

HESSEN SCHIENE

Nr. 112

Juli - September 2018



- Bahn und Bus am Hessestag in Korbach
- RMV-Automaten weiter mit Problemen
- Trassenwahl Gelnhausen-Fulda entschieden



KUNDENFRUST

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, Lars
Kühnemund, Sören-Helge Zschke, Stefan Sitzmann,
Marc Lerch, Christian Behrendt, Rainer Gärtner

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 31.08.2018

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, Koblenz Hbf,
Limburg, Mainz Hbf, Marburg, 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,

diese Ausgabe der Hessenschiene beschäftigt sich intensiv mit dem Verkehr zum Hessentag. Das Landesfest findet meistens im ländlichen Raum statt – und damit da, wo in der Hessenschiene ein Schwerpunkt der Berichterstattung liegt. Nicht selten war in der Vergangenheit der Hessentag Anlass für millionenschwere Investitionen in die Verbesserung von Bahn- und Busstationen. Da ist es gerechtfertigt zu fragen, ob an den Festtagen auch alles funktioniert hat.

Im Fall der Korbacher Veranstaltung kamen noch erhebliche Einschränkungen für die regulären Fahrgäste hinzu, was dem besonderen Betriebskonzept geschuldet war – eingleisige Strecken im „rationalisierten Betriebszustand“ lassen eben kaum Sonderfahrten über den Regel-Taktfahrplan hinaus zu. Ist es in Ordnung, treuen Fahrgästen über 10 Tage an den „kleinen Stationen“ erhebliche Umwegfahrten zuzumuten? Wie muss ein Busersatzkonzept aussehen, wenn die Auffassung kleiner Halte unvermeidbar ist? Der NVV hat vieles richtig, aber auch das eine oder andere falsch gemacht am Hessentag 2018.

Klar ist, die Bahn ist DAS Verkehrsmittel für Massenveranstaltungen. Erfreulich einfache Tariflösungen wie Kombitickets, Jobticket und Schülertickets machen die Nutzung einfach. Und dank stets präsenter Online-Fahrplanauskünfte ist sie auch für Seltennutzer kein „Buch mit sieben Siegeln“ mehr, wie häufig in der Vergangenheit beklagt wurde. Die Bestellorganisationen dürfen diesem Trend ruhig Folge leisten und in den Ausschreibungen eine Quote für Sonderverkehre oder flexibel zu verstärkende Regelfahrten festlegen. Nicht immer müssen dabei die neuesten Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Die Kurhessenbahn konnte beim Hessentagsverkehr auf Fahrzeuge aus dem Netzwerk ihrer Muttergesellschaft Deutsche Bahn zurückgreifen. Für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen, die eine solche Möglichkeit nicht haben, kann es Lösungen mit Fahrzeugpools geben.

Die Bahn holt sich in diesen Jahren auch nur das zurück, was in früheren Jahrzehnten selbstverständlich war. Wer kann sich noch an Wintersportzüge in hessische Mittelgebirge mit Zielen wie Hartmannshain oder Gersfeld erinnern? Die Kurhessenbahn bietet mit den verstärkten Fahrten zu den Weltcup-Springen in Willingen eine neuzeitliche Variante dieser besonderen Züge an. Sportveranstaltungen, Musikfestivals, Weihnachtsmärkte – die „Freizeitgesellschaft“ bietet dem Massenverkehrssystem Eisenbahn Chancen ohne Ende. Man muss sie nur nutzen.



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



Pinwand	4
Tipps und Infos	6



Baustellen-Saison bei der Kurhessenbahn	7
Hessentag in Korbach	9
Eder-Bike-Tour mit Sonderverkehr auf der Oberen Edertalbahn	15



GDL fordert Hessen-Thüringen-Express	18
Modernisierung des Bahnhofs Bebra abgeschlossen	20



Landkreis Gießen kann die Vorplanung der Lumdatalbahn beauftragen	22
Weiterbetrieb der Holzbachtalbahn gesichert?	24
Hellertalbahn soll schneller fahren	26



Bad Homburg: U2-Verlängerung wird von Bürgern entschieden werden	28
Aartalbahn: CityBahn und schneller Nahverkehr	31
DB-Netz geht mit Vorzugsvariante IV in das Raumordnungsverfahren	33



Kürzere Fahrten im RMV werden günstiger	37
Neue RMV-Automaten weiterhin mit Problemen	39

Leserbrief: Klarstellung der Kurhessenbahn	41
Broschüre: Machbarkeitsstudie zur Bottwartalbahn	43
Broschüre: Wismarer Schienenbus - Das „Schweineschnäuzchen“	44
Streckentelegramm	45
Schlusslicht	50

Titelbild: Am 3. Juni 2018 verlässt eine Dreifacheinheit der Baureihe 642 in der Nachmittagssonne den Bahnhof Frankenberg mit dem Fahrtziel Korbach-Süd.

Foto: Jürgen Schmied

Rückseite: Anlässlich des Hessentags in Korbach kamen im Bahnverkehr auch Züge mit Loks der Baureihe 218 zum Einsatz. Im Bild wartet 218 387 mit ihrem Zug auf die Abfahrt im Hauptbahnhof Korbach.

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
02.07.2018	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		
03.09.2018	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		
05.11.2018	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		

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

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

Unsere Aktiven vor Ort:

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

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

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

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

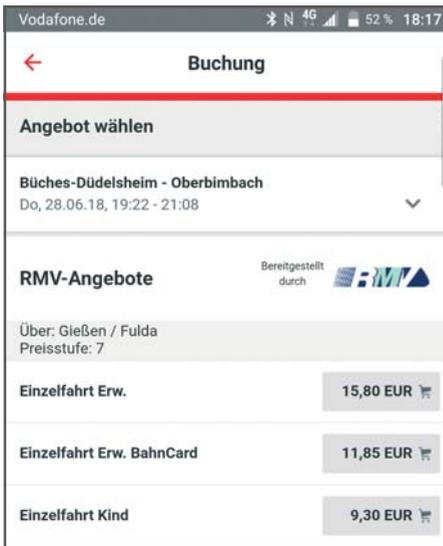
Regionalverband Rhein-Main
Regionalleiter Gernot Hornik
Feldgasse 5, 65510 Hünstetten
Telefon und Telefax (0 61 26) 5 76 60
rheinmain@probahn-bus.org

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

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

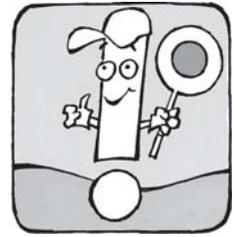
RMV-Fahrkarten im DB-Navigator erhältlich

(j) Seit Juni können bestimmte RMV-Fahrkarten auch in der Handy-App DB-Navigator gekauft werden. Wird bei der Verbindungsabfrage erkannt, dass die Strecke im RMV liegt, so können Kurzstrecke Erwachsene, Einzelfahrt Erwachsene, Einzelfahrt Erwachsene BahnCard, Tageskarte Erwachsene, Kurzstrecke Kind, Einzelfahrt Kind, Gruppentageskarte 5 Personen und das Hessenticket direkt online erworben werden. Die Fahrkartenkontrolle geschieht wie üblich über das Auslesen eines Barcodes.



Jede RMV-Fahrt ist jetzt im DB-Navigator erhältlich

Neben RMV-Tickets sind auch Verbundtickets aus einigen anderen deutschen Verbundgebieten erhältlich, wie VRR, MVV, HVV, KVV und VBB. Die Mög-



lichkeit, Verbundtickets mit der DB-App zu kaufen, ist sehr begrüßenswert. Bisher musste man sich immer aufwändig die jeweilige Verbund-App auf das Smartphone laden, ganz zu schweigen die unterschiedliche Bedienung der Apps und die Bezahlungsmöglichkeiten. Jetzt hat man alles unter einer einheitlichen Oberfläche.

RMV verkauft DB-Fahrkarten

Umgekehrt geht es auch: Der RMV bietet in seiner App jetzt als erster Verkehrsverbund in Deutschland auch DB-Fahrkarten an. Das Feature befindet sich aber noch im Beta-Stadium. Stellt die App fest, dass es sich bei der gesuchten Verbindung nicht um einen RMV-Tarif handelt, werden die Verbindungs- und Fahrkarteninformationen an die DB weiter gegeben. Neben Flexpreis erfolgen auch Sparpreis-Angebote. Die Buchung erfolgt ähnlich wie bei der DB-App.

Im Beta-Stadium scheint es noch ein paar Probleme zu geben. Bei weit entfernten Zielen wie z.B. Mühlendorf oder Krempe wird kein Preis angezeigt. Auch werden BahnCarddaten nicht an die DB übertragen, obwohl sie in der RMV-App hinterlegt sind. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt empfiehlt es sich deshalb, besser über den DB-Navigator seine Fahrkarten zu entfernten Zielen zu buchen.

Baustellen-Saison bei der Kurhessenbahn

(js) Auch dieses Jahr führt die Kurhessenbahn auf ihrem Streckennetz zahlreiche Bauarbeiten durch. Teilweise muss der Schienenverkehr eingestellt werden; als Ersatz fahren Busse. Die Hessenschiene listet die einzelnen Baustellen auf:

Burgwaldbahn Marburg – Frankenberg

In der Woche nach Ostern vom 3. – 6. April wurde die Burgwaldbahn zwischen Münchhausen und Frankenberg für den Zugverkehr gesperrt und Schienenersatzverkehr eingerichtet. Die Streckensperrung wurde nötig, um Baumaßnahmen bei Wiesenfeld durchzuführen. Hier wurden die Böschungen gesichert, um ein Abrutschen des Bahndamms zu verhindern.

Hierzu wurden mit Zwei-Wege-Baggern vom Gleis aus Doppel-T-Stahlprofile in mehreren Metern Abstand zueinander senkrecht in die Böschung gedrückt. Dazwischen wurden Betonplatten montiert, die ein Abrutschen der Bahndammkrone verhindern sollen. Diese Arbeiten waren bereits bei der letzten Streckensperrung im Jahr 2017 begonnen worden, konnten seinerzeit aber nicht mehr beendet werden.

Die zuvor angekündigte Verlängerung des Bahnsteiges im Haltepunkt Wiesenfeld von 50

Leer steht zum Hessentag am 2. Juni 2018 der neue Busbahnhof in Korbach; er wurde nicht rechtzeitig fertig. Im Hintergrund wartet ein Doppelstockzug mit einer 245 auf die Abfahrt Richtung Kassel



auf 100 Meter wurde nicht durchgeführt. Daher ist dieser Haltepunkt noch immer der einzige der Strecke, der einen solchen kurzen Bahnsteig aufweist. Dieser musste



wegen Baufähigkeit bereits vor der Streckenanierung kurzfristig instand gesetzt werden. Da zu dieser Zeit die Planungen für die gesamte Streckeninfrastruktur noch nicht beendet waren und die Entscheidung zur Wiedereröffnung der Edertalbahn noch ausstand, entschied man sich aus Kostengründen für den Bau eines kurzen Bahnsteiges, an dem leider keine Doppelgleise halten können.

Leider wurden die Ersatzfahrpläne für die Streckensperrung vom Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV), die auf den Schienenersatzverkehr hinwiesen, erst sehr

kurzfristig in den betroffenen Stationen ausgehängt. So kam es, dass die Pendler, die vor Ostern einige Tage Urlaub hatten, den Aushang erst am Tag der Streckensperrung vorfanden. Da der Fußweg zur Bushaltestelle in allen drei betroffenen Stationen mehr als 10 Minuten beträgt, war der Ersatzverkehr für die Fahrgäste dann nicht mehr erreichbar. Manche betroffene Pendler kamen daher erst eine Stunde später zur Arbeit.

Wabern - Bad Wildungen

Vom 13. bis 14. April waren Arbeiten an dem Bahnsteig 1 in Wabern angesetzt, daher wurden auf der Linie RB 39 zwischen Wabern und Bad Wildungen Busse im Schienenersatzverkehr eingesetzt.



Ausblick

Im Bereich des Netzes der Kurhessenbahn sind für das Jahr 2018 weitere Baustellen geplant, bzw. bereits abgeschlossen. Eine Baustellenübersicht auf der Webseite der Kurhessenbahn enthält die folgenden weiteren Baumaßnahmen:

ZOB Korbach

Der Umbau des Zentralen Omnibusbahnhofes in Korbach konnte nicht, wie geplant, bis zum Hestentag Ende Mai fertig gestellt werden. Die Busse verkehrten somit auch während des Hestentages von

der Ersatzhaltestelle im Elfringhäuser Weg.

Kassel - Korbach

Auf der Linie RB4 wird vom 23. Juni bis zum 5. August ein Schienenersatzverkehr zwischen Volkmarsen und Wolfhagen eingerichtet. Der Grund für die Streckensperrung ist die Sanierung einer Eisenbahnüberführung in Volkmarsen.

Vom 29. September bis 10. Oktober ist die Inbetriebnahme des neu gebauten Zierenberger Tunnels geplant. Dadurch kommt es erneut zum Schienenersatzverkehr auf der Linie RB 4 zwischen Zierenberg und Weimar (Bez. Kassel).

Korbach - Frankenberg

Eine weitere Streckensperrung mit Schienenersatzverkehr trifft die Linie RB 42 erneut auf der Edertalbahn zwischen dem 15. September und dem 21. Oktober. Die Busse verkehren während dieser Zeit zwischen Korbach und Viermünden. Während dieses Zeitraumes sind die Erneuerung einer Brücke über die Orke bei Ederbringhausen sowie ein Gleisumbau geplant. Über die Brücke besteht seit einiger Zeit eine Langsamfahrstelle mit 30 km/h, die alle Züge ausbremst.

Marburg - Bad Laasphe - Erndtebrück

Weiterhin wird auch die Linie RB 94 mit einer Streckensperrung vom 20. bis zum 28. Oktober bedacht. Der Schienenersatzverkehr verkehrt dazu auf der Strecke zwischen Friedensdorf und Erndtebrück. Während dieser Zeit findet ein Gleisumbau im Bahnhof Biedenkopf statt, ebenso die Erneuerung eines Bahnübergangs bei Wallau.

Hessentag in Korbach

(js) Vom 25. Mai bis zum 3. Juni 2018 fand in Korbach der diesjährige Hessentag statt. Das Großereignis brachte auch einige Änderungen auf den nach Korbach führenden Eisenbahnstrecken mit sich. Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) hat sich in Zusammenarbeit mit der Kurhessenbahn große Mühe gegeben, die Fahrpläne für die Hessentagsbesucher zu optimieren, leider zum Leidwesen vieler regulären Bahnfahrergäste.

Um die Hessentagsbesucher auch nach den Abendveranstaltungen, fast täglich fanden große Konzerte mit bis zu 12.000 Besuchern statt, noch nach Hause zu bringen, wurden zahlreiche Spät- und Nachtverbindungen angeboten. Davon betroffen waren die Bahnstrecken von Korbach über Bad Arolsen nach Kassel, über Brilon-Wald nach Brilon-Stadt und über Frankenberg nach Marburg. Auf allen drei Linien verkehrten die Züge an allen zehn Veranstaltungstagen täglich noch bis 2 Uhr nachts im Stundentakt! Hinzu kamen etliche Buslinien, die ebenfalls bis in die Nacht

bedient wurden, auch Busanschlusslinien der Bahnstrecken.

Vormittags an Werktagen wurden die Züge meist aus Triebwagen-Doppel-einheiten gebildet, die in den Nachmittags- und Abendstunden noch durch eine dritte Einheit ergänzt wurden. Zusätzlich wurden die Triebwagengarnituren am ersten Wochenende (Samstag und Sonntag) sowie von Donnerstag (Fronleichnam) bis zum Abschlusssonntag durch Doppelstockzüge unterstützt. Auf den Strecken nach Marburg und Kassel war jeweils eine Zug-

Nach der Zugkreuzung am 27. Mai 2018 um 15:45 Uhr verlässt eine Dreifach-Garnitur der Baureihe 642 den Kreuzungsbahnhof Viermünden in Richtung Korbach-Süd und passiert dabei das ehemalige Empfangsgebäude, welches sich in Privatbesitz befindet. Foto: Jürgen Schmied





Am 2. Juni 2018 ist eine GTW2/6-Einheit mit drei Triebwagen zwischen Sarnau und Wetter Richtung Korbach unterwegs

garnitur aus Doppelstockwagen im Einsatz, die mit einer Lok der Baureihe 245 bespannt war. Auf der Strecke nach Brilon-Stadt kam die 218 387 der Kurhessenbahn mit einem 4-Wagen-Zug aus modernisierten Silberlingen zum Einsatz. Alle lokbespannten Züge waren mit Steuerwagen ausgerüstet und somit als Wendezüge im Umlauf eingebunden.

