

HESSEN SCHIENE

Nr. 113 Oktober - Dezember 2018

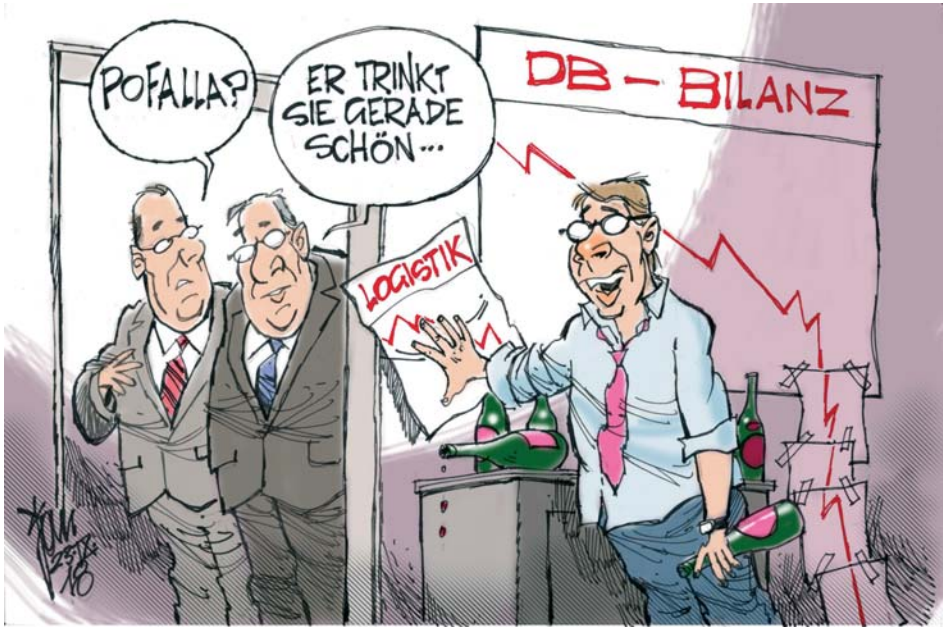


- **Große Chance: Neue Bahnlinie im Kinzigtal**
- **Neue Fahrzeuge für Frankfurter Nahverkehr**
- **Super Sparpreis wirklich super?**

PROBA H N&BUS
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,80 Euro





... DIE BILANZ DER WEINLOGISTIK IN SÜDAFRIKA!!

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: Friedrich Lang, Jürgen Lerch, Hans-Peter Günther, Jürgen Schmied, Andreas Christopher, Lars Kühnemund, Sören-Helge Zäschke, Stefan Sitzmann, Christian Behrendt, Michael Kolb

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 25.11.2018

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 Genehmigung des Herausgebers. Der Herausgeber ist berechtigt, veröffentlichte Beiträge in eigenen gedruckten und elektronischen Produkten zu verwenden und eine Nutzung Dritten zu gestatten. Eine Verwertung urheberrechtlich geschützter Beiträge, Abbildungen etc. ist unzulässig, soweit sich aus dem Urheberrechtsgesetz nichts anderes ergibt.


Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die Deutsche Bahn AG forciert ihr Bahnsteighöhenkonzept mit dem Ziel einer weitgehenden Vereinheitlichung auf 76cm hohe Bahnsteige. Grundsätzlich begrüßt Pro Bahn & Bus eine solche Zielkonzeption, dient sie doch dazu, langfristig einen einheitlichen Zugang zu allen Zügen zu ermöglichen. Allerdings wurden in den letzten zwei Jahrzehnten aus guten Gründen auch niedrigere Bahnsteige mit 55cm Höhe gebaut. Zum einen passen diese Bahnsteige gut zu den Doppelstockzügen, zum anderen sind sie häufig besser mit den historisch gewachsenen Bauten rund um die Verkehrsstationen kombinierbar.

