafter Angaben zur Länge, Anzahl der Bauwerke und Bahnübergänge am 17. November nochmals im Bundesanzeiger veröffentlicht werden

musste, endet auch die Bewerbungsfrist für mögliche Interessenten erst Ende Februar 2018.

Weitere Schritte

Ein Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen (EIU) mit Interesse an einer Übernahme muss beim Mainzer Verkehrsministerium eine Unternehmensgenehmigung nach § 6 Allg. Eisenbahngesetz (AEG) stellen und dafür auch Nachweise zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit erbringen. Aufgrund der immer noch ausstehenden Entscheidung der EU-Kommission, ob die Gewährung von Fördergeldern des Bundes, Landes und der Kreise für eine Sanierung der Strecke gegen das Wettbewerbsrecht verstößt, könnte das Verfahren nach Informationen aus dem Mainzer Verkehrsministerium auch bis zu einer Entscheidung ausgesetzt werden.

Viele Fragen offen

Nach dem Ende des Güterverkehrs und der Übernahme der Personenzugleistungen durch zwei modernisierte Triebwagen auf der Daadetalbahn stehen die beiden Strecken-Diesellokomotiven und die beiden Nahverkehrs-Triebwagen der Baureihe 628 (mit abgelaufenen Fristen) zum Verkauf. Während es für die seit 1999 beziehungsweise 2006 bei der Weba im Dienst stehenden Loks schon Interessenten gibt, ist der Verkauf der Triebwagen ein schwierigeres Unterfangen. Die Fahrzeuge sind nicht klimatisiert und barrierefrei und werden von der DB in großer Zahl aus dem Betrieb genommen – daher besteht ein großes Angebot am Markt. Auch über das Schicksal der letzten Jung-Diesellok (Weba 3), deren Untersuchungsfrist am 8. August 2017 auslief, ist noch nicht entschieden.

Wiesbaden – wird der Nullemissionsplan zum Ansporn für einen besseren Regionalverkehr?

(fl) Die Stadt Wiesbaden hat ihr Problem mit der hohen innerstädtischen Verkehrsbelastung und der vor allem daraus resultierenden Schadstoffbelastung erkannt und einen ehrgeizigen Plan zur Umstellung des städtischen Nahverkehrs auf alternative Antriebsarten entwickelt. Schon 2022 soll von den städtischen Verkehrsmitteln vor Ort keine Schadstoffemission mehr ausgehen.

Der Plan dürfte deutschlandweit die klarste Zielsetzung in Richtung Nullemission sein und – wenn er gelingt – den deutlichsten Umbruch einer lokalen Verkehrspolitik darstellen, die jahrzehntelang ausschließlich auf Dieselbusse gesetzt hat. Allerdings gehen die Anstrengungen sowohl bei der Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe als auch beim Aufbau der Citybahn überwiegend vom Verkehrsraum der Stadt selbst aus. Wenig Beachtung findet bislang der Regionalverkehr rund um die Landeshauptstadt, dessen Unzulänglichkeiten ebenfalls stark zur Umwelt-

belastung in der Stadt beitragen, die aufgrund ihrer teilweisen Kessel-lage ohnehin für Klima-probleme prädestiniert ist.



Wiesbaden und die Pendler – etwas Statistik

Wiesbaden ist mit ca. 290.000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt in Hessen. Erst mit einigem Abstand folgen die übrigen Großstädte Kassel, Darmstadt und Offenbach. Alle anderen Städte liegen unter der

Mit der Eröffnung der Mainzelbahn vor einem Jahr setzt Mainz auf mehr e-Mobilität. Davon ist Wiesbaden weit entfernt, setzt aber auf einen ehrgeizigen Plan zur Umrüstung Foto: F. Lang



100.000 Einwohnermarke. Und nur Frankfurt liegt, ebenfalls mit deutlichem Abstand, vor Wiesbaden. Im Jahr 2016 pendelten 72.569 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wiesbaden ein. Und immerhin 47.225 Einwohnerinnen und Einwohner von Wiesbaden pendelten aus der Stadt, überwiegend in andere Städte des Rhein-Main-Gebietes.

Eine etwas ältere Erhebung von 2010 verglich Wiesbadens Pendlerquoten mit denen der vergleichbaren Städte im Rhein-Main-Gebiet. Demnach hatte Wiesbaden mit einer Einpendlerquote, das heißt mit einem Anteil auswärtiger Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer am Gesamtarbeitsplatzangebot der Stadt, von 56,6 Prozent zwar die geringste im Vergleich mit Frankfurt (66,4 %), Darmstadt (69,9 %), Offenbach (70,7 %) und Mainz (63,3 %), gleichzeitig lag die absolute Zahl der Einpendler von 68.722 aber an zweiter Stelle hinter derjenigen von Frankfurt (323.550). Kassels Einpendlerquote lag 2010 mit 58,9 Prozent ziemlich nahe an derjenigen von Wiesbaden, allerdings bei einer deutlich höheren absoluten Zahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigter von 105.050 Personen.

Etwas vereinfacht ausgedrückt: Wiesbaden ist die zweitgrößte Stadt in Hessen und belegt den dritten Platz bei der Anzahl der Pendlerinnen und Pendler.

Wiesbaden und die Schienen-Infrastruktur

Wiesbaden verfügt über einen 1906 errichteten Kopfbahnhof, der als Zentralbahnhof damals drei näher am Zentrum gelegene Einzelbahnhöfe ersetzte. Die

Grünanlagen zwischen dem heutigen Hauptbahnhof und den Rhein-Main-Hallen dürften überwiegend als Gleisfeld gedient haben. Aus damaliger Sicht war der Neubau des Hauptbahnhofs mit seinem regen Dampfloverkehr etwas weiter weg von den Kuranlagen sicher nachvollziehbar. Der Fußweg zur Innenstadt (rund um die Marktkirche) beträgt seitdem leider 1,6 Kilometer. Der Umstieg in die Stadtbuslinien erfordert gerade in Richtung Innenstadt vielfach eine Über- oder Unterquerung der vierspurigen Ringstraße. Die Busse kommen häufig bereits überfüllt am Hauptbahnhof an. Die geplante Citybahn kann den Anschluss an die Innenstadt voraussichtlich verbessern, ein neuer stadtnaher Bahnhof wird aber eine Vision bleiben.

Wiesbaden wird von je drei Linien im Regional- und S-Bahnverkehr bedient. Das dichteste Regelangebot stellt der Halbstundentakt dar, der auf allen S-Bahnlinien zur Anwendung kommt, auf den Regionalbahnlinien aber nur zu den Hauptverkehrszeiten. Der Fernverkehr ist marginal, „Wiesbadens Fernbahnhof“ liegt traditionell auf der anderen Rheinseite in Mainz, was verständlich ist, wenn man die Haltezeiten im Durchgangsbahnhof Mainz mit denen im Kopfbahnhof Wiesbaden vergleicht.

Handlungsbedarf besteht nahezu auf allen von Wiesbaden ausgehenden Schienenstrecken. Hemmnisse bei der Verwirklichung eines für eine Stadt, die an der Schwelle zur 300.000 Einwohner-Marke liegt, angemessenen Schienen-Regionalverkehrs gibt es leider ebenfalls auf nahezu allen Strecken. Es ist ein Mix aus Überlas-

tungen, Fehlplanungen, Vernachlässigungen und sogar einer nie korrigierten Stilllegung, der im Einzelnen näher zu betrachten ist:

Die Rheingau-Linie und der nordmainische Verkehr nach Frankfurt

Die direkteste Verbindung zwischen Hessens größter und zweitgrößter Stadt wird überwiegend im Stundentakt von schnellfahrenden Regionalzügen als RB 10 / Rheingau-Linie befahren. Das ist nicht viel, nur in der Hauptverkehrszeit gibt es halbstündliche Angebote. Die S1 auf der gleichen Strecke fährt ebenfalls halbstündlich, benötigt aber – ihrem System als Lokalverkehrsmittel angemessen – mit ca. 44 Minuten eine deutlich längere Fahrzeit gegenüber der Rheingau-Linie mit ca. 33 Minuten. Verdichter-S-Bahnen fahren von Frankfurt maximal bis Hochheim, nicht aber bis Wiesbaden. Die hohe Streckenauslastung im Bereich von Mainz-Kastel mag der Grund dafür sein.