Auf der Strecke nach Marburg kamen überwiegend Triebwagengarnituren der Baureihe 642 zum Einsatz. Am zweiten Wochenende wurden die Desiro-Triebwagen noch von sechs Stadler-Gelenktriebwagen (GTW 2/6) der Baureihe 646 unterstützt, die in zwei Garnituren jeweils als Doppel- oder Dreifach-Einheiten eingesetzt wurden. Am Feiertag verkehrte noch eine Triebwagengarnitur der Baureihe 628 in Dreifachtraktion. Für den Betrieb zwischen Marburg/Lahn und Korbach-Süd wurden vier Zugarnituren benötigt. Während die

Wendezeit in Korbach-Süd nur 6 Minuten betrug, waren für die Züge in Marburg 66 Minuten Standzeit eingeplant. Dadurch konnten auftretende Verspätungen wieder aufgefangen werden. Auf der Südstrecke verkehrten die meisten Züge recht pünktlich mit bis zu 5 Minuten Verspätung. Bei einzelnen Zügen konnten Verspätungen von 20 Minuten beobachtet werden, was sicher durch die kurze Wendezeit in Korbach-Süd mit vollständigem Fahrgastwechsel bedingt war. Die Zugkreuzungen auf der durchgehend eingeleisigen Strecke fanden in Münchhausen und Viermünden statt.

Während der Doppelstockzug aus drei Wagen bestand und mit seinen etwa 90 m Länge mühelos an die Bahnsteige passte, hatten die Dreifach-Triebwagengarnituren Überlänge. Die letzte Tür musste außer in Marburg, Cölbe und Frankenberg verschlossen bleiben. Deshalb waren alle Züge

In Korbach-Süd wurden durch den provisorischen Bahnsteig links die Besucherströme entzerrt. Während links die ankommenden Festbesucher den Bahnsteig langsam verlassen, konnten rechts die Reisenden für die Rückfahrt schon einsteigen



mit zusätzlichen Service-Mitarbeitern besetzt, die auf andere Türen verwiesen.

Auf der Strecke von Marburg sind der Redaktion keine Kapazitätsengpässe bekannt geworden. Dagegen kam es in den ersten Tagen auf der Strecke von Kassel zu einem Engpass. Aufgrund des Ausfalls eines Triebwagens konnte eine Garnitur nur als Doppel Einheit verkehren. Dieser Zug wurde dann von einem übergroßen Fahrgastandrang überrascht, so dass einige Fahrgäste verärgert zurückbleiben mussten. Erst der eine Stunde später nachfolgende Doppelstockzug hatte genügend Kapazitäten, um alle Reisenden aufzunehmen.

Kurhessenbahn und NVV hatten für eventuell nächtlich auftretende Kapazitätsengpässe bereits vorgesorgt: Für jede Strecke war ein zusätzlicher Zug gegen 3 Uhr in der Nacht eingeplant, falls der 2-Uhr-Zug nicht alle Fahrgäste hätte aufnehmen können. Diese Notfallzüge waren nicht in den Fahrplänen verzeichnet. Ob es zum Ein-

satz eines solchen Notfallzuges kam, ist der Redaktion bisher nicht bekannt.

Um die erwarteten Besucherströme in Korbach besser kanalisieren zu können, endeten die Züge aus Marburg bereits in Korbach-Süd und kehrten von dort in Richtung Marburg zurück. Die Züge aus Kassel und Brilon-Stadt endeten dagegen im Korbacher Hauptbahnhof. Um den Fahrgastwechsel auf dem schmalen Bahnsteig in Korbach-Süd zu beschleunigen, war auf der gegenüberliegenden Seite zusätzlich noch ein Behelfsbahnsteig mit einer Länge von 100 Metern errichtet worden. Dieser befand sich im Bereich des früheren Streckengleises nach Bad Wildungen und diente nur zum Ausstieg. Von dort gelangten die ankommenden Fahrgäste über die Bahnsteigtreppe zu Fuß in die Hessentagsstadt. Auf der anderen Seite der Treppe warteten bereits die Shuttle-Busse, die die Besucher entweder zum Hauptbahnhof (zu den Zügen nach Kassel oder Brilon) oder zum Hessentagsgelände brachten. Ein weiterer,



In Korbach-Süd stand ein kleiner Pendelbus für die Reisenden zum Hauptbahnhof bereit

*2 Fotos:
Sören-Helge Zschke*

behindertengerechter Ausgang am anderen Ende des Behelfsbahnsteiges führte ebenfalls zu den Shuttle-Bussen.

Der Zugang zu den Zügen in Richtung Marburg erfolgte über den regulären Bahnsteig. Etliche Service-Mitarbeiter verteilten Informationsmaterial zum Hessentag an die ankommenden Gäste, sorgten für geregelte Abläufe und verhinderten bei Bedarf ein gefährliches Gedränge auf dem Abfahr-Bahnsteig, indem die heran strömenden Fahrgäste bereits im Zugangsbereich zurück gehalten wurden. Sehr positiv zu be-

werten war, dass bereits an der Hessentagsstraße im Stadtgebiet große Transparente den Besuchern den Weg zu den Bahnhöfen wiesen: Nach Kassel und Brilon zum Hauptbahnhof, nach Marburg und Gießen zum Südbahnhof. Nach den Konzerten waren an den Abzweigungen zusätzlich Polizeifahrzeuge postiert, die die Besucher durch Lautsprecherdurchsagen auf den richtigen Weg hinwiesen.

Während der Großveranstaltung wurde der gesamte Zugverkehr für die Hessentagsbesucher optimiert, was dagegen zu großem Verdruss bei den Regelfahrgästen führte. Während die Züge vor 9:00 Uhr an Werktagen noch planmäßig durchgängig verkehrten, wurde, wie zuvor beschrieben, die Zugverbindung der Linie RB 42 ab 9:00 Uhr in Korbach Süd unterbrochen. Fahrgäste, die über Korbach hinaus fahren wollten, mussten die Lücke mit einem Bus überbrücken. Trotz einer Übergangszeit vom Zug auf den Bus am Südbahnhof von nur 2 Minuten konnte der Anschluss am Hauptbahnhof nicht mehr erreicht werden. Der NVV verwies hier auf den Folgezug eine Stunde später. Da es aber aufgrund des Reisendenstroms kaum möglich war, in zwei Minuten den Bus zu erreichen, wur-



de den Übergangsreisenden vom Servicepersonal teilweise nahe gelegt, die Strecke zum Hauptbahnhof zu Fuß zurück zu legen, um den eine Stunde später abfahrenden Anschlusszug auch sicher zu erreichen.

Ein weiteres Manko war die Bedienung der Unterwegsstationen auf den Strecken Marburg – Korbach und Kassel – Korbach. Um die kurzen Wendezeiten in Korbach einhalten zu können, wurden nach 9:00 Uhr zahlreiche Zughalte aufgelassen. Davon betroffen waren die Stationen Münchhausen-Simtshausen, Burgwald-Ernsthausen, Burgwald-Wiesenfeld, Burgwald-Birkenbringhamen, Frankenberg-Goßberg, Vöhl-Ederbringhamen, Vöhl-Schmittlotheim, Vöhl-Thalitter, Bad Arolsen-Mengeringhausen, Külte-Wetterburg und Volkmarsen-Ehringen. So wurden z.B.

alle drei Stationen der Gemeinde Burgwald nicht mehr bedient.

Um den Schülerverkehr abwickeln zu können, hielt an den Schultagen jeweils ein Schülerzug an allen Stationen. Dabei handelte es sich jeweils um den Zug, der die größeren Schulstandorte Marburg, Frankenberg, Korbach und Kassel zwischen 12:00 und 13:00 Uhr verließ. Alle Schüler, deren Unterricht länger dauerte, konnten die vorgenannten Stationen per Bahn nicht mehr erreichen. Lediglich die Zusatzzüge, die Korbach nach 0:00 Uhr verließen, bedienten wieder alle Stationen, mit Ausnahme der Station Burgwald-Wiesenfeld, die nur über einen 50 Meter langen Bahnsteig verfügt. Die Zughalte der letzten drei Züge wurden erst möglich, weil diese Züge nur noch mit den durchfahrenden Leerreisenzügen unterwegs kreuzten.

Kommentar:

Nicht nur Hessentagbesucher berücksichtigen!

Leider wurde bei dieser Planung offenbar völlig verdrängt, dass es auch noch Fahrgäste gab, die nicht den Hessentag als Ziel hatten. Deshalb ist es nicht akzeptabel, dass so viele Stationen nicht bedient wurden. Es ist zwar nachvollziehbar, dass durch die Streichung einiger Halte die Fahrzeit verkürzt und dadurch mehr Zeit für die übrigen Halte verbleiben sollte. Dadurch wurde auch mehr Sicherheit für die Kurzwende in Korbach-Süd erzielt. Es ist aber absolut nicht akzeptabel, dass dies auf Kosten der Fahrgäste aus den kleineren Dörfern geschehen ist.

Als Ersatz für die entfallenen Zughalte wäre es unbedingt notwendig gewesen, diese Stationen durch einen beidseitig angebundenen stündlichen Busersatzverkehr zu erschließen. Dabei hätten die Busse parallel zur Bahnstrecke die aufgelassenen Halte mit der nächstgelegenen Station verbinden müssen, wie es bei Streckensperrungen durch den Schienenersatzverkehr üblich ist.

Das Ersatzangebot des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) erfüllte diese Forderung aber überwiegend nicht. Beispielsweise verlängerte sich von Marburg nach Burgwald-Ernsthausen die Fahrzeit von 30 Minuten auf 95 Minu-

ten. Die Reisenden sollten hierbei über ihren Zielort hinaus bis Frankenberg fahren und dort in ein Anruf-Sammeltaxi (AST) oder die Buslinie 525 umsteigen. In verschiedenen Fahrplanmedien erhielt man hierzu unterschiedliche Auskünfte. Für die Halte in Wiesenfeld und Birkenbringhausen galt gleiches.

Für Simtshausen war ein vergleichbarer Umweg-Fahrplan erstellt worden. Auch hier sollten die Reisenden über Simtshausen hinaus nach Münchhausen fahren, dort in einen Bus nach Battenberg-Frohnhausen umsteigen, von wo aus sie mit einem Anruf-Sammeltaxi zurück nach Simtshausen gebracht werden sollten. Die Fahrzeit verlängerte sich von 20 auf 85 Minuten.

Ebenso gab es in diesen Dörfern Bürger, die den Hessentag besuchen wollten. Bei diesen war aber offensichtlich eine Anreise per Bahn deutlich erschwert. Trotzdem versuchten einige das Zugangebot zu nutzen und bezahlten das im Fall von Ernsthausen, sofern sie nicht über Kombitickets verfügten, auch noch mit einem wesentlich teureren Tarif, da die nächstgelegene Bahnstation bereits im RMV-Gebiet liegt und deshalb beispielsweise das NVV-Multiticket keine Gültigkeit hat.

Dass es auch in diesem Zeitraum ein „Leben neben dem Hessentag“ gab, wurde von der Fahrplanplanung verdrängt. Pendler und Schüler, von denen die Strecken außerhalb solcher Events leben, mussten sicherlich Einschränkungen hinnehmen. Trotzdem wäre es unabdingbar gewesen, dass diese ihre Ziele in einer angemessenen Fahrzeit hätten erreichen können.

Das Verkehrskonzept zum Hessentag wurde erst vier Wochen vor dem Fest veröffentlicht, die detaillierten Fahrpläne noch eine Woche später. Daraufhin hat die Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs im Raum Marburg (AFS) die genannten Punkte dem NVV vorgetragen, wurde aber dabei offensichtlich nicht mehr ernst genommen. Eine direkte Antwort des NVV stand bis Redaktionsschluss noch aus.

Einige Bürgermeister der betroffenen Gemeinden wurden mit dem Schreiben ebenfalls informiert. Als Antwort des NVV erhielt die AFS lediglich eine Presseerklärung zum geplanten Ablauf, die von dem Burgwalder Bürgermeister Lothar Koch weitergeleitet wurde. Auf die eingereichten Vorschläge wurde dabei nicht eingegangen. Auch weitere Schreiben sowie E-Mails blieben vom NVV unbeantwortet. Während die AFS mit dem früheren Geschäftsführer des NVV intensiven Kontakt pflegte, ist dieser heute offenbar nicht mehr erwünscht.

Jürgen Schmied

Eder-Bike-Tour mit Sonderverkehr auf der Oberen Edertalbahn

(js) Am 10. Juni 2018 fand in diesem Jahr wieder die traditionelle Eder-Bike-Tour statt. Die Fahrtstrecke begann in Aue bei Bad Berleburg und führte über 156 km an der Eder entlang bis Grifte. Mehrere Bahn- und Busverbindungen sorgten für die An- oder Rückreise der müden Radler.

Jeweils vormittags und nachmittags verkehrte ein Bus-Shuttle von Hemfurth-Edersee über Berghheim, Frankenberg, Hatzfeld bis Aue und zurück. Ebenso wurden wieder Zusatzzüge auf der Strecke Korbach – Frankenberg – Battenberg angeboten. Mit diesen Zügen wurde der Fahrplan der Edertalbahn zum vollständigen Stundentakt verdichtet. Während ein Frühzug Korbach bereits um 7.25 Uhr verließ, begann der Stundentakt um 8 Uhr. Der letz-

te Zug verließ Korbach um 20 Uhr. Die planmäßigen Taktlücken wurden durch Sonderzüge aufgefüllt.

Während die Sonderzüge, die in Korbach begannen, über Frankenberg bis Battenberg durchgehend verkehrten, war die Strecke während der übrigen Zeit durch den planmäßigen Stundentakt komplett ausgelastet. Die Züge der Linie RB 42 erhielten in Frankenberg Anschluss nach

Nur wenige Radler verlassen am 10. Juni 2018 den Sonderzug am Behelfsbahnsteig in Battenberg (Eder). Aufgrund der Eder-Bike-Tour fanden Sonderfahrten auf der Strecke Frankenberg – Battenberg statt.

Foto: Jürgen Schmied



Battenberg. Die Übergangszeit in Richtung Battenberg betrug planmäßig 12 Minuten, in Richtung Korbach dagegen meist 36 Minuten. Hier wäre ein längerer Aufenthalt der Züge in Battenberg, also eine spätere Fahrplanlage, wünschenswert gewesen, um eine kürzere Umsteigezeit zu ermöglichen, zumal die Züge Richtung Marburg ebenfalls nicht erreichbar waren. Dieser Übergang war mit 56 Minuten extrem lang.

Da die Strecke mittlerweile nicht mehr planmäßig von Güterzügen befahren wird, bestehen dort leider keine gesicherten Kreuzungsmöglichkeiten. So war es nicht möglich, einen Fahrplan mit besseren Anschlussmöglichkeiten anzubieten. Während des Tages zeigte sich aber, dass die Anschlüsse in Richtung Marburg doch teilweise zustande kamen, da die Züge der Linie RB 42 mehrfach verspätet eintrafen.

Der Frühzug verließ den Bahnhof Frankenberg bereits um 8:20 Uhr in Richtung Battenberg, während der Stundentakt von 9:50 Uhr bis 18:50 Uhr angeboten wurde. Die Rückfahrt ab Battenberg konnte um 8:52 Uhr angetreten werden. Der Stundentakt wurde zwischen 10:20 Uhr und 19:20 Uhr angeboten. Die Züge hielten unterwegs in den Stationen Allendorf (Eder), Battenfeld (Eder) und am Endbahnhof in Battenberg (Eder).

Dort war wieder am Ende des Ladegleises ein kurzer Behelfsbahnsteig aufgebaut, an dem eine einzelne Tür des Triebwagens für Fahrgastwechsel und Fahrradverladung zur Verfügung stand. Eine Servicekraft der Kurhessenbahn war dort den ganzen Tag vor Ort. Die Stationen

Allendorf und Battenfeld verfügen noch über ihre alten Schüttbahnsteige, an denen der Zug vollständig Platz fand. Allerdings führt der Zugang zum Bahnsteig in Allendorf über das Ausstellungsgelände der Firma Balzer.