An vielen Stellen in Hessen droht nun langfristiges Flickwerk, wenn es zum reihenweisen Umbau auf 76cm hohe Bahnsteige kommen sollte. Beispiel Wetzlar: Alle Bahnsteige der rund 52.000 Einwohner zählenden Kreisstadt wurden vor wenigen Jahren saniert und auf 55cm Höhe gebracht. In den kommenden Jahren dürften die Nachbarstationen nach und nach mit 76cm hohen Bahnsteigen ausgestattet werden, und irgendwann werden auch die eingesetzten Fahrzeuge für diese Höhe optimiert. Ausgerechnet der aufkommensstärkste Bahnhof innerhalb des Lahn-Dill-Kreises mit der zentralen Umsteigefunktion zu zahlreichen Buslinien wird also künftig eine Ausnahme bilden.

Mit Vernunft und Augenmaß muss in Hessen Linie für Linie, Station für Station entschieden werden, welche Bahnsteighöhe sinnvoll ist, welche Fahrzeuge ab welchem Zeitpunkt zum Einsatz kommen sollen. Dass auch langfristig Ausnahmen von der 76cm-Regel möglich sind, zeigt der Blick nach Rheinland-Pfalz. In dem Bundesland sind schon viele Bahnsteige auf 55cm Höhe ausgebaut und entsprechende Fahrzeuge beschafft worden. Eine besondere Vereinbarung erlaubt es, auch künftig in diesem Bundesland mit 55cm hohen Bahnsteigen zu planen. Hessen muss sich aktiv mit dem Thema auseinandersetzen, schon alleine weil es viele Schnittstellen zu den klassischen „55-cm-Ländern“ Rheinland-Pfalz und Thüringen gibt.

Ausnahmen wird es in Hessen ohnehin auch langfristig geben. Die S-Bahn Rhein-Main hält traditionell an 96cm hohen Bahnsteigen, ebenso die Königsteiner Bahn und die Taunusbahn. Die Kasseler Regiotram wurde hingegen für 38cm hohe Bahnsteige optimiert – eine alte Normhöhe, die aber gut zu Fahrzeugen passt, welche auf städtische Netze übergehen. Im Melsunger Stadtteil Schwarzenberg soll schon lange eine neue Station für die Regiotram gebaut werden. Mit 76 cm hohen Bahnsteigen käme die Regiotram überhaupt nicht zurecht. Mit 55cm hohen Perrons entstünde zwar kein barrierefreies System, aber immerhin ein begehbarer Zugang. Und ein 38cm hoher Neubau scheint für die Deutsche Bahn undenkbar – noch...



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



Pinwand	4
Tipps und Infos	6



Regiotram-Fahrzeuge werden modernisiert und fahren künftig rein elektrisch	7
Kurhessenbahn plant Fahrzeuginnovation	8



Neue Eisenbahnlinie im Kinzigtal: Einmalige Chance für die Region	10
Fulda beginnt mit der Beschaffung von Elektrobussen	15



Weiter rückläufiger Güterverkehr und Streckensperrung bei der Kurhessenbahn	16
Lumdatalbahn: Gießener Kreistag beschließt einstimmig die Detailplanung	18
Machbarkeitsstudie zur Beschleunigung der Vogelsbergbahn	20
Modernisierung des Bahnhofs Grünberg	21
Narrenhände beschmieren Türen und Wände	23



Fahrverbote für Kraftfahrzeuge in Frankfurt	25
Einstiegslotsen im Frankfurter Hauptbahnhof	27
Neue Fahrzeuge und weitere Entwicklungen im Frankfurter Nahverkehr	28
Eppstein: Bahnhof des Jahres 2018	35



Straßenbahn zur Lichtwiese vom Darmstädter Stadtparlament beschlossen	37
---	----



RMV-Vertriebsstrukturen in Wetzlar und Automatenprobleme an Lahn und Dill	39
Baustellenmarathon auf der Main-Weser-Bahn	40
Neue Tarife bei der Deutschen Bahn	44

Streckentelegramm	45
-------------------------	----

Schlusslicht	50
--------------------	----

Titelbild: Durch enge Kurven fährt der Fernverkehr heute zwischen Gelnhausen und Flieden. Im Bild zwei ICE bei Schlüchtern.

Rückseite: Mit der Ablieferung von neuen Straßenbahnen werden die P-Wagen in Frankfurt ausgemustert. Noch in alter Stadtwerke-Lackierung ist Triebwagen 138 am Niederräder Hardtwaldplatz unterwegs.

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
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 einem Restaurant statt. Terminankünfte telefonisch oder per Mail beim Regionalleiter Hermann Hoffmann.

