

# HESSEN SCHIENE

Nr. 111

April - Juni 2018



- Bahnsteighöhen: Muss alles auf 76cm?
- Neue IC-Linie 34: kaum Vorteile für Hessen
- Neue RMV-Automaten noch mit Mängeln



MIT DOROTHEE BÄR ( CSU ) IN DIE DIGITALE ZUKUNFT

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, Sören-Helge Zschke,  
Hermann Hoffmann, Stephan Grasshoff, Stefan  
Sitzmann

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 27.05.2018

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 Genehmi-  
gung 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.

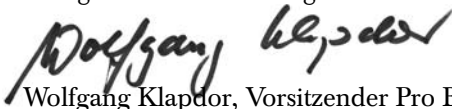
Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die Hessenschiene beleuchtet die Themen rund um Bahnen und Busse meist aus Fahrgastsicht. Und dem Fahrgast ist es in den allermeisten Fällen egal, wie sein Fahrzeug bewegt wird. Soweit die Theorie. In der Praxis zwingt die Feinstaubdiskussion und die Erkenntnis über die begrenzte Verfügbarkeit fossiler Brennstoffe doch zum Nachdenken über die Frage, wodurch „mein“ Fahrzeug gerade bewegt wird. Kommt dann noch der Aspekt dazu, wie viel Öffentlicher Personenverkehr kosten darf und welche Einsparpotenziale es durch einen vernünftigen Energieeinsatz gibt, dann führt an der Diskussion über die Antriebsarten kein Weg mehr vorbei.

Die Sachverhältnisse sind komplex und füllen seitenweise Fachartikel. Es reicht nicht, den Wirkungsgrad eines Dieselmotors mit dem eines Elektromotors zu vergleichen. Die Öko- und auch die Kostenbilanz beginnt bei der Energieerzeugung, reicht über den Transport der Energieträger und endet vielfach bei der Entsorgung am Lebensende von Fahrzeugen oder Fahrzeugkomponenten. Generell lässt sich aber die Aussage wagen, dass Elektroantriebe weitaus besser abschneiden als Verbrennungsmotoren im schienengebundenen Massenverkehr, wozu beim E-Antrieb unter anderem die ausgereifte Möglichkeit der Energierückgewinnung beim Bremsen beiträgt.

Und in Hessen? Hier zeichnet sich ein neuer Bedarf an umweltschonend und energieeffizient betriebenen Bahnstrecken ab. Die Königsteiner Bahn, die Strecke Glauberg-Stockheim – Bad Vilbel, die Dreieichbahn oder auch die Odenwaldbahn haben eine Entwicklung genommen, von der man vor drei Jahrzehnten nur träumen konnte. Dazu kommt, dass diese Dieselstrecken in die feinstaubbelasteten Städte hineinführen. Natürlich spart auch der Reisende im Dieselzug Emissionen ein im Vergleich zu einer Fahrt im Privat-PKW. Das System könnte aber noch besser sein mit mehr E-Antrieb auf der Schiene. Hessen braucht ein neues Elektrifizierungsprogramm mit Fokus auf die Ballungsgebiete. Mit Niedernhausen–Wiesbaden und Friedrichsdorf–Friedberg als elektrischen Strecken würden zudem neue Linienläufe möglich und es stünden neue Umleitungsstrecken zur Verfügung.

Geht es um den Elektroantrieb auf der Schiene, dann kommt auch regelmäßig die Diskussion um die Brennstoffzelle auf. Dazu muss aber gesagt werden: Der Brennstoffzellenantrieb auf der Schiene steht nicht am Ende seiner Erprobung. Er steht vielmehr exakt am Beginn seines ersten Praxiseinsatzes. Sämtliche Langzeiterfahrungen dazu fehlen. Gegen eine solche Langzeiterprobung ist nichts einzuwenden, aber bitte PARALLEL zu funktionierenden Systemen – und nicht als deren Ersatz. Hier lässt sich von Offenbach lernen. Die Stadt testet neue Akkubusse eher heimlich, still und leise und spart sich nach anderweitigen Erfahrungen heute verärgerte – sagen wir ruhig unterkühlte – Fahrgäste und einen negativen Medienrummel.



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



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



Verdichteter Taktverkehr auf der Edertalbahn ..... 7  
 Neue Triebwagen im Kurhessenbahnnetz ..... 9  
 Weltcup-Skispringen in Willingen ..... 12  
 Dampfsonderfahrt nach Winterberg ..... 13  
 Neue Bahnsteig-Regelhöhe 76cm bringt Bahnprojekte ins Stocken ..... 14



GDL begrüßt Ausbau für mehr Wirtschaftlichkeit ..... 17  
 Aus für Telefonzelle am Bahnhof Lauterbach ..... 19



Reaktivierung der Aar-Salzböde-Bahn? ..... 20  
 Neue Intercity-Linie 34: Kaum Vorteile ..... 23  
 Zukunft der Horloffalbahn: Vom Abseits auf das richtige Gleis ..... 25  
 Eine Straßenbahn für Marburg? ..... 28



Mehr Flexibilität im S-Bahn-Tunnel ..... 31  
 Main-Weser-Bahn: Spatenstich für viergleisigen Ausbau ..... 33  
 Die Königsteiner Bahn ist häufig überlastet ..... 35  
 Verkehrsgesellschaft RTV wird Gesellschafter der CityBahn GmbH ..... 37



Neue Twindexx-Züge gehen in Betrieb ..... 38  
 Pro Bahn & Bus fordert Änderungen bei Bedingungen der RMV-Gruppentageskarte 39



Neue RMV-Fahrkartenautomaten lassen noch viele Funktionen vermissen ..... 41  
 „Dynamische Fahrgastinformation“ mit feinen Unterschieden ..... 43  
 Beeinflusst Heimarbeit das Verkehrsaufkommen? ..... 44

Streckentelegramm ..... 45  
 Schlusslicht ..... 50

---

*Titelbild: Im Turmbahnhof Bürstadt kreuzen sich die Nibelungenbahn  
 (unten) von Bensheim nach Worms und die Riedbahn (oben) von  
 Frankfurt nach Mannheim (14.03.2018)*

*Rückseite: Eine Schotterplaniermaschine bearbeitet das Gleis der  
 Ohmtalbahn im Februar 2018 Foto: Sören-Helge Zschke*

*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
07.05.2018	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		
12.05.2018	JHV Rv-Osthessen, Landesgeschäftsstelle	Bahnhofstraße 102, Lauterbach
14 Uhr		
02.07.2018	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. Terminankünfte 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](http://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



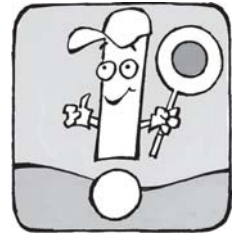
## Nationalpark Kellerwald-Edersee ist neues „Fahrtziel Natur“

(j1) Der Nationalpark Kellerwald-Edersee ist neues „Fahrtziel Natur“. Damit reiht sich das Großschutzgebiet im grünen Norden Hessens mit 22 weiteren Nationalparks, Naturparks und Biosphärenreservaten, die bereits in den vergangenen Jahren aufgenommen wurden, in die Kooperation des Bundes für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND), des Naturschutzbundes Deutschland (NABU), des Verkehrsclubs Deutschlands (VCD) und der Deutschen Bahn ein. Geeint macht sich die Kooperation Fahrtziel Natur stark für umweltfreundliches Reisen mit der Bahn in die Naturschutzgebiete und eine nachhaltige Mobilität vor Ort mit dem öffentlichen Personennahverkehr.



*Blick vom Nationalpark-Bahnhof  
Vöhl-Herzhausen auf den Edersee*

Ob mit IC oder ICE zum Bahnhof in Kassel-Wilhelmshöhe oder nach Marburg und von dort weiter mit dem Nahverkehr nach Bad Wildungen und Korbach oder zum Nationalpark-Bahnhof in Vöhl-Herzhausen: Viele umweltfreundliche Wege führen auf der Schiene in die Nationalpark-



Region. Und auch vor Ort ist kein Auto erforderlich: Mit der Gästekarte „Meine

Card“ ist die Fahrt mit Bussen, Bahnen und Anruf-Sammel-Taxis (AST) kostenlos. Bei allen teilnehmenden Betrieben erhalten Urlaubsgäste die „MeineCard“, die für die gesamte Aufenthaltsdauer inklusive An- und Abreisetag gültig ist.

## Direktzug nach Mailand

(j1) Seit Fahrplanwechsel im Dezember verkehrt von Frankfurt einmal täglich ein Triebwagen der Schweizerischen Bundesbahnen bis nach Mailand. Der Zug vom Typ ETR610 verlässt Frankfurt um 08.01 Uhr und erreicht Mailand um 15.35 Uhr. In Deutschland verkehrt der Triebwagen mit der neuen Zuggattung ECE (Euro City Express), in der Schweiz und Italien als gewöhnlicher Eurocity.

*Der neue Zug nach Mailand kurz vor der  
Abfahrt im Frankfurter Hauptbahnhof*



## Verdichteter Taktverkehr auf der Edertalbahn

(js) Bereits seit dem 10. Dezember 2017 fahren die Züge der Kurhessenbahn nach einem geänderten Fahrplan auf der Linie RB 42 durch Nordhessen. Sehr positiv ist, dass seit dem Fahrplanwechsel fast ausschließlich moderne, behindertengerechte Triebwagen der Baureihe 642 verkehren und aufgrund der ebenfalls neu in Betrieb genommenen Kreuzungsstation in Viermünden nun auch eine höhere Zugdichte zwischen Frankenberg und Korbach möglich ist. Auch zwischen Marburg und Frankenberg fahren an Sonntagen mehr Züge auf der Burgwaldbahn.

Leider sind nicht alle Änderungen im neuen Fahrplan bei den Fahrgästen gut angekommen. Trotz des verdichteten Fahrplans sind von einigen Fahrgästen Klagen zu vernehmen. Auf der Linie RB 42 werden die Stationen Burgwald-Wiesefeld, Frankenberg-Goßberg, Vöhl-Ederbringhausen, Vöhl-Schmittlotheim und Vöhl-Thalitter als Bedarfshaltestellen bedient. Seit der Einführung der Haltewunschtaaste in den neuen Fahrzeugen wird dieser Vorgang wesentlich erleichtert.

Allerdings wird dieser Bedarfshalt in den Stationen Ederbringhausen, Schmittlot-

heim und Thalitter nicht bei jedem Zug angeboten; zu jeder zweiten Stunde ist kein Halt vorgesehen. Leider wurde dieser Halt gegenüber dem alten Fahrplan in Fahrtrichtung Korbach um eine Stunde vorgezogen, so dass die Züge, die im alten Fahrplan hielten, nun ohne Halt durchfahren. Einige Fahrgäste hatten sich inzwischen auf die ursprünglichen Fahrzeiten eingestellt und mussten nun eine Stun-



*Am 28. Dezember 2017 treffen sich zwei Triebwagen der Baureihen 646 und 628.2 der Kurhessenbahn im Bahnhof Korbach.*

*Foto: Jürgen Schmied*



*In Bahnhöfen wie  
Schmittlotheim halten nicht  
mehr alle Züge*

de auf den nächsten Zug warten.

Die Taktzüge, die die Bedarfshaltestellen nicht bedienen, haben in südlicher Richtung eine um zwei Minuten kürzere Fahrzeit. Da allerdings in Korbach 15 Minuten Aufenthalt eingeplant sind, erscheint die um zwei Minuten verzögerte Abfahrtszeit zur Einsparung der Bedarfshalte nicht erforderlich. Es sollte in dieser Richtung kein Problem darstellen, für alle Züge Bedarfshalte einzurichten.

Auch in nördlicher Richtung verkürzen die entfallenden Bedarfshalte die Fahrzeit bei der Ankunft in Korbach um lediglich 2 Minuten. Allerdings haben die Züge mit Bedarfshalten in Korbach 10 Minuten Aufenthalt, die durchfahrenden Züge halten dagegen nur 2 Minuten, und erreichen den Anschlussbahnhof Brilon/Wald dadurch zehn Minuten früher. Die Anschlüsse dort nach Dortmund finden zweistündlich statt und sind in jedem Fall erreichbar. Durch die frühere Ankunftszeit in Brilon/Wald werden die stündlich verkehrenden Züge in Richtung Warburg zu jeder zweiten Stunde erreicht. Dies stellt den einzigen Grund für die Streichung der Bedarfshalte dar, erklärt jedoch nicht den zehnminütigen Aufenthalt in Korbach bei den haltenden Zügen. Durch die Verkürzung des Aufenthaltes in Korbach könnten auch hier die Bedarfshalte bedient werden.



Als weiteres Problem kommt noch hinzu, dass der Busfahrplan zwischen Schmittlotheim und Frankenau zum Fahrplanwechsel nicht an den Zugfahrplan angepasst wurde. Die Busse warteten nun in der Stunde auf Fahrgäste, in denen der Zug ohne Halt durchfuhr. Bei den dort haltenden Zügen fehlte dagegen der Busanschluss. Diese Änderung der Buslinie hätte unbedingt gemeinsam mit dem Bahnfahrplan stattfinden müssen. Wegen der Neuordnung des KasselerLiniennetzes fand der Fahrplanwechsel im Busverkehr erst im März statt. Eine solch schlechte Anschlusssituation darf bei der Fahrplanplanung trotzdem nicht passieren.

Von einigen Fahrgästen wurde inzwischen eine Unterschriftenliste initiiert. Es besteht die Forderung, zukünftig alle Bedarfshaltestellen durch alle Züge zu bedienen. Da diese Züge auch weiterhin nur bei Bedarf halten sollen, ist nicht zu erwarten, dass alle Züge auf allen Stationen halten müssen. Diese Regelung würde aber eine regelmäßige Bedienung der Stationen ermöglichen und eine bessere Anbindung der Busse nach Frankenau gewährleisten.



## Neue Triebwagen im Kurhessenbahnnetz

(js) Wie bereits in der Hessenschiene 110 berichtet, sind zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 bei der Kurhessenbahn neue Triebwagen zum Einsatz gekommen. Selbst in den letzten Wochen vor dem Fahrplanwechsel hielt sich die Kurhessenbahn bedeckt, es waren fast keine Auskünfte erhältlich.

Erst der Tag des Fahrplanwechsels brachte Klarheit. Bereits am Freitagnachmittag, dem 8. Dezember tauchten die ersten Desiro-Triebwagen der Baureihe 642 in den Fahrzeugumläufen auf. Allerdings zeigte sich an diesem Tag, dass die Schulungen der Lokführer bereits einige Zeit zurück lagen. Die ersten Fahrten fanden mit Verspätung statt. Offensichtlich mussten sich die Lokführer noch an die neuen Fahrzeuge gewöhnen, was aber recht schnell erfolgte.

Ab dem Sonntag zeigte sich dann, dass doch viele der neuen Fahrzeuge bei der Kurhessenbahn eingetroffen waren. So konnten von Anfang an fast alle Zugleistungen auf den Strecken Marburg – Erndtebrück und Marburg – Korbach – Brilon Stadt mit den Desiro-Triebwagen gefahren werden. Nur ein bis zwei Triebwagen der Baureihe 628 ka-

men noch täglich zum Einsatz, meist in den Nachmittagsstunden in Richtung Bad Laasphe.