Die Rheingau-Linie auf der rechtsrheinischen Eisenbahn nordwestlich von Wiesbaden kennt ebenfalls in der Regel nur den Stundentakt, obwohl sie bis Rüdeseim ein dichtes Siedlungsband erschließt. Die Bahn ist durch

Die Rheingau-Linie verbindet Koblenz über Wiesbaden mit Frankfurt. Im Bild der VIAS-Halt in Rüdeseim

Foto: Hans-Peter Günther

Güterzüge sehr stark ausgelastet. Ob die langwierige Diskussion um die Schaffung einer weiteren Güterverkehrsstrecke abseits des Rheintals dazu führen kann, dass für den Regionalverkehr in absehbarer Zeit überhaupt irgendwelche Verbesserungen eingeführt werden, bleibt fraglich. Man sieht am Bahnhof Rüdeseim recht deutlich, wie sich notwendige Investitionen verzögern, wenn jahrzehntelang geplant und diskutiert wird. In diesem Fall ging es um einen Tunnel, der für eine Verkehrsentlastung vor Ort gesorgt hätte.

Und dann gibt es noch den 2002 in Betrieb genommenen Abzweig der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein-Main nach Wiesbaden. Von Anfang an kaum genutzt, weil eine ICE-Linie über den Kopfbahnhof Wiesbaden und die anschließenden Altbaustrecken schlecht ins Fernverkehrskonzept der DB passt, könnte er eine wichtige Rolle für den Regionalverkehr spielen. Wenn es denn am östlichen Ende den Abzweig in die „richtige“ Richtung gäbe. Immerhin – das Projekt „Wallauer Span-





Die Ländchesbahn ist die einzige Bahnstrecke rund um Wiesbaden, die noch nicht elektrifiziert ist

Foto: Hans-Peter Günther

ge“ hat einige Aussicht auf eine baldige Verwirklichung. Möglich wäre auf ihr ein schneller Regionalverkehr aus dem Rheingau über Wiesbaden zum Frankfurter Flughafen und weiter nach Frankfurt oder auch nach Darmstadt. Zu diskutieren ist hier auch, ob auf dem Abzweig Wiesbaden weitere Regionalverkehrsstationen eingerichtet werden können. Der ICE-Verkehr wird ihnen kaum im Weg stehen, eher schon der Wunsch nach einer wirklich schnellen Verbindung der Kernstädte von Wiesbaden und Frankfurt im Regionalverkehr ohne weitere Fahrzeitverluste.

Denn klar ist auch: Ohne die zügige Umsetzung der Frankfurt-RheinMainPlus-Projekte wie etwa der Herstellung einer durchgehenden Sechsgleisigkeit zwischen Frankfurt Hauptbahnhof und Stadion können auch Projekte wie die „Wallauer Spange“ keine volle Wirkung entfalten.

Die Ländches- und die Aartalbahn

Weit zurück hinter ihren Möglichkeiten bleibt die „Ländchesbahn“ genannte Verbindung von Wiesbaden nach Niedernhausen. Als weit und breit einzig verblie-

bene Dieselstrecke kennt sie nur wenige von und nach Limburg durchgehende Verbindungen in den Hauptverkehrszeiten und an Sonn- und Feiertagen. Eingesetzt werden

zweiteilige Fahrzeuge, die kaum für den Umlandverkehr einer 290.000 Einwohner zählenden Großstadt geeignet sind, überwiegend im ebenfalls unzulänglichen Studentakt. Und das, obwohl die Ländchesbahn in Niedernhausen an die Main-Lahn-Bahn und damit an eine gut ausgebaute Regionalverkehrsstrecke mit hohem Fahrgastpotenzial anschließt. Stand der Technik wäre hier die Elektrifizierung und beispielsweise die Einführung eines Flügelzugkonzepts mit durchgehenden Verbindungen von Limburg sowohl nach Frankfurt als auch nach Wiesbaden. Ganze 19,6 Kilometer beträgt die Streckenlänge der Ländchesbahn, aber nur 15,5 Kilometer die Fahrdrahtlänge im Regionalnetz rund um Wiesbaden.

Aus heutiger Sicht völlig unverständlich ist die Stilllegung der Aartalbahn im Jahr 1983. Es wurde ja damals bereits über Umweltthemen diskutiert, Wiesbaden führte schon in den 1980er Jahren mit dem „Umwelt-Abo“ eine deutlich verbilligte Monatskarte ein. Aber die Bundesbahn hatte noch andere Rahmenbedingungen als heute, verfolgte andere Ziele – und legte still, was

*Die Regionalbahn
Wiesbaden -
Aschaffenburg über
Darmstadt wird in einem
Jahr auf Triebwagen
umgestellt*



stillzulegen war. So kam es zu der skurrilen Situation, dass die südliche Aartalbahn Bad Schwalbach – Wiesbaden mit ihrem eigentlich besseren Verkehrsangebot und den schon damals zahlreichen Pendlern als Fahrgastpotenzial stillgelegt wurde, während die nördliche Aartalbahn Bad Schwalbach – Diez drei weitere Jahre überlebte.

Heute soll die, übrigens unter Denkmalschutz stehende, Aartalbahn als Teil der Citybahn Wiesbaden wiederaufstehen. Die notwendige Umspurung wird dazu führen, dass die Aartalbahn nie mehr Teil des über den Lokalbereich hinausgehenden Schienennetzes werden kann. In Wiesbaden wird jede Fahrt der Aartalbahn durch die Innenstadt führen. Ein Systemvorteil der Eisenbahn, nämlich die schnelle Fahrt in einen Knotenbahnhof und der dort mögliche Umstieg in den übrigen Regional- oder Fernverkehr, geht für die Aartalbahn in Wiesbaden verloren. Und eine weitere Umspurung bis Diez oder gar bis Limburg ist völlig illusorisch. Gründe genug für Pro Bahn & Bus, in Sachen Aartalbahn die Reaktivierung als Eisenbahn zu fordern, verbunden mit einer optimierten Umsteigestation zur Citybahn an der Stadtgrenze Wiesbaden, am vorgesehenen Schnittpunkt der Systeme.

Der S-Bahnverkehr und die Regionalbahn 75 nach Darmstadt und Aschaffenburg

Die Regionalbahnlinie 75 von Wiesbaden über Mainz, Groß Gerau und Darmstadt nach Aschaffenburg wird Ende 2018 als letzte Wiesbaden berührende Regionalverkehrslinie von Wagenzug- auf Triebwagenverkehr umgestellt, verbunden mit einem Betreiberwechsel von DB Regio auf die Hessische Landesbahn. Das Fahrplanangebot dürfte überwiegend beim Stundentakt bleiben. Zusammen mit der S8 fahren also auch künftig tagsüber in der Regel drei S- bzw. Regionalbahnen pro Stunde zwischen Wiesbaden und Mainz. Die RB 75 ist ein Beispiel dafür, dass erfolgreicher Regionalverkehr im Rhein-Main-Gebiet nicht zwingend Frankfurt als Ziel oder Ausgangspunkt haben muss. Die aus drei Doppelstockwagen bestehenden Züge sind in der Regel gut gefüllt unterwegs.