Leider wurde die Zugverbindung nach Battenberg von den Radlern nicht so stark frequentiert, so dass nur wenige Fahrgäste in den Zügen anzutreffen waren. Der Einsatz der Triebwagen Baureihe 628 mit Fahrradabteil und Platz für 65 Fahrräder pro Zug konnte auch nicht durchgehend gewährleistet werden bzw. war nicht erforderlich. Am Nachmittag waren zwei der Fahrradtriebwagen in Frankenberg abgestellt, im Einsatz war dagegen ein Fahrzeug gleicher Baureihe ohne Fahrradabteil.

Hugenottenmarkt in Todenhausen

Ebenfalls am 10. Juni 2018 fand wieder ein Hugenottenmarkt in Wetter-Todenhausen statt. Zu diesem Markt hielten die Züge der Linie RB 42 an diesem Tag erneut in Todenhausen. Um dort einen Zughalt zu ermöglichen, wurde auf dem ehemaligen Bahnsteig an der Straße zum Sportplatz ein Behelfsbahnsteig aufgebaut.

Dieser Kurzbahnsteig ermöglichte den Ausstieg lediglich an einer Tür des Zuges. Neben dem Behelfsbahnsteig waren eine Info-Tafel und ein Zelt-Pavillon aufgestellt. Eine Mitarbeiterin und ein Helfer der Kurhessenbahn waren den ganzen Tag vor Ort, informierten die Reisenden, sorgten für Sicherheit und verkauften auch Fahrkarten. Zahlreiche Besucher aus den Nachbarorten nutzen die Möglichkeit, mit dem Zug zum Hugenottenmarkt anzureisen.



Am 10. Juni 2018 halten die Triebwagen der Linie RB 42 zum Hugenottenmarkt am Behelfsbahnsteig in Wetter-Todenhausen. Für den Triebfahrzeugführer ist es nicht einfach, beim Halt die Fahrzeugtür exakt an dem kurzen Bahnsteig zu platzieren. Foto: Jürgen Schmied

Kommentar

Die Kurhessenbahn hat in den vergangenen Wochen Vorbildliches geleistet. Der umfangreiche Verkehr zum Hessestag dürfte den Mitarbeitern einiges an Mehrarbeit abverlangt haben. Dass nicht alle Nutzergruppen ein zufriedenstellendes Angebot vorgefunden haben, liegt auch eher an der Planung im Vorfeld als an der Durchführung der Verkehrsleistungen, denn hier müssen Bus- und Bahnangebote ineinander greifen.

Wer das Unternehmen Kurhessenbahn über einen längeren Zeitraum beobachtet, findet immer Beispiele außergewöhnlichen Engagements. Unvergessen ist, dass die erfolgreiche Reaktivierung der Edertalbahn mit einzelnen in eigenverantwortlicher Regie erbrachten Sonderzugleistungen nach Herzhausen am Edersee begann. Halte an improvisierten Bahnsteigen zu besonderen Anlässen – für die Kurhessenbahn kein Problem! Unterstützung, sei es durch wohlwollend-kritische Begleitung, sei es durch ganz aktives Handanlegen, findet die Kurhessenbahn immer wieder durch den Arbeitskreis zur Förderung des Schienenverkehrs (AFS).

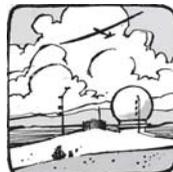
Friedrich Lang

GDL fordert Hessen-Thüringen-Express

(si) Die Ortsgruppe Bebra der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer setzt sich für eine schnelle Regionalzugverbindung zwischen Hessen und Thüringen ein. Patrick Rehn, Mitglied des Vorstands der Ortsgruppe: „In den zurückliegenden Jahren sind die Fahrgastzahlen in Bussen und Bahnen kontinuierlich weiter gestiegen.“ Das Zugangebot Richtung Osthessen und Thüringen sei mit diesem Anstieg aber nicht mitgewachsen.

Von Nordhessen in Richtung Nordrhein-Westfalen wurden in den vergangenen Jahren Lücken im Angebot geschlossen. Rehn: „Bis vor ungefähr zehn bis fünfzehn Jahren gab es eine InterRegio-Linie der Deutschen Bahn, welche im verlässlichen Zwei-Stunden-Takt von Chemnitz und Gera kommend über Erfurt, Eisenach, Bebra, Kassel und Warburg weiter nach Paderborn, Hamm, Düsseldorf und Köln fuhr. Unter dem Deutsche Bahn-Vorstand Mehdorn wurde dieses Angebot radikal bis auf zwei Verbindungen je Richtung zusammengestrichen, der bestellte Nahverkehr sprang teilweise in die Bresche. Seit etwa zwei Jahren gibt es von Kassel wieder einen guten

Rhythmus: Wenn der InterCity fährt, setzt der Regionalexpress nach Düsseldorf aus, ansonsten fährt dieser alle zwei Stunden.“



Richtung Bebra und Erfurt hat sich jedoch nichts getan. Rehn: „Wer von Kassel aus nach Erfurt möchte, ist häufig zwei Stunden und zehn Minuten unterwegs und hat dabei die Wahl zwischen Direktverbindungen mit Nahverkehrszügen über Eichenberg und Leinefelde oder mit Umsteigen in Göttingen oder Fulda jeweils mit ICE. Die wenigen am Tag noch verkeh-



Die neuen Triebwagen des Rhein-Ruhr-Express werden ab Dezember 2018 von Kassel über Paderborn nach Düsseldorf verkehren. Für den Hessen-Thüringen-Express würden sich ähnliche Fahrzeuge anbieten.

*Foto:
Albert Hitfield*

renden InterCity überbrücken die Strecke mit Halten in Bebra, Eisenach und Gotha hingegen in 95 Minuten und sind somit mindestens 35 bis 40 Minuten schneller.“

Ziel muss daher unter Betrachtung der weiter steigenden Fahrgastzahlen eine schnelle Verbindung zwischen Kassel und Erfurt über Bebra und Eisenach sein, welche zugleich mehrere Funktionen übernehmen könnte. Rehn: „Um schnelle Fahrzeiten und das Erreichen der wichtigsten Anschlüsse zu sichern, darf eine solche Linie nicht durch zu viele Halte verwässert werden. Wir stellen uns für den Verlauf zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Erfurt Hbf daher besonders Halte an den Übergangspunkten zum regionalen Zugverkehr in Melsungen, Bebra, Gerstungen, Eisenach, Fröttstädt, Gotha und Neudietendorf vor. Grundangebot sollte dabei - ergänzend zum ab Ende des Jahres dreimal pro Tag und Richtung geplant fahrenden neuen Doppelstock-InterCity - ein Zwei-Stunden-Takt zwischen 6 und 22 Uhr sein, welcher im Berufsverkehr auf Teilabschnitten verdichtet werden könnte.“

So wünschenswert ein durchgehender Einsatz der in einigen Jahren zur Verfügung stehenden Triebwagen auf der Linie Ruhrgebiet - Kassel weiter nach Erfurt auch sei, so schwierig sieht Rehn hier die Abstimmung der beteiligten Aufgabenträger, Bundesländer, Fahrzeugeigentümer und einsetzenden Unternehmen: „Die Triebwagen sollen ja nicht nur zwischen Kassel und Düsseldorf, sondern teilweise noch weiter fahren. Bei Verspätungen auf diesem langen Laufweg würden sich weitere Probleme auch Richtung Bebra, Eisenach und Erfurt und umgekehrt verlagern. Zudem

würden die meisten Reisenden nicht die komplette Strecke von Düsseldorf nach Erfurt fahren, sondern nur auf Teilabschnitten unterwegs seien.

Die Einsetzung eines „neu“ in Kassel beginnenden oder endenden Zuges Richtung Thüringen hätte zudem weitere Vorteile für den Fahrzeugeinsatz und künftige Konzepte: „Es ist ja nicht ausgeschlossen und durchaus erstrebenswert, dass diese Züge dann in einigen Jahren - wenn die Strecke Weimar - Jena - Gera elektrifiziert ist - hier ebenfalls fahren.“

Für die Strecke Kassel - Melsungen - Bebra würde die neue überregionale Linie zudem einen positiven Effekt bei der Fahrgastsituation bewirken: „Die Züge von cantus sind auf der Linie Kassel - Bebra - Fulda nahezu ganztags durchgehend gut besetzt. Zu bestimmten Tageszeiten bekommt man nur noch einen Stehplatz, da nicht alle Züge mit zwei Triebwagen gefahren werden können. Besonders morgens und abends im Berufsverkehr könnte man daher eine spürbare Entlastung herbeiführen, da Fahrgäste, welche von Bebra und Melsungen nach Kassel pendeln, den neuen Hessen-Thüringen-Express nutzen könnten, wodurch wiederum den zu erwartenden zusätzlichen Fahrgästen aus den dazwischen liegenden Stationen Platz geschaffen würde.“

Das Platzproblem in den cantus-Zügen ist nicht neu, hat sich jedoch in den zurückliegenden Monaten und Jahren verschärft: „Als das Verkehrs- und Fahrzeugkonzept vor fast 15 Jahren aufgestellt wurde ahnten vermutlich die Wenigsten, wie positiv sich die Fahrgastzahlen im Nord-Osthessen-Netz entwickeln würden.“

Modernisierung des Bahnhofs Bebra abgeschlossen

(hh, jl) Am 5. Mai war es soweit: Einer der wichtigsten Bahnhöfe in Nordhessen hat nicht nur ein modernes Gesicht bekommen, sondern ist nach 170 Jahren einer der bestens ausgestatteten Bahnhöfe in der Region. Die weithin sichtbaren Glasdächer symbolisieren die Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs für die Stadt – sie markieren den Übergang vom Bahnverkehr zum weiterführenden Busverkehr und sind markantes Eingangstor zur Innenstadt.

Erhöhte Bahnsteige, Aufzüge, Rampen und der einfach erreichbare Omnibusbahnhof machen den Bahnhof fast ausnahmslos barrierefrei. Es gibt Toiletten, großflächig überdachte Wartebereiche mit Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, dynamischen Fahrzielanzeigen, Fahrradbügel und ein NVV-Infopoint mit LottoToto-Aufnahme samt neuem Café, das ab 5:30 Uhr geöffnet hat.

Dort finden auch der Verkauf von NVV-Fahrkarten und von DB-Fahrkarten sowie die persönliche Beratung rund um den ÖPNV statt. Der Bahnhof in Bebra hat dann vieles, was Fahrgäste, die mit den Zügen und Bussen des öffentlichen Nahverkehrs unterwegs sein wollen, benötigen.

Darüber hinaus entstanden drei Park+Ride-Flächen auf beiden Seiten des Bahnhofs. Neu sind außerdem Taxenstellplätze und der Behindertenstellplatz am städtischen Bahnhofseingang. Auch für ein Car-Sharing-Angebot ist gesorgt. Auf dem P+R-Platz vor der Sparda-Bank befindet sich der dafür genutzte Stellplatz mit einem entsprechenden Fahrzeug.

Begonnen hat die Veränderung des Bahnhofes 2012 mit der kompletten Modernisierung der rund 5500 m² Bahnsteigfläche, dem Neubau von 210 m Bahnsteigdach, der Umgestaltung der Personenunterführung, dem Neubau von drei Aufzugsanlagen sowie dem Rückbau des gesamten Bahnsteigs 1 und der alten Bahnsteigdächer. Dazu kamen die Anhebung der Bahnsteige zum höhengleichen Einstieg in den Zug sowie der Neubau der Bahnsteigausstattung und moderne Fahrgastinformation. Damit war der erste Schritt zum mobilitätsgerechten Bahnhof getan.



Im Vordergrund der NVV-Infopoint mit Imbiss und NVV-Fahrkartenverkauf

Foto: Hermann Hoffmann

*Treppe und Rampe am
Westausgang*

*Foto:
Hermann Hoffmann*



Dem folgte ab 2014 der Umbau des Bahnhofsvorplatzes durch die Stadt Bebra, um die noch vorhandenen Hindernisse (von der Stadtseite gelangte man nur über eine steile Treppe in die Personenunterführung) abzubauen und so allen Fahrgästen die Möglichkeit zu bieten, egal ob mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl unterwegs, ohne Schwierigkeiten Bahnsteige und Züge zu erreichen. Damit war auch der Bau des Servicegebäudes und des zentralen Omnibusbahnhofes verbunden.

Mit der Modernisierung des Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes ging eine komplette Veränderung des gesamten Quartiers einher, da der Bahnhof nach Jahrzehnten städtebauliche integriert wurde. Somit ist der Bahnhof Bebra wieder die Visitenkarte der Stadt.

Eine Schlüsselfunktion bei der weiteren Entwicklung des Bahnhofes Bebra zu einem Mobilitätsknotenpunkt mit komfortabler Infrastruktur fällt dem Bahnhofsgebäude zu, das wie auf einer Insel inmitten der Gleisanlagen liegt. Dafür wurden in den letzten Jahren die entscheidenden Weichen

gestellt und in der Stadtverordnetenversammlung Anfang Mai das Sanierungs- und Nutzungskonzept beschlossen.

Im NVV-Gebiet ist der Bahnhof Bebra ein zentraler Umsteigeort für Fahrgäste der cantus-Linien R5 Kassel - Fulda, R7 Bebra - Göttingen und R6 Eisenach - Bebra. Jährlich nutzen ca. 1 Million Fahrgäste den nach den beiden Kasseler Bahnhöfen Wilhelmshöhe und Hauptbahnhof größten nordhessischen Bahnhof mit ca. 30.000 Zügen im Jahr. Täglich steigen in Bebra fast 4000 Fahrgäste ein und aus.

In den bisherigen Umbau der Bahnsteigflächen wurden rund 14,7 Millionen Euro investiert. Davon entfallen auf die Baukosten ca. 12,5 Mio. Euro, 2,2 Mio. Euro auf die Planungskosten. An den Planungskosten beteiligt sich der NVV in Höhe von 1,1 Mio. Euro. Für den Umbau des Bahnhofsvorplatzes, die Errichtung des Servicegebäudes und des zentralen Omnibusbahnhofes liegt die Investitionssumme bei 2,8 Mio. Euro, 2 Mio. Euro davon stammen aus Verkehrsinfrastruktur- und Städtebauförderung durch Bund und Land.

Landkreis Gießen kann die Vorplanung der Lumdatalbahn beauftragen

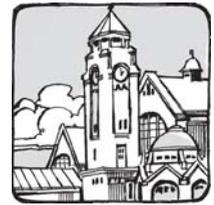
(fl) Das Projekt Lumdatalbahn hat in den vergangenen Monaten wichtige Hürden genommen und dürfte seiner Realisierung entgegen gehen. Die Lumdatalbahn verläuft zwischen Lollar an der Main-Weser-Bahn und Rabenau-Londorf komplett im Landkreis Gießen. Die Verkehrsströme laufen primär auf die Universitätsstadt Gießen zu, deren Bahnhof zu den verkehrsreichsten in Hessen gehört. Diese Ausrichtung wird sich auch im Betriebskonzept der Lumdatalbahn widerspiegeln.

Spätestens seit Mitte der 1990er Jahre engagieren sich Bürgerinnen und Bürger für die Wiederaufnahme des 1981 eingestellten Personenverkehrs, zuerst für mehr als zwei Jahrzehnte in der Lumdatalbahn-Aktiengesellschaft und heute im gemeinnützigen Verein Lumdatalbahn e.V., der zugleich Mitglied des Deutschen Bahnkundenverbandes DBV ist.

Mit einem kombinierten Bahn- und Busmodell unter Verzicht auf einen aufwändigen Kreuzungsbahnhof sowie durch die Anbindung an das größere Ausschrei-

bungsnetz „Wetterau“ des Rhein-Main-Verkehrsverbundes konnten die Kosten für die Lumdatalbahn soweit gesenkt werden, dass ein positiver

Nutzen-Kostenfaktor am Ende der Bewertung stand. Das Grundangebot auf der Schiene wird der Stundentakt sein und nicht der Halbstundentakt, den frühere Untersuchungen zum Gegenstand hatten. Mit dem Erhalt der Buslinie wird dem Wunsch



Die Chancen, dass Baumaschinen auch bald für die Reaktivierung der Lumdatalbahn arbeiten, sind gestiegen.