Hinzu kommt, dass seit Fahrplanwechsel auf der oberen Lahntalbahn viele Züge als Doppeleinheiten verkehren. Auf der Burgwaldbahn verkehren die Schülerzüge ebenfalls als Doppeleinheiten, ebenso die Zugleistungen an Sonntagvormittagen auf der Burgwaldbahn in Richtung Marburg. Dabei werden die für den Stundentakt benötigten Triebwagen nach Marburg überführt. Die Gelenktriebwagen der Baureihe 646 zogen sich mit dem Fahrplanwechsel weitgehend aus den beiden Südstrecken zurück und werden hauptsächlich zwischen Korbach und Kassel sowie zwischen Kassel und Bad Wildungen eingesetzt.

*642 157 /642 657  
hält am 28. Dezember 2017 auf der  
Fahrt von Brilon  
Stadt nach Marburg/  
Lahn im Bahnhof  
Willingen*

*Foto:  
Jürgen Schmied*





*Am 13. Dezember 2017 wartet 642 006/506 der Westfrankenbahn in der neuen Lackierung der Nahverkehrszüge von Baden-Württemberg im Bahnhof Marburg/Lahn auf Gleis 8 auf die Abfahrt nach Bad Laasphe. Dahinter ist der Zug nach Birlon Stadt bereitgestellt.*

*Foto: Jürgen Schmied*

Da die „neuen“ Triebwagen bereits ihren Dienst auf anderen Strecken versehen haben, sind diese allerdings nicht mehr ganz so neu. Einige der eingesetzten Fahrzeuge sind bereits deutlich älter als 15 Jahre. Bei vielen der Triebwagen handelt es sich um Leihfahrzeuge, die später wieder zurückgegeben werden. Insgesamt konnte der Autor 18 Triebwagen der Baureihe 642 zählen. Dabei stammen die Fahrzeuge von folgenden Bahnunternehmen:

- 5 Triebwagen BR 642 der Kurhessenbahn
- 3 Triebwagen BR 642 der Erzgebirgsbahn
- 5 Triebwagen BR 642 der Westfrankenbahn
- 5 Triebwagen BR 642 von DB-Regio

Bei der Erzgebirgsbahn sowie der Westfrankenbahn handelt es sich um Regio-Netze, wie die Kurhessenbahn auch. Die Westfrankenbahn bedient einige Nebenstrecken in der Nähe von Aschaffenburg, und arbeitet schon länger in enger Kooperation mit der Kurhessenbahn zusammen. Bereits seit vielen Jahren werden Fahrzeuge und Personal gegenseitig ausgeliehen. Die Fahrzeuge von DB-Regio sind deutschlandweit ein-

gesammelt worden. Einige stammen aus Erfurt, andere aus dem Südost-Netz. Die Erzgebirgsbahn konnte einige ihrer Triebwagen abgeben, weil zum Fahrplanwechsel im dortigen Netz Zugkilometer gestrichen wurden. Die Triebwagen der Westfrankenbahn werden sicherlich wieder zurückgegeben, sobald weitere Fahrzeuge für die Kurhessenbahn verfügbar sind. Inwieweit die Fahrzeuge von DB-Regio bei der Kurhessenbahn verbleiben können, ist bisher nicht bekannt.

## **Bunte Bahn**

Einige der derzeit eingesetzten Desiro-Triebwagen fallen durch weitere Besonderheiten auf:

642 204/642 704 der Westfrankenbahn trägt den Namen „Hohenlohe“, und verfügt nicht über ein 1. Klasse Abteil. Die gläserne Trennwand wurde hier ausgebaut, die Plätze der ehemaligen 1. Klasse blieben in ihrer Anordnung erhalten, und wurden als 2. Klasse gekennzeichnet.

Der Triebwagen 642 006/642 506 der Westfrankenbahn trägt den Namen „Tau-

Am 31. Dezember 2017 befährt ein GTW 2/6 der Usedomer Bäderbahn (UBB) die Burgwaldbahn zwischen Ernsthausen und Wiesenfeld.

Foto: Jürgen Schmied



berbischhofsheim“ und ist in der Farbe weiß/gelb lackiert. Dabei handelt es sich um die Landesfarben von Baden-Württemberg. Diese Lackierung sollen auf Beschluss der Landesregierung zukünftig alle Nahverkehrszüge in Baden-Württemberg erhalten. Der Triebwagen wirbt für den dortigen „3-Löwen-Takt“ und ist im Bereich der Führerstände mit einem großen Löwen verziert, der aus kleinen DB-Emblemen gebildet wird.

Der Triebwagen 642 135/642 635 der Kurhessenbahn befindet sich als einziger schon in umgebautem Zustand, den später alle 27 geplanten KHB-Triebwagen erhalten sollen. Plakate im Fahrzeug weisen dieses als „Musterfahrzeug“ aus.

Einzelne Triebwagen verfügen im Niederflurbereich fast ausschließlich über Klappsitze, üblicherweise befinden sich diese nur in einem Zugteil zwischen der Toilette und der Ausstiegstür. Alle Fahrzeuge verfügen über behindertengerechte Toiletten, einige über ausfahrbare Trittstufen, die die Lücke zwischen Tür und Bahnsteigkanten überbrücken. Seit dem Fahrplanwechsel sind auch fast alle Züge mit Zugbegleitern besetzt.

Außer den vorgenannten Triebwagen der Baureihe 642 sind auch zwei Gelenktriebwagen (GTW) der Baureihe 646 der Usedomer Bäderbahn im Einsatz. Diese werden verstärkt von Kassel nach Korbach und nach Bad Wildungen eingesetzt. Nur an zwei Tagen, am 23. Dezember und an einem weiteren Tag zwischen den Jahren, kamen diese GTW's auch auf der Strecke nach Marburg zum Einsatz. Diese Triebwagen sind weiß lackiert und mit blauen Ostseewellen im unteren Bereich versehen. Die Sitzplatzanordnung (2+3 Sitze) ist gegenüber den GTW der Kurhessenbahn (2+2 Sitze) geändert. Dadurch verfügt das Fahrzeug über mehr Sitzplätze, die allerdings enger angeordnet sind. Der Mittelgang wird dadurch sehr schmal, und ist nur schwer mit Reisegepäck benutzbar.

Nur vereinzelt kommen noch Triebwagen der BR 628 zum Einsatz. Überwiegend handelt es sich um die Fahrzeuge mit Fahrradabteil. Diese fahren noch einzelne Kurse nach Bad Laasphe / Erndtebrück, aber auch auf der Strecke zwischen Marburg und Brilon/Stadt. Bisher verkehren noch die Triebwagen 628 223, 225, 227 und 228.

## Weltcup-Skispringen in Willingen

(js) Am Wochenende vom 2. bis 4. Februar 2018 fand wieder das FIS-Weltcup-Skispringen in Willingen statt. Auch in diesem Jahr wurden in Zusammenarbeit von Nordhessischem Verkehrsverbund (NVV) und der Kurhessenbahn wieder viele Züge verstärkt sowie Zusatzfahrten angeboten. Erstmals hielten die Züge aus allen Richtungen direkt am Weltcup-Bahnhof Stryck, der der Skisprungszchanze am nächsten liegt.

Am Samstag, dem 3. Februar erreichten die ersten Züge den Haltepunkt Stryck bereits um 7.01 Uhr aus Korbach, 7.30 Uhr (Frankenberg), 7.37 Uhr (Brilon-Wald), 8.24 Uhr (Kassel), aus Brilon-Stadt und Dortmund um 8.35 Uhr und aus Marburg sowie dem Rhein-Main-Gebiet um 9.24 Uhr. Die Züge verkehrten stündlich bis spät in die Nacht, teilweise wurde der Zugverkehr zwischen Brilon-Wald und Usseln zum 30-Minuten-Takt verdichtet.

Ähnlich am Sonntag: Der erste Zug in Frankenberg startete bereits um 6.19 Uhr, in Marburg um 6.29 Uhr. Der letzte Zug nach Marburg verließ den Weltcup-Bahnhof um 19.35 Uhr um sein Ziel um 21.23 Uhr zu erreichen. Wer nur bis Korbach fahren wollte, konnte noch bis 23.18 Uhr in

Stryck verweilen. Auch am Sonntag verkehrten die Züge zwischen Marburg/Lahn und Brilon-Stadt meist im Stundentakt.

Die meisten Züge an diesem Wochenende wurden aus Doppelheiten der Triebwagen BR 628 oder BR 642 gebildet, teilweise verkehrten aber auch einzelne Triebwageneinheiten. Bei jeweils zwei Zugpaaren pro Tag und Richtung kam eine Wendezuggarnitur aus Doppelstockwagen mit einer Diesellok der Baureihe 245 zum Einsatz. Der Zug war aus vier Wagen gebildet und erreichte damit die maximal mögliche Zuglänge von 100 m. Die Zuggarnitur verkehrte planmäßig auf der Strecke Frankfurt – Stockheim und war von dort für das Wochenende ausgeliehen.

Leider waren die verstärkten Zuggarnituren nicht immer zur Stelle, wenn der entsprechende Sitzplatzbedarf bestand. Zum Ärger einiger Fahrgäste reichte das Platzangebot nicht immer aus, teilweise mussten Reisende zurückbleiben. Hier sollten zukünftig bessere Absprachen mit dem Veranstalter getroffen werden, um die vorhandenen Zugkapazitäten besser an den Bedarf der Veranstaltung anpassen zu können. Aufgrund der Bahnsteiglängen von 100 Metern können leider keine längeren Züge als Triebwagen-Doppelheiten oder Vierwagen-Züge eingesetzt werden.

*245 018 rollt am 3. Februar 2018 mit ihrem Doppelstock-Wendezug die Rampe von Wiesenfeld nach Ernsthäusen hinunter  
Foto: Jürgen Schmied*



## Dampfsonderfahrt nach Winterberg

(js) Am 27. Januar 2018 veranstalteten die Eisenbahnfreunde Treysa eine außergewöhnliche Sonderfahrt mit einem historischen Zug. Die vorgesehene Güterzuglok 58 311 stand jedoch nicht zur Verfügung, daher wurde auf die Dampflokomotive 50 3501 zurückgegriffen.

Die weitgehend in den Ursprungszustand zurück versetzte Maschine trägt ihre Bau-reihenbezeichnung 50.35 eigentlich zu Unrecht. Mit Oberflächenvorwärmer und Wagner-Windleitblechen erinnert die Lok eher an den Ablieferungszustand gegen Ende der 1930er Jahre.

Die Fahrgäste mussten jedoch ihre An-reise kurzfristig umplanen, denn nur zwei Tage vor der Fahrt wurde die Abfahrtszeit um fast zwei Stunden mit Start in Treysa um 4.13 Uhr vorverlegt. Seine Fahrt führte über die Main-Weser-Bahn nach Marburg/Lahn. Nach dem Umsetzen ging es über die Burgwald-, Edertal- und Uplandbahn nach Brilon-Wald. Nach erneuter Fahrtrichtungsänderung in Brilon-Wald ging die Fahrt über die Obere Ruhrtalbahn nach Bestwig und von dort mit abermaligem Kopfmachen nach Winterberg, welches gegen 12 Uhr erreicht wurde.

Dort hatten die Fahrgäste fast vier Stun-

den Aufenthalt, während für die Vereinsmitglieder eine schweißtreibende Arbeit begann. Da der Kohlevorrat nicht für die gesamte Fahrt ausreichte, musste nachbekohlt werden. Zu diesem Zweck führte der Zug unzählige Säcke mit Kohle mit sich, die in den Personenwagen unter den Sitzbänken verstaut waren. Diese wurden nun hervorgeholt und auf dem Bahnsteig mit Schubkarren zum Tender transportiert, wo über eine Stehleiter die Kohle von kräftigen Männern in den Tender geschüttet wurde.

Die Rückfahrt begann um 15.52 Uhr und führte über dieselbe Strecke zurück. Als Fazit zu dieser Fahrt ist zu sagen, dass es eine wunderschöne Fahrt auf verschlungenen Wegen ins Herz des Sauerlandes darstellte. Aufgrund der langen Fahrzeit fand aber etwa die Hälfte der Fahrt bei Dunkelheit statt. Eine solche Sonderfahrt sollte deshalb besser in den Sommermonaten veranstaltet werden.

*Der Sonderzug der Eisenbahnfreunde Treysa erklimmt mit Dampflokomotive 50 3501 am 27. Januar 2018 die Steigung nach Winterberg.  
Foto: Jürgen Schmied*





## Main-Weser-Bahn

# Die neue Bahnsteig-Regelhöhe 76cm bringt Bahnhofsprojekte ins Stocken

(hh) Seit Ende 2017 wird vermehrt über das sogenannte Bahnsteighöhenkonzept für Deutschland diskutiert. Die Regelhöhe für Bahnsteige soll langfristig einheitlich bei 76cm liegen. Zwar gibt es durchaus auch Ausnahmen von dieser Regel, etwa da, wo sich tiefere (oder auch höhere) Bahnsteige seit Jahrzehnten etabliert haben. Für die Main-Weser-Bahn wurde aber die Höhe von 76 Zentimetern offensichtlich DB-intern und auch im Einvernehmen mit den Verkehrsverbänden RMV und NVV festgelegt.

In Nordhessen haben die meisten Bahnhöfe bislang Höhen von 38 cm (Regiotram) und 55 cm für Regionalbahnen (siehe auch Hessenschiene Nr. 110, Seite 15). Derzeit profitieren von den 76cm hohen Bahnsteigen am ehesten die Fernzüge. Mehrere Bürgermeister haben sich bei ihren Plänen für die Neugestaltung der Bahnhofsumfelder auf die 55-cm-Bahnsteighöhe eingestellt, damit Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen und Fahrräder ebenerdig bewegt werden können. Schließlich ist auch das derzeit eingesetzte Rollmaterial überwiegend für 55cm optimiert.

Die Neuausrichtung bereitet derzeit gleich an mehreren Stellen Probleme. So kommt beispielsweise Bürgermeister Wiczorek aus Lollar bei Gießen wegen der verordneten Bahnsteighöhe in große Verlegenheit. In Lollar hält kein Fernzug. Auch in Borken (Schwalm-Eder) hält kein Fernzug. Im Bahnhof von Borkens Bürgermeister Marcel Pritsch-Rehm hatten die Planungen eine Bahnsteighöhe von 55 cm vorgesehen. Im Dezember 2017 teilt die Bahn AG mit, „noch keine Aussage zu einem neuen Baubeginn treffen zu können“. Für Pritsch-Rehm ist die Absage des komplett durch-

geplanten und finanzierten Projekts genau so wenig nachvollziehbar wie für Landrat Wilfried Becker. Beide sehen das Vorgehen der Bahn als „einen Schlag ins Genick für den ländlichen Raum“.