Die nachträglich ins Netz eingefügte S9 von Wiesbaden über Mainz-Kastel, Rüs-

selsheim und Frankfurt Flughafen nach Frankfurt darf als die bedeutendste Innovation des Schienenverkehrs rund um Wiesbaden der letzten Jahre betrachtet werden. Ihr Erfolg zeigt, wie der ÖPNV-Markt im Rhein-Main-Gebiet neue Angebote geradezu aufsaugt.

Es gab ein Zeitfenster von ca. 20 Jahren, etwa von 1970 bis 1990, in dem der Bund bereit war, Projekte wie einen Tunnelbahnhof Lütgendortmund oder Hattingen (Ruhr) zu fördern, sicher auch vor dem Hintergrund des Strukturwandels in der betroffenen Region. Da hätte man auch über eine kurze unterirdische S-Bahnstrecke ins Herz von Wiesbaden nachdenken können. Diese Chance gibt es heute nicht mehr. Oder vielleicht doch, schließlich verwirklicht man auch gerade „Stuttgart 21“?

Fazit

Am leichtesten zu verwirklichen ist sicher die Taktverdichtung nordmainisch zwischen Frankfurt und Wiesbaden. Die Strecke zwischen Wiesbaden und Frankfurt-Höchst dient überwiegend nur dem Regionalverkehr. Konflikte sind allenfalls im Bereich von Mainz-Kastel zu erwarten. Zwischen Frankfurt und Höchst wird der Ausbau des Homburger Damms für mehr Fahrplanstabilität sorgen. In Richtung Rheingau werden nur schrittweise Verbesserungen zu erzielen sein, man muss hier aber endlich einmal mit der Kapazitätserweiterung beginnen, unabhängig von der

langfristigen Güterverkehrsplanung. Ziel ist der Halbstundentakt für diese dicht besiedelte und als Wohnraum beliebte Region.

Kaum Probleme dürfte die Elektrifizierung der Ländchesbahn bereiten. Hier fehlt es am politischen Willen. Leider hat der RMV die Strecke gerade wieder für zwölf Jahre in ein „Dieselpaket“ gepackt, aber solche Entscheidungen sollten sich korrigieren lassen.

Richtung Mainz könnte sicher eine vierte Zugfahrt pro Stunde stattfinden, das lässt sowohl die Fahrgastnachfrage als auch die Streckenkapazität zu. Hier kommt es auch darauf an, ob die Citybahn als relativ schnelle Strecke entlang der Mainzer Straße gebaut wird, oder doch eher mit hoher Erschließungswirkung und längerem Fahrweg, beispielsweise durch Biebrich. Will man die Ausweitung des Eisenbahnverkehrs zwischen Mainz und Wiesbaden, dann wird man am ehesten eine bestehende Regionalbahnlinie in die hessische Landeshauptstadt verlängern, beispielsweise die von Mannheim her kommende. Auch eine solche Verbindung wird ihren Markt finden – siehe Erfolg der S9.

Die Aartalbahn befindet sich – leider noch immer – in einem langwierigen Diskussions- und Findungsprozess. Wenn die Citybahn gebaut wird, dann wird sie von Mainz her gebaut und erreicht Bad Schwalbach zuletzt. Auch das ist ein Grund für ihren Verbleib im Regelspurnetz der Bahn.

HESSENSCHIENE-ABO

für 18 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause

Citybahn Wiesbaden könnte auch Biebrich erschließen

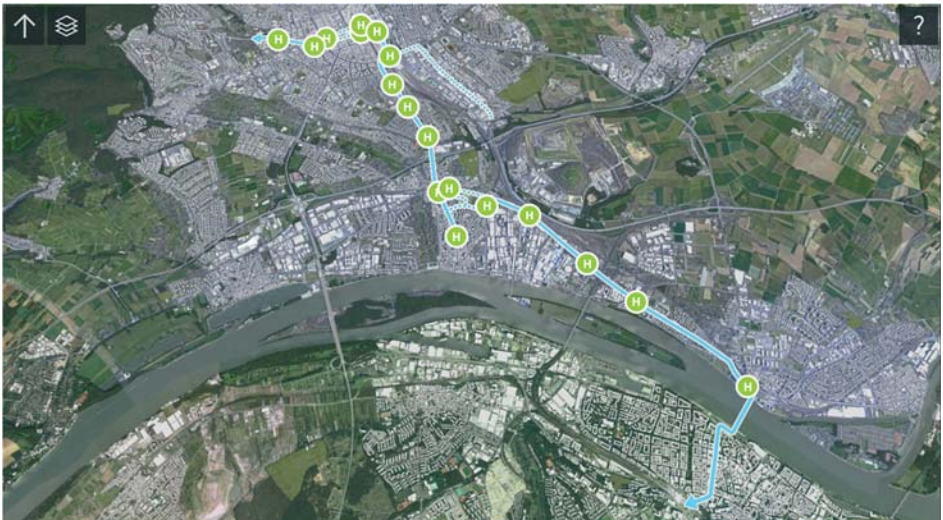
(fl) Die Stadt Wiesbaden und die neu gegründete CityBahn GmbH drücken auf's Tempo. Ein selbst gesetztes Ziel lautet, den öffentlichen Nahverkehr in der stark umweltbelasteten Stadt bis 2022 auf lokal emissionsfreie Antriebsarten umzustellen – siehe Hessenschiene 109 Seite 29.

Die Bürgerbeteiligung für die bislang als wenig umstritten geltende erste Teilstrecke entlang der Mainzer Straße sollte eigentlich im November 2017 beginnen, die Ergebnisse einer Nutzen-Kosten-Untersuchung werden für Mitte Dezember 2017 erwartet. Doch gerade für diese erste Teilstrecke zeichnet sich ein erhöhter Diskussionsbedarf ab. Und das ist gut so, denn die vertiefende Planung könnte dazu führen, dass der einwohnerstarke Stadtteil Biebrich bereits in der ersten Baustufe einen Anschluss an die Mainzer Straßenbahn bzw. an die „CityBahn“, wie sie in Wiesbaden offiziell genannt wird, erhält.

Die schnellste Verbindung zwischen Wiesbaden und Mainz führt sicher über die Mainzer Straße. Es wird daher abzuwägen sein, ob eine möglichst schnelle städteverbindende Verbindung oder eine solche mit einer optimalen Erschließungsfunktion für möglichst viele Wiesbadener Einwohner den Vorrang erhält. Zwischen Biebrich und der Kernstadt Wiesbaden fahren die beiden hoch belasteten Buslinien 4 und 14. Derzeit sind achtminütige Wagenfolgen erforderlich, um der Fahrgastnachfrage halbwegs gerecht zu werden. Dagegen steht für die schnelle Verbindung der beiden Städte auch die Regional- und S-Bahn zur

Geplante Trasse der Citybahn mit möglichen Optionen (punktiert)

Grafik: www.citybahn-verbindet.de



Verfügung, die allerdings insbesondere in Wiesbaden keine brauchbare Innenstadterschließung ohne weitere Umsteigevorgänge bietet. Wegen der peripheren Lage des Wiesbadener Hauptbahnhofs lassen sich auch zwischen Biebrich und der Kernstadt keine nennenswerten Fahrgastanteile auf die vorhandene (Eisenbahn-)Schiene verlagern.

Wiesbadens einwohnerstärkster Stadtteil Biebrich hat knapp 39.000 Einwohner und ist wegen der Lage am Rhein auch ein beliebtes Ausflugsziel, ferner Standort von einigen Industriebetrieben. Verkehrsbeziehungen gibt es traditionell auch nach Mainz. Die Buslinie 9 verkehrt werktags alle 30 Minuten zwischen der Mainzer Innenstadt, Biebrich und Schierstein und lässt sich geschichtlich bis in das Jahr 1904 zurückverfolgen. Sie wurde damals als Straßenbahn betrieben und war somit Bestandteil des ersten Wiesbadener Straßenbahnnetzes.