Im Bild ein Sonderzug bei Lollar am 21. Mai 2016

zahlreicher Bürgerinnen und Bürger nach umsteigefreien Verbindungen Rechnung getragen, zumal die Kernstadt von Staufenberg nicht im fußläufigen Bereich einer Bahnstation liegt. Dennoch werden rund 1600 Fahrgäste pro Werktag die Schiene nutzen. Die bisherigen Untersuchungen haben ergeben, dass eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs im Lumdatal wirtschaftlich sein kann und ein Start der Planung durch die Aufgabenträger zu empfehlen ist. Gegenstand der Untersuchungen waren die Erstellung eines Bus- und Bahnkonzept, die Zahl der voraussichtlichen Fahrgäste, die Entwicklung der Wohn- und Arbeitsstätten, die erforderlichen Investitionen sowie die Kosten des Fahrzeug- und Betriebskonzepts. Die Investitionskosten sollen bei etwas mehr als 11 Millionen Euro liegen.

Ein möglicher Starttermin für die Lumdatalbahn ist der Fahrplanwechsel 2022/2023, wenn das Dieselnetz „Wetterau“ vom RMV neu vergeben wird. Derzeit wird es von der Hessischen Landesbahn mit Triebwagen vom Typ GTW 2/6 betrieben und beinhaltet die von Friedberg ausgehenden Dieselstrecken nach Friedrichsdorf, Nidda und Wölfersheim sowie die Lahn-Kinzig-Bahn Gelnhausen – Gießen.

Gießen würde dann auch der Anschlusspunkt zur Lumdatalbahn, wobei durchgehende Fahrgastfahrten von der Lahn-Kinzig-Bahn zur Lumdatalbahn und umgekehrt aufgrund der Keillage des Gießener Bahnhofs nicht möglich sind. Für diese verkehrlich sehr sinnvollen Fahrten (Gießen verfügt über vier Bahnstationen, von denen sich drei durch die Kombination Lumdatalbahn/Lahn-Kinzig-Bahn miteinander verknüpfen ließen) müsste

eine Wendemöglichkeit im südlichen Gießener Gleisvorfeld geschaffen werden, ähnlich wie bei der Euregiobahn in Stolberg (Rheinland). Eine solche Wendemöglichkeit ist allerdings nicht Gegenstand der Lumdatalbahn-Nutzen-Kosten-Untersuchung gewesen. In Gießen ließe sich das Wendegleis mit einem neuen Haltepunkt „Gießen Süd“ verbinden, der auch der Erschließung des südlichen Uniklinik-Geländes sowie der Veterinärklinik dienen könnte.

Hessens grüner Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir hat eine Beteiligung des Landes an der Reaktivierung der Lumdatalbahn in Aussicht gestellt und dem Kreis Gießen die Aufnahme der Vorplanung empfohlen. Die Empfehlung ist die Voraussetzung, dass der Rhein-Main-Verkehrsverbund sich mit Fördermitteln an der Planung beteiligt, wie Al-Wazir Ende Mai 2018 mitteilte. Insbesondere müssten dabei die konkreten Investitionskosten ermittelt werden.

„Der Schienenverkehr ist eine umweltfreundliche Alternative zum Auto“, erläuterte der Minister. „Daher unterstützen wir Bemühungen zur Reaktivierung, wenn das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmt und wie bei der Lumdatalbahn der ländliche Raum gestärkt wird.“ Al-Wazir erinnerte an den Erfolg der reaktivierten Kurhessenbahn. Auch Gießens Landrätin Anita Schneider steht voll hinter dem Projekt. Derzeit führt sie gemeinsam mit Experten aus dem Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe ZOV Gespräche mit den Stadt- und Gemeindevertretern in den Anliegerkommunen Rabenau, Allendorf/Lumda, Staufenberg und Lollar.

Weiterbetrieb der Holzbachtalbahn gesichert?

Lappwaldbahn Service GmbH will Infrastruktur kaufen

(hpg) Erstmals seit der Einstellung des Güterverkehrs im Dezember 2017 rollten am letzten Sonntag im Mai zehn Waggons im Schlepp einer Diesellok von DB Cargo über die noch kreiseigene Infrastruktur von Selters bis Altenkirchen. Nach der Kündigung des Kooperationsvertrages zwischen der Westerwaldbahn des Kreises Altenkirchen GmbH (Weba) und DB Cargo hatte die Weba ihre beiden Strecken-Dieselloks verkauft, die am 21. Dezember 2017 den Westerwald in Richtung Teutoburger Wald verließen.

Schon wenige Tage nach dem Kreistagsbeschluss zur Stilllegung der Eisenbahn-Infrastruktur erfolgte die gesetzlich vorgeschriebene Bekanntgabe im Bundesanzeiger. Diese soll interessierten Eisenbahn-Unternehmen eine Übernahme und den Weiterbetrieb ermöglichen. Aufgrund von formellen Fehlern bei der Gleislänge und der Anzahl von Bauwerken musste die erstmals Ende Juni 2017 veröffentlichte Ausschreibung Ende November 2017 nochmals wiederholt werden.

Von anfänglich mehreren Bewerbern ist die Lappwaldbahn Service GmbH (LWS) aus Sachsen-Anhalt als wahrscheinliche Käuferin der Infrastruktur übrig geblieben. Nach Angaben des Vorsitzenden der Weba-

Gesellschafterversammlung, Konrad Schwan, sind die Vertragsverhandlungen mit der Lappwaldbahn abgeschlossen und die Gesellschafterversammlung habe den Vereinbarungen zugestimmt. Der Entwurf des notariellen Vertrages werde zurzeit nochmals unter eisenbahnrechtlichen Gesichtspunkten juristisch geprüft und dann mit der LWS abgestimmt. „Dann kann die Vertragsunterzeichnung beim Notar erfolgen. Wir gehen davon aus, dass dies zeitnah geschehen wird“, ist sich Schwan sicher.

Westerwaldbahn hat Güterkunden die Anschlussverträge gekündigt

Wenig erbaut sind die zukünftigen Eigentümer und die Firma Schütz aus Selters über das Verhalten der Weba-Geschäftsführung. Bereits im Jahr



*Am Sonntag, 27. Mai, überführte erstmals seit fast einem halben Jahr eine Lok von DB Cargo zehn Güterwagen von Selters nach Altenkirchen. Im Bahnhof Puderbach ist der Anschluss der Bödenpresserei Afflerbach gut erkennbar.
Foto: Karl-Arne Richter*

2017 hatte deren Geschäftsführer den bisherigen Güterkunden in den Landkreisen Altenkirchen und Neuwied die seit vielen Jahren bestehenden Gleisanschlussverträge gekündigt. Nach Aussage von Schwan war zu diesem Zeitpunkt nicht absehbar, ob die Infrastruktur erhalten und weiterhin Güterverkehr möglich gewesen wäre.

Das Vorgehen der Weba ist nach Auffassung von Michael Carl, stellvertretender Landesvorsitzender des BUND Rheinland-Pfalz, wenig nachvollziehbar, da zu dieser Zeit das Verfahren zur Übernahme noch lief. Eine Kündigung der Verträge wäre erst mit dem Einreichen des Antrages auf Stilllegung bei der zuständigen Aufsichtsbehörde notwendig geworden.

Holzbachtalbahn ist notwendig

Da auf der Unterwesterwaldbahn zwischen Limburg und Siershahn keine zusätzlichen freien Güterzug-Trassen verfügbar

sind, wird eine Nutzung der Holzbachtalbahn auch in Zukunft notwendig sein. Die Beschwerde des Altenkirchener Unternehmens Werit lässt sich möglicherweise nur mit der Bestellung eines touristischen Zugverkehrs zwischen Altenkirchen und den Gemeinden im Landkreis Neuwied (Pudersbach, Raubach, Dierdorf) entkräften.

Aufgrund der jetzt für die Weba-Stammstrecke im Schülerverkehr gefundenen Lösungen für den Bau von preiswerten und genehmigungsfähigen Bahnsteigen wären identische Konstruktionen auch entlang der Holzbachtalbahn realisierbar. Bislang waren die fehlenden Bahnsteige ein Hinderungsgrund für einen von der Versammlung des Zweckverbands SPNV-Nord zu bestellenden saisonalen Personenverkehr, wie er beispielsweise im Brohltal oder auf der von Linz in den Westerwald führenden Kasbachtalbahn seit Jahren erfolgreich durchgeführt wird.

Kommentar

Das Verhalten der Gesellschafterversammlung und des Geschäftsführers der Westerwaldbahn lässt sich nur mit einer politischen Unterstützung – frei nach dem Trumpschen Motto: „Altenkirchen zuerst“ erklären. Die Anwaltskanzlei der Werit Kunststoffwerke hatte im EU-Beschwerdeverfahren argumentiert, dass diese Bahnlinie einzig für den Mitbewerber Schütz aus Selters vorgehalten werde. Sie sind der Auffassung, dass eine mit öffentlichen Mitteln finanzierte Sanierung den Wettbewerb verzerre. Aktuell wurde die Beschwerde, die sich u.a. gegen bereits 2005 gewährte Fördermittel wandte, zurückgezogen. Werit hat jedoch angedroht, die Beschwerde bei Beantragung von Fördermitteln erneut einzureichen.

In der Vergangenheit wurde die Strecke bereits oftmals von Sonderzügen im Personenverkehr und auch für den internationalen Ton- und Fliesenverkehr mit Italien von Zügen der DB Cargo befahren. Wenn der „Masterplan Schienengüterverkehr“ umgesetzt wird, würde sich für weitere Unternehmen eine Verlagerung der Transporte auf die Schiene lohnen.

Hans-Peter Günther

Hellertalbahn soll schneller fahren

(hpg) Die heute als Hellertalbahn bezeichnete Linie verläuft durch drei Bundesländer und verbindet das hessische Dillenburg mit Gemeinden im Kreis Siegen (NRW) und Betzdorf in Rheinland-Pfalz. Der bis 1965 als zweigleisige Hauptbahn betriebene knapp 36 Kilometer lange Abschnitt Betzdorf – Haiger wird im Streckenverzeichnis von DB Netz bis heute als Teil der 1862 eröffneten Deutz-Gießener-Bahn geführt.

Ein im Rahmen der 1980 erfolgten Elektrifizierung der Siegstrecke von der Deutschen Bundesbahn zunächst geplanter Fahrdrat auch über diesem Abschnitt ist aus „wirtschaftlichen Gründen“ nicht realisiert worden. Lediglich im Bahnhof Betzdorf findet man bis in die Ausfahrt Richtung Hellertal die 15 kV-Fahrleitungen.

Nach der Abstufung zur Nebenbahn wurde 1965 das zweite Gleis von Haiger bis Herdorf stillgelegt, 1987 auch der anschließende Abschnitt bis Betzdorf. Aufgrund der geringen Reisendenzahlen auf bestimmten Abschnitten wollte die Bundesbahndirektion Essen bereits 1984 den Abschnitt Haiger–Neunkirchen auf Busse umstellen und den Abschnitt vom höchstgelegenen Bahnhof in Würgendorf bis nach Haiger stilllegen, das Verfahren dazu wurde 1990 eingeleitet.

Eine Stilllegung konnte nur verhindert werden, weil es nach der Bahnreform zu einer länderübergreifenden Ausschreibung des Personenverkehrs kam. Ein Novum: Erstmals fanden sich dazu drei Aufgabenträger aus drei Bundesländern zusammen. Um die Leistungen von rund 300.000 Zugkilometern pro Jahr bewarb sich eine Bietergemeinschaft, aus Hessischer Landesbahn, Siegener Kreisbahn und Westerwaldbahn des Kreises Altenkirchen. Diese erhielt am 27. April 1998 den Zuschlag und

die 1999 gegründete HellertalBahn GmbH nahm am 26. September desselben Jahres den Betrieb mit drei dieselelektrischen Triebwagen (GTW 2/6) auf. Nach einer dreijährigen Vertragsverlängerung wurde die Strecke dem Los 2 des Eifel-Westerwald-Sieg-Netzes zugeschlagen. Seit Dezember 2014 führt die Hessische Landesbahn (HLB) den Betrieb durch.

Bessere Anschlüsse

Schon seit mehr als zehn Jahren gibt es Bestrebungen, die Fahrzeiten um etwa 15 Minuten zu verkürzen, damit in Dillenburg der Anschluss zum Mittelhessen-Express nach Frankfurt erreicht wird und ohne Fahrzeugmehrbedarf eine Erweiterung des Stundentaktes über Neunkirchen hinaus nach Burbach möglich wird. Für höhere Zuggeschwindigkeiten sind Investitionen in die Infrastruktur und Sicherungstechnik mit dem Bau eines ESTW in Burbach notwendig. Zahlreiche technisch gesicherte Bahnübergänge müssen erneuert oder angepasst, andere geschlossen werden.

Der zuständige Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) hat die Modernisierung und den Umbau der Stationen Neunkirchen, Burbach und Würgendorf in sein Förderprogramm aufgenommen. Doch derzeit sorgen auch dort die Vorgaben für 76cm-Bahnsteige (statt der geplanten 55cm) für Stillstand. Außerdem

In Burbach soll ein ESTW die gleichzeitige Einfahrt der Züge aus beiden Richtungen ermöglichen. Neben einem neuen Mittelbahnsteig (55cm) ist die Wiederinbetriebnahme von Gleis 3 als Kreuzungsgleis vorgesehen.

Foto: Hans-Peter Günther



sind Planungen der DB Netz für den Bahnhof Würgendorf nicht nachvollziehbar. Der dort geplante Rückbau von Gleis 1 würde zu einer Verminderung der Streckenkapazität führen. Außerdem bleibt unklar, wie mit dem Rückbau von Weichen im Hauptgleis eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zu erzielen ist. Von Würgendorf aus werden im Güterverkehr noch Kunden bedient, wie Dynamit Nobel oder das Mannesmann Röhrenwerk. Auch für die Firma HeringBau in Holzhausen wäre eine Reaktivierung des seinerzeit von der DB gekündigten Gleisanschlusses hilfreich, um beispielsweise die dort produzierten Modul-Bahnsteige verladen zu können.

Umleitungsstrecke

Der Hellertalbahn könnte im Rahmen der notwendigen Entlastung der Rheintalstrecken in Zukunft wieder eine höhere Bedeutung zukommen. Die betriebliche Leistungsfähigkeit der elektrifizierten Verbindung von Betzdorf durch das enge Siegtal ist sowohl durch den stark im Personen-

Nahverkehr frequentierten Hauptbahnhof von Siegen, als auch aufgrund des lediglich eingleisigen Giersberg-Tunnel (732 m Länge) in Richtung Dillenburg, Wetzlar, Rhein-Main beschränkt. Auf der 1915 in Betrieb genommenen Strecke 2800 (Siegen Ost-Haiger) ist die Steigung von Siegen Ost bis zum Scheitelpunkt im Rudersdorfer Tunnel erheblich, sodass bis heute bei schweren Güterzügen eine Schub-Unterstützung erforderlich ist.

Der 2562 Meter lange Rudersdorfer Tunnel sollte laut Planungen der DB Netz AG in den kommenden Jahren – vergleichbar dem Kaiser-Wilhelm-Tunnel bei Cochem – eine zweite Röhre erhalten, damit anschließend der Bestandstunnel saniert und eingleisig weiter betrieben werden kann. Während dieser Baumaßnahmen könnte der Hellertalbahn zunächst eine wichtige Funktion als Transportstrecke für Aushubmassen übernehmen und als Umleitungsstrecke im Güterverkehr dienen.

Bad Homburg: U2-Verlängerung wird von Bürgern entschieden

(j1) Die Verlängerung der U-Bahn-Strecke von Gonzenheim, einem Bad Homburger Stadtteil, zum Bahnhof der Kurstadt ist planerisch und finanziell in trockenen Tüchern. Jetzt sollen die Bürger im Oktober entscheiden, ob der fehlende Schienenweg gebaut wird oder nicht.

Geplant ist eine Tunnelstrecke vom heutigen Haltepunkt Gonzenheim unter der Frankfurter Landstraße. Nach der Unterquerung der Bahntrasse soll die neue U-Bahn-Strecke parallel zur bestehenden Bahn wieder im Freien ansteigen und im Bad Homburger Bahnhof enden.