*Niedriger Bahnsteig in Lollar. Durch den Streit um die neue Bahnsteighöhe verzögert sich die Modernisierung*



*In Treysa halten der Mittelhessenexpress (links im Bild, Einstieg: 55cm), die hessische Landesbahn (Einstieg: 55cm), die Doppelstockzüge (Steuerwagen für mobilitätseingeschränkte Personen, Einstieg 55cm) und die Intercity der Deutschen Bahn (Einstieg: 76cm).*

*Foto: Sören-Helge Zschke*

Für Bürgermeister und Landrat steht fest: Sie wollen es nicht hinnehmen, dass die Deutsche Bahn AG den fix und fertig geplanten Umbau des Bahnhofs Borken auf unbestimmte Zeit verschiebt. „Wir gehen in die Offensive, um das abzuwenden“, kündigten beide an. (Melsunger Allgemeine vom 29.12.2017)

### **Barrierefreiheit der wichtigen Station Schwalmstadt-Treysa verschiebt sich auf unbestimmte Zeit**

Seit 2010 existiert im Raum Schwalmstadt der Arbeitskreis „zum Zuge kommen“. Hierzu gehören neben dem Landrat des Schwalm-Eder-Kreises über zehn Bürgermeister und die Hephata-Diakonie in Treysa. Wegen eines barrierefreien Umbaus des Bahnhofs Treysa wurde im De-

zember 2017 ein gemeinsamer Brief an Dr. Lutz, DB-Vorstandsvorsitzender, gesandt. Der Bahnhof benötigt mindestens zwei Aufzüge.

Intensiver beschäftigt mit dem Thema hat sich auch Dr. Bettina Hoffmann, grüne Bundestagsabgeordnete aus Nordhessen: „In meinen Augen ist es vollkommen unverständlich, dass die Bundesregierung ihre sture und pauschale Haltung beim Bau von Bahnsteighöhen auf 76 cm Höhe aufrechterhält. In der Antwort auf gestellte Fragen von mir, bestätigt die Bundesregierung, dass mehrere seit Jahren geplante Bauvorhaben, barrierefreie Bahnhöfe in Treysa und Borken zu errichten, auf unbestimmte Zeit auf Eis gelegt werden. Darunter leiden alte Menschen, Menschen mit Behinderung, aber auch Kinder und Familien mit



*Auch für die niedrigen Bahnsteige in Borken wäre eine baldige Erhöhung notwendig*

*Foto:*

*Sören-Helge Zaszke*

Kinderwägen und Fahrrädern. Moderne, bedürfnisorientierte Verkehrspolitik sieht anders aus.“

Die Schwalm-Eder-Region leide unter den nicht barrierefrei ausgebauten Bahnhöfen Treysa und Borken. Durch die dort angesiedelten Einrichtungen der Hephata Hessisches Diakoniezentrum e.V. mit ca. insgesamt 2000 Menschen und durch die Altersstruktur der Bevölkerung in der Region gebe es eine deutlich über dem Durchschnitt liegende Zahl von behinderten und mobilitätseingeschränkten Menschen. Seit Jahrzehnten bestehe daher ein beachtliches bürgerliches Engagement, sich für eine Modernisierung der Bahnhöfe Treysa und Borken einzusetzen.

Jetzt, in 2018, könne der Bahnhof barrierefrei ausgebaut werden. Die Voraussetzungen des Baurechts liege bereits seit Mitte 2014 vor und die Finanzierung sei ebenfalls gesichert. Doch nun verschwänden die Bahnhofsmmodernisierungspläne wieder in den Schubladen der DB. Weil

diese mit offenbar massiver Unterstützung aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nur noch 76 cm hohe Bahnsteige bauen wolle. Sie werde das vorhandene

Baurecht ungenutzt lassen und eine Neuplanung durchführen. Damit würde sich die Modernisierung wieder um Jahre verschieben und das Ziel der Barrierefreiheit werde erheblich verfehlt.

Hinzu komme nach Meinung von Dr. Bettina Hoffmann, dass die Bahnsteighöhe von 76 cm nicht zu den vorhanden eingesetzten Zügen passe. Die Nahverkehrszüge, die in Treysa halten, seien bis 2040 auf eine Bahnsteighöhe von 55 cm ausgelegt. (Anmerkung der Redaktion: wahrscheinlich wird es durchaus vor dem Jahr 2040 Regionalfahrzeuge auf der Main-Weser-Bahn geben, die für 76cm Höhe optimiert sind. Die übrige Kritik teilt die Redaktion jedoch.)

Von Seiten des hessischen Verkehrsministeriums sei zu hören, dass sie sich ebenfalls für Übergangsfristen gegenüber dem Bundesverkehrsministerium stark machen, um einen zügigen Baubeginn an bereits durchgeplanten und finanzierten Vorhaben, wie in Treysa zu ermöglichen.

## Längere Überholgleise: GDL begrüßt Ausbau für mehr Wirtschaftlichkeit

(si) Der Vorstand der Ortsgruppe Bebra der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer begrüßt den durch die Bundesregierung priorisierten Ausbau des deutschen Schienennetz für Güterzüge mit 740 Metern Gesamtlänge.

Patrick Rehn, Mitglied des Vorstand der Ortsgruppe erläutert: „Seit Jahrzehnten bekommen die Bürger immer wieder die salbungsvollen Worte zu hören, dass mehr Güter mit der Bahn transportiert werden sollen. Im Wettbewerb zwischen Straße und Schiene zog diese jedoch gegenüber Lkw und Kleintransportern in den letzten Jahren immer öfter den Kürzeren. Wir freuen uns daher, dass durch den faktischen Alleineigentümer Bund in das Schienennetz Investitionen getätigt werden sollen.“ Bereits heute ist es auf zahlreichen Strecken möglich, Züge mit über 700 Metern auf die Reise zu schicken - doch die Schwierigkeit

liegt nicht in der Fahrt des Zuges selbst, sondern bei den Unterwegshalten.

Das Streckennetz in Deutschland wird zu meist von den unterschiedlichsten Zuggattungen genutzt: Neben Güterzügen teilen sich Personenzüge mit Halt auf allen Stationen und schnell-fahrende Fernzüge teilweise die gleichen Schienen. Die unterschiedlichen Geschwindigkeiten sorgen dafür, dass langsamer fahrende Züge immer wieder überholt werden müssen. Und hier liegt bisher laut Rehn



*Güterzüge könnten länger sein, wenn auch die Überholgleise genügend Länge aufweisen:  
Im Bild ein langer Containerzug im Bahnhof Kreiensen Foto: GDL Bebra*





das Problem: „Viele Bahnhöfe verfügen über nicht ausreichend lange Gleise, so dass die Länge des Zuges bereits bei der Planung und Zusammenstellung begrenzt werden muss. Dies sorgt jedoch für eine geringere Wirtschaftlichkeit, da die Leistungsmöglichkeiten nicht ausgenutzt werden können. Dabei reden wir hier durchaus von einigen hundert Tonnen Gewicht, welche zusätzlich befördert werden könnten.“

Die andere Möglichkeit wäre, einen langen Güterzug bis zu einem Bahnhof fahren zu lassen, wo er komplett reinpasst und von einem nachfolgenden Zug überholt werden kann zulasten des Fahrplan. Rehn: „Der Personenzug baut durch die verringerte Geschwindigkeit schnell einige Minuten Verspätung auf, so dass bei einigen Reisenden der Anschluss nicht mehr erreicht wird.“

Der Ausbau wird, so Rehn, jedoch nicht reibungslos vonstatten gehen und einige Jahre auf sich warten lassen: „Die Infrastruktursparte der Deutschen Bahn, die DB Netz, plant Bauarbeiten mit einem Vorlauf von drei bis vier Jahren, große Projekte durchaus auch länger. Diese sorgen während der Umsetzung jedoch für Umleitungen, Ausfälle und Busersatzverkehre von denen alle Kunden betroffen sind - egal ob als Fahrgast eines Personenzug, Speditionen oder Unternehmen.“

Zudem steht die DB Netz vor einem großen personellen Problem: Fehlende Mitarbeiter in der Instandhaltung, sowie der Planung, Durchführung und Überwachung der Bauarbeiten sorgen immer wieder für Verzögerungen. Hinzu kommt, dass durch das Ausscheiden älterer Kollegen in den kommenden Jahren ein großer Erfahrungs-

schatz verloren geht. Rehn: „Diese Entwicklung beobachten wir allerdings seit Jahren in allen Transport- und Infrastrukturbereichen der Deutschen Bahn, welche als Wirtschaftsunternehmen stets die kaufmännische Seite im Auge behalten musste. Wir haben stets vor den Folgen der schleppenden Nachbesetzung der Stellen gewarnt. Nun, wo die Bahn im Wettbewerb um neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter steht, muss sie sich gegen andere Unternehmen behaupten und kann die notwendigen Stellen mitunter nicht entsprechend besetzen. Dies führt zur Überlastung der Kolleginnen und Kollegen in den jeweiligen Abteilungen, woraus wiederum höhere Krankenstände und weitere Verzögerungen resultieren. Ein Teufelskreis.“

Die GDler aus Bebra halten daher weiter an einer zentralen Forderung der letzten Jahre fest: Der Herauslösung der Infrastruktur und deren Betrieb - gleich ob Gleise, Bahnhöfe, Werkstätten oder Energieversorgung - aus dem DB-Konzern und die Überführung dieser in eine staatseigene Unternehmensform. Diese sollte ausschließlich den Erhalt, den Ausbau, die Modernisierung und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Systemträgers Schiene verfolgen. Rehn macht dies an einem praktischen Beispiel fest: „Seit 1994, dem Jahr als die Deutsche Bahn AG gegründet wurde, sind mehrere tausend Gleisanschlüsse gekündigt, Überholgleise abgebaut und Strecken soweit in ihrer Leistungsfähigkeit beschnitten worden, dass dort kaum ein zusätzlicher Zug fahren kann. Im Straßenverkehr käme hingegen wohl kaum jemand auf die Idee eine Land- oder Kreisstraße dicht zu machen, weil dort nur 50 oder 60 Autos am Tag fahren.“



## Aus für Telefonzelle am Bahnhof Lauterbach

(si) Seit den 1990er Jahren betrieb der Pro Bahn & Bus-Regionalverband Osthessen als Bahnkundenservice in der Halle des Lauterbacher Nordbahnhofes erfolgreich ein Münztelefon, während die Telekom vor dem Bahnhof ein Kartentelefon anbot.

Dieses wandelte die Telekom dann wieder in einen Münzfernsprecher um, woraufhin die Umsätze des Pro Bahn & Bus-Telefons in der Bahnhofshalle so stark sanken, dass es schließlich defizitär und schlussendlich abgebaut wurde.

Nunmehr hat es, aufgrund des völlig veränderten Telekommunikationsverhaltens der Nutzer, auch die Telefonzelle vor dem Lauterbacher Nordbahnhof getroffen. Nach diversen Vandalismusschäden und offenbar bewusster Nichtinstandsetzung wurde die Zelle kurz vor Weihnachten 2017

abgebaut, nachdem die Telekom nach langer Suche die Stromsicherung gefunden hatte, ohne die eine Abschaltung nicht möglich war.

Es stellt sich die Frage, ob im Zeitalter alternativer und flexibler Bedienungsangebote im ÖPNV (Anrufsammeltaxen, Rufbussen u.ä.) das Vorhandensein öffentlicher Telefoneinrichtungen an Umsteigebahnhöfen nicht mehr notwendig scheint. Wohl dem, der immer ein funktionsfähiges Mobiltelefon mit ausreichend Guthaben und genügend Akkuleistung mit sich führt.

*Die Telefonzelle vor dem Lauterbacher Nordbahnhof wurde ersatzlos abgebaut*

*Foto: Stefan Sitzmann*



## Reaktivierung der Aar-Salzböde-Bahn?

(shz) Für Verwunderung sorgten im Januar einige Berichte in der Oberhessischen Presse aus Marburg, bei denen der erste Kreisbeigeordnete Marian Zachow den Vorschlag machte, eine Reaktivierung der Aar-Salzböde-Bahn zwischen Niederwalgern und Hartenrod zu prüfen.

Der Streckenabschnitt von Niederwalgern nach Hartenrod wurde zuletzt am 27.5.1995 im Personenverkehr bedient, während die Bedienung auf dem Abschnitt Hartenrod - Herborn noch bis zum 9. Juni 2001 aufrecht erhalten wurde. Die Einstellung des Verkehrs auf der Bahnstrecke wurde von den Vertretern der Anliegergemeinden damals durchaus begrüßt, da sie einen Busverkehr als günstiger ansahen und in den freiwerdenden Flächen Erweiterungsmöglichkeiten für die Ortschaften ermöglichten. Der Abbau der Strecke wurde im

Jahr 2006 begonnen, zunächst allerdings nicht von der DB, sondern von Schrottdieben.

Durch die erfolgte Stilllegung und Entwidmung ist eine Reaktivierung aus rechtlicher Sicht ein Neubau, sodass sich das Risiko ergibt, dass die Bahnübergänge in der vorhandenen Form nicht mehr genehmigt werden und durch Brückenbauten kreuzungsfrei gestaltet werden müssen, was die



*Am ehemaligen Bahnhof von Lohra wurde die Bahntrasse inzwischen mit einem Supermarkt überbaut* Foto (19.3.2018): Sören-Helge Zschke





*Der neue Busbahnhof in Lohra entstand auf der ehemaligen Trasse der Aar-Salzböde-Bahn Foto (19.3.2018): Sören-Helge Zaszke*

Kosten in die Höhe treibt. Ein großes Problem ist aber auch, dass inzwischen Teile der Trasse im Besitz von Privatpersonen und Unternehmen sind und teilweise überbaut wurden. In Lohra steht in Bahnhofsnähe ein Supermarkt auf der Trasse. Ein Stück weiter wurde ein Busbahnhof auf der Bahntrasse angelegt. Auch Richtung Herborn ist die Trasse nicht mehr vollständig verfügbar. Hier führt eine Umgehungsstraße über die Bahntrasse, auf welcher außerdem einzelne Gebäude stehen.

Laut Oberhessischer Presse habe die Kurhessenbahn Ende 2017 gegenüber Marian Zachow den Wunsch geäußert, die Strecke Niederwalgern - Hartenrod im Falle einer Reaktivierung zu befahren. Als Anlass für diese Idee wurde die erfolgreiche Reaktivierung der Bahnstrecke Frankenberg - Korbach genannt, welche allerdings auch nach der Betriebseinstellung für eine spätere Reaktivierung er-

halten und nicht demontiert wurde. Marian Zachow begründet den Vorschlag, eine Reaktivierung zu prüfen, mit einem deutlich höheren Kosten-Nutzen-Faktor der Aar-Salzböde-Bahn gegenüber anderen Bahnstrecken.

Bereits für den 27. November 2017 soll zu einem Treffen der Bürgermeister aus den Anliegergemeinden eingeladen worden sein, was der Bürgermeister von Gladenbach zunächst für einen Scherz hielt. Wie auch der neue Bürgermeister von Bad Endbach, welcher von der Reaktivierungsidee erst durch die Zeitung erfahren habe, sieht er die Wirtschaftlichkeit des Projekts sehr skeptisch.