Das hohe Verkehrsaufkommen zwischen der Wiesbadener Innenstadt und Biebrich hat die Verantwortlichen der Stadt schon wiederholt zum Handeln motiviert. 1888 erlaubten sie einem privaten Konsortium die Einrichtung einer Dampfbahn, die ein Jahr später in Betrieb ging. 1900 wurde die Strecke elektrifiziert und war damit Teil eines immer noch privaten Straßenbahnnetzes. 1929 gehörte diese Straßenbahnlinie 4 zu denjenigen, die in einem für damalige Verhältnisse aufsehenerregenden Prozess auf Omnibusbetrieb umgestellt wurden. Die Konzession der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, des privaten Unternehmens für die Straßenbahn, war abgelaufen, Investitionen in den Fortbestand der Bahn waren nicht in ausreichendem Maß getätigt worden.

Allerdings bedeutete die Umstellungswelle des Jahres 1929 nicht das komplette Ende der Straßenbahn in Wiesbaden, wie manchmal behauptet wird. Die letzten Straßenbahnen fuhren, unter städtischer Regie und organisatorisch eng mit dem Mainzer Verkehrsbetrieb verbunden, im Jahre 1955 durch Wiesbadens Stadtgebiet, und zwar unter anderem auf der Linie 9 Biebrich – Mainz, die bald wieder zu den ersten Teilstücken der Citybahn gehören könnte. Und dann gab es, lange vor der Diskussion um E-Mobilität und zero-emission, auch noch einen Obusbetrieb in Wiesbaden. Ein Ast des kleinen Netzes, eigentlich handelte es sich sogar nur um zwei Einzelstrecken, führte von 1949/50 bis 1961 – natürlich – nach Biebrich!

In Wiesbaden kann man heute sehr gut verfolgen, wie sich der Planungsprozess für ein großes Verkehrsprojekt den Erfordernissen der Zeit anpasst. Konnten die ersten beiden Anläufe für das Projekt Schienenverkehr noch sehr stark durch Halb- und Unwahrheiten der gegnerischen Seite torpediert werden, so setzt die CityBahn GmbH derzeit stark auf Bürgerinformation und Bürgerbeteiligung im Vorfeld. Für den Beteiligungsprozess gibt es einen festen Zeitplan. Die Informationen im Internet werden stetig aktualisiert. Und gerade in diesen Wochen informiert in Wiesbaden auch die Ausstellung „Moderne Tram in Europa“ darüber, was mit Innovationskraft und einem gesunden Blick auf städtebauliche Zusammenhänge anderswo – und bald auch in Hessens zweitgrößter Stadt – möglich ist.

Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Citybahn Wiesbaden mit deutlich positivem Ergebnis

(fl) Kurz nach Redaktionsschluss der Hessenschiene Nr. 110 wurde die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zur Citybahn Wiesbaden vorgestellt. Die NKU hat den deutlich positiven Faktor von 1,5 erreicht, das heißt, jeder in die Citybahn Wiesbaden investierte Euro erzielt unter anderem bei der Schadstoffentlastung, der Unfallvermeidung oder bei der Einsparung von Busleistungen einen Nutzen von 1,50 Euro.

Anders ausgedrückt: der Nutzen übersteigt die Kosten um das 1,5-fache. Und das bei einem Investitionsvolumen für die Gesamtstrecke von Mainz bis Bad Schwalbach von mehr als 300 Millionen Euro.

Betont wurde in der Pressemitteilung zur NKU, dass das positive Ergebnis für die Trasse über Amöneburg und Biebrich gilt. Hier dürfte also eine Vorentscheidung bereits gefallen sein, wobei im Stadtteil Biebrich noch mehrere Trassenvarianten zu prüfen sind. Außerdem wird jetzt auch eine Zweigstrecke vom Hauptbahnhof zum „Quartiersboulevard Konradinallee“ einbezogen, um weitere Arbeitsplatzschwerpunkte in Wiesbaden zu erschließen.

Gleichzeitig wurde bekannt gegeben, dass die den Rhein überquerende Theodor-Heuss-Brücke nicht aufwändig verstärkt werden muss, um die Mehrlast durch den Straßenbahnverkehr zu tragen. Durch eine geänderte Ampelschaltung soll nicht nur der Bahnverkehr ermöglicht werden, es solle zusätzlich sogar ein besserer Verkehrsfluss für den Individualverkehr möglich werden.

Die Theodor-Heuss-Brücke muss für die Straßenbahn nicht verstärkt werden

Eine intensive Bürgerbeteiligung wird Anfang 2018 in Wiesbaden und Mitte 2018 in Mainz beginnen. Überhaupt soll es zwischen Wiesbaden und Mainz eine viel engere Zusammenarbeit als bisher geben. Mitte Dezember 2017 jährte sich auch die Inbetriebnahme der „Mainzelbahn“ zum ersten Mal. Anlass genug, die Anteile des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsmarkt in Mainz und Wiesbaden zu vergleichen. Der beträgt aktuell 22 Prozent in der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt und 16 Prozent in ihrem hessischen Pendant.

Die „Mainzelbahn“ liegt dabei jetzt schon leicht über der Fahrgastprognose. Mit ihrem sehr zielgerichteten und effektiven Bau- und Planungsprozess weist sie sicher auch den Weg für das noch ambitioniertere Projekt Citybahn Wiesbaden.



Flughafen-Regionalbahnhof wird modernisiert

(fl) Die Deutsche Bahn modernisiert den Regionalbahnhof des Flughafens Frankfurt am Main. Der unterirdische Bahnhof wurde 1972 in Betrieb genommen und liegt zwischen dem Ankunfts- und Abflugbereich des Flughafenterminals 1. Hinsichtlich der Funktionalität und der Orientierungsfreundlichkeit ist die Verkehrsstation nicht mehr zeitgemäß.

Die DB Station&Service AG investiert fast 10 Millionen Euro im baulichen und anlagentechnischen Bereich der unterirdischen Station und schafft bis Ende 2020 einen modernen Bahnhof mit mehr Aufenthaltsqualität. Das Land Hessen unterstützt sie dabei mit Zuwendungen in Höhe von 4 Millionen Euro.

Am Regionalbahnhof steigen heute täglich mehr als 40.000 Menschen ein, aus und um; er gehört damit zu den fünf meistfrequentierten Bahnhöfen in Hessen. Durch die Regionaltangente West und die neue Station Gateway Gardens werden weitere Pendler und Reisende hinzukommen.

Die Bauarbeiten sollen im Dezember 2020 abgeschlossen sein. Um ein hochwertiges Erscheinungsbild zu erschaffen werden helle Feinsteinzeug-Fliesen verlegt. Die an der Wandverkleidung verbauten Wasch-

betonelemente werden zurückgebaut. Als Kontrast zu der gegenüber liegenden Tunnelwandgestaltung werden Wandfliesen mit Relief aus großformatigen Fliesenplatten eingesetzt. Die Tunnelwandfassade wird über die Gesamtlänge des Mittelbahnsteigs mit verschiedenen Blautönen, die sich durch unterschiedlichste Anordnung in eine Rautenoptik fügen, gestaltet.

Für den behindertengerechten Ausbau der Station wird in die Bodenbeläge ein taktiles Leitsystem für Sehbehinderte integriert. Die Bahnsteigebene erhält eine Neuausstattung mit Sitzbänken und Info-Vitrienen. Die Bahnsteigmöbel werden in vorge-setzte Wände integriert. Für den Bereich der unterirdischen Station wird ein einheitliches Werbekonzept erstellt. Die wandmontierten Werbeträger werden in das Wandraster der neuen Wandverkleidung integriert und entsprechen so dem geordneten, klaren Erscheinungsbild. Die Vermarktungsfläche des Kiosks wird durch Schiebetüren aus Glas gegenüber der Verkehrsfläche abgegrenzt. Die Realisierung des Projekts erfolgt im laufenden Betrieb.