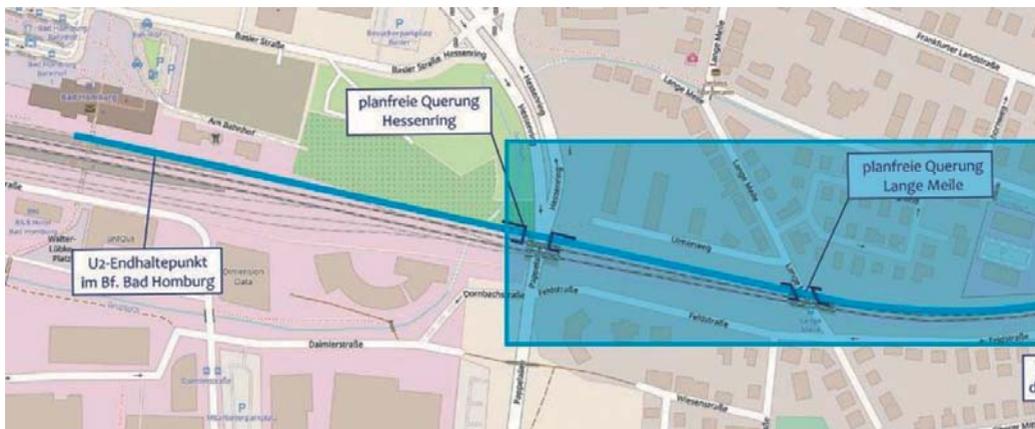
Schon seit 2016 gibt es einen gültigen Planfeststellungsbeschluss. Gestritten wurde lange Zeit um die Finanzierung von Bau und Betrieb der Strecke. Mit der Stadt Frankfurt und dem Land Hessen konnte man sich im Mai 2018 auf folgende Finanzierung einigen: Bei Gesamtkosten von 55 Mio Euro wird Bad Homburg im schlechtesten Fall 20,86 Mio Euro zahlen müssen.

Darin enthalten sind auch die sogenannten nicht förderfähigen Kosten von rund zehn Millionen Euro, die die Stadt komplett allein stemmen muss. Dabei geht es vor allem um Planungsausgaben. Das Land Hessen fördert den Bau mit einem Zuschuss in Höhe von 80% der Baukosten. Ist die Strecke in Betrieb, wird die Stadt Frankfurt die Kosten für den Betrieb (Fahrzeuge, Personal usw.) übernehmen.



Auch wenn CDU und SPD, die in Bad Homburg eine große Koalition bilden und eine satte Mehrheit im Stadtparlament ha-

*Die geplante Strecke beginnt rechts am heutigen Haltepunkt Gonzenheim, welcher über eine
Nach der S-Bahn-Querung schwenkt die Strecke nach links und führt ansteigend oberirdisch parallel zur*



ben, parlamentarisch den Bau hätten beschließen können, soll nun mit einem Bürgerentscheid der Bau der Streckenverlängerung am 28. Oktober parallel zur Hessischen Landtagswahl entschieden werden. Der Wunsch dazu ging von Oberbürgermeister Alexander Hetjes (CDU) aus. Schon 2016 hatte er angekündigt, dass die Bad Homburger Bürger über das Projekt entscheiden sollen. Hetjes selbst will sich aus dem Amt heraus neutral verhalten. „Ich weiß um die Vorteile, die dieser Lückenschluss mit sich bringen würde, verstehe aber auch die Sorgen und Nöte der Anwohner vor allem in Sachen Lärmschutz.“

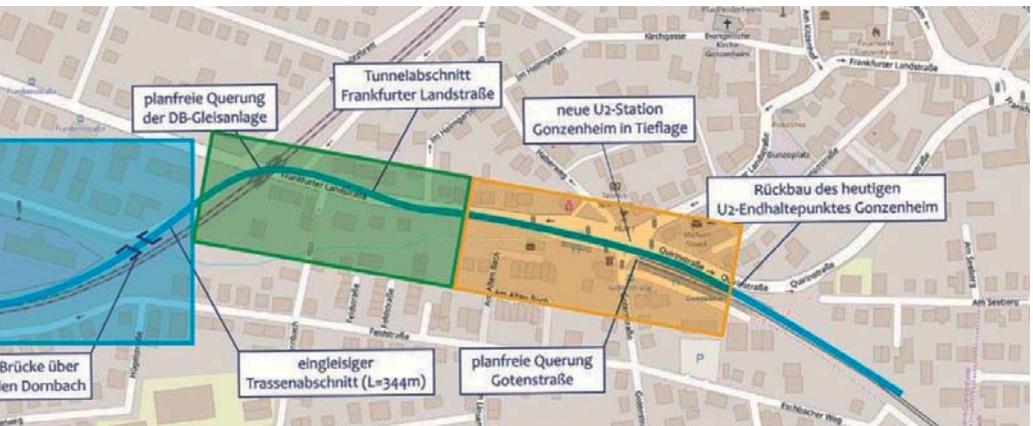
Von den im Bad Homburger Stadtparlament vertretenen Parteien sind nur die FDP und die AfD gegen die U-Bahn-Verlängerung. Besonders die FDP opponiert gegen das Projekt und führt die angeblich hohen Kosten sowie Lärmargumente an. Da aber gerade auf der Frankfurter Landstraße die U-Bahn im Tunnel geführt würde, kann man davon ausgehen, dass die Lärmemis-

sionen gegenüber heute abnehmen. Tatsache ist, dass führende FDP-Politiker in der Nähe der geplanten Streckenverlängerung wohnen und vermutlich aus persönlicher Betroffenheit gegen die Realisierung sind.

Um die Bürger über das geplante Projekt zu informieren, veranstaltete die Stadt Bad Homburg am 6. Juni 2018 einen Infomarkt im Kurhaus mit dem Motto „Die Bürger und Planer im Dialog“. Acht von Mitarbeitern der Stadtplanung betreute Themeninseln zeigten detaillierte Einblicke in Planungsunterlagen, Finanzierungs-konzepte oder Verfahrensabläufe. Dargestellt wurden unter anderem die drei vorgesehenen Bauabschnitte, Ziele und Nutzen des mit Trog und Tunnel geplanten Schienenstranges zwischen Gonzenheim und Bahnhof, die Kostenkalkulationen und auch das kontrovers diskutierte Thema Lärmschutz.

In einem Vortragsraum stellten Stadtplaner, die IHK, die Stadt Bad Homburg

Rampe unterirdisch erreicht wird, und führt dann unter der Frankfurter Landstraße hindurch.
 S-Bahn bis in den Bad Homburger Bahnhof (ganz links) Grafik, Stadt Bad Homburg, open street map





Mit dem Lückenschluss zwischen Gonzenheim und dem Bad Homburger Bahnhof wird der ÖPNV in Bad Homburg und der Region an einem Ort miteinander vernetzt, einschließlich aller Stadtbushlinien

Grafik: RMV, Stadt Bad Homburg

teilte mit, dass die Stadt bei einem positiven Bürgerentscheid den Lärmschutz noch einmal verbessern wolle. Dies traf auf Zustimmung von Wolfgang Lindstaedt, Sprecher der „U2-Bürgeraktion“, welcher in seinem Vortrag noch einmal auf die seiner Ansicht nach heute schon starke Lärmbelastung

mit OB Hetjes, die Gegner des Ausbaus sowie ein Mitarbeiter der Stadtverwaltung die jeweiligen Standpunkte für oder gegen das Projekt dar. Reinhard Fröhlich, Geschäftsführer der IHK Frankfurt am Main, sprach sich sehr deutlich für die U-Bahn aus. Eine Umfrage unter den Unternehmen hätte ergeben, dass alle Befragten die Verlängerung zum Bad Homburger Bahnhof befürworteten. Gerade für neue Arbeitnehmer sei eine gute ÖPNV-Anbindung ein entscheidendes Argument bei der Standortwahl; der zukünftige Arbeitgeber sei so attraktiver für den Arbeitnehmer.

OB Hetjes erläuterte kurz die Planungen und

in Gonzenheim hinwies.

Mit Hilfe von eines von der Stadt beauftragten Kommunikationsbüros, welches eine Homepage betreut und weitere Informationsveranstaltungen durchführt, sollen sich die Bürger ein umfassendes Meinungsbild für die Abstimmung Ende Oktober machen können.

Weitere Infos im Internet unter: www.bad-homburg-u2.de



Oberbürgermeister Alexander Hetjes erläutert beim Infomarkt im Kurhaus am 6. Juni die Vorteile des Projekts, hat aber auch Verständnis für die Bedenken der Anwohner und verspricht einen noch besseren Lärmschutz

Aartalbahn:

CityBahn und schneller Regionalverkehr

(hpg) Die CityBahn GmbH hatte am 16. Mai 2018 zu einer Pressekonferenz bei der ESWE Verkehr eingeladen. Die beiden Geschäftsführer Eva Kreienkamp (Mainz mobil) und Prof. Dr. Ing. Hermann Zemlin (ESWE) stellten eine 28-seitige Broschüre vor, die einerseits das NKU-Ergebnis vom 12.12.2017, aber auch die zwischenzeitlich im Rahmen der Bürgerbeteiligung überarbeitete Vorschlagslinienführung enthält.

Eine Grafik enthält die geänderte Linienführung durch Wiesbaden-Biebrich bis zur Theodor-Heuss-Brücke. Eine Veränderung in der NKU-Bewertung sei dadurch nicht zu erwarten. Die ursprünglich angedachte Trasse durch die Kasteler Straße (unmittelbar vor dem Bahnhof Wiesbaden Ost) hätte die Gleiszufahrt zu InfraServ und dem im Bau befindlichen HLB-Betriebshof gekreuzt und Biebrich nur mit einer Stichstrecke erschlossen. Jetzt soll die Trasse parallel des Rheinuferes über die Rheingaustraße/Biebricher Straße geführt werden.

Für die Gesamtstrecke von Bad Schwalbach bis Mainz wurde ein Nutzen-Kosten-Quotient von 1,5 ermittelt. In der Broschüre ist zwar das gesamte Mainzer Netz dargestellt, im Norden endet die Grafik allerdings in Taunusstein. Der Rheingau-Taunus-Kreis wird erst im Herbst entscheiden, ob er sich an die CityBahn ab/bis Bad Schwalbach anhängt.

Alte Untersuchungen verhindern neue Betrachtung

Auf die Frage, ob bei der NKU außer dem Mit- und Ohnefall (CityBahn vs. „weiter wie bisher“) auch ein Mitfall 2 untersucht wird, der eine Dreischienen-Lösung mit schnellem Regionalverkehr (Limburg – Bad Schwalbach - Taunusstein - WI-Dotzheim - WI Ost - Mainz Hbf) und

meterspuriger CityBahn zwischen der Kreisstadt und dem ehemaligen Haltepunkt Chausseehaus vorsieht, antwortete Prof. Zemlin (77), dass bei keiner der bisherigen Untersuchungen für die Aartalbahn ein NKU über 1,0 herausgekommen wäre.

Diese NKU konnten jedoch keinen wirtschaftlich positiven Wert erzielen, weil unter anderem ortsferne Haltepunkte, wie Seitenhahn und Hettenhain, hinzugenommen wurden. Während die CityBahn die Feinerschließung, vor allem auch nach Bad Schwalbach hinein ermöglichen würde, könnte sich die regionale Aartalbahn auf Halte in Bad Schwalbach, Taunusstein-Hahn, Wiesbaden-Dotzheim und gegebenenfalls Wiesbaden Ost – mit Verknüpfung S1 (Höchst-Ffm Hbf) und S9 (Opel, Flughafen) – und dem Ziel Mainz Hbf beschränken. Mit den wenigen Halten müsste eine Fahrzeit von rund 40 Minuten zu schaffen sein, während die CityBahn auf der Meterstrecke ebenfalls von Bad Schwalbach bis Mainz Hbf rund eine Stunde benötigen wird. Während eine „beschleunigte“ CityBahn vielleicht sechs Minuten schneller sein würde, wäre die Zeitersparnis auf der Regionalstrecke deutlich höher. 20 Minuten pro Strecke bedeuten für Pendler 40 Minuten wertvolle (Frei-)Zeit pro Tag. Doch den Auftrag zu dieser ergänzenden Untersuchung müssten die zuständigen Mi-

Vor dem Chemnitzer Bahnhof fährt ein CityLink vorbei. Dieses Mehrsystemfahrzeug könnte auch auf der Aartalbahn zum Einsatz kommen

Foto: Wikipedia, Rainerhaufe, CC-BY-SA-4.0



nisterien der beiden Bundesländer geben.

Bürger fürchten Güterverkehr

Vor allem entlang der seit 1987 unter Denkmalschutz stehenden Aartalbahn befürchten Anwohner sowohl in Taunusstein als auch im Wiesbadener Stadtgebiet die Möglichkeit eines Güterverkehrs über die Eiserne Hand. Auch aus diesem Grund wird eine „Schmalspurlösung“ mit der meterspurigen CityBahn favorisiert. Die Eisenbahn-Aufsichtsbehörde beim RP Darmstadt hat für die Aartalbahn bereits einen Mischbetrieb nach BO-Strab und EBO – und damit eine Wiederaufnahme des Museumsbetriebes der Nassauischen Touristikbahn über die Eiserne Hand sowie den Güterverkehr – ausgeschlossen. Möglich sein sollte nach gemeinsamer Auffassung von Pro Bahn & Bus und des neu gegründeten „Bündnisses für Verkehrswende nördl. Rheinland-Pfalz“ (s.a. Kurzmeldungen), dass der etwa 13,5 km lange Abschnitt, den die meterspurige Citybahn auf der Aartalbahn-Trasse befahren möchte, mit einem Dreischienengleis ausgerüstet wird. Auch dieser Abschnitt kann nach

BO-Strab betrieben werden. Damit könnten die schnellen Regionalzüge auf direktem Weg Reisende und Pendler aus dem Rhein-Lahn- und Rheingau-Taunus-Kreis bis zum Fernverkehrshalt und Uni-Standort Mainz befördern, während die Fahrgäste mit dem Ziel Wiesbaden Innenstadt an einem Verknüpfungspunkt, wie Taunusstein-Hahn, in die CityBahn umsteigen.

Dazu gibt es in Deutschland bereits erfolgreich praktizierte Alternativ-Lösungen auf Normalspur: In Kassel und das Chemnitzer Modell. Die von Vossloh und Kiepe entwickelten und heute von Stadler hergestellten Zweisystem-Fahrzeuge vom Typ „CityLink“ verbinden einen Betrieb nach BO-Strab unter Gleichstromfahrlleitung (750V) bei 60 km/h mit einem dieselelektrischen Betrieb nach EBO und bis zu 100 km/h. Der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) hat zwölf Citylink-Triebwagen beschafft und der Chemnitzer Bahn für den Betrieb auf drei ins Umland führenden Linien bereitgestellt.

Informationen zur CityBahn unter:
www.citybahn-verbindet.de

Ausbau-/Neubaustrecke Hanau - Würzburg / Fulda DB Netz geht mit Vorzugsvariante IV in das Raumordnungsverfahren

(cb) Die am 13. Mai 2014 in Gelnhausen gestartete, frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zur ABS/NBS Hanau - Würzburg / Fulda steuert auf die Zielgerade zu. Nach 43 Gremientreffen des Dialogforums, seiner drei Arbeitsgruppen sowie einigen Informationsveranstaltungen und Workshops mit zusammen etwa 140 Stunden Dauer, 322 Seiten Protokolle und 1918 Seiten Präsentationen ist es Zeit für eine Zwischenbilanz.

In vergleichsweise kurzer Frist ist es den Beteiligten gelungen, nach über einem Jahrzehnt bundespolitisch bedingten Planungsstillstandes das in drei recht unterschiedliche Abschnitte aufgeteilte Gesamtprojekt, aber auch die Planungs- und Kommunikationskultur ganz allgemein, weit voran zu bringen.

Abschnitt Gelnhausen – Fulda

Der Suchraum für die beiden Zusätze zwischen Gelnhausen, Obersinn und Fulda wurde bereits 2014, zu Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung, im Bereich nördlich von Wächtersbach erweitert und letztlich einvernehmlich festgelegt. DB Netz hat im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens (ROV) diese räumliche Festlegung sowie weitere, zuvor diskutierte Aspekte in die Antragskonferenz des federführenden Regierungspräsidiums (RP) Darmstadt am 22. Januar 2015 eingebracht. Nach Prüfung teilte das RP in seinem 41-seitigen Unterrichtungsschreiben vom 28. August 2015 dem Vorhabenträger DB Netz die Rahmenbedingungen mit, die bei der Einreichung der Antragsunterlagen zum ROV zu beachten sind.

Im Laufe des Planungsprozesses wurden durch das Dialogforum und insbesondere

die recht häufig tagende Arbeitsgruppe „Vorbereitung des ROV“ aus der anfangs kaum überschaubaren Fülle denkbarer, miteinander kombinierbarer Variantenkorridore letztlich sieben unterschiedliche Favoriten, bezeichnet als I bis VII, herausgefiltert und nach fachlichen Kriterien vertieft untersucht.