Auch mit der Deutschen Bahn hatte Marian Zachow bereits Gespräche geführt. Von der DB wurde sowohl auf das Problem der verkauften Flächen als auch die Notwendigkeit einer baurechtlichen Ge-

nehmung hingewiesen, wobei gegebenenfalls auch Streckenabschnitte neu trassiert werden müssen. Für das erforderliche Planfeststellungsverfahren mit Varianten- und Umweltverträglichkeitsuntersuchung sieht die DB einen Zeitbedarf von mindestens 1,5 bis zwei Jahren, bei Widerständen durch Anliegern noch deutlich mehr.

In Lohra verfolgt man übrigens schon die nächste Idee für die Aar-Salzböde-Bahn: Ein Stück der Bahntrasse soll für einen Multifunktionsplatz genutzt werden, der sowohl einen Bolzplatz als auch Angebote für Senioren beinhaltet.

### **Aar-Salzböde-Bahn:**

## **Trassen-Bestandsaufnahme im März 2018**

(shz) Die Aar-Salzböde-Bahn zweigte in Niederwalgern von der Main-Weser-Bahn ab. Hier ist schon die erste Problemstelle: Jeder Besucher des Bahnhofs müsste die Nebenbahn überqueren.

Vor Damm und Lohra kreuzt die Bahntrasse jeweils eine Landesstraße. An den ersten Bahnübergang erinnert noch ein Haltestreifen auf der Straße, während der zweite einem Autofahrer gar nicht mehr auffällt. An diesem Bahnübergang steht ein kleines Holzkreuz. Ob es an einen Autofahrer erinnern soll, der an der doppelten Kurve verunglückte, oder an den Tod der hier kaum erkennbaren Bahnstrecke, ist nicht ersichtlich.

Entlang der Ortslage Lohra ist nicht mehr viel von der Bahntrasse übrig. Sie wird von einem Landwirt als Abstellfläche genutzt, von Privatleuten zur Erweiterung des Garten und es finden sich ein Feuerwehrstützpunkt und ein Netto-Supermarkt auf der Trasse. Außerdem zeigt ein Busbahnhof (Haltestelle „Neue Mit-

te“) auf der Strecke, welches Verkehrsmittel in Lohra heute bevorzugt wird.

Zwischen Lohra und Hartenrod war keine Überbauung der Trasse zu sehen, aber in Hartenrod scheint das Bahnhofsgebäude samt Gleisfläche einen neuen Besitzer gefunden zu haben.

Hinter dem Eisenbahntunnel Richtung Eisemroth finden sich sogar Streckenabschnitte, die als Fuß- oder Radweg genutzt werden. In Offenbach wurde ein Stück Trasse zur Erweiterung eines Betriebs genutzt.

Ab Bicken sind Teile der Bahntrasse größeren Veränderungen zum Opfer gefallen: Durch einen Sportplatz und eine Umgehungsstraße lässt sich der Verlauf der Trasse nicht mehr erkennen.

Man könnte noch viele Teile der bisher nicht überbauten Bahnstrecke sinnvoll als Radweg nutzen - aber leider scheint es auch daran momentan kein Interesse zu geben, zumindest im Landkreis Marburg-Biedenkopf.



## Neue Intercity-Linie 34: Kaum Vorteile

(sg) Sie erinnern von der Fahrzeit weder eindeutig an Fernzüge, noch an Nahverkehrszüge, und was sie wirklich sind, weiß keiner so genau. Die Deutsche Bahn spricht von einem InterCity (IC), den sie den Bestellern nicht nur wegen der IC-Farbgebung anbietet. Es sind schicke und moderne Doppelstock-Züge, die ab dem Jahr 2019 vom Ausgangsort in Münster auf der Fahrt nach Frankfurt möglicherweise auch in Grevenbrück halten sollen, ein Ortsteil von Lennestadt mit rund 3000 Einwohnern, wo herum viel Wald, aber ansonsten eher tote Hose ist.

Das ist die neue „IC-Welt“, die im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und bei der DB AG viele Fürsprecher findet und wo man offenbar die Auffassung vertritt, dass ein IC auch dann ein fabelhaftes Produkt ist, wenn er Bahnhöfe bedient, in denen vor Jahren nie ein IC gehalten hätte. Denn im NWL soll die neue IC-Linie einige RE ersetzen, bei der dann auch der dortige Nahverkehrstarif

gültig wäre. Dafür soll der Zweckverband an die DB einen Pauschalbetrag überweisen. Geplant sind bei der IC-Linie 34 fünf Züge pro Richtung, ohne Halt in Hagen, da der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) das Angebot aus vergaberechtlichen Gründen ablehnt (die Hessenschiene berichtete). Ein Zuschuss will der VRR nicht zahlen.

*Zwischen Hannover und Bremen (hier bei Dörverden) fahren die IC2 schon, aber ohne Nutzung für Nahverkehrsfahrgäste. Erst zwischen Bremen und Emden können auch Kunden des Nahverkehrs die Züge nutzen*

*Foto: Deutsche Bahn AG, Georg Wagner*





Welche Auswirkungen hat das geplante Fahrplankonzept nun auf Mittelhessen im RMV? Vorweg, jeder, der sich mit dem Thema befasst, hat den Eindruck, es handle sich hierbei um ein „Geheimprojekt“, denn die öffentlichen Informationen zum Vorhaben sind dürftig bis widersprüchlich. So verwundert es nicht, dass man sich südlich von Siegen in den Gremien bisher eher skeptisch zeigt. Denn der Zug soll ab Siegen bis Frankfurt nur in Dillenburg, Wetzlar und Bad Nauheim halten, der Knoten Gießen wird allerdings nicht angefahren. Das schmeckt vielen nicht. Aufgeschreckt durch das DB-Vorhaben, stellte vor ein paar Monaten der Landtagsabgeordnete Stephan Grüger (SPD) eine sachliche Anfrage an den hessischen Verkehrsminister. Grund war die Vermutung, dass durch die geplanten IC-Linie der gesamte integrale Fahrplan ins Wanken kommen könnte.

Hintergrund: Die Main-Weser-Bahn ist zwischen Gießen und Frankfurt bereits heute überlastet und wird in den nächsten 10 Jahren durch den Ausbau der S-Bahnstrecke nur eingeschränkt nutzbar sein. Sollte ein IC im Zwei-Stunden-Takt das bestehende Angebot ergänzen, müsste sich im Fahrplan der Nahverkehr inklusive der S-Bahn zwischen Friedberg und Frankfurt dem IC anpassen. Folge: Längere Fahrzeiten im Nahverkehr, auch Anschlussverluste stehen im Raum. Experten sprechen von rund 100.000 betroffenen Pendlern auf der Main-Weser-Bahn, damit „sauerländische Weltorte wie Werdohl ihre Direktverbindung nach Frankfurt bekämen“, stellte ein Fahrgast süffisant fest.

Die Antwort des hessischen Ministers brachte wenig an neuen Erkenntnissen, bis auf diesen Aspekt: „(...) Im RMV gibt es

für Jahres- und Monatskarten Regelungen zur Mitfahrt in IC-Zügen der Deutschen Bahn. Ob es im RMV für die IC-Linie 34 eine entsprechende Regelung geben wird bzw. wie hoch dieser Aufpreis für die Städte im Geltungsbereich des RMV-Tarifs entlang der IC-Linie 34 ggfs. sein wird, muss noch zwischen dem RMV und DB Fernverkehr AG verhandelt werden. Die Landesregierung sieht - eine Einigung über die Tarifierkennung vorausgesetzt - in dem neuen Verkehrsangebot Vorteile auch für Pendler, da zusätzliche und schnellere Verbindungen angeboten werden können. (...)“

Ob eine RMV-Tarifierkennung wie im NRW realisiert wird, ist daher bis heute unklar, wodurch sich das gesamte Konzept bis heute nicht abschließend beurteilen lässt. Jedoch werden Gießen und Marburg erhebliche Verschlechterungen hinnehmen müssen, sollte die geplante IC-Linie bestehende RE-Trassen belegen. Vor einigen Jahren hatte ein einzelner EC von Siegen über Frankfurt Richtung Österreich eine wichtige Pendlertrasse auf der Main-Weser-Bahn zerschlagen. Das Konzept floppte und nach kurzer Zeit wurde das EC-Angebot wieder gestrichen, geblieben sind schlechte Erfahrungen.

Aus diesem Grund haben sich alle Fahrgastverbände in Hessen zum bisher unausgereiften IC-Konzept ablehnend geäußert, da sich nirgendwo nennenswerte Vorteile für Mittelhessen erkennen lassen



## **Zukunft der Horlofftbahn: Vom Abseits auf das richtige Gleis AG Horlofftbahn stellt aktualisierte Ausstellung zur Reaktivierung der Bahnstrecke vor**

(sk, jl) Mit dem 2017 gefeierten Jubiläum „120 Jahre Horlofftbahn“ entlang der in Betrieb befindlichen Horlofftbahn-Teilstrecken nach Nidda und Wölfersheim und dem Festakt am Bahnhof Beienheim ist die Horlofftbahn über ihre täglichen Verkehrsleistungen hinaus verstärkt in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt worden (die Hessenschiene berichtete).

Die 2003 stillgelegte Strecke nach Hungen führt zwar noch ein Schattendasein, aber man hat sich seitens der Verantwortlichen auf RMV- und ZOV-Ebene positiv zu deren betrieblicher Zukunft und Wiederbelebung geäußert und die damalige Stilllegung als Fehler bezeichnet. Die Bemühungen und Vorleistungen der Kom-

munen Hungen und Wölfersheim haben hierbei eine wesentliche Rolle gespielt.

Die planerischen Voraussetzungen für eine Reaktivierung der Horlofftbahn sind teilweise in Bearbeitung und bedürfen einer gutachterlichen Vertiefung, politischen Verfestigung und finanziellen Verankerung

*Josef Kraus (Vorstand Sparkasse Laubach-Hungen), Stephan Kannwischer (AG Horlofftbahn), Reiner Wengorsch (Bürgermeister Stadt Hungen), Birgit Hartmann (Vorstand Sparkasse Laubach-Hungen), Horst Reichhardt (Wirtschaftsprüf. i.R.) vor den Infowänden der Ausstellung*



in der Investitions- und Betriebsplanung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV). Unterstützend hierbei wirkt der Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV-Verkehr), wie dessen Geschäftsführer Stefan Klöppel mitteilte. „Seitens der Verantwortlichen verschiedener Handlungsebenen wurde ein Teil der Hausaufgaben gemacht - weitere werden folgen“, so Klöppel.

Die Bahnstrecke nach Wölfersheim befindet sich in einem Ranking zur Reaktivierung von Schienenstrecken zur Personennahverkehr des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) aus 2016 „ganz oben“, wurde kürzlich aus dem Arbeitskreis Reaktivierung im Ministerium berichtet.

Die seit fast 20 Jahren währende Lobbyarbeit der Arbeitsgemeinschaft Horloffalbahn zielte nicht nur darauf ab, Nachdenken und Handeln in der Politik auf allen Handlungsebenen zu fördern, sondern auch die Bevölkerung über das für die gesamte Region bedeutsame Verkehrsinfrastrukturprojekt Horloffalbahn Hungen-Wölfersheim/Södel (Beienheim-Friedberg-Frankfurt/Main) zu informieren und mit-

zunehmen. Stephan Kannwischer, als Sprecher der AG Horloffalbahn, ließ in einem kurzem launigen Abriss das langsame, über Jahrzehnte währende Sterben der Bahnstrecke Revue passieren und freute sich zusammen mit seinen anwesenden Mitstreitern darüber, dass mittlerweile bezüglich der gewünschten Reaktivierung ein allgemein positiver Konsens in der Hungener Politik herrsche. Dasselbe gelte auch für Wölfersheim. Kannwischer: „Man hat hier über Jahre unbeirrt kleine Schritte gehen müssen, um dicke Bretter bohren zu können!“

Dazu haben die AG-Mitglieder Dr. Franz Grolig und Jürgen Lerch vor einiger Zeit eine Ausstellung konzipiert, die die Thematik verständlich und übersichtlich darstellt. Für die grafisch-technische Umsetzung zeichnete Willy Zimmer (Obbornhofen) verantwortlich. Nun wird in 2018 mit der öffentlichen Ausstellung an verschiedenen publikumswirksamen Orten in Hungen das Projekt intensiv beworben. So durfte vor kurzem die Gastfreundschaft der Sparkasse Laubach-Hungen in Anspruch genommen und der Ausstellungseinstand gefeiert werden.

Die beiden Vorstände Birgit Hartmann und Josef Kraus freuten sich über die Initiative und begrüßen grundsätzlich alle Aktivitäten, die die Region infrastrukturell und damit ökonomisch stärken. Der bei einer möglichen Wiederaufnahme des regulären Bahnbetriebs in Richtung Friedberg – Frankfurt/M. zusätzliche ökologische Entlastungseffekt sei im Sinne des Klimaschutzes ein „weiteres wichtiges Pfund, mit dem man wuchern könne“. So ließen sich Ökonomie und Ökologie verbinden.



*Ausstellungseröffnung in  
der Kreissparkasse Hungen  
am 21. Dezember 2017*



Bürgermeister Reiner Wengorsch skizzierte in seinen Ausführungen, in einem Facharbeitskreis Horloffthalbahn bearbeite man mit verschiedenen Fachinstitutionen aus dem Verkehrsbereich die abzuarbeitenden Aufgaben und im Kommunalen Arbeitskreis Horloffthalbahn bindet die Stadt Hungen Fraktionen und Initiativen in den Reaktivierungsprozess ein und pflege darüber hinaus das gute Einvernehmen aller in Hungen vertretenen politischen Kräfte. Man sei im konstruktiven Gespräch und habe zusammen mit der Gemeinde Wölfersheim neben dem Streckenerwerb 2011 und deren Unterhaltung sich auch inhaltlich und finanziell an der Sanierung der jeweiligen Bahnhofsgelände beteiligt. Die Kommunen haben die jeweiligen Bahnhofsgelände erworben. In Hungen freue man sich über dessen gelungene Rundumsanierung. Die weitere Gestaltung des Bahnhofsumfeldes stehe ebenfalls in naher Zukunft auf der Tagesordnung. Mit der Sanierung des Hausbahnsteiges 1 und des betrieblichen Gleisfeldes sei man der Reaktivierung der Horloffthalbahn ein gutes Stück näher gekommen. Wengorsch dankte der AG Horloffthalbahn ausdrücklich für ihr manchmal auch „unbequemes“ ehren-

amtliches Engagement und sieht den heutigen positiven Sachstand ganz wesentlich auch durch die Arbeit der Bürgerinitiative beeinflusst und befördert.

Stephan Kannwischer dankte dem Bürgermeister für die erwiesene Ehre und verwies als Ergebnis der AG-Arbeit u.a. auf den politischen Prozess in Hungen, der sich von teilweise totaler Projekt ablehnung bis heute zu einem allgemeinen politischen Konsens pro Horloffthalbahn entwickelt habe. Dies habe sich z.B. auch an den Inhalten der zur Kommunalwahl in Hungen angetretenen Parteien ablesen lassen: Herrschte zur Kommunalwahl 2011 noch ein eher diffuses Bild, so seien 2016 alle Parteien mit nur kleinen Unterschieden als Befürworter der Horloffthalbahn-Reaktivierung aufgetreten.