Der Flughafen-Regionalbahnhof soll heller und freundlicher werden

Computersimulation: Deutsche Bahn AG / Dietz Joppien Architekten AG

Neue Fahrkartenautomaten im RMV-Gebiet

(Ik/jl) Insgesamt 638 neue Fahrkartenautomaten stellt der RMV bis Frühjahr 2018 auf. Die ersten Automaten sind in Kelkheim-Hornau, Köppern und Neu-Anspach bereits in Pilotbetrieb und werden zur Zeit ausgiebig getestet.

„Für die Fahrgäste bedeuten die neuen Automaten höhere Bedienfreundlichkeit und zusätzliche Services. So gibt es ein zweites Display auf dem Dach der Automaten, auf dem an zahlreichen Stationen über die nächsten Fahrten mit Liveauskunft, also etwaigen Verspätungen informiert wird“, so Prof. Knut Ringat, RMV-Geschäftsführer.

Weitere Verbesserungen gegenüber der Vorgängergeneration sind das auch bei

Der neue Automat in Köppern



heller Sonneneinstrahlung besser lesbare Displaymenü, die Möglichkeit größere Geldscheine zu wechseln (welche war leider nicht zu erfahren) sowie kontaktloses Zahlen mit NFC-Technik. Außerdem sind die Automaten permanent online und übermitteln Störungen selbstständig, wodurch sie schneller repariert werden können. Trotz des ausgeweiteten Leistungsspektrums verbrauchen die neuen Automaten weniger Strom.

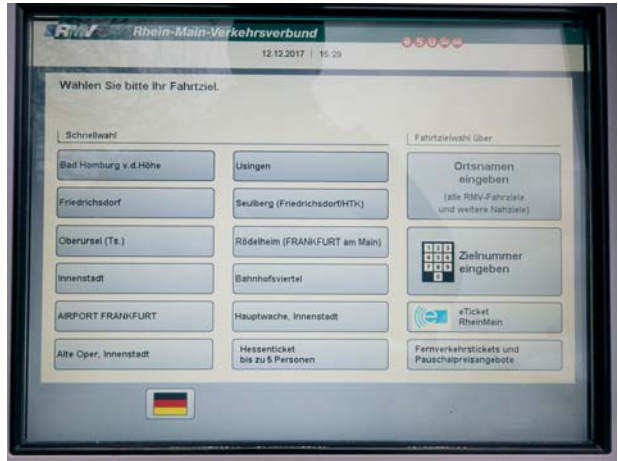
Der Austausch umfasst alle Automaten an S-Bahn- und Regionalzughalten im RMV-Gebiet. Die Fahrkartenautomaten an U- und Straßenbahnhaltstellen sowie stark frequentierten Haltestellen im Busverkehr werden von den lokalen RMV-Partnern betreut und bleiben erhalten. Bislang wurden die Automaten von der Deutschen Bahn aufgestellt und gewartet. Diese Aufgabe übernimmt nach europaweiter Ausschreibung ab 01.01.2018 das Unternehmen Transdev. „Die Ausschreibung des Vertriebs haben wir dazu genutzt, die neueste Generation Fahrkartenautomaten ins RMV-Gebiet zu holen und Fahrgastwünsche umzusetzen“, so RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat.

Praxistest in Köppern

Bei einem Test am 12. Dezember 2017 im Bahnhof Köppern konnte der neue Automat bei den RMV-Fahrkarten zunächst überzeugen. Auffällig ist das große helle Display am Dach, welches hell leuch-

tet. Dort wurde jedoch nur RMV-Werbung angezeigt. Eine Anzeige des nächsten Zugs wäre wünschenswert, jedoch sind in Köppern solche Anzeigen am Bahnsteig bereits vorhanden. Der Kaufvorgang ähnelt den jetzigen Automaten. Die zehn meistverkauften Ziele werden am Startbildschirm bereits angezeigt.

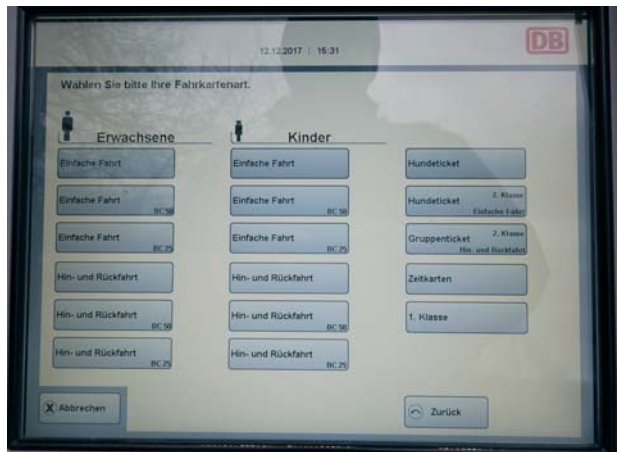
Interessant wird es, wenn man im Menü zu den „Fernverkehrsangebote und Pauschalpreisangebote“ wechselt. Im nächsten Menü werden zahlreiche Ländertickets angeboten, außerdem kann durch Eingabe des Zielbahnhofs ein DB-Ticket erworben werden. Jedoch sind nicht alle deutschen Bahnhöfe erhältlich. Ab einer Entfernung von ca. 200 bis 250 Kilometern sind selbst große Bahnhöfe wie Freiburg oder Hannover nicht zu kaufen. Auch konnte keine Möglichkeit gefunden werden, ein DB-Anfangsticket zu kaufen, sollte der gewünschte Zielbahnhof nicht im Angebot vorhanden sein. So muss der Fahrgast eine RMV-Fahrkarte lösen und beim Umstieg erneut eine DB-Fahrkarte kaufen, will er nicht schwarz fahren. In anderen Verbänden werden Fahrkarten „DB-Anfangsstrecke“ angeboten, sodass der Fahrgast im Zug dann ohne Aufschlag zum Zielbahnhof nachlösen kann. Bahncardermässigkeiten werden gewährt, je-



Startbildschirm des neuen Automaten

doch können keine Bahn-Bonuspunkte gesammelt werden. Fahrkarten können nur ab dem Standort des Automaten gelöst werden. Eine Fahrplanauskunft wie bei den DB-Automaten scheint nicht vorhanden zu sein. So muss man feststellen, dass die neuen Automaten viele Optionen nicht mehr bieten, welche die alten schon hatten.

Verschiedene Fahrkarten im DB-Verkehr



Neue DB Information

(jl) Mit einem völlig neuen Design werden die bundesweit 82 DB Informationen (früher: Service Points) in den nächsten drei Jahren ausgestattet. Nach Labor- und einem Praxistest am Berliner Südbahnhof wurde nun im Nürnberger Hauptbahnhof die erste DB Information komplett neu gestaltet. Als nächster Standort wird die DB Information im Frankfurter Hauptbahnhof umgebaut.

In der Mittelhalle des Nürnberger Hauptbahnhofs wurde am 23. November bundesweit erstmalig die neue DB Information in Betrieb genommen. „Die DB Information wurde gemeinsam mit unseren Kunden entwickelt. Das Ergebnis ist eine offenere, kundenfreundlichere Anlaufstelle für Reisende und Besucher im Bahnhof. Informationen bieten wir noch einfacher und schneller an als bisher“, sagt Claudia Gremer, Bahnhofsmanagerin Nürnberg Hbf.