Im 12. Dialogforum am 3. Mai 2018 gründete DB Netz, warum zum Schluss nur noch die Variantenkorridore IV (kinzigtalnah) bzw. VII (durch den Südvogelsberg) übrig blieben. Im 13. Dialogforum am 8. Juni 2018 wurde sowohl seitens der DB als auch des unabhängigen Gutachters des Main-Kinzig-Kreises erläutert, warum die vom freien Planer Dip.-Ing. Ingmar Gorissen eingebrachte und mehrfach modifizierte Variante, die inoffiziell in der öffentlichen Diskussion als Variante VIII bezeichnet wurde, nicht weiter verfolgt wird.

Im 14. Dialogforum am 15. Juni 2018 gab DB Netz bekannt, dass sie als Vorhabenträgerin mit dem Variantenkorridor IV in das Raumordnungsverfahren gehen wird. Bis zur Fertigstellung der Unterlagen für das voraussichtlich 2019 startende Raumordnungsverfahren stehen allerdings noch eine Reihe von Detailprüfungen von Optimierungsmöglichkeiten an.



*Haben Grund zur Freude (v.l.n.r.): Ralf Eggert (Moderator), Bert Bohlmann (DB Netz Mitte), Prof. Dr. Dirk Rompf (DB Netz, Vorstand Netzplanung und Großprojekte), Gerd-Dietrich Bolte (DB Netz Mitte, Leiter Großprojekte), Dr. Reinhard Domke (DB Netz Mitte, Projektleiter), Tarek Al-Wazir (Hess. Wirtschafts- und Verkehrsminister) am 15.6.2018 in Wächtersbach
Foto: Christian Behrendt*

Letztlich hat die DB jene Variante gewählt, die die Verbände der ARGE Bahndreieck Spessart bereits im Rahmen der ersten Antragskonferenz („Scoping“) im Jahre 2002 in Gelnhausen vorgeschlagen hatten. Aufgrund der Unsicherheiten in Bezug auf die technische Realisierung einer Querung des Kinzig-Stausees wird parallel dazu nun wieder die Ursprungsplanung aus dem Jahre 2002 verfolgt, bei der der künstliche See östlich umfahren würde. Dies würde allerdings zwischen Steinau a.d.Str. und Niederzell eine sehr lange und hohe Kinzigtalbrücke erfordern.

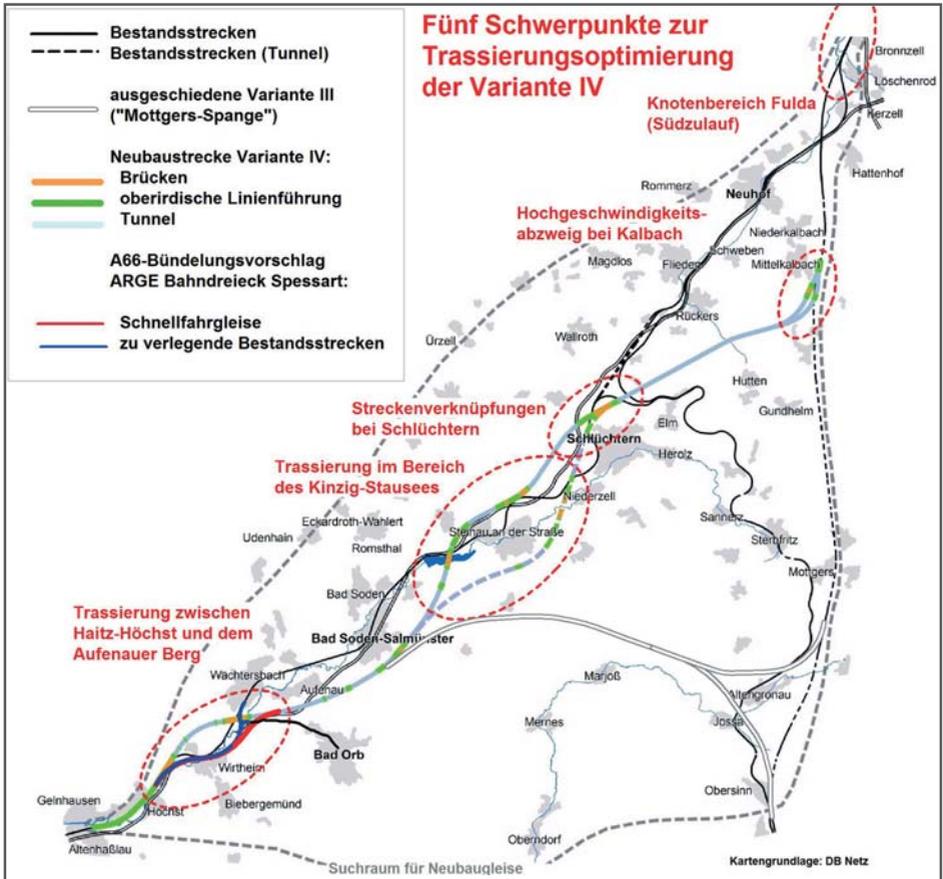
Abschnitt Hanau – Gelnhausen

Die zweigleisige Strecke 3600 Frankfurt(M) - Göttingen sowie die heute eingleisige Strecke 3677 von Hanau-Wolfgang bis kurz vor Hailer-Meerholz sollen um ein weiteres durchgehendes Gleis der Strecke 3677 ergänzt werden. Im Zielzustand stehen dann zwischen Hanau Hbf und Gelnhausen durchgehend vier Gleise zur Verfügung, wobei die beiden innen liegenden zwischen Wolfgang und Gelnhausen

vorrangig dem schnellen Personenfernverkehr zur Verfügung stehen. Vorteil dieses „Richtungsbetriebs“ gegenüber dem früher erwogenen Linienbetrieb ist, dass sich die Gleise derselben Betriebsrichtung unmittelbar nebeneinander befinden, was das Wechseln von Zügen zwischen den Gleisen wesentlich erleichtert.

Abweichend von der im Bundesverkehrswegeplan 2030 genannten Entwurfsgeschwindigkeit von nur 200 km/h wird als ein Ergebnis des Dialogprozesses hier nun eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 230 km/h möglich sein. Es ist Ziel sowohl der DB als auch des Landes Hessen, dass für den ABS-Abschnitt zwischen Hanau und Gelnhausen möglichst zügig Baurecht geschaffen und mit den Bauarbeiten begonnen werden kann.

Pro Bahn&Bus wie auch die übrigen Verbände in der ARGE Bahndreieck Spessart fordern nach dem Ausscheiden der Variante I die Verlängerung dieses bislang in Gelnhausen endenden viergleisigen Ausbauabschnittes bis zum Hal-



Prüfungsnotwendigkeiten zur Vorzugsvariante IV
 Grafik: Christian Behrendt, Kartenbasis Deutsche Bahn

tepunkt Haitz-Höchst. Damit würde nicht nur der komplexe Bahnhofsumbau in Gelnhausen leichter planbar und die betrieblichen Möglichkeiten zur Vermeidung von Überholungen des Regionalverkehrs verbessert, sondern zugleich ein verbesserter Lärmschutz in den Hanglagen des geschlossenen Siedlungskorridors innerhalb der gesamten Ortslage von Gelnhausen zeitnah möglich.

In Hanau ist weiterhin offen, ob die S-Bahn bis in den dynamisch wachsenden Siedlungsraum Wolfgang (Konversionsflächen, Industriepark) verlängert und damit der aus Fahrgastsicht völlig unbefriedigende Bahnhof Wolfgang ersetzt werden kann.

Abschnitt Hanau – Würzburg

Anfang Februar 2018 hatte DB-Netz ers-

te Überlegungen zum Ausbau des „Süd-korridors“ vorgestellt. In Weiterentwicklung der schon vor Jahren von der ARGE Bahndreieck Spessart vorgeschlagenen Nordumfahrung von Lohr wurde eine durchgehende Neubaustrecke vom heutigen Abzweig Nantenbach bis westlich des Bahnhofs Wiesthal zur Diskussion gestellt. Zusammen mit weiteren Ausbauten zwi-

schen Frankfurt, Hanau und Laufach erscheinen in der Summe Fahrzeitkürzungen zwischen Frankfurt(M) und Würzburg in der Größenordnung von 7 bis 10 Minuten realistisch. Somit könnten im Rahmen eines Deutschland-Taktes auf dem Ast von Hanau nach Würzburg ähnliche Fahrzeitverkürzungen erzielt werden wie auf dem Ast nach Fulda.

Kommentar: Eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung bietet Chancen

Der Hessische Verkehrsminister, Tarek Al-Wazir, hatte das bereits 2014 erkannt und auf den Nutzen der Einbeziehung von Befürwortern wie Kritikern des Bahnausbaus gesetzt. Angesichts der aufgeladenen Diskussion um die „Mottgers-Spange“ bzw. die vermuteten Nichtdurchsetzbarkeit einer kinzigalnahen Neuba-Lösung war das mutig.

Die Chancen wurden genutzt, weil unter den beteiligten Institutionen und Interessengruppen endlich ein einheitlicher Informations- und Diskussionsstand geschaffen werden konnte. Fehlinformationen, Gerüchte, unsaubere Begrifflichkeiten, tagesformgeprägte Medienberichterstattung etc. konnten so wirksam gebändigt werden. Die Sitzungen laufen geschäftsmäßig, im Ton fair und angesichts des Themas überraschend pünktlich ab. Die Information der Öffentlichkeit ist vorbildlich und äußerst zeitnah im Internet nachvollziehbar.

Der Austausch fachlicher Argumente ist immer besser als die Scheingefechte substanzloser PR-Schlachten über die Lokalpresse. Es bleibt zu wünschen, dass diese positiven Erfahrungen auch für andere, längst überfällige Projekte beim Ausbau des Öffentlichen Verkehrs produktiv genutzt werden; „Hinterzimmer“ war gestern.

Wer Verkehrsinfrastrukturen im Sinne einer Verkehrswende ausbauen will, muss sich den Kritikern stellen. Und sie in der Sache überzeugen. Das ist in diesem Fall weitgehend gelungen.

Christian Behrendt

Rund um Frankfurt: Kürzere Fahrten im RMV werden günstiger

(lk/rmv) Der Aufsichtsrat des RMV beschloss kürzlich niedrigere Fahrpreise für kurze Fahrten über Frankfurts Stadtgrenze. „Jahrelang wurde darüber geredet, jetzt ist es endlich soweit: Ab Januar 2019 gibt es endlich preisgünstigere Fahrkarten für kurze Fahrten über Frankfurts Stadtgrenzen wie nach Offenbach“, fasst RMV-Aufsichtsratsvorsitzender und Frankfurts Oberbürgermeister Peter Feldmann die Entscheidung des RMV-Aufsichtsrats zusammen.

Einstimmig beschloss das Gremium eine feingliedrigere Einteilung der Tarifgebiete, welche kurze Fahrten über die Frankfurter Stadtgrenze günstiger macht. „Statt eines einheitlichen Preises gilt nun für zahlreiche kurze Fahrtrelationen zwischen Frankfurt und Offenbach, Eschborn, Neu-Isenburg und Bad Vilbel das Prinzip „kurze Fahrten, kleinerer Preis“, führt Ulrich Krebs, Landrat des Hochtaunuskreises und stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender, weiter aus. „Wer von Oberrad zum Marktplatz in Offenbach fuhr, hat bislang genauso viel bezahlt, wie jemand, der 27 Kilometer von Zeilsheim nach Bieber fuhr“, verdeutlicht RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat. „Die feingliedrigere Einteilung der Tarifgebiete hat Modellcharakter für das gesamte Verbundgebiet. Wir verbessern damit das Preis-Leistungsverhältnis des RMV-Tarifs und erhöhen die Attraktivität unseres Angebots.“

Am Beispiel einer Fahrt von Offenbach nach Hattersheim lassen sich die Änderungen für die ab Fahrplanwechsel gültigen Preise gut erklären. Innerhalb von Offenbach kostet die Fahrt 2,60 Euro. Bei der Weiterfahrt in die Frankfurter Innenstadt zahlt der Kunde künftig 4,10 Euro statt 4,95 Euro. Fährt der Kunde noch weiter, z. B. nach Höchst oder Hattersheim, bleiben die

Preise von 4,95 Euro bzw. 8,60 Euro bestehen. Einzelne sehr kurze Fahrten werden noch stärker ermäßigt. So kostet es künftig von Offenbach nach Fechenheim 3,25 Euro statt 4,95 Euro. Von Hanau in die Frankfurter Innenstadt sinkt der Preis von 8,60 Euro auf 6,60 Euro.

Das Angebot gilt für das gesamte Fahrkartensortiment, wobei die neuen Preisstufen recht genau zwischen den heutigen Preisstufen 3 und 4 bzw. 4 und 5 liegen sollen. In Wiesbaden, Mainz und Frankfurt bleiben im nächsten Jahr zudem die Preise für Einzelfahrkarten und Tageskarten konstant. Feldmann: „Damit setzen wir Anreize, dass noch mehr Menschen Bus und Bahn nutzen.“ Verbundweit hatte der RMV-Aufsichtsrat zudem bereits 2017 eine Deckelung der Preisanpassung in den nächsten beiden Jahren beschlossen.

Außerdem wurde die Weiterführung des Pilottarifs RMVsmart um zwei Jahre beschlossen. In dem Versuchstarif wird seit 2016 getestet, wie ein RMV-Tarif ohne starre Tarifgrenzen und stattdessen vornehmlich anhand der Entfernung funktioniert. Pro Bahn & Bus zeigt sich erfreut über eine Weiterentwicklung des bisher bei Tarifgrenzfahrten sehr „starrten“ Tarifes.

Kommentar:

Neue Tarifregelung ist Schritt in die richtige Richtung

Die neuen Preisstufen sind ein längst fälliger Anfang, der allerdings Jahre zu spät kommt. Hervorzuheben ist, dass damit das bisher völlig einheitliche Tarifgebiet der Stadt Frankfurt (immer Preisstufe 3 außer bei Kurzstrecke) erstmals eine Unterscheidung bei den ein- und ausbrechenden Fahrten erfährt.

Dieser Schritt ermöglicht erst die unterschiedliche entfernungsbezogene Behandlung der Tarife. Im Grunde wird jetzt nachvollzogen, was bei allen anderen Fahrten über die A-Tarifgrenzen schon lange möglich ist: Die Aneinanderreihung kleiner A0-Tarifgebiete, welche die übermäßige Verteuerung von kurzen Fahrten an der A-Tarifgrenze verhindert.

Aber Frankfurt hatte sich immer gegen eigene A0-Tarifgebiete gewehrt; ganz Frankfurt sollte eine einheitliche Tarifwabe sein. Gleichzeitig forderten Fahrgäste aber günstigere Tarife in die Nachbarstädte: Quasi die Quadratur des Kreises. Mit dem Versuchstarif RMVsmart sollte diese Lösung gefunden werden.

Doch der entfernungs- und verkehrsmittelabhängige Tarif wurde bei größeren Entfernungen innerhalb Frankfurts teurer als der heutige Tarif, was zu Protesten führte. Auch die Festlegung vor Fahrtantritt auf bestimmte Verkehrsmittel (Bahn, U-Bahn oder Straßenbahn, Bus) und Routen zeugt von mangelnder Praxis-tauglichkeit in einem dicht vernetzten Verkehrssystem.

Jetzt schafft man für die nach und aus Frankfurt führenden Fahrten Tarifgebiete, die jedoch für Fahrten innerhalb Frankfurts nicht gelten. Hier bleibt alles beim Alten. Eine gute Lösung, die vor allen Dingen viele Nachteile von RMV-smart nicht übernimmt (keine rein entfernungsabhängige Berechnung, keine Festlegung auf bestimmte Verkehrsmittel).

Zwischen den Preisstufen 3 und 4, 4 und 5 usw. bestehen auch in der Region zu große Preissprünge. Das Einfügen neuer Preisstufen für weitere Verbindungen sollte deshalb fortgeführt werden. Diese Überlegung ist nur logisch – je größer ein Tarifgebiet ist, desto größer wird der Preissprung an der Grenze sein. Wenn man kleinere Tarifsprünge erhalten will, muss man die Tarifgebiete verkleinern und die Zahl der Preisstufen erhöhen.