Alle Teilnehmer waren sich am Ende einig, dass die Zukunft mit der Horloffthalbahn bereits begonnen habe und man den Fokus auf das Gelingen der Reaktivierung und deren inhaltlich schlüssige und attraktive Ausgestaltung richten müsse.

## Eine Straßenbahn für Marburg?

(shz, jl) Im Marburger Nahverkehr gibt es Kapazitätsprobleme bei der Bedienung der Lahnberge. Das östlich der Stadt im Wald liegende Klinikum sowie zahlreiche naturwissenschaftliche Fachbereiche der Universität sorgen für große Pendlerströme zwischen den Lahnbergen und der Innenstadt, die zu einem mehr als gut ausgelasteten ÖPNV führen. Rund 10.500 Fahrgäste nutzen an Spitzentagen die Busse auf die Lahnberge und wieder zurück.

Eine inzwischen nach Anwohnerprotesten verworfene Idee zur besseren Anbindung der Lahnberge war der Bau einer Seilbahn. Nun wurde geprüft, ob nicht eine Straßenbahn vom Südbahnhof eine Alternative ist. Die Oberhessische Presse berichtete Anfang 2018 mehrmals über die Diskussionen zum Ergebnis der Studie.

Eine Konzeptstudie von 2016 hatte den Bau einer Straßenbahn für möglich gehalten. Die Strecke sollte in der Nähe des Südbahnhofs beginnen und über die Großseelheimer Straße auf die Lahnberge füh-

ren. Laut Studie wären dafür fünf Straßenbahnen notwendig.

Bei einem vertiefenden Gutachten kam dieses zu dem Ergebnis, dass sich der Bau der Straßenbahn nicht lohnt: Da keine spürbare Fahrtzeitverkürzung vorhanden sei, wird ein Fahrgastzuwachs von nur etwa 524 Fahrgästen pro Tag erwartet. Der Nutzen-Kosten-Faktor (NKF) der Straßenbahnstrecke soll sogar negativ sein. Um Zuschüsse für den Bau der Strecke und die Beschaffung der Bahnen zu erhalten, muss der NKF größer 1 sein.

*In der Bussen der Linie 2 auf die Lahnberge geht es oft eng zu.*

*Foto: Franz Grolig*





Die Studie sorgte schon vor Vorliegen des endgültigen Resultats für rege Diskussionen bei den Marburger Politikern, da man das vorläufige Ergebnis nicht akzeptieren wollte. Von Oberbürgermeister Thomas Spies (SPD) wurde eine neue Studie vorgeschlagen, da einige Faktoren, welche das Verhältnis von Nutzen zu Kosten erhöhen, nicht berücksichtigt seien:

- Der geplante Umbau des Südbahnhofs sollte die Umsteigezeit verkürzen und damit die Nutzung erhöhen.
- Die Straßenbahn könnte in Teilen der Strecke eine eigene Trasse erhalten, was Fördermöglichkeiten und Nutzen verbessert.
- Für das Fahrgastpotenzial sollte man den Autoverkehr nicht durch Schätzformeln, sondern durch Zählungen ermitteln.

- Die Baukosten seien zu hoch angesetzt.
- Die Buslinie 7 würde nicht mehr komplett benötigt.
- Es seien keine Varianten wie eine Verlängerung zum Wilhelmsplatz oder eine teilweise Führung über die Main-Weser-Bahn (Regio-Tram) geprüft worden.

FDP und Grüne möchten keine weitere Straßenbahnstudie, während die Linke die aktuelle Studie mangels der Prüfung anderer Streckenvarianten nicht für ausreichend hält.

Die Marburger Stadtwerke prüfen hingegen noch einen anderen Ansatz: Elektrobusse mit Akku, die auf einem Teil der Strecke Strom aus einer Oberleitung beziehen. Die Ergebnisse der Analyse sollen im Sommer vorliegen.

## **Kommentar: Der ÖPNV auf die Lahnberge: Eine unendliche Geschichte**

Seit Jahren suchen die ÖPNV-Verantwortlichen in Marburg nach einer Lösung, wie sie die Lahnberge optimal an die Innenstadt anbinden können. Aber bis heute hat es niemand geschafft, eine für die Fahrgäste befriedigende Lösung zu finden.

Im Gegenteil: Zum letzten Fahrplanwechsel wurden die Buslinien auf die Lahnberge wieder geändert mit dem Resultat, dass die Busse noch voller waren und Fahrgäste an den Haltestellen zurück bleiben mussten. Ende Februar wurde nachgebessert, sodass sich die Zustände jetzt wieder etwas verbessert haben.

Das Problem des Standorts Lahnberge ist: Man muss in kurzer Zeit viele Fahrgäste morgens auf die Lahnberge hinauf und nachmittags wieder herunter bekommen. Mit den langen Steigungen werden zudem die Fahrzeuge und besonders die Motoren stark beansprucht.

Die von den Grünen vor Jahren vorgeschlagene Seilbahn mit Großkabinen hätte gegenüber den heutigen Bussen viele Vorteile gehabt: Niedriger Energieverbrauch, bei Ökostrom 100% Betrieb mit regenerativer Energie, dem Verkehrsbedarf anpassbar, auch im Winter zuverlässig, wenig personalintensiv. Doch die Anwohner des Stadtteils Richtsberg gingen auf die Barrikaden, weil keiner eine Seilbahn über seinem Haus haben wollte.

Nächste Idee: Eine Straßenbahn auf die Lahnberge. Dummerweise fängt die Strecke irgendwo am Südbahnhof in Hanglage an, wo man erst einmal hinkommen muss. Der gewünschte Fahrgastzuwachs ist deshalb marginal. Jetzt versucht man, durch Verlängerung zum Wilhelmsplatz oder einer RegioTram-Option die Zahlen zu verbessern. Diese Mühe kann man sich schenken, denn ein so kleiner Straßenbahnbetreiber mit 8 bis 10 Fahrzeugen inklusive Werkstatt wird nicht wirtschaftlich arbeiten können. Und außerhalb der Hauptverkehrszeit fährt die Linie vermutlich ziemlich leer herum.

Zudem kranken alle diese Ideen an der Streckenführung: Der Marburger Hauptbahnhof wird gar nicht angefahren. Wie will man eine Verkehrsverlagerung auf Bus und Bahn erreichen, wenn der größte ÖPNV-Knotenpunkt gar nicht bedient wird? Niemand wird mit dem Zug nach Marburg fahren, am Hauptbahnhof aussteigen, mit dem Bus zum Wilhelmsplatz fahren und dort in die Tram zu den Lahnbergen umsteigen. Der Südbahnhof ist keine Alternative, denn dort stoppen nur die Züge des Mittelhessenexpress sowie ein paar Verstärkerfahrten. Intercity, Regionalexpress sowie die Züge der Oberen Lahntalbahn und der Burgwaldbahn halten nur am Hauptbahnhof.

Als Alternative steht jetzt der Oberleitungsbus zur Debatte. Man kann nur hoffen, dass diese umweltfreundliche Variante hier zur Realisierung kommt. Mit großem Fassungsvermögen bei Doppelgelenkbussen, bewährter Technik und sogar möglichem 2-Achs-Antrieb wäre er für die Lahnberge bestens geeignet und kann bei der Talfahrt Bremsenergie zurück gewinnen. Wichtig wäre hier, eine Rundlinie Innenstadt - Bahnhof - Lahnberge - Südbahnhof - Innenstadt zu schaffen, um alle wichtigen ÖPNV-Knoten optimal anzuschließen.

Aber auch beim O-Bus gibt es schon wieder Bedenkensträger: Die Oberleitungen würden das Stadtbild verschandeln. Deshalb wird eine aufwändige Buskonstruktion mit Akkus gefordert, um Streckenabschnitte ohne Oberleitung befahren zu können. Im Ausland sieht man dies entspannter: In Salzburg, Zürich oder Luzern kommen trotz zahlreicher O-Bus-Linien die Touristen in Scharen.

Jürgen Lerch

## Mehr Flexibilität im S-Bahn-Tunnel

(Ik/db). Durch den Einbau zusätzlicher Signale soll ab Mitte dieses Jahres mehr Flexibilität im Frankfurter S-Bahn-Tunnel möglich sein. Gemeinsam haben der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und die Deutsche Bahn entschieden, zusammen mit dem Bau des neuen Elektronischen Stellwerks (ESTW) eine Geschwindigkeitserhöhung umzusetzen.

Zusätzlich zum Einbau modernster Leit- und Sicherungstechnik für das neue ESTW werden auf der unterirdischen Strecke weitere Arbeiten vorgenommen, um für schnellere Züge zu sorgen: So baut die Deutsche Bahn 20 zusätzliche Signale im Tunnel ein und passt 48 bestehende Zugsignale für die neue Herausforderung an. Dabei müssen 70 Kilometer Signalkabel verlegt werden.

Danach sind schnellere Durchschnittsgeschwindigkeiten zwischen den Tunnelstationen möglich, sodass die einzelnen Verbindungen mit höheren Fahrzeitpuffern unterwegs sind. Dies sorgt für einen flüssigeren Betrieb auf dieser hochfrequentierten Strecke. Nach Abschluss der zusätzlichen

Bauarbeiten in wenigen Wochen muss hierzu noch eine gesonderte, umfassende Sicherheitsüberprüfung durchgeführt werden. Dazu gehören neben der technischen Überprüfung der neuen Signale und Geschwindigkeitskontrolleinrichtungen auch die Durchführung umfangreicher und zeitintensiver Mess- und Abnahmefahrten auf der gesamten Tunnelstrecke.



Das Genehmigungsverfahren für die schnelleren Zuggeschwindigkeiten erfordert zusätzliche Sperrpausen, damit das neue ESTW sowie die zusätzliche Signalisierung wie geplant nach Ende der hes-

*Der S-Bahn-Tunnel in Frankfurt wird modernisiert und wird deshalb dieses Jahr wegen Bauarbeiten mehrere Wochen gesperrt*

*Foto: RMV,  
Jana Kay*



sischen Schulferien im August 2018 in Betrieb gehen kann. Daher wird der Frankfurter S-Bahntunnel auch während der hessischen Osterferien vom 26. März bis 9. April sowie an den zwei „verlängerten“ Wochenenden im Mai (Christi Himmelfahrt und Fronleichnam) für den Zugverkehr gesperrt.

Während der Sperrungen können die Stationen Taunusanlage, Hauptwache, Konstablerwache, Ostendstraße und Lokalbahn- und zeitweise Mühlberg mit der S-Bahn nicht erreicht werden. Im U- und Straßenbahnverkehr wird die Frankfurter Innenstadt in dieser Zeit aber weiterhin gut erreichbar sein.

Alle Fahrplanänderungen werden vor Beginn der Sperrungen in der elektronischen Verbindungsauskunft auf [www.rmv.de](http://www.rmv.de) und [www.bahn.de](http://www.bahn.de) eingearbeitet und vor Ort über Aushänge und Monitore zeitnah informiert. Selbstverständlich werden auch Reisendenhelfer wieder für Auskünfte und zur Unterstützung der Fahrgäste präsent sein. Pro Bahn & Bus merkt hierzu an, dass es bei Bauarbeiten trotzdem zu Kritik an der Informationspolitik der Bahn kam und Kunden vor leeren Gleisen standen. Hier muss noch nachgebessert werden.

Auch auf dem bekannten Internetportal [www.sbahnbaustelle.de](http://www.sbahnbaustelle.de) wird es ab Anfang März neben der Verbindungsauskunft wieder ein umfangreiches Informationsangebot geben: Von Geschichten und Reportagen sowie beeindruckenden Videos rund um die Baustelle und die Menschen hinter dem Gesamtprojekt bis hin zu den aktuellen Geschehnissen im Tunnel, Ersatzfahrten

und den zusätzlichen Mobilitätsangeboten bietet das Portal alles, was man wissen muss - natürlich auch auf Englisch.

Der Frankfurter S-Bahn-Tunnel ist einer der meistbefahrenen Streckenabschnitte im deutschen S-Bahn-Netz. Der über sechs Kilometer lange City-Tunnel zwischen Frankfurt Hbf und Frankfurt-Lokalbahnhof beziehungsweise Frankfurt-Mühlberg mit seinen sieben Stationen wird von acht S-Bahnlinien durchfahren. Stündlich verkehren hier in Spitzenzeiten in jede Richtung 24 S-Bahn-Züge.

Das Elektronische Stellwerk der Tunnelstammstrecke Frankfurt wird im Rahmen des Programms Frankfurt RheinMain<sup>plus</sup> realisiert, das vom Bund, dem Land Hessen, der Stadt Frankfurt, dem RMV sowie der Deutschen Bahn umgesetzt wird. Dieser Masterplan für den Ausbau des Schienennetzes in der Metropolregion Rhein-Main soll dafür sorgen, dass Millionen Menschen in Zukunft noch schneller, bequemer und barrierefrei ans Ziel kommen.

Der Fahrgastverband freut sich über die Investition in die neue Technik und den Ersatz des Relaisstellwerks aus den 70er Jahren. Allerdings entstehen die Probleme in der Zugabfolge häufig auf den überlasteten Zulaufstrecken und auch fehlenden Kreuzungsmöglichkeiten in eingleisigen Abschnitten.



## Bad Vilbel – Frankfurt-West Spatenstich für den viergleisigen Ausbau

(jl) Am 19. Dezember 2017 haben die Baumaßnahmen für die erste Baustufe (Frankfurt West–Bad Vilbel) offiziell begonnen. Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Hessen, Prof. Dr. Dirk Rompf, Vorstand Netzplanung und Großprojekte der DB Netz AG, Tarek Al-Wazir, Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Klaus Oesterling, Stadtrat und Verkehrsdezernent der Stadt Frankfurt am Main, Joachim Arnold, Landrat des Wetteraukreises, und Prof. Knut Ringat, Sprecher der Geschäftsführung des RMV, begingen gemeinsam vor rund 170 Gästen den symbolischen 1. Spatenstich an den Gleisen beim Bahnhof Frankfurter Berg.