Auf einem großen Monitor sind bereits von weitem Informationen zu örtlichen Be-

sonderheiten sichtbar. Kundenmonitore unterstützen die persönliche Beratung. Ein leuchtendes Dach erleichtert die Auffindbarkeit; die Unterfahrbarkeit des Tresens für Rollstuhlfahrer ist eine große Hilfe bei der persönlichen Beratung eingeschränkter Reisender. Neu sind auch Selbstbedienungsterminals in der Ost-, Mittel- und Westhalle, an denen sich Reisende im Bahnhof orientieren, Bescheinigungen bei Verspätungen selbst ausdrucken oder eine Mobilitätshilfe bestellen können.

Bei der Neuentwicklung der DB Infor-

*Design gepaart mit Zweckmäßigkeit: Die neue DB Information im Nürnberger Hauptbahnhof
Foto: Deutsche Bahn AG, Loredana La Rocca*





An den neuen Selbstbedienungsterminals können sich Fahrgäste z.B. eine Verspätungsbescheinigung ausdrucken oder eine Mobilitätshilfe bestellen können

*Foto: Deutsche Bahn AG,
Loredana La Rocca*

dieser Gruppen wurden aufgenommen, in zahlreichen Werkstattversuchen realisiert und in einen Prototypen integriert. Dieser wurde am Bahnhof Berlin Südkreuz dem Praxistest unterzogen.

Mit dem Aufbau in Nürnberg beginnt der bundesweite Austausch aller 82 bestehenden DB Informationen. Folgende Hauptbahnhöfe werden als nächstes ausgestattet: Frankfurt am Main, Hannover, München, Köln, Hamburg, Leipzig, Karlsruhe und Berlin sowie Berlin Ostbahnhof. Bis Ende 2020 soll der Austausch an allen Standorten abgeschlossen sein.

information ging die DB folgenden Weg: Neben Kunden wirkten auch Mitarbeiter der DB, Behindertenverbände, Bestellerorganisationen für den Nahverkehr, Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie mehrere Start-ups mit. Die Bedürfnisse und Anregungen

Das tiefer gezogene Thekenteil ist für Rollstuhlfahrer geeignet. In die Theke eingelassene Displays bieten zusätzliche Informationsmöglichkeiten beim Beratungsgespräch
*Foto: Deutsche Bahn AG,
Loredana La Rocca*



Die Eisenbahn-Architektur prägt das Nassauer Land Vor 190 Jahren wurde Heinrich Velde geboren

(hpg) Während der in Limburg geborene Moritz Hilf als Erbauer der Lahntalbahn im Juli 1862 die erste Ehrenbürgerschaft seiner Heimatstadt erhielt, ihm 1912 ein Denkmal gesetzt wurde und eine Straße seinen Namen trägt, ist der in Diez geborene Architekt der Eisenbahngebäude heute nahezu vergessen. Vor gut 190 Jahren, am 29. Mai 1827, wurde Heinrich Velde in Diez geboren.

Als Architekt und Baubeamter im Dienst der Eisenbahnverwaltung gilt er als Schöpfer der Gebäude der Nassauischen Eisenbahnen. Entlang der rechten Rheinstraße zwischen Wiesbaden und Oberlahnstein und im Lahntal bis Wetzlar, aber auch an der Aar bis Zollhaus, in den Westwald bis Hadamar sowie im Goldenen Grund bis Bad Camberg finden sich bis heute zahlrei-



*Heinrich Velde im
Jahr 1890*

che Bahngebäude, die wahrscheinlich auf Entwürfe von Velde zurückgehen.

Leben und Wirken

Heinrich Velde studierte ab 1847 an der Königlichen Akademie der Bildenden Künste in München das Fach Baukunst (Architektur), was durch den Matrikeleintrag belegt ist. Unklar ist, ab welchem Zeitpunkt er im Dienst

Vor der Güterabfertigung und dem Empfangsgebäude hat sich ein Teil der Belegschaft des Bahnhofs Diez zu einem Gruppenfoto aufgestellt, das vor 1924 entstanden sein muss.

Foto: Stadtarchiv Diez





Zusätzlich zum Empfangsgebäude für den Personenverkehr war in Limburg auch ein fast gleichgroßes Gebäude für den Güterumschlag errichtet worden. Die rasante Entwicklung des Verkehrs erforderte bereits um 1880 dessen Abriss, um Platz für weitere Gleise zu schaffen.

Foto: Stadtarchiv Limburg

der Nassauischen Eisenbahn stand. Im Preußischen Staatshandbuch wird er erstmals 1876 als Baumeister und Assistent im technischen Administrationsbüro genannt. Allerdings waren schon ab Mitte 1850 – bevor Moritz Hilf die Bauleitung für die Lahntalbahn und die Rechte Rhein- und Lahneisenbahn zwischen Wiesbaden und Wetzlar fallen bis heute die typisierten Bauten auf.

Ursprünglich gab es eine Vielzahl von kleinen Postengebäuden für Weichen- und

Schrankenwärter, insgesamt 67 Bahnwärterhäuser und 37 Empfangsgebäude inklusive ihrer Nebengebäude, die möglicherweise auf den Plänen von Velde beruhen. Für die Größe und Ausgestaltung der Bahnhöfe spielte nicht immer die Größe der Kommune oder das Verkehrsaufkommen die wichtigste Rolle.

So erhielten Balduinstein wegen der nahegelegenen, von Erbherzog Stephan bewohnten Schaumburg oder die vier Kilometer von der Bahn entfernt liegende Stadt Braunfels wegen der Grafen von Solms-Braunfels ihre repräsentativen und mit einem Fürstenzimmer ausgestatteten Empfangsgebäude.

Auch die aufwändige Architektur der Tunnelportale sowie der beidseitig an der Eisenbahnbrücke über die Lahn bei Nassau vorhandenen Brückenportale sollen von Velde stammen. Das teilweise dabei verwendete Baumaterial – roter Sandstein aus der Pfalz – spricht jedoch eher für Hilff, der zuvor beim Bau der pfälzischen Bahnen tätig war.

Verluste – Erhaltung – Zustand

Nachweislich von Velde entworfen wurde das 1880 in Höchst bei Frankfurt errichtete zweite Empfangsgebäude, das den Bahnhof der Taunusbahn von 1839 ersetzte. Allerdings musste dieser Bahnhof nach nur etwas über 30 Jahren der Umgestaltung der Gleisanlagen weichen. Auch die Bahnhöfe von Oberlahnstein und Limburg existieren nicht mehr, da sie im 2. Weltkrieg beschädigt und später abgerissen wurden.

Obwohl heute fast alle erhaltenen Bahnbauten unter Denkmalschutz stehen, ist ihr Zustand teilweise erschreckend schlecht. Dennoch könnten in Bad Ems der Bahnhof – samt der Bahnsteighalle und der ehemaligen Güterabfertigung – ein Teil des Unesco-Welterbes „Great Spas of Europe“ werden. Bis in die Kernzone haben sie schon geschafft. Nach der gelungenen Sanierung des Güterschuppens wäre dem Bahnhof Bad Ems eine Runderneuerung und Vitalisierung dringend zu wünschen. Das Gleiche gilt für den Bahnhof von Diez. Obwohl das ehemals repräsentative Gebäude samt einem größeren Grundstück zum Mindestgebotspreis versteigert und später nochmals zum gleichen Preis weiterveräußert wurde, hat die Stadt Diez kein Vorkaufsrecht in Anspruch genommen, um damit die Zukunft des Gebäudes selbst be-

stimmen zu können. Aber es gibt auch erfreuliche Beispiele, wie die gelungenen Sanierungen der Bahnhöfe von Rüdesheim und Weilburg und das private Engagement für zahlreiche ehemalige Bahnwärterhäuser und Bahnhofsgebäude, wie beispielsweise in Aumenau, Balduinstein und Fürgurt.