Fazit: Eine zu kleinräumige Tarifierung mag zwar sehr „gerecht“ wirken – aber der Kunde zahlt für die gleiche Verbindung über verschiedene Routen unterschiedliche Preise, was sehr verwirrend ist. Der RMV sollte sich daher Mühe geben, sein System der Tarifgebiete so zu verändern, dass es nicht zu unübersichtlich vielen verschiedenen Preisen für eine Verbindung führt, aber dennoch zu deutlich geringeren Preissprüngen als heute.

Rainer Gärtner

Neue RMV-Automaten weiterhin mit Problemen

(j1) Die neuen Automaten des RMV arbeiten auch nach einem halben Jahr noch nicht zuverlässig. Zwar konnten einige Mängel, wie der fehlende Verkauf von Fernverkehrsfahrkarten, zwischenzeitlich abgestellt werden. Im Mai und Juni häuften sich jedoch die Fälle, dass die Automaten nur noch eingeschränkt oder gar nicht mehr für den Fahrkartenverkauf zur Verfügung standen.

Im April wurde die Software soweit nachgerüstet, dass nun auch wieder Käufe von Fernverkehrsfahrkarten möglich sind. Aber noch im Mai war wegen fehlender Updates noch nicht auf allen Automaten der Kauf von Fernverkehrsfahrkarten wieder möglich.

Bis man mit der Eingabe seines Zielortes im Fernverkehr starten kann, muss aber rund 15 bis 20 Sekunden gewartet werden. So lange dauert es, bis das Verkaufsmodule betriebsbereit ist. Im Fernverkehrsverkauf ist auch wieder eine Verbindungsabfrage enthalten, welche ausgedruckt werden kann. Allerdings sind die Reiseinformationen spärlich; es werden keine Umsteige-

bahnhöfe, keine Ankunfts-/Abfahrtszeiten der Umsteigebahnhöfe sowie die Abfahrts-gleise ausgedruckt. Diese erhält man erst, wenn man sich auf eine bestimmte Verbindung festgelegt hat und im Verkaufsmenü kurz vor dem Bezahlen steht. Die Möglichkeit, gebuchte Fahrkarten mittels Bahn-Tix am Automaten abzuholen, wurde bis jetzt noch nicht wieder eingerichtet. Hingegen können beim Kauf von DB-Fahrkarten wieder Bahn-Bonus-Punkte gesammelt werden.

Im Mai häuften sich Meldungen, dass immer mehr der neuen Automaten durch Störungen ausfallen. Bei ca. 40 Automaten war das Bediendisplay defekt. Zahlreiche

Verbindungsauskunft aus dem RMV-Automat: Weder die Fahrtroute noch die Umsteigebahnhöfe und Gleisnummern werden angezeigt

Verbindungsauskunft Einfache Fahrt

Ihre Anfrage **VON:** Butzbach **1 Erwachsener 2. Klasse**

NACH: Diez

Ihre Fahrtmöglichkeiten

Datum	Ab	An	Dauer	Umst.	Zugtyp	Sparangebote	Flexpreis
20.06.2018	22:51	04:49	5:58	3	RB, DPN, DPN, RB	Kein Angebot	20,15 €
21.06.2018	00:23	06:09	5:46	2	RE, IC, RB	22,40 €	35,25 €
21.06.2018	04:46	07:19	2:33	2	RB, RB, RB	Kein Angebot	20,15 €
21.06.2018	05:32	07:49	2:17	2	RB, DPN, RB	Kein Angebot	15,65 €

20.06.2018 21:48 **Angaben ohne Gewähr**

Beförderungsbedingungen Es gelten die Gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen Es gel

Automaten konnten kein Geld mehr wechseln oder nahmen Bargeld gar nicht an, sodass nur noch die Zahlung mit Karten möglich war. Auch die Aufladefunktion für RMV-Zeitkarten war oft gestört. Fahrkarten wurden teilweise nicht ausgegeben oder waren ohne Druck. Bei einem Anruf auf der Automaten-Hotline des RMV gab es nur in seltenen Fällen ein Durchkommen, die Hotline war überlastet.

Der Hessische Rundfunk nahm mit der Hessenschau das Thema auf und fragte beim RMV nach. Hier hieß es jedoch, die Anzahl der Störungen würde sich im normalen Rahmen bewegen. Leser auf der Homepage der Hessenschau sahen dies anders: Innerhalb weniger Tage berichteten über 80 Fahrgäste über ihre negativen Erfahrungen mit den Automaten.

Jetzt steuerte der RMV gegen: In einer Krisensitzung forderte der Verkehrsverbund den Automatenbetreiber Transdev auf, „sofortige Maßnahmen einzuleiten, um die Lage umgehend zu verbessern. Dazu gehört nicht nur, flächendeckend die Funktionsfähigkeit der Automaten schnellstmöglich wiederherzustellen, sondern auch die Erreichbarkeit der Hotline in kurzer Zeit nachhaltig zu steigern, um den Kundinnen und Kunden schnell und unkompliziert helfen zu können“ (Pressemeldung RMV vom 11.06.2018).

Tatsächlich verbesserte sich in den nächsten Tagen die Situation merklich. So funktionierten z.B. in Butzbach, wo ein Automat seit 16. Mai komplett ausgefallen und der zweite seit Wochen kein Bargeld mehr annahm, seit Mitte Juni wieder beide Automaten.



*Strom war vorhanden, aber sonst ging nichts:
Ausgefallener Automat in Butzbach*

Grund der vielen Ausfälle war die mangelnde Ver- und Entsorgung von Bargeld und Fahrkartenpapier durch einen externen Dienstleister. Zeitweise konnte man deshalb an vielen Automaten nur noch mit Karte zahlen, weil die Geldkassetten voll waren oder kein Wechselgeld mehr zur Verfügung stand. Da die Zahl der Automaten gegenüber dem bisherigen Betreiber, der DB, reduziert wurde, wird es auch schwieriger, auf ein anderes Gerät auszuweichen. Zudem verursachte eines der Updates bei verschiedenen Automaten zeitweilig einen Totalausfall – der Bildschirm blieb schwarz.

Kommentar zu den Automatenausfällen

Es ist eine merkwürdige Situation, dass ein Verkehrsverbund nicht in der Lage ist, seine Einnahmen mit funktionsfähigen Fahrkartenautomaten zu sichern. Als Fahrgast muss man vom RMV schon verlangen können, dass der Verbund ihm jederzeit und an jedem Bahnhof eine Fahrkarte verkaufen kann.

Defekte Automaten lassen beim Kunden keine Freude aufkommen. Selbst wenn man einmal das Fahrgeld spart, ist es eine ungewisse Fahrt. Wird mir der Kontrolleur glauben, dass der Automat funktionslos war oder habe ich viel Ärger?

Die gleichzeitig laufenden Anti-Schwarzfahrer-Kampagnen mit Schwerpunkt-Kontrollen sind nachvollziehbar – nicht eingekommenes Fahrgeld fehlt bei der Bestellung von Bussen und Bahnen. Die Kampagne verliert jedoch viel an Glaubwürdigkeit, wenn man es der Verbund noch nicht einmal schafft, den zahlungswilligen Kunden eine Fahrkarte verkaufen zu können. In diesem Sinn ist zu hoffen, dass Transdev als Betreiber und ICA als Hersteller der Automaten in sehr kurzer Frist die volle Einsatzfähigkeit aller Automaten sicherstellen kann.

Jürgen Lerch

Klarstellung der Kurhessenbahn zum Artikel „Verdichteter Taktverkehr auf der Edertalbahn“ in Hessenschiene 111

Zum 14.09.2015 wurde der planmäßige Zugverkehr auf der Reaktivierungsstrecke Frankenberg (Eder) - Korbach Süd aufgenommen. Aufgrund der ländlichen Struktur und eines vermutlich überschaubaren Fahrgastpotentials konnte dies nur unter großen Kraftanstrengungen und in enger Zusammenarbeit aller Beteiligten gelingen.

Da die Strecke ohne Kreuzungsmöglichkeit war, konnte auf diesem Teilstück der Linie RB42 erst einmal nur ein 2-Stunden-Takt realisiert werden, der aufgrund der Taktlage der westfälischen Linie RE57 bis Bestwig durchgezogen werden musste, um dort Anschluss an die Züge von Winterberg nach Dortmund herzustellen. Verkehrlich eigentlich sehr schön, da die Züge zurück ab Bestwig direkt hinter den Zügen der RE57 in Richtung Brilon Wald - Brilon Stadt herfuhr, wodurch sie verkehrlich wenig oder keinen Sinn machten.

Aufgrund des allgemeinen Wunsches nach weiteren Verdichtungen zwischen Frankenberg (Eder) und Korbach in Richtung eines 1-Stunden-Taktes bot es sich an, in Frankenberg-Viermünden einen neuen Kreuzungsbahnhof zu planen. Dieser ermöglicht einerseits den Stundentakt, andererseits aber auch durch die Stundendrehung des Taktes in Richtung Brilon Wald dort den Anschluss an die Linie RE57 von Brilon Stadt nach Dortmund herzustellen. Dies wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 realisiert.

Aufgrund der Örtlichkeiten ist die Lage des Kreuzungsbahnhofes Frankenberg-Viermünden zwingend vorgegeben. Weiterhin steht im Rahmen der vorhandenen Infrastruktur die Fahrzeit zwischen Viermünden und Korbach fest. Entgegen der Darstellung im o.g. Artikel in der Hessenschiene 111 sind eben genau diese Fahrzeiten und die Kreuzungen in Viermünden und Korbach für die Fahrlagen der Züge verantwortlich.

Anschließende oder vorausgegangene Aufenthalte in Korbach haben damit nichts zu tun. Sogar die Gesamtzahl der Halte in den kleinen Stationen Vöhl-Thalitter, Vöhl-Schmittlotheim und Vöhl-Ederbringhausen hat sich gegenüber der Eröffnung in 2015 (18 Halte /Tag) und heute (21 Halte /Tag) erhöht. Und mit 18 Fahrten ab Sept. 2015 - gegenüber 27 Fahrten heute - konnte dank der Zubestellungen des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) auch das Zugangebot auf der Reaktivierungsstrecke Frankenberg (Eder) - Korbach insgesamt deutlich ausgeweitet werden. Gleichwohl arbeiten NVV und Kurhessenbahn an einer Beschleunigung der Infrastruktur, um den Halt aller Züge an allen Stationen zu ermöglichen.

Die im o.g. Artikel kritisierte Standzeit in Korbach resultiert aus der Anschlusssituation in Brilon Wald und der Kreuzung auf der eingleisigen Strecke in den Bahnhöfen Willingen bzw. Usseln. Durch das aktuelle Konzept kann sowohl eine kurze Reisezeit zwischen den Hansestädten Brilon und Korbach erreicht werden, als auch ein kurzer Übergang von der Linie RE 57 in Brilon Wald in Richtung Willingen und Korbach. Die Standzeit in Korbach ist weiterhin ein Puffer und dient der Erhaltung der Betriebsqualität.

Zusammenfassend wird durch die umfangreichen Zubestellungen des NVV und der gemeinsamen Planungen zur Beschleunigung der Strecke versucht, dem Kunden das heute bestmögliche Angebot zu unterbreiten, mit der Option auf weitere Verbesserungen nach Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen.

Mit freundlichen Grüßen

Holger Theiß,
RegioNetz Kurhessenbahn

Broschüre: Machbarkeitsstudie neue Bottwartalbahn

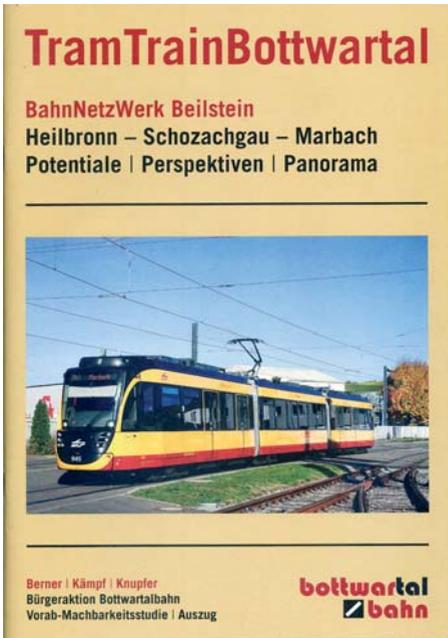
(ac) Im September 1966 wurde der Personenverkehr auf der schmalspurigen Bottwartalbahn zwischen Heilbronn Süd und Marbach (Neckar) eingestellt, zum Jahresende 1968 folgte auch der Güterverkehr. Heute gehört die damals durch die Bottwartalbahn erschlossene Landschaft zum Verdichtungsgebiet zwischen Ludwigsburg und Heilbronn im GroBraum Stuttgart.

Es hat bereits Untersuchungen gegeben, wie das Bottwartal mit seinen stark belasteten Straßen wieder durch eine Eisenbahn erschlossen werden könnte. Jedoch konnte kein positiver Nutzen-Kosten-Wert ermit-

telt werden, da eine komplett neue, normalspurige Eisenbahnstrecke sehr hohe Baukosten erfordert. Das ist schlicht nicht finanzierbar.

Die Autoren einer Broschüre mit dem Titel „TramTrainBottwartal“ haben jedoch die Idee, die neue Bahnstrecke grundsätzlich anders zu bauen. Und zwar als normalspurige Stadtbahn wie die Albtalbahn oder die Stadtbahn Heilbronn, also abschnittsweise als Straßenbahn mitten durch die Orte fahrend, um so die Siedlungen optimal zu erschließen. Dies bedingt auch wesentlich günstigere Baukosten, da Grunderwerbskosten minimiert und Kunstbauwerke vermieden werden.

Die Broschüre arbeitet die Argumente für die Stadtbahn im Bottwartal heraus, macht detaillierte Vorschläge zu Streckenführung und Bahnhofsanlagen in Form von zahlreichen Plänen, Zeichnungen und Skizzen. Die Broschüre dürfte auch für Schienenprojekte andernorts viele Anregungen geben, auch vielleicht für entsprechende Projekte in Hessen.



Berner/ Kämpf/ Knüpfer: TramTrainBottwartal, Vorab-Machbarkeitsstudie (Auszug), 40 Seiten im Format DIN A4, zahlreiche Fotos, Zeichnungen und Abbildungen, ISBN 978-3-00-059379-6, Preis: 3 Euro, erhältlich bei Wolfram Berner, Etwiesenweg 7, 71672 Marbach, Tel. 0172 / 1 84 98 83

Broschüre: Wismarer Schienenbus – Das „Schweineschnäuzchen“

(ac) Die knuffigen Wismarer Schienenbusse mit den Vorbaumotoren sind bei Eisenbahnfreunden beliebt. Nachdem bereits 1976 von Dieter-Theodor Bohlmann ein Buch über die Wismarer Triebwagen der Bauart Hannover erschienen war (2001 neu aufgelegt), hat sich jetzt auch der EK-Verlag an dieses spezielle Thema herangewagt.

Das Thema wurde in Form eines EK-Spezial-Heftes behandelt, was aber nicht von Nachteil sein muss. Rolf Löttgers schöpft aus vielen, inzwischen neu erschlossenen Quellen und kann somit neue Forschungsergebnisse präsentieren. Technik und Einsätze der Wismarer Schienenbusse werden ausführlich beschrieben und es werden fast ausschließlich bisher unbekannte Fotos veröffentlicht. Auch zu den in Spanien in Lizenz hergestellten Fahrzeugen gibt es selbstverständlich ein eigenes Kapitel. Roland Hertwig hat den Abschnitt über die Wismarer bei Museumsbahnen beigeuert.

Die gut wiedergegebenen, oft großformatigen Fotos und der günstige Preis machen das Heft auch für diejenigen Leser interessant, die das Bohlmann-Buch aus dem Zeunert-Verlag bereits besitzen.