DB Netzvorstand Dirk Rompf wies auf die besondere Bedeutung des Projektes hin: „Der Ausbau der S6 ist eines der zentralen Schieneninfrastrukturprojekte der Rhein-Main-Region und daher wichtiger Bestandteil des Programms Frankfurt Rhein-

Main<sup>plus</sup>. Mit eigenen Gleisen für die S6 und einem 15-Minuten Takt reduzieren wir die Fahrzeit und schaffen gleichzeitig Kapazität für neue Nahverkehrsangebote aus Mittelhessen.“

### Viergleisiger Ausbau der Main-Weser-Bahn

In den vergangenen Jahren hat das Angebot im Regionalverkehr zugenommen. Gerade zu den Hauptverkehrszeiten sind deshalb so viele Züge unterwegs, dass die Strecke von Frankfurt nach Friedberg an ihre Kapazitätsgrenzen stößt. Daher erhält die S6 zukünftig zwei eigene Gleise. Für den Fahrgast bedeutet dieses:

- höhere Pünktlichkeit
- einheitlicher 15-Minutentakt
- fünf Minuten Fahrzeitreduzierung
- Modernisierung von 11 Stationen
- verbesserter Lärmschutz an der gesamten Strecke

Der hessische Verkehrsminister Tarek Al-Wazir hob ebenfalls die Vorteile für die Pendler in der Region hervor: „Mit dem Bau eigener Gleise für die S6 geht ein weiteres Teilprojekt des dringend notwendigen Ausbaus der Schieneninfrastruktur im Rhein-Main-Gebiet endlich in die Umsetzung. Das ist eine gute Nachricht für all die Berufspendler, die täglich im Raum Frankfurt unterwegs sind. Denn ohne ein leistungsfähiges S-Bahn-Netz werden wir auch die Verkehrsprobleme auf der Straße nicht lösen können. Das Land Hessen beteiligt sich mit über 134 Mio. Euro an den Gesamtkosten.“

Der Geschäftsführer des RMV Prof. Knut Ringat sagte: „Eigene S-Bahngleise zwischen Bad Vilbel und Frankfurt sind die Voraussetzung für einen einheitlichen 15-Minuten-Takt auf der S6, mehr Züge zwischen Mittelhessen und Frankfurt und eine höhere Pünktlichkeit. Ich bin froh, dass





Von links nach rechts: Klaus Oesterling (Stadtrat Frankfurt/Main), Prof. Knut Ringat (Sprecher RMV), Joachim Arnold (Landrat Wetteraukreis), Dr. Klaus Vornhusen (Konzernbevollmächtigter der DB AG für das Land Hessen), Prof. Dr. Dirk Rompf (Vorstand Netzplanung und Großprojekte DB Netz AG), Tarek Al-Wazir, (Hessischer Verkehrsminister), Gerd-Dietrich Bolte (Leiter Großprojekte Mitte, DB Netz AG) schwingen am Bahnhof Frankfurter Berg die Spaten  
(Foto: Deutsche Bahn, Andreas Varnhorn)

nach Jahren des Planens mit dem Spatenstich jetzt das dritte Großprojekt in die Realisierung geht und danke dem Land Hessen, dem Bund, dem Wetteraukreis und der Deutschen Bahn für ihre Unterstützung auf diesem Weg. Heute ist ein guter Tag nicht nur für die Fahrgäste der S6 und die Pendler aus Mittelhessen, sondern für die gesamte Region Frankfurt RheinMain.“

Der Wetterauer Landrat Joachim Arnold betonte, dass der heutige Spatenstich mehr als überfällig ist. „Aufgrund des seit Jahren spürbaren und auch künftig anhaltenden

Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums in der Metropolregion Frankfurt Rhein-Main werden zusätzliche Verbindungen im Regionalverkehr dringend benötigt. Es geht hier nicht nur um die Attraktivität der Main-Weser-Bahn, sondern auch um spürbare Attraktivitätssteigerungen in der Wetterau, auch auf den Zweigstrecken: der angebundenen Niddertalbahn aus Glauburg/Nidderau und der Horloffalbahn aus Nidda/Wölfersheim.“

## Die Königsteiner Bahn ist häufig überlastet

(fl) Die Anlieger der Bahnlinie (Frankfurt-) Höchst – Königstein gehen auf die Barrikaden. Allzu häufig sind die Züge überlastet. Selbst in der ersten Klasse finden sich dann nur noch Stehplätze. Das Thema ist mittlerweile Teil einer breiten politischen Diskussion in den Anliegerkommunen, und auch viele betroffene Fahrgäste äußern sich beispielsweise in Leserbriefen zu dem Problem.

Von den Bürgermeisterinnen bzw. Bürgermeistern aus Königstein, Kelkheim und Liederbach wurde ein Brief an die Hessische Landesbahn formuliert und außerdem ein Ortstermin anberaumt. Dabei ist die Bahnsteiglänge noch nicht einmal der limitierende Faktor. Viele Züge verkehren einteilig, obwohl sie mehrteilig fahren könnten. Es herrscht aber ein Mangel an geeigneten Fahrzeugen. In den 1980er Jahren erfolgte der Ausbau mit 76cm hohen Bahnsteigen. Der Markt entwickelte sich aber bekanntlich eher hin zu niedrigeren Fahrzeugen, beispielsweise für eine Höhe von 55cm. Für die Königsteiner Bahn geeignete Dieselfahrzeuge sind kurzfristig auf dem Gebrauchtmrkt fast nicht zu beschaffen.

Gelingt es noch, in der klassischen Hauptverkehrszeit die Züge überwiegend mehrteilig zu fahren, so müssen sie zwischendurch häufig zu Reinigungs- und Wartungszwecken aus dem Verkehr genommen werden. Hinzu kommt, dass die erste Fahrzeuggeneration vom Typ VT2E teils über 30 Jahre alt ist und generell häufiger gewartet werden muss. Die Hessische Landesbahn wird aber erst in neue Fahrzeuge investieren, wenn sie wieder die Ausschreibung für das Dieselnetz ab 2022 gewonnen hat. Fraglich ist außerdem, welche Antriebsart langfristig auf dieser Tausstrecke zum Einsatz kommt. Denn der Rhein-Main-Verkehrsverbund favorisiert die Brennstoffzelle. In der derzeitigen Verbreitungsphase der Brennstoffzellen-

*Die auf der Strecke Frankfurt-Königstein verkehrenden Triebwagen vom Typ VT2E sind in die Jahre gekommen und als Einzelfahrzeuge zu klein für die steigenden Fahrgastzahlen  
2 Fotos: Gregor Atzbach - bienenschuss.de*





technik sind Lademöglichkeiten für den benötigten Wasserstoff noch selten. Im Industriepark Höchst existiert eine solche bereits, und damit soll die Königsteiner Bahn zur Hausstrecke für die Brennstoffzellentechnik werden. Ob die geografisch anspruchsvollen Taunusstrecken aber überhaupt als Anwendungsgebiet für Brennstoffzellen geeignet sind, ist bislang nicht durch Dauertests bewiesen. Pro Bahn & Bus hofft, dass die Praxistests umfassend durchgeführt werden. Gerade nach dem fulminanten Fehlstart der Transdev-Automaten haben die Fahrgäste keinen weiteren Bedarf an „grünen Bananen“.

Sicher ist: Der Fahrdracht wäre für die 16 km lange Königsteiner Bahn mit ihrem dichten Takt, dem 25-Promille-Steigungsabschnitt und dem hohen Fahrgastaufkommen die wirtschaftlich und ökologisch adäquateste Lösung. Der Linienweg endet für einen Großteil der Fahrten nicht in Frankfurt-Höchst, sondern führt – selbstverständlich unter Fahrdracht – weiter zum Frankfurter Hauptbahnhof. Der Endpunkt Königstein liegt auf einer Höhe von 345 Metern und damit rund 240 Meter über dem Maintal. Alles Faktoren, die für einen E-Antrieb sprechen. Auch die benachbar-

te Strecke RB 11 Höchst – Bad Soden, die organisatorisch eng mit der Königsteiner Bahn verflochten ist, könnte kurzfristig wieder unter Fahrdracht fahren. Sie wurde in den 1970er Jahren im Rahmen des Aufbaus der S-Bahn Rhein-Main elektrifiziert, wird aber seit der Betriebsübernahme durch die Hessische Landesbahn mit Dieseltriebwagen befahren – eigentlich ein Umding in Zeiten, in denen die Politik händeringend versucht die E-Mobilität voranzubringen.

Eine elektrifizierte Königsteiner Bahn ließe sich theoretisch auch ins S-Bahnnetz einfügen. Das Fahrgastaufkommen und die typische Reiseweite von 20 bis 25 Kilometern passen sehr gut zum System S-Bahn. Allein die beschränkte Kapazität des Frankfurter S-Bahntunnels lässt diese Idee als wenig realistisch erscheinen. Auch über die Verknüpfung mit der Frankfurter U-Stadtbahn wurde schon nachgedacht, schließlich führt die aktuelle U5-Verlängerung „Europaviertel“ über ehemaliges Bahngelände und damit auch in die Nähe des nach wie vor zwischen Frankfurt und Höchst betriebenen Eisenbahnnetzes. Reisezeitnachteile und die beschränkte Zuglänge sprechen aber gegen diese Lösung und für den vollständigen Verbleib der Königsteiner Bahn im System der Eisenbahn.

Das Fahrgastaufkommen der Königsteiner Bahn wird weiter steigen – man denke nur an die geplanten attraktiven Umsteigemöglichkeiten in Frankfurt-Höchst zur Regionaltangente West und damit zum Frankfurter Flughafen, zum Stadtteil Gateway Gardens, nach Bad Homburg... Die Königsteiner Bahn, vor 30 Jahren DIE Vorzeigestrecke im Rhein-Main-Gebiet, droht den Anschluss zu verlieren.

## Rheingau-Taunus-Kreis Verkehrsgesellschaft RTV wird Gesellschafter der CityBahn GmbH

(fl) Der Kreistag des Rheingau-Taunus-Kreises hat Anfang März beschlossen, dass die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft RTV der CityBahn GmbH mit 25,1 Prozent als Gesellschafter beitreten soll. Die RTV ist die lokale Nahverkehrsgesellschaft des Rheingau-Taunus-Kreises. „Wir freuen uns sehr über diesen Schritt, denn natürlich sind wir mit drei Partnern noch stärker und effizienter als mit zwei Gesellschaftern“, resümiert Hermann Zemlin, Geschäftsführer der CityBahn GmbH.

Mit Gründung der Gesellschaft im August 2017 waren bisher die Mainzer Stadtwerke AG und die WVV Wiesbaden Holding GmbH zu gleichen Teilen Gesellschafter. Organisatorisch werden damit die Weichen vor allem für den beabsichtigten Umbau der Aartal zur meterspurigen Straßenbahn gestellt. Zemlin forderte anlässlich des Kreistagsbeschlusses den baldigen Beginn der Vorplanungen im Rheingau-Taunus-Kreis. In Wiesbaden rechnen die CityBahn-Geschäftsführer auf der rund 40 Kilometer langen Strecke von der Hochschule Mainz bis Bad Schwalbach mit rund 100 000 Fahrgästen am Tag. 17 000 Pkw-Fahrten sollen ersetzt werden.

Pro Bahn & Bus sieht bei der Planung im Rheingau-Taunus-Kreis noch erheblichen Diskussionsbedarf. Wie in der vergangenen Hessenschiene dargestellt, entsteht mit der langfristigen Zuordnung

der Aartalbahn Bad Schwalbach – Wiesbaden zur Citybahn eine Lücke im Eisenbahnnetz. Die Planungen des Rheingau-Taunus-Kreises bzw. der CityBahn GmbH sollten die Möglichkeiten eines Kompromisses ausloten, der eine weitere Nutzung der Aartalbahn-Trasse auch für Eisenbahnzwecke ermöglicht. Denkbar sind ein durchgehender Personenverkehr Richtung Limburg, aber auch ein Güterverkehr. Sollte ausschließlich die Meterspurbahn zum Zuge kommen, dann muss sie auch die Systemvorteile einer Straßenbahn ausspielen, also beispielsweise die Bad Schwalbacher Innenstadt erreichen oder über eine Zweigstrecke in Taunusstein verfügen, um näher an die Siedlungskerne heranzukommen.

*Die Stuttgarter Straßenbahn macht es vor:  
Um ihren Straßenbahnen aus der  
Meterspurzeit auf einer Museumslinie  
regelmäßig Auslauf zu bieten, wird ein  
mehrere Kilometer langes Dreischienennetz  
vorgehalten (vorne im Bild)*

*Foto: Friedrich Lang*



## Neue Twindexx-Züge gehen in Betrieb

(jl) Auf den Linien von Frankfurt über Darmstadt bzw. über Groß-Gerau Dornberg in die Rhein-Neckar-Region seit dem Fahrplanwechsel vermehrt neue Fahrzeuge vom Typ „Twindexx“ eingesetzt. Es fahren nicht nur mehr Züge als bislang, sondern mit den neuen Fahrzeugen wurde auch das Platzangebot um bis zu 20 Prozent größer. Das heißt mit bis zu 800 Sitzplätzen in der Hauptverkehrszeit pro Zug.

„Erstmals im ganzen RMV-Gebiet gibt es in den neuen Zügen des Main-Neckar-Ried-Express kostenfreies WLAN“, macht Prof. Knut Ringat, RMV-Geschäftsführer, deutlich.

Auf der Riedbahn von Frankfurt über Groß-Gerau Dornberg nach Mannheim halten alle Züge des RE70 jetzt in Walldorf und Mörfelden. Der Stundentakt wurde auch auf das Wochenende ausgedehnt. In Biblis bestehen stündliche Anschlüsse nach Worms.

Auf der Main-Neckar-Bahn über Darmstadt nach Heidelberg und Mannheim fahren RE70 und die RB67/68 montags bis samstags etwa halbstündlich zwischen

Frankfurt und Darmstadt. Der Regionalexpress fährt jetzt auch am Wochenende zusätzlich zu den Regionalbahnzügen.

Die fabrikneuen doppelstöckigen Elektrotriebwägen vom Typ Twindexx des Herstellers Bombardier Transportation verfügen über Klimaanlage, barrierefreie Toiletten, großzügige Mehrzweckbereiche, Videoaufzeichnung für hohe Sicherheit und Fahrgastinformation in Echtzeit. Außerdem sind alle Twindexx-Züge mit kostenlosem WLAN ausgestattet.

Nach und nach werden bis Mitte 2018 24 neue Fahrzeuge dieser Baureihe ausgeliefert sein und auf den Strecken nach Heidelberg und Mannheim unterwegs sein.



*Ein neuer Twindexx-Triebwagen der Baureihe 446 nach Heidelberg fährt in den Bahnhof von Weinheim ein*



## Pro Bahn & Bus fordert Änderung der Mitnahmebedingungen bei RMV-Gruppentageskarten

(j1) Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus e.V. kritisiert die neuen Mitnahmebedingungen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) bei Gruppentageskarten. So konnten bis Ende 2017 bis zu fünf beliebige Personen einen Tag lang die frei übertragbare Karte nutzen. Seit Jahresbeginn müssen alle Personen auf der Karte vor dem ersten Fahrtantritt mit Namen eingetragen werden.

Bei weniger als fünf Personen müssen freie Namensfelder mit einem Strich durchgestrichen werden. Eine spätere Mitnahme von weiteren Personen, deren Namen nicht auf der Karte stehen, ist nicht mehr erlaubt.

Der RMV begründet die neue Regelung mit dem Missbrauch, der mit den Karten betrieben wurde und damit entstandenen Einnahmeausfällen. Teilweise gewerbsmäßig boten Personen Mitfahrgelegenheiten gegen Entgelt an. Besonders an großen Bahnhöfen wurden Reisende immer wieder nach genutzten Gruppentageskarten oder Hessentickets gefragt, die anschließend neu verkauft und genutzt wurden.