Tod und Nachruf

Heinrich Velde starb im Alter von 78 Jahren am 16. April 1905 in Frankfurt. In der Zeitschrift für nassauische Geschichte und Heimatkunde, *Nassovia*, erschien ein Nachruf, in dem als Geburtsjahr allerdings 1826 angegeben wird. Nach seiner Teilnahme am Badischen Feldzug 1849 werden Kirchen- und Museumsbauten in Wiesbaden und Homburg genannt, die er im „Privatdienste“ bei Baurat Hofmann geplant habe.

Keine Erwähnung findet, dass Heinrich Velde von 1853 bis 1855 den Bau der katholischen Pfarrkirche St. Georg in Oberreifenberg geleitet hat und das Feldberghaus auf dem Großen Feldberg entwarf, dessen Grundsteinlegung 1859 erfolgte. Im Nachruf heißt es weiter: „Später wurde er von der herzoglich nassauischen bzw. königlich preußischen Eisenbahnverwaltung angestellt und entwickelte eine reiche Tätigkeit. Die schönen Bahnhofs- und Tunnelbauten der nassauischen Eisenbahn an Lahn und Rhein sind meistens sein Werk.“

Sein letzter Titel ab 1894 war „Kgl. Eisenbahndirektor zur Disposition“, gleichbedeutend mit „im einstweiligen Ruhestand“. Eine offizielle Heinrich-Velde-Straße gibt es bislang noch in keiner Gemeinde entlang der ehemals nassauischen Bahnstrecken.

Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie RB 35 Spätzug verkehrt später

(si) Auf der Vogelsbergbahn Fulda – Lauterbach – Alsfeld (Gießen) kommt es ab Fahrplanwechsel erneut zu einer Verbesserung des abendlichen Zugverkehrs. Der bislang um 22.35 Uhr ab Fulda verkehrende Zug in Richtung Vogelsberg fährt künftig täglich um 23.05 Uhr. Damit ergeben sich deutlich bessere Anschlussbeziehungen aus Richtung Rhein-Main und Nordhessen. Auch können zum Beispiel kulturelle abendliche Veranstaltungen in Fulda damit besser mit dem ÖPNV erreicht werden.

DB-Reisezentrum Lauterbach schließt – Übernahme durch Agentur

(si) Am 30. November 2017 endete nach 147 Jahren und einem Monat eine Ära: Die Deutsche Bahn übergab ihren stationären Fahrkartenverkauf am Bahnhof Lauterbach (Hess.) Nord an die Firma Rosenthal

aus Bad Gandersheim, welche zum Dezember 2017 im RMV-Gebiet insgesamt sieben Standorte übernimmt.

Was sich im ersten Moment nach einer Verschlechterung für die Bahnkunden anhört, dürfte sich aber als eine Verbesserung für Lauterbach herausstellen. Das bisher umsatzstarke kleine DB-Reisezentrum in der Vogelsberg-Kreisstadt, welches immer wieder mit Auszeichnungen für Umsatzsteigerungen Furore machte, da es in der jeweiligen Kategorie bundesweit immer vorderste Plätze belegte, wird künftig länger offen haben. Zu den neuen geforderten Kernöffnungszeiten Montag bis Freitag von 7-11 Uhr und 15-19 Uhr, Samstag von 9-14 Uhr wird es zum Verkauf für Fahrkarten und Reiseberatung geöffnet sein.

Ab Ende Januar soll auch ein neuer Shop-Bereich eingerichtet werden, wo Reisende Kaffee, Getränke, Zeitschriften und eventuell auch Backwaren kaufen können. In den vergangenen Jahren kam es immer wieder durch Personalmangel zu außerplanmäßigen Schließungen und Öffnungszeiten-Kürzungen des DB-Reisezentrums.

Bleibt zu hoffen, dass dies nun der Vergangenheit angehört und die neue Agentur für mehr Leben und Service am Lauterbacher Nordbahnhof sorgt.



*Letzter Tag unter DB-Regie:
Der Schalter im Lauterbacher Nordbahnhof*

Foto: Stefan Sitzmann

ALT-Verkehre Mücke

(hl) Ende September 2017 wurde bekannt, dass das Busunternehmen Philippi aus Mücke die Ausschreibung zum Anruf-Linien-Taxi (ALT)-Verkehr im Raum Mücke verloren hat. Die Firma Philippi, aus einem Ortsteil der Gemeinde, bediente mit ihrem erfahrenen Personal über viele Jahre hinweg erfolgreich die Linien ALT 75, ALT 76 und ALT 78 in der Gemeinde und nach Ulrichstein.

Mit dem Fahrplanwechsel am 10.12.2017 übernimmt nun das Unternehmen „Ohmtal-Taxi“ aus Homberg/ Ohm die vorgenannten ALT-Linien in Mücke. Nach der Vergabe hatte der Ausschreibungsgewinner vermutlich Probleme, eine ausreichende Anzahl von Fahrern zu rekrutieren und schaltete dazu bei ebay-Kleinanzeigen nachstehende Originalanzeige:

Wir suchen Fahrer/-innen auf Minijob-Basis für Schülerfahrten etc, die im Raum Mücke bzw. Ulrichstein wohnen, gerne auch Rentner. Die Fahrten finden tagsüber statt.

Ohmtal-Taxi und Mietwagen,

.....

Zur Nutzung des ALT ist bekanntlich im Vorfeld die Fahrt telefonisch anzumelden. In der aktuellen Fahrplanveröffentlichung (Stand: 25.11.2017) ist allerdings nicht die Telefonnummer des Unternehmens, sondern die Nummer eines Privatanschlusses angegeben. Un-

Gersfeld in der Rhön ist nun auch wochentags später mit der Bahn zu erreichen

Foto: Stefan Sitzmann

ter diesen Voraussetzungen wird es spannend zu beobachten, wie eine ÖPNV-gerechte Verkehrsabwicklung erfolgt und ob beim Fahrgast die richtigen RMV-Fahrpreistarife angewendet werden.

Meldung nach Redaktionsschluss:

Am 13.12.2017 veröffentlichte die Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO) in der örtlichen Presse die Mitteilung, dass die Firma „Ohmtal-Taxi“ mit einem stabilen, zuverlässigen Verkehr überfordert sei. Die VGO habe deshalb entschieden, die ALT-Leistungen wieder an die Fa. Philippi zu übertragen. Bereits am ersten Tag der Leistungsübernahme waren zahlreiche Fahrten ausgefallen!

Rhönbahn Fulda - Gersfeld RMV-Linie RB52 Neuer Zug am Abend

(si) Seit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember verkehrt nun endlich wochentags die Rhönbahn Fulda-Gersfeld im Stundentakt – ein bislang fehlender Zug wurde nun ergänzt. Der bislang nur an Samstagen verkehrende abendliche Rhönbahnzug um 20.23 Uhr ab Fulda nach Gersfeld fährt



künftig auch Montag bis Freitag und schließt damit endlich eine eklatante Fahrplanlücke. Ab Gersfeld fährt diese Zugleistung Montag bis Samstag um 21.17 Uhr zurück nach Fulda (an 21.57 Uhr).

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus begrüßt die positiven Veränderungen im regionalen Schienenpersonenverkehr, richtet jedoch an den RMV die Bitte, eine weitere Angebotsausweitung auf der Rhönbahn in den Abendstunden – Forderung nach einem Kulturzug Freitag/Samstag gegen 23.20 Uhr ab Fulda – ernsthaft zu prüfen und baldmöglichst umzusetzen.

Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt RMV-Linie RB49 Zusätzliche Regionalbahnen Friedberg - Gießen

(j1) Seit dem Fahrplanwechsel verkehren montags bis freitags neue Fahrten von Friedberg nach Gießen um 8.20 Uhr, 12.20 Uhr sowie 14.20 Uhr und von Gießen nach

Friedberg um 15.05 Uhr. Die Züge erreichen damit Gießen zum wichtigen Stundenknoten, wo Anschluss an schnelle RE-Züge Richtung Koblenz, Siegen und Kassel bestehen.

Pro Bahn & Bus hatte sich immer wieder für Züge in diesen Zeitlagen eingesetzt, da ansonsten in Gießen lange Umsteigezeiten entstehen. Es bleibt zu hoffen, dass diese Züge in Zukunft auch am Wochenende angeboten werden.

Neu ist sonntags auch eine Frühfahrt von Gießen nach Friedberg um 5.35 Uhr und zurück um 6.50 Uhr.

Lahn-Kinzig-Bahn Gießen - Nidda - Gelnhausen RMV-Linie RB46 Bahnhof Hungen modernisiert

(j1) Am 11. Oktober 2017 wurde im Rahmen einer Feier der modernisierte Bahnhof Hungen wiedereröffnet. In knapp anderthalbjähriger Bauzeit wurden die

Bahnsteige, die Unterführung und die Zuwegung umfassend erneuert. Durch Aufzüge ist der Mittelbahnsteig ab sofort



Zwischen Gießen und Friedberg fahren seit dem Fahrplanwechsel mehr Regionalbahnen und ermöglichen in Gießen kurze Übergangszeiten

Auch zwischen Friedberg und Friedrichsdorf wurde der Fahrplan verbessert. Teilweise wird er zum Halbstundentakt verdichtet; in Tagesrandzeiten fahren zusätzliche Züge



barrierefrei erreichbar. Neu ist die Verlängerung des Fußgängertunnels Richtung Nordosten, sodass für die Schüler der Gesamtschule Hungen lange Umwege entfallen. Die Bahnsteige mit einer Länge von 90 Metern haben eine Höhe von 55 cm, sodass ein höhengleicher Einstieg in die Triebwagen der HLB möglich ist. An den Gesamtkosten von 4,7 Mio Euro hat sich die Stadt Hungen mit 440.000 Euro beteiligt. Erneuert wurde auch der Hausbahnsteig an Gleis 1, wo heute keine Züge halten. Er ist für die Wiederinbetriebnahme der Strecke nach Wölfersheim vorgesehen.

Der RMV lobte die Beteiligung der Kommune als „herausragendes Beispiel dafür, dass sich hartnäckige Arbeit lohnt.“ Mit dem Umbau sei gleichzeitig eine gute Basis für die Wiederbelebung der Horloffalbahn geschaffen worden.

Übergangszeit sonntags in Gelnhausen verlängert

(jl) Seit dem Fahrplanwechsel fahren in Gelnhausen die Züge der Lahn-Kinzig-Bahn an Sonntagen immer zur Minute 13 ab (vorher Minute 07). Damit soll gewährleistet werden, dass bei einer leichten Verspätung des Regionalexpress aus Frankfurt nach Fulda die Fahrgäste trotzdem den Anschlusszug Richtung Büdingen / Glauburg-Stockheim erreichen.

Friedberg - Friedrichsdorf RMV-Linie RB16

Mehr Züge zum Fahrplanwechsel

(jl) Folgende Fahrten werden seit dem Fahrplanwechsel zusätzlich gefahren:

- Fahrten montags bis freitags 8.46 und 18.54 Uhr von Friedberg nach Friedrichsdorf und zurück (9.15 / 19.23 Uhr ab Friedrichsdorf)
- neue Spätfahrt freitags, samstags und vor Feiertagen um 23.47 Uhr ab Friedberg nach Friedrichsdorf und zurück
- drei neue Frühfahrten an Sonn und Feiertagen um 6.47 Uhr, 7.47 Uhr und 8.47 Uhr von Friedberg nach Friedrichsdorf und zurück.

Fulda - Hanau - Frankfurt RMV-Linie RE50

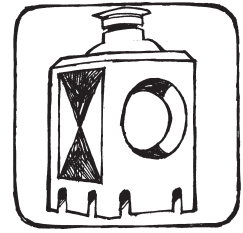
Neuer Spätzug

(si) Neu ist auch eine Verbindungen von Fulda nach Frankfurt in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag. Jeweils um 0.07 Uhr startet ein Regionalexpress ab Fulda, Ankunft 1.28 Uhr in Frankfurt Hbf.

Da wo der Hund lebendig ist

(fl) Offenbach beherrscht eher selten die Schlagzeilen in der Hessenschiene oder in anderen Publikationen zum Thema Bahn und Bus. Warum auch? Es gibt ein Stadtbussystem, dessen Netz- und Angebotsplanung man als positivste Vokabel das Wort „Kontinuität“ beifügen könnte. Böse Zungen würden vielleicht eher von „Stillstand“ reden. Und es gibt ab und an Versuche mit akkubetriebenen E-Bussen, denen man mit viel, viel gutem Willen „Pioniergeist“ unterstellen kann. Immerhin sind die Probleme bekannt, und der kommende Nahverkehrsplan verspricht an einigen Stellen Verbesserungen.

Und zum Glück sind die verkehrspolitischen und finanziellen Rahmenbedingungen einer Stadt und das Engagement der Mitarbeiter in einem Verkehrsbetrieb auch ganz verschiedene Dinge.



Letzteres hat dazu geführt, dass der Nahverkehr in Offenbach in der Adventszeit 2017 doch einmal in die großen Schlagzeilen gerückt ist.

An allen Donnerstagen vor dem Weihnachtsfest waren Vorleser in den Stadtbuslinien unterwegs und lasen aus einem eigens verfassten Weihnachtskrimi vor. Jede Woche wurde ein anderer Teil der Geschichte vorgelesen, so dass interessierte Zuhörer dem Geheimnis um einen regelmäßig in Offenbachs Stadtbussen alleine mitfahrenden schwarzen Hund langsam auf die Schliche kommen konnten. Geschrieben wurde die Geschichte von Uwe Kauss, einem gebürtigen Frankfurter Journalisten, Texter und Lektor, der offenbar aus freien Stücken Offenbacher Bürger geworden ist. Wer die Geschichte nicht zu Ende hören durfte, weil die Ausstiegshaltestelle nahte, konnte sie Woche für Woche im Internet nachlesen. Die Hessenschiene meint: Eine nette Idee, die hoffentlich (Hunde-) Schule macht!

Die Hessenschiene-Redaktion war der Ansicht, der geheimnisvolle schwarze Hund von Offenbach könnte es sogar regelmäßig bis in den Lahn-Dill-Kreis schaffen

Foto: Friedrich Lang

Broschüren und Schriften

Die hessischen Quarzitbahnen der Didier-Werke AG Euro 9,80

(Andreas Christopher) Aus der Schriftenreihe Werks- und Feldbahnen, Folge 1. 40 Seiten, sehr viele Farbfotos und Pläne, ca. 17 x 24 cm, geheftet. 2017. (verlagsneues Buch)

Die Nebenbahn Bodenheim - Alzey Euro 20,00

(Gerhard Fillinger / Manfred Hinkel) 110 Jahre Bahnlinie Bodenheim – Alzey; Erinnerungen an „s Amiche“. 95 Seiten, ca. 160 Bilder und Dokumente, ca. 16 x 23 cm, Klebeheftung. Sutton Verlag, 2006. (verlagsneues Buch)

Die Lahntalbahn Euro 20,00

(Arno Baumann / Bernd Geil / Hans-Jürgen Sarholz / Barbara Schröder) Lahnstein – Bad Ems – Nassau - Diez. 127 Seiten, ca. 200 Bilder, ca. 16 x 23 cm, Klebeheftung. Sutton Verlag, 2008. (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 110

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