Wismarer Schienenbus – Das „Schweineschnäuzchen“ (= Eisenbahn-Kurier Spezial 129). Von Roland Hertwig und Rolf Löttgers. Freiburg 2018. 100 Seiten, Format 21 x 28 cm, broschiert. 168 Fotos, 24 Zeichnungen und Faksimiles. EK-Verlag GmbH, Lörracher Straße 16, 79115 Freiburg. ISBN 978-3-8446-7022-6. Preis 12,50 Euro

HESSENSCHIENE-ABO

für 18 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause

Korbach Zentraler Omnibusbahnhof nimmt Betrieb auf

(fl) Nicht ganz rechtzeitig zum Hessestag, aber auch nur mit wenig „Verspätung“, ging am 1. Juli der neue Zentrale Omnibusbahnhof von Korbach in Betrieb. Die 10,2 Mio teure Anlage liegt direkt am Bahnhof der Stadt und bietet kurze Umsteige-
wege. In etwa einem Jahr Bauzeit entstand eine zeitgemäße Anlage mit großem überdachtetem Mittelbussteig. Auch für den Bahnsteig Gleis 1/2 und Gleis 3 wurde je ein neuer Zugang mit Aufzug geschaffen. Ein neues Servicegebäude beherbergt einen Fahrkartenverkauf sowie eine selbstverständlich barrierefreie Toilette.

Alle Stadtbuslinien fahren die neue Zentralhaltestelle an und halten einheitlich am Bussteig A, von wo aus direkter Umstieg zu einem Teil der Züge möglich ist. Durch die teilweise längeren Wege sind kleinere Änderungen im Stadtbusnetz erforderlich, um die Fahrzeiten halten zu können. Die bisherige Haltestelle Zentrum entfällt für die Linien 1 und 2 zugunsten der Fahrt zum ZOB. Damit die Kunden den Überblick behalten, wird ein kostenloses Falblatt an alle Haushalte verteilt.

Korbach bekommt Hauptbahnhof

(jl) Offiziell zum 10. Juni, inoffiziell aber schon zum Hessestag, wurde der Bahnhof Korbach in „Korbach Hauptbahnhof“ umbenannt.



*Zugang von der Stadt zum neuen Korbacher
Bahnhof und Busbahnhof*

Main-Weser-Bahn Kassel – Gießen – Frankfurt Bahnhof Wabern: Sanierung geht in die Endrunde

(jl) Die Modernisierung des Bahnhofs Wabern nähert sich dem Ende. Im Juni 2018 waren die Bahnsteige sowie ein Großteil des Bahnhofsvorplatzes fertig gestellt. Nur die Bahnhofsunterführung zeigte sich noch im Rohbau, während mit dem Einbau von Aufzügen schon begonnen wurde.

Die Bauarbeiten starteten im September 2016 und sollten eigentlich im Frühjahr 2018 beendet sein. Neben neuen Bahnsteigen mit 55cm Bahnsteighöhe gehört der mobilitätsgerechte Ausbau des ganzen Bahnhofsareals zu den wichtigsten Bauzielen. Leider wurden die neuen Bahnsteigüberdachungen gegenüber den alten stark gekürzt, die Überdachung auf Gleis 1 ist sogar komplett weggefallen. Neu sind nur

*Neuer Bahnsteig mit Kurzdach
in Wabern*

noch Treppe und Aufzüge der Intercity-Bahnsteige überdacht; schon die Fahrpläne und Wagenstandsanzeiger stehen ungeschützt im Freien.



Stadtbus Alsfeld

Betrieb wird um zwei Jahre verlängert

(ml) Der Alsfelder Stadtbus wird für weitere zwei Jahre seine Runden drehen. Seit Dezember 2016 wird der Bus von der Stadt Alsfeld selbst finanziert und über das Verkehrsunternehmen ALV Oberhessen betrieben. Die Fahrt kostet einen Euro; RMV-Fahrkarten sind aber weiterhin gültig.

Heimische Verkehrspolitiker hoffen, dass in Zukunft ein Fahrzeug mit alternativem Antrieb zum Einsatz kommt. Heute verkehrt der Bus mit einem Dieselmotor.

*Der Stadtbus in Alsfeld kann weiterfahren
Foto: Marc Lerch*



Messungen durch Umweltverbände hatten im Frühjahr 2018 sehr hohe Stickoxidwerte ergeben.

Lauterbach

Ungebrochen starke Nachfrage nach Nachtbusverkehren

(si) Auch in diesem Jahr organisiert Pro Bahn & Bus im Rahmen von diversen Großveranstaltungen ÖPNV-Ergänzungsangebote in Form von Nachtbusverkehren. Die unbestritten erfolgreichste Aktion war erneut Ende Mai der Nachtbusverkehr zum 248. Lauterbacher Prämienmarkt. Seit nunmehr 30 Jahren organisiert unser Verband diesen Sonderbusverkehr mit stetig steigender Nachfrage anlässlich des größten Volksfestes Oberhessens mit um die 150.000 Besuchern während den neun Festtagen.

Sieben Sonderbusse, welche über 21 Linien rund 80 Orte bedienten, wurden förmlich gestürmt, so dass die zwölf ehrenamtlichen Helfer alle Hände voll zu tun hatten, um für einen sicheren Ablauf vor Ort zu sorgen. Während der kompletten Nachtbusaktion standen dem Organisationsteam von Pro Bahn & Bus bis zu vier Polizisten

*Am ehemaligen Bahnhof
Gebhardshain-Steinebach
der Westerwaldbahn
entstand ein provi-
sorischer Bahnsteig für
den Umstieg zwischen
Bahn und Bus*

Foto: Hans-Peter Günther



vor Ort zur Verfügung,
die das Geschehen beob-
achteten und gelegentlich
vermittelnd eingriffen.

Ende Juli/Anfang August organisiert der
Regionalverband Osthessen zum siebten
Mal Nachtbusse anlässlich des Schützen-
und Volksfestes in Fulda.

Westerwaldbahn

Temporärer Schülerverkehr auf der Westerwaldbahn

(hpg) Die Stammstrecke Scheuerfeld–Bind-
weide der Westerwaldbahn des Kreises
Altenkirchen GmbH (Weba) wird auf dem
Abschnitt bis zum ehemaligen Bahnhof
Gebhardshain-Steinebach seit dem 7. Mai
bis voraussichtlich Ende September an
Schultagen wieder mit zwei Zugpaaren im
SPNV bedient. Grund ist eine Bahn-
brücken-Sanierung in Betzdorf, die weit-
räumige Umleitungen im Busverkehr er-
fordert hätte. Daher wurde entschieden,
einen Bahn-Pendelverkehr einzurichten.
Eine Durchbindung bis Betzdorf scheiter-
te an fehlenden Trassen auf der Siegstrecke.

Die Kosten für die Bahnsteige und
Instandsetzungsarbeiten belaufen sich nach
Presseberichten auf maximal 20.000 Euro.
Größte Maßnahme war die Herrichtung ei-

nes Bahnsteigs in Steinebach-Gebhardshain,
der auf 66 Meter Länge aufgeschüt-
tet und mit Leitplankenmaterial befestigt
wurde. Mangels eigener Fahrzeuge – die
Triebzüge der Baureihe 628/928 sind beide
mit Fristablauf abgestellt – wurde von DB
Regio ein 628 angemietet.

Bis zu 250 Schüler aus dem Gebhardshain-
er Land werden mit Bussen zum Bahn-
hof Gebhardshain gebracht. Der Zug star-
tet dort um 07:00 Uhr und erreicht Scheuer-
feld um 07:25 Uhr. Von dort aus erfolgt die
Verteilung auf die einzelnen Schulstandorte
wiederum mit Bussen. Für 180 Schüler der
„Realschule plus“ in Gebhardshain ist die
Abfahrt in Scheuerfeld um 07:30 Uhr, An-
kunft in Steinebach um 07:50 Uhr. An-
schließend fährt der Triebwagen zum
Betriebsbahnhof. Kurz vor 13 Uhr erfolgt die
Überführung nach Gebhardshain mit an-
schließenden besetzten Zugfahrten 13.15 –
13.35 Uhr sowie 13.40 – 14.10 Uhr und
Leerüberführung zurück zur Bindweide.

Die Bahnverbindung kann neben Schü-
lern auch von allen anderen Fahrgästen
genutzt werden. Es gilt der Tarif des VRM.

Horlofftalbahn Friedberg - Beienheim - Wölfersheim / Nidda RMV-Linien RB47/RB48 Bahnhof Wölfersheim wird modernisiert

(jl) Im Mai begannen die Arbeiten zur Modernisierung des Wölfersheimer Bahnhofs. Die Gemeinde Wölfersheim, welche das Bahnhofsgebäude gekauft hat, und die Deutsche Bahn Station & Service AG modernisieren das Gelände gemeinsam. Sanierung und Umbau des eigentlichen Gebäudes werden von der Gemeinde Wölfersheim übernommen. Die Bahn ist für den Bau des neuen, 55cm hohen Bahnsteigs verantwortlich, der von der Straßenseite her direkt mit Bussen angefahren werden kann. Damit sind kurze Umsteigewege zwischen Bus und Zug möglich.

Das noch bestehende zweite Gleis wird ersatzlos abgebaut. Bei der geplanten Reaktivierung der Strecke zwischen Wölfersheim und Hungen würde ein neuer Kreuzungsbahnhof in Berstadt entstehen, wodurch die Wartezeiten auf den Gegenzug reduziert werden können.

zungsbahnhof in Berstadt entstehen, wodurch die Wartezeiten auf den Gegenzug reduziert werden können.

Taunusbahn Bad Homburg - Usingen - Brandoberndorf RMV-Linie RB15 Streckensperrung für Sanierung des Hasselborner Tunnels

(hpg) Seit dem 23. Juni und noch bis zum 14. Oktober 2018 fallen aufgrund der Tunnelansanierung sämtliche Züge zwischen Brandoberndorf und Grävenwiesbach aus. Ein Schienenersatzverkehr mit Bussen ist eingerichtet. Zwischen Grävenwiesbach und Bad Homburg bzw. Frankfurt/Main Hbf verkehren die Züge nach dem regulären Fahrplan, allerdings sorgten umfangreiche Gleisbauarbeiten in der Zeit vom 21.06. bis einschließlich 16.07.2018 – in den Bahnhöfen Saalburg/Lochmühle, Wehrheim und Neu Anspach sowie im Streckengleis im Bereich Hundstadt – für Totalsperrungen mit SEV an den Wochenenden. Die

Arbeiten im Gleisbereich erfolgen laut HLB auch unter der Woche außerhalb des planmäßigen Zugverkehrs nachts von 0:30 Uhr bis 4:30 Uhr.



Bahnhof Wölfersheim: Gleis 2 wurde bereits entfernt, das Bahnhofsgebäude ist eingestrichelt. Die Modernisierungsmaßnahmen laufen Anfang Juli auf vollen Touren

Foto: Franz Grolig

Frankfurt–Hanau– Aschaffenburg–Laufach RMV-Linie RB 58 Fehlende Genehmigung verzögert Vorlaufbetrieb

(hpg) Am 25. Mai stellten RMV und Hessische Landesbahn (HLB) im Hauptbahnhof Hanau die neuen Coradia Continental Elektro-Triebwagen für das Teilnetz „Südhessen-Untermain“ vor. Diese sollten ab dem 10. Juni mit einem Vorlaufbetrieb zwischen Frankfurt und dem bayerischen Laufach planmäßige Fahrten der RB 58 übernehmen. Doch zwei Tage vor dem Betriebsbeginn musste die HLB mitteilen, dass sich die Betriebsaufnahme verzögert, da die abschließende Genehmigung für den Personalfahrbetrieb noch nicht vorliege.

Im Vergabeverfahren für das Teilnetz hatte die Hessische Landesbahn im Oktober 2015 den Zuschlag erhalten (HS 103). Mitte Dezember 2015 bestellte die HLB bei Alstom 13 drei- und 17 vierteilige Triebzüge vom Typ Coradia Continental im Gesamtwert von rund 160 Mio. Euro, die am Standort Salzgitter gebaut werden.

Ab dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 wird die Hessische Landesbahn im Auftrag der drei Aufgabenträger Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) und Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd den Betrieb auf den drei Linien im Südhessen-Untermain-Netz aufnehmen: RB 58 (Frankfurt–Hanau–Aschaffenburg–Laufach), RE 59 (Frankfurt Flughafen–Hanau–Aschaf-



fenburg) und RB 75 (Wiesbaden–Mainz–Darmstadt–Aschaffenburg).

Koblenz: Bündnis für Verkehrswende gegründet

(hpg) Ende Mai 2018 fanden sich in Koblenz Umwelt- und Verkehrsverbände (BUND, VCD, Pro Bahn), Bahninitiativen (BI Koblenz-Ochtendung, Brexbachtalbahn e.V., IG Westeifelbahn), Verkehrsplaner und Unternehmer aus dem Norden von Rheinland-Pfalz zusammen, um ein „Bündnis für Verkehrswende nördliches Rheinland-Pfalz“ zu gründen. Anlass für den Zusammenschluss war der Widerstand gegen eine mögliche Entwidmung der Strecke Koblenz–Lützel–Metternich–Rübenach–Bassenheim und die Umwandlung zu einem Radweg.

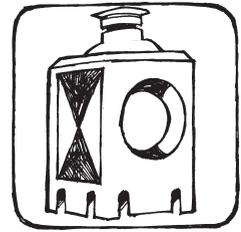
Dem Bündnis geht es nicht nur um den Erhalt dieser einen Strecke, ihr Ziel ist eine Beschleunigung der Verkehrswende im gesamten Norden von Rheinland-Pfalz. Auch ein Vertreter von Pro Bahn&Bus wird im Bündnis vertreten sein, da verschiedene Strecken und Projekte länderübergreifend Hessen betreffen.

Hogwarts in Hessen

(fl) Einer der berühmtesten Züge der jüngeren Literaturgeschichte dürfte der von Joanne K. Rowling für ihre Harry-Potter-Reihe erdachte Hogwarts-Express sein. Der Zug beginnt und endet in London am real existierenden Bahnhof Kings Cross und stellt die regelmäßige Verbindung zur Internatsschule „für Hexerei und Zauberei“ Hogwarts dar. Die Schule setzt mit erstaunlicher Konsequenz auf den Schülertransport ausschließlich per Bahn und erspart sich damit das ebenso lästige wie Verkehrschaos-verursachende Eltern-Taxi.

Bahnhöfe haben als regelmäßiger Ort des Übergangs zwischen der „Muggelwelt“, also der Welt der nicht zaubernden Normalos einerseits und der vor Magie triefenden Welt der Internatsschule andererseits, eine nicht unerhebliche Bedeutung rund um den berühmtesten Zauberschüler der Welt. Wie wahrscheinlich ist es eigentlich, dass sich Joanne K. Rowling in Hessen und Umgebung Vorbilder für das Transportsystem Hogwarts-Express gesucht hat? War Rowling von typisch deutschen Vorgängen wie dem plötzlichen Verkehren ganzer Züge in umgekehrter Wagenreihung inspiriert? Oder von der Verwendung von Geheimtinte in manchen Transdev-Automaten?

Eine Gleisbezeichnung „Neundreiviertel“ würde man auch einem deutschen Infrastrukturunternehmen zutrauen, das ohne Not Gleise wie in Hanau mit „101“ oder ähnlich markanten Zahlen betitelt. Auch die perfekte Tarnung von Gleisen – unerlässlich für den diskreten Übergang von der Muggelwelt in die Zauberwelt – beherrscht die DB Netz AG. Der Autor die-



ser Zeilen sucht in Wetzlar seit Jahrzehnten die Gleise 1 und 2. Die Zählung der sichtbaren Gleise beginnt hartnäckig bei 3 und endet bei der unnötigerweise „magischen“ Zahl 7.

Joanne K. Rowling könnte durchaus in Koblenz bei einer Suche nach dem vorrangig dem Verkehr ins Hessische dienenden Gleis 105 auf die Idee mit Gleis Neundreiviertel in Kings Cross gekommen sein. So weit draußen gelegen und so hinter Gebäuden versteckt, wird es nicht nur von Muggels regelmäßig übersehen.

Wenig wahrscheinlich ist es allerdings, dass ein Gleis Neundreiviertel in Deutschland eine lange Überlebenschance hätte. Eine Infrastruktur, die nur an vier bis sechs Tagen im Jahr genutzt wird, entgeht keinem Controller der DB Netz AG – und sei sie auch noch so perfekt getarnt. Da würde wohl auch der Protest der zuständigen Verkehrsverbünde nichts ausrichten, die mit dem landesweiten Schülerticket eine vorbildliche Tariflösung für den Hogwarts-Express haben. Gegen die Zwänge der Rationalisierung kommt auch der stärkste Zauber nicht an. Dem Gleis Neundreiviertel würde es bei uns ähnlich ergehen wie dem „Pilgergleis“ in Obernhof. Dem hat ein möglicherweise vorhandener göttlicher Beistand auch nichts genutzt...

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 112

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