Leidtragende der neuen Regelung sind jedoch Fahrgäste im Stadt- und nahen Regionalbereich. Bis zum Jahreswechsel konnte die Gruppentageskarte beispielsweise am Morgen für die Fahrt zum Einkauf genutzt werden, nachmittags waren die Kinder mit der Karte unterwegs und abends noch ein Trip mit Freunden in die Innenstadt möglich. Doch all das ist heute nicht mehr machbar – die bislang flexible Handhabung der Gruppentageskarte ging

*Bürokratie-Wahnsinn: Jeder Gruppenteilnehmer muss mit Namen per Kuli eingetragen werden, außerdem benötigen alle Teilnehmer jeweils einen amtlichen Lichtbildausweis. Fahren weniger als fünf Personen mit, muss das jeweilige Unterschriftsfeld durchgestrichen werden. Bahnfahren, besonders auf kurzen Strecken, ging schon mal einfacher!*





*Interessanterweise werden aus den neuen RMV-Automaten die Gruppenkarten noch im alten Format ohne Unterschriftsfelder ausgegeben.*

verloren. Dies ist umso bedauerlicher, weil man gerade in den großen Städten um jeden ÖPNV-Nutzer froh ist, der nicht mit einem Auto die Innenstadt verstopft und die Luft verschmutzt.

Aus Sicht des Fahrgastverbands muss die frühere Handhabung der Gruppentageskarte zumindest im Stadtbereich erhalten bleiben, weil sonst mehr Fahrgäste auf das Auto zurück wechseln, welches diese Flexibilität weiterhin bietet. Der Verband schlägt deshalb vor, bis zur Preisstufe 4 (16,60 Euro) die alte Regelung wieder einzuführen. Ab Preisstufe 5 soll weiterhin die neue Regelung gelten, um größeren Einnahmeausfällen entgegen zu wirken und Belästigungen durch illegale Fahrkartenhändler zu unterbinden.

Realisiert werden kann die vorgeschlagene Regelung über den Ausdruck der Gruppentageskarte. Bis Preisstufe 4 erfolgt der Ausdruck wie bis Ende 2017. Ab Preisstufe 5 werden die fünf Namensfelder mit ausgedruckt, sodass der Fahrgast sofort weiß, dass er die Namen der auf der Karte Mitfahrenden einzutragen hat.

Nach Ansicht des Landesvorsitzenden Wolfgang Klapdor muss der ÖPNV weiterhin einfach zu benutzen sein: „Wir können es uns wegen der täglichen Blechlawinen in den Innenstädten nicht leisten, den Ticketgebrauch bei Bus und Bahn immer komplizierter zu gestalten und damit die Bürger ins Auto zu drängen. Für kurze Strecken sollte die Ticketnutzung so einfach wie möglich sein“, so Klapdor.

## HESSENSCHIENE-ABO

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

## Neue RMV-Fahrkartenautomaten lassen noch viele Funktionen vermissen

(jl) Wie in der letzten Hessenschiene berichtet, werden im RMV-Gebiet die bisherigen Fahrkartenautomaten der Deutschen Bahn durch neue Automaten, welche dem Unternehmen Transdev gehören, ersetzt. Seit Januar hat der „Rollout“ begonnen und in zahlreichen Bahnhöfen sind die neuen Automaten in Betrieb. Einige wenige DB-Automaten bleiben in größeren Bahnhöfen weiterhin erhalten.

Seit der Inbetriebnahme verkaufen die neuen Automaten bis jetzt nur wenige DB-Fahrkarten. Erhältlich sind Fahrkarten zum DB-Nahverkehrstarif (ohne Binnenverkehr RMV-Gebiet) und Ländertickets. Fahrkarten zum Flexpreis für Intercity oder ICE sind ebenso nicht erhältlich wie Sparpreise. Auch Ziele innerhalb Deutschlands mit einer Entfernung von über ca. 250 Kilometern sind nicht eingepflegt.

Auf Anfrage von Pro Bahn & Bus teilte RMV-Pressesprecher Sven Hirschler Mitte März mit, „dass DB-Fernverkehrsangebote voraussichtlich ab April erhältlich sein werden.“ Beim geplanten Softwareupdate sollen dann auch wieder solche Funktionen wie Bahn-Tix (Hinterlegen von Fahrkarten am Automaten) oder das Sammeln von Bahn-Bonus-Punkten möglich sein.

Auch die fehlende Fahrplanauskunft soll wieder kommen. Hirschler begründete das Weglassen mit der weit verbreiteten Nutzung von Smartphones: „Aufgrund der

hohen Nutzungsrate von Mobiltelefonen (nach aktueller RMV-Marktforschung nutzen 80% unserer Fahrgäste mobile Endgeräte) sehen wir neue Services wie die Geldscheinrückgabe oder das zusätzliche Display als vorrangig. Ein Aspekt war dabei, dass die bisherige Fahrplanauskunft über keine Echtzeitdaten für alle RMV-Verkehrsmittel verfügte. Wir vermeiden zudem



*Das Display oben am neuen Automaten ist schön, wenn es funktioniert. Am 19. März 2018 in Butzbach auf Gleis 1 war es jedoch ausgefallen. Das Bediendisplay unten spiegelt leider immer noch und ist bei Sonnenlicht schlecht ablesbar, aber immerhin besser als beim alten Modell*



*Auf Gleis 2 funktionierte das Abfahrtsdisplay. Allerdings wird bei den Zügen nicht die planmäßige Abfahrtszeit angezeigt, sondern nur die tatsächliche verbleibende. Die beiden oberen Züge hatten rund 20 Minuten Verspätung!*

längere Belegungen eines Automaten durch einzelne Kunden. Perspektivisch wird mit Verkaufsstart des DB Fernverkehrstarifes diese Funktion aber wieder zur Verfügung stehen“, so Hirschler.

Das angesprochene Display am Kopf des Automaten ist wirklich ein großer Vorteil gegenüber dem bisherigen Modell. Die drei nächsten Züge werden hier angezeigt mit Ziel, Gleisangabe und voraussichtlicher Abfahrtszeit in Minuten. Besonders für Haltepunkte und kleinere Bahnhöfe ist diese Anzeige eine große Verbesserung in der Fahrgastinformation. In der Anfangszeit kam es zu Fehlanzeigen oder auch zum Komplettausfall der Fahrgastinfos. Zwischenzeitlich scheinen die Displays aber stabil zu laufen, wenn die Automaten richtig eingerichtet sind. Dies war auf der Rhönbahn in Hettenhausen nicht der Fall. Hier zeigte der Automat die Abfahrtszeiten von Gersfeld an.

Auch die erstmals vorhandene Geldscheinrückgabe kann überzeugen. Am Automat können selbst kleine Fahrkartenträge mit großen Scheinen bezahlt werden, wenn genügend Wechselgeld in Scheinen vorhanden ist. Die Ausgabe des Rück-

gelds erfolgt sehr schnell und man muss sich erst daran gewöhnen, dass der Automat über einen Schlitz rechts die

Rückscheine ausgibt.

### **Einige Automatenstandorte werden aufgegeben**

Weiter laufen muss zukünftig mancher Fahrgast, der ein Ticket am Automaten kaufen möchte. So wurde an der Main-Weser-Bahn am Haltepunkt Ostheim der Automat am Gleis Richtung Gießen ersatzlos abgebaut. Fahrgäste müssen jetzt erst durch die Unterführung auf den Bahnsteig des Gegengleis, dort die Fahrkarte kaufen und dann wieder zurück zum Gleis Richtung Gießen.

RMV-Pressesprecher Hirschler begründete dies mit den hohen Kosten: „Grundlage der Aufstellung der neuen Fahrkartenautomaten war eine Bewertung, an welchen Standorten wie viele Fahrkarten verkauft wurden. ... In Ostheim ist die Zahl der verkauften Fahrkarten gering, so dass hier ein Automat ausreicht. Bitte bedenken Sie, dass neben den Anschaffungskosten von rund 25.000 Euro laufende Wartungs- und Unterhaltskosten anfallen, welche über mehrere Jahre betrachtet den Anschaffungswert erreichen und sogar übersteigen können.“

## „Dynamische Fahrgastinformation“ mit feinen Unterschieden

(fl) Interessante Einblicke in die Arbeitsweise von sogenannten dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) gab es anlässlich der jüngsten Sitzung des Fahrgastbeirates im Lahn-Dill-Kreis und in der Stadt Wetzlar. Für DB-Regio stellte Herr Fellner die Arbeitsweise dieser Systeme etwas näher vor – und machte auf einen gravierenden Unterschied von internetbasierten Systemen und bahninternen Systemen aufmerksam.

Die aktuellsten Daten im Verspätungsfall oder bei sonstigen Fahrplanabweichungen halte demnach das Internet bereit. Diese Daten würden beispielsweise in die Smartphone-App „DB-Navigator“ oder in den „Zugradar“ eingespeist. Auch die Internetanwendungen der Verkehrsverbünde basierten auf den von der DB zur Verfügung gestellten Daten, die unter anderem von den Zugmeldeanlagen der Stellwerke laufend aktualisiert würden.

Ausgerechnet bei der bahninternen Weitergabe an die Anzeigesysteme auf den Bahnhöfen entstünden aber größere Reibungsverluste. Diese Systeme würden nur in bestimmten, teilweise größeren Zeitintervallen aktualisiert. Im Zweifelsfall solle man dem eigenen Smartphone daher mehr trauen als der Anzeige auf dem Bahnsteig. Die Probleme seien bekannt und an Lösungen werde auch gearbeitet.

Besonders schlecht weg in der Wertung kamen übrigens

*Im DB-Navigator auf dem Smartphone werden die Verspätungen minutengenau angezeigt*



*Können relativ wenig anzeigen und ansagen:  
Dynamische Fahrgastinformationen auf  
kleinen Bahnhöfen*

Time	Station	Platform
09:58	Hannover Hbf	Gl. 3
10:01		
10:38	Göttingen	Gl. 10
10:40		
11:01	Kassel-Wilhelmshöhe	Gl. 2
11:03		
11:21	Wabern(Bz Kassel)	Gl. 4
11:22 12:06		
11:38 12:21	Treysa	Gl. 1
11:39 12:22		
12:03 12:45	Marburg(Lahn)	Gl. 4
12:04 12:46		
12:21 13:03	Gießen	Gl. 3
12:22 13:04		
12:40 13:22	Friedberg(Hess)	Gl. 2
12:42 13:24		
13:08 13:50	Frankfurt(Main)Hbf	Gl. 13

die einzeliligen Displays auf den kleineren Stationen, die ohnehin nur im Verspätungsfall aktiviert werden. Bei diesen Anzeigen habe man zusätzlich das Problem, dass sie keinen Freitext anzeigen könnten. Die Weitergabe einer Nachricht wie „Ein Notverkehr mit Bussen ist eingerichtet, der Bus hält in der Ortsmitte“ lässt sich nicht verwirklichen, obwohl sie natürlich gerade an den kleinen Stationen, ohne Personal vor Ort, besonders benötigt wird.



## Beeinflusst Heimarbeit das Verkehrsaufkommen?

(ac) In der Frankfurter Rundschau vom 3. März 2018 gab es gleich zwei Beiträge zu einem interessanten Thema, welches erst durch die Digitalisierung möglich geworden ist und wissenschaftlich noch kaum untersucht wurde: Homeoffice. Die Überschriften aus der FR: „Arbeiten, wo man will – SAP gesteht Mitarbeitern viel Freiraum zu“ und „Von zu Hause aus arbeiten – Vier von zehn Unternehmen erlauben Arbeit im Home-Office“.

Für die Heimarbeit eignen sich natürlich nicht alle Berufe, sondern nur spezielle Büro Tätigkeiten. Die neue Kommunikationstechnik macht es möglich, dass man über Datenleitungen (DSL, Kabel) auf die Computersysteme von Unternehmen zugreifen kann. Ebenfalls gibt es bereits seit mehreren Jahren spezielle Programme, die Telefonkonferenzen, auch mit bildlicher Übertragung auf den Personalcomputer, ermöglichen. Von daher besteht nicht mehr unbedingt die Notwendigkeit, jeden Tag im Büro anwesend zu sein. Fast alle dienstlichen Aufgaben lassen sich auch von zu Hause aus erledigen. Der Autor dieses Beitrages hat hiervon auch bereits mehrere Jahre lang profitiert und dabei erhebliche Fahrtkosten und Zeit gespart. Für den Arbeitgeber gibt es auch Kostenvorteile, da unter Umständen die Bereitstellung eines festen Büroarbeitsplatzes entfällt.

In dem zweiten FR-Beitrag wird erwähnt, dass vier von zehn Arbeitgebern (39%) ihre Mitarbeiter ganz oder teilweise von zu Hause aus arbeiten lassen. Innerhalb eines Jahres stieg der Anteil um neun Prozentpunkte.

Wie man sieht, vollzieht sich hier eine dynamische Entwicklung. Wenn man diesen Trend weiterspinnst, ergeben sich daraus einige Konsequenzen:

- Das Verkehrsaufkommen im Berufsverkehr könnte hierdurch abnehmen

- Der Trend, den ländlichen Raum zu verlassen und in die Großstädte zu ziehen, könnte gebremst werden, da weite Pendlerwege nicht mehr täglich zu bewältigen sind
- Großstädte und Siedlungen im „Speckgürtel“ könnten entsprechend nicht mehr gar so stark wachsen wie noch vor kurzem prognostiziert.

Das hätte auch einige Vorteile für die Infrastruktur, denn diese ist im ländlichen Raum bei starker Landflucht bald überdimensioniert und damit teuer, während die Infrastruktur in den Ballungsgebieten bei weiterem Zuzug mit hohen Kosten ausgebaut und erweitert werden müsste. Auch die Verkehrsinfrastruktur müsste vielleicht nicht ganz so stark ausgebaut werden – mit Ausnahme des schnellen Internets. Man sieht, es könnten einige Kosten gespart werden. Vielleicht sollte sogar der Staat finanzielle Anreize an Unternehmen geben, die ihren Mitarbeitern Heimarbeitsplätze ermöglichen, denn er spart dadurch an Infrastrukturkosten.

Leider gibt es zu der Frage, welchen Einfluss Homeoffice auf die eben beschriebenen Faktoren hat, noch keine umfassenden wissenschaftlichen Untersuchungen. Dafür ist es aber höchste Zeit, um Fehlplanungen durch diesen äußerst dynamischen Prozess zu vermeiden.

## Korbach - Volkmarsen - Kassel

### NVV-Linien RB4, RT4

#### Wird der Streckenabschnitt Obervellmar - Wolfhagen elektrifiziert?

(j1) Bisher sind die Züge zwischen Kassel und Wolfhagen mit Dieselantrieb unterwegs. Ob es dazu Alternativen für die Zukunft gibt, will der Nordhessische Verkehrsverbund mit einer Untersuchung herausfinden. Dabei geht es um die Möglichkeit, weitere Schienenstrecken zu elektrifizieren, um dort auf den Einsatz von Diesellokomotiven zu verzichten und andere Fahrzeuge einsetzen zu können.

Als ersten Schritt wird der NVV kurzfristig eine Machbarkeitsstudie für die 25,5 Kilometer lange Strecke Obervellmar - Wolfhagen in Zusammenarbeit mit der Kurhessenbahn in Auftrag geben. Ziel der Studie wird es sein, die Möglichkeiten einer Elektrifizierung unter den gegebenen baulichen und topografischen Verhältnis-

*Zukünftig könnte die Oberleitung bis Wolfhagen reichen. Heute dieselbetriebene Züge der Linie RT4 würden dann elektrisch verkehren*



sen abzuschätzen, finanziell zu bewerten und einen möglichen Zeitplan zu erstellen.

Joachim Kuhn, Sprecher der Kurhessenbahn, erläuterte dazu, dass die Kurhessenbahn plant, einen Teil ihrer modernisierten Fahrzeugflotte zu einem Diesel-Hybrid-Fahrzeug umzubauen, um auf elektrifizierten Strecken mit Strom und auf einem Teil der Strecke mit Batterieantrieb zu fahren: „Dadurch wird der Einsatz des Dieselmotors weitgehend ersetzt und der Verkehr wird leiser und umweltfreundlicher“.

Ausschlaggebend für die Untersuchung dürften auch die RegioTram-Fahrzeuge sein, die mittels Dieselmotor nur auf dieser Strecke verkehren. Würde die Strecke elektrifiziert, wäre bei einer Neubeschaffung in einigen Jahren der Verzicht auf neue Zweisystemfahrzeuge mit Dieselantrieb möglich. Dann könnte auf allen RegioTram-Linien der gleiche einheitliche Fahrzeugtyp zum Einsatz kommen.

## Neue Buslinie am Edersee

(j1) Nach der Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach–Frankenberg im Jahr 2015 gibt es ab 25. März eine neue durchgehende Busverbindung entlang des Edersees, die Bad Wildungen und Korbach täglich und über das gesamte Jahr zwischen 8 und 20 Uhr verbindet und an beiden Endpunkten mit dem Bahnfahrplan verzahnt ist. Die Linie 510 bedient im angenäherten Stundentakt zwischen Staumauer und Niederwerbe das komplette Ederseeufer (Ederseerandstraße). Die Busse verkehren teilweise mit Fahrradanhängern und haben sowohl in Bad Wildungen als auch Korbach gute Bahnanschlüsse.

## **Ohmtalbahn Kirchhain - Nieder-Ofleiden ex KBS527**

### **Gleisbauarbeiten an der Ohmtalbahn**

(shz) Im Februar 2018 wurden etwa zwei Kilometer Gleis der Ohmtalbahn erneuert. Der betroffene Streckenabschnitt lag am Ortsrand von Amöneburg und umfasste auch den Bahnübergang bei der Brücker Mühle, welcher während der Bauarbeiten gesperrt werden musste. Laut einem Bericht der Oberhessischen Presse vom 21. Februar sollen die Baukosten rund 1,6 Millionen Euro betragen. Weitere Bauarbeiten sind für das Jahr 2020 eingeplant.

Die letzte größere Sanierungsmaßnahme an der Ohmtalbahn wurde im Februar 2009 beendet. Damals wurden Oberbau, Weichen und Brücken ausgetauscht. Im Jahr 2012 entstand im Gewerbegebiet von Nieder-Ofleiden ein Verladezentrum mit einer Halle und einer Freifläche zum Lagern von Containern. Zum Verladezentrum gehört auch ein neu gebauter Gleisanschluss.

Die Ohmtalbahn wird heute nur noch für Gütertransporte in Form von Schotter oder Containern genutzt. Der letzte be-

*Statt Schotter über die Ohmtalbahn gab es im Februar 2018 Schotter für die Ohmtalbahn  
Foto: Sören-Helge Zaschke*



kannte Personenverkehr waren Sonderfahrten im Rahmen des autofreien Sonntags im Ebsdorfergrund, an welchem sich früher auch die Stadt Amöneburg beteiligte. Bei den Sonderfahrten kamen sowohl historische Fahrzeuge (Schienenbus, Dampfzug) als auch moderne Triebwagen der Kurhessenbahn zum Einsatz.

## **Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie 45**

### **Neue Abendzüge werden gut frequentiert**

(si) Die Einführung neuer Abendverbindung kommt bei den Fahrgästen überaus gut an. Als besonders sinnvoll hat sich die zeitliche Verschiebung des letzten täglichen Abendzuges von Fulda nach Alsfeld von 22.35 Uhr auf 23.05 Uhr erwiesen. Deutlich mehr Fahrgäste nutzen nun seit Fahrplanwechsel diese Verbindung, da diese optimalere Anschlussbeziehungen aus Nordhessen und aus dem Rhein-Main-Gebiet hat. Auch die neuen Abendverbin-

dungen von Fulda nach Frankfurt und in umgekehrte Richtung an den Wochenenden werden gut genutzt. Bleibt zu hoffen, dass letztere künftig täglich gefahren werden und die Rhönbahn nach Gersfeld zum Fahrplanwechsel endlich auch eine längst überfällige abendliche Angebotsausweitung bekommen wird.

### **Kapazitätsprobleme in der Weihnachtszeit**

(si) An den Adventswochenenden gab es überall in Hessen zum Teil erhebliche Kapazitätsengpässe in den verkehrenden Zügen. Besonders schlimm war es auf der Vogelsbergbahn Gießen-Fulda, hier mussten sogar Fahrgäste wegen Überfüllung am Bahnsteig zurückbleiben. Es wäre zu wünschen, dass der RMV dies registriert und entsprechende Massnahmen zur Kapazitätserweiterung für die kommende Adventsaison ergreift, so wie dies am Rosenmontag seit Jahren nunmehr reibungslos funktioniert. Vorstellbar wäre, alle Züge an den Adventswochenenden mit zwei Triebwagen zu fahren.

### **Bahnhof Fulda**

#### **DB-Reisezentrum: Öffnungszeiten erneut gekürzt - sonntags geschlossen**

(si) Über 100 ICE-Halte pro Tag und annähernd 20.000 Reisende hielten die Deutsche Bahn nicht davon ab zum 1. Januar 2018 die Öffnungszeiten des Reisezentrums im Bahnhof Fulda stark zu reduzieren. Zwar hat das DB-Reisezentrum montags bis freitags nunmehr wieder (vorerst) bis 19.45 Uhr geöffnet (bisher 18.30 Uhr), samstags öffnet es jedoch eine viertel Stunde später (9.15 Uhr) und schließt eine dreiviertel Stunde früher (14.45 Uhr). An Sonn- und Feiertagen bleiben die Schalter in der Domstadt nunmehr, genauer gesagt erstmals nach 151 Jahren und 3 Monaten, geschlossen.

Die Zeiten, als das Reisezentrum noch vor wenigen Jahren montags bis freitags von 5.30–20.00 Uhr, samstags von 6.30–20 Uhr und sonntags von 7.30–21.00 Uhr für den Bahnkundenservice und persönlichen Fahrkartenverkauf geöffnet war, gehören damit der Vergangenheit an. Dies ist



*Zum Rosenmontagszug nach Fulda wurden auf der Vogelsbergbahn wieder Züge mit drei Triebwagen eingesetzt. Längere Züge wären auch an den Adventswochenenden sinnvoll, um Überfüllungen zu vermeiden*

*Foto: Stefan Sitzmann*



*Bahnhof Fulda: Wenn die Fahrkartenschalter geschlossen sind, bildet sich beim Infoschalter oft eine lange Schlange  
Foto: Stefan Sitzmann*

umso bedauerlicher, da anhand der Vielzahl an Fernverkehrsverbindungen immer Beratungs- und Kundenservicebedarf besteht, welcher nur ansatzweise durch den DB-Informationsschalter erfüllt werden kann, welcher täglich von 6–22.30 Uhr besetzt ist.

## **Wiesbaden**

### **Neue Bürgerinitiative pro Citybahn Wiesbaden**

(fl) Eine neue Bürgerinitiative für die Wiesbadener Citybahn hat sich kürzlich zusammengefunden und am 15.3.2018 ein erstes Arbeitstreffen abgehalten. Das Bündnis umfasst nach eigenen Angaben derzeit etwa

60 Mitglieder. Initiatoren sind Angelo D'Amore und Jürgen Gebhard. Ziel ist, es den Gegnern des Projektes nicht die Informations- und Deutungshoheit außerhalb der Stadt- und Parteipolitik zu überlassen. Die Öffentlichkeitsarbeit soll dementsprechend das zentrale Arbeitsgebiet der Initiative werden. Klassische Informationsveranstaltungen und Workshops will die Vereinigung ebenso anbieten wie Nachrichten und Diskussionen via Social Media und im Internet. Informationen gibt es beispielsweise unter [www.procitybahn.de](http://www.procitybahn.de)



Die neue Bürgerinitiative pro Citybahn Wiesbaden ist aber nicht der einzige Zusammenschluss von Menschen, die sich für die Wiedereinführung eines umweltverträglichen Massenverkehrsmittels in der hoch belasteten Stadt einsetzen.

Schon länger engagiert ist das von Umwelt- und Verkehrsverbänden, Einzelpersonen sowie von mehreren Parteien getragene „Bündnis Verkehrswende Wiesbaden“, im Internet unter [www.verkehrswendewiesbaden.wordpress.com](http://www.verkehrswendewiesbaden.wordpress.com) auffindbar. Es versteht sich als breit aufgestelltes Bündnis rund um alle Verkehrsmittel des Umweltverbundes in Wiesbaden.



## **Main-Lahn-Bahn Limburg - Frankfurt Hbf RMV-Linien RE20, RB22 DB-Regio fährt bis 2036**

(hpg) DB Regio wird auch weiterhin die Verbindungen zwischen Limburg über Niedernhausen und Frankfurt mit den Linien RE20 und RB22 bedienen. Mit der aktuellen Vergabeentscheidung des RMV kann das bislang bereits gute und vor allem auch in den Abendstunden umfangreiche Betriebsprogramm über Dezember 2021 hinaus für weitere 15 Jahre aufrecht erhalten werden. Die RB22 soll an sieben Tage die Woche im Stundentakt verkehren. Es bleibt bei den bewährten Doppelstock-Wendezügen, allerdings muss die DB modernere Lokomotiven auf der Strecke einsetzen. Laut RMV wird die Fahrzeugflotte um 14 zusätzliche Mittelwagen verstärkt. Damit sind ab Dezember 2021 insgesamt 54 Doppelstockwagen und zehn Lokomotiven auf der Taunusstrecke unterwegs.

Die Züge fahren planmäßig mit fünf Wagen (550 Sitzplätze) und in den Hauptverkehrszeiten sogar teilweise mit sechs Wagen (674 Sitzplätze). Die Doppelstockwagen sollen neue Sitze mit größerem Sitzabstand erhalten und jeder Doppelsitz wird mit einer Steckdose ausgestattet. Die 1. Klasse bietet zukünftig größere Tische mit Bechermulden, Klappische mit Laptopbügel, Fußstützen und Zeitungsnetze. Technisch wartet die Flotte neben dem WLAN auch mit moderner Reisenden-Information über TFT-Bildschirme, Videoaufzeichnung und automatischen Fahrgastzählsystemen auf. Jeder Zug soll mit einem Zugbegleiter besetzt sein.

## **Aartalbahn Limburg-Hahnstätten Zweifelhaftes Gutachen**

(hpg) Im Jahresbericht 2017 hat der Landesrechnungshof (LRH) Rheinland-Pfalz die Wirtschaftlichkeit der von Land und SPNV-Nord beabsichtigten SPNV-Reaktivierung in Frage gestellt. Im Rahmen seiner Überprüfung der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) habe die vom LRH beauftragte TU Braunschweig Fehler festgestellt; in Wirklichkeit läge das Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht bei 1,79 sondern bliebe unter der relevanten Größe von 1,0. Die ÖPNV-Verbindungen aus dem Aartal in die Zentren von Diez und Limburg könnten genauso gut und wirtschaftlicher mit neuen Buslinien verbessert werden, folgerten TU Braunschweig und LRH.

Der für den SPNV zuständige Zweckverband nahm dazu Stellung und bekräftigte, dass er weiterhin am Ziel der Reaktivierung der Aartalbahn festhalte und ist nach wie vor der Auffassung, dass die Reaktivierung die einzig richtige Maßnahme zur grundlegenden Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Aartals ist. Sie sei vom Grundsatz her volkswirtschaftlich sinnvoll, auch wenn die ein oder andere Annahme der NKU umstritten sein mag.

Die vom LRH vorgeschlagene Lösung mit zusätzlichen Bussen ist zwar betriebswirtschaftlich günstiger; die Attraktivität wird jedoch aufgrund deutlich längerer Fahrzeiten niemals attraktiv genug sein, um eine signifikante Nachfrageänderung zu Gunsten des ÖPNV zu erreichen, ist sich der Zweckverband sicher.

## Der Bubb vom grünen Stern

(fl) Gestatten Sie dass ich mich vorstelle, ich bin ein neuer RMV-Automat. Aber das ist nur die halbe Wahrheit. Eben stellt doch ein Hessenschiene-Redakteur eine Büchse Apfelwein auf mir ab, sie kippt um und das Stöffche läuft in meine Mechanik. Und jetzt -was soll ich sagen- wirkt das Babbelwasser. Ich muss mir einfach mal alles von der elektronischen Seele reden. Es klingt unglaublich, aber es ist die pure Wahrheit, quasi ungespritzt:

Meine grünen Brüder und ich sind Gesandte von einem anderen Planeten. Wir wurden losgeschickt, um zu überprüfen, wie weit es her ist mit der hessischen Gelassenheit. Was passieren muss, bis er sich uffreescht, der durchschnittliche Hesse. Wir kommen vom Stern Calme, auf dem die Fee Olia regiert und wo Gelassenheit oberstes Gebot ist. Jeder meditiert dort transzendental. Und diese Transdev wurde extra gegründet, um auf der Erde geeignete Siedlungsgebiete für uns auszukundschaften. Im Lahn-Dill-Gebiet gab es schon mal einen Versuch mit grünen Transdev-Bussen, aber der ging leider negativ für uns aus.

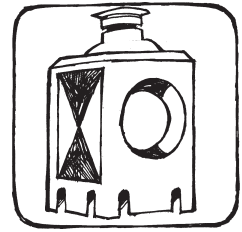
Wir Automaten wurden jetzt im Hessenland verstreut und bekamen ganz bestimmte Aufgaben: Dem eiligen Kunden, der dringend eine Fahrkarte nach Stuttgart benötigt, unter „DB-Angebote“ eine Hand

voll Ländertickets anbieten beispielsweise, und sonst gar nix. Dann sollen wir die Reaktion der Kunden testen.

Der Pulsschlag wird berührungslos gemessen, die Gesichtsfarbe des Kunden wird zwischen „leichenblass“ und „zornrot“ skaliert, jeder Fausthieb und jeder Tritt gegen meine Brüder und mich wird registriert.

Auch dieses Neubrandenburger Callcenter, in dem sich die Hessen angeblich über uns beschweren können, gehört zum Testprogramm. Wer dort nach 20 Anrufversuchen durchkommt, sein Anliegen schildert und dann von einem Mecklenburger Mädchen mit dem Temperament eines Müritz-Flusspferdes zu hören bekommt, man solle alles schriftlich einreichen und könne dann in zwei Wochen eine Antwort erwarten – wer dann noch gelassen bleibt, der passt zu uns.

Aber jetzt habb ich eigentlich schon viel zu viel ausgeplaudert. Könnte Äärcher gebbe bei meiner Chefin, der Fee Olia. Bei der weicht dann die transzendente Gelassenheit einer teuflischen Ader. „Transdevil“ sagen wir dann... Egal, solle sie mich halt rausschmeiße. Mir gefällt's hier!



# 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 111

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