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

Unsere Aktiven vor Ort:

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

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

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

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

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

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

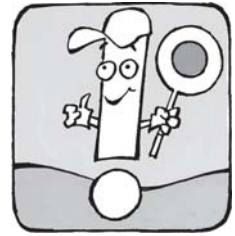
Zentrale, Geschäftsstelle Lauterbach
Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27
info@probahn-bus.org

Zuganzeigen auf kleinen Stationen in Hessen sollen besser genutzt werden

(fl) Viele Fahrgäste wunderten sich in der Vergangenheit, warum die aufwändig installierten „dynamischen Schriftanzeiger“, also die an kleineren Stationen verwendeten einzeiligen Laufschriftbänder, nur im Störfall Informationen über den Zugverkehr bereitstellten. Für planmäßig verkehrende Züge mussten sich Reisende bisher am Aushangfahrplan informieren.

Im „Informationszeitalter“, in dem schon das private Smartphone zum umfassenden Informationsmedium über die Verkehrslage wird, wirken die Displays an den Stationen vielfach seltsam ungenutzt. Es kommt hinzu, dass im Rhein-Main-Verkehrsverbund auch die am Kopfende der neuen Transdev-Automaten eingebauten Monitore häufig nicht so informieren, wie es eigentlich vorgesehen ist. Die Abfahrtsanzeige für die nächsten Züge war vom RMV als Vorteil der neuen Automaten herausgestellt worden.

Die „dynamischen Schriftanzeiger“ (DSA) werden in Zukunft auch die planmäßigen Züge anzeigen



Fahrgäste können sich im RMV-Gebiet nach Angaben der Deutschen Bahn aber bald über eine umfassendere Fahrgastinformation an kleineren Bahnhöfen freuen: Durch eine Softwareanpassung der DB Station&Service AG zeigen die vorhandenen einzeiligen Fahrgastinformationsanzeiger, die sogenannten dynamischen Schriftanzeiger (DSA), sukzessive ab Ende September 2018 auch planmäßige Abfahrtszeiten an.

Die Daten im DSA-System sollen mit weiteren Auskunftssystemen wie zum Beispiel dem DB-Navigator und der RMV-App synchronisiert werden, um eine einheitliche und widerspruchsfreie Information der Kunden sicherzustellen.

Bereits ab Mitte August testete die DB Station&Service AG die neue Funktion an den Bahnhöfen Maintal Ost, Hanau-Wolfgang und Bickenbach (Bergstr) im Gebiet des RMV. Mit dem RMV ist jetzt vereinbart, die Funktion kurzfristig in ganz Hessen zur Verfügung zu stellen. Bewährt sich die Weiterentwicklung, soll die Technik auf das gesamte Bundesgebiet ausgeweitet werden.

Regiotram-Fahrzeuge werden modernisiert und fahren künftig komplett elektrisch

(js) Nach einem Bericht in der Hessisch-Niedersächsischen Allgemeinen (HNA) will der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) in den kommenden zehn Jahren 100 Millionen Euro in die Modernisierung des Regiotram-Netzes investieren. Darin inbegriffen ist auch die Modernisierung der Fahrzeuge. NVV-Geschäftsführer Wolfgang Rausch und der Hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir (Grüne) haben eine Absichtserklärung unterschrieben, die eine weitere Modernisierung der Verbindungen aus dem Kasseler Stadtgebiet ins Umland vorsieht.

Im Jahr 2017 nutzten etwa 5,6 Millionen Fahrgäste die Regiotrams. Die Regiotram-Linien verbinden die Kasseler Innenstadt mit Hofgeismar (RT 1), Wolfhagen (RT 4) und mit Melsungen (RT 5). Dazu sind die Fahrzeuge in der Lage, im Stadtgebiet den Gleichstrom des Straßenbahnnetzes zu verarbeiten, im DB-Streckennetz nach Hofgeismar und Melsungen kommt dagegen die Stromversorgung aus der 15.000-Volt-Wechselstromleitung. Die Linie nach Wolfhagen ist nicht elektrifiziert, daher verfügen die dort eingesetzten Fahrzeuge über einen zusätzlichen Dieselmotor, der diese unabhängig von der Oberleitung macht. Genau darin liegt das Problem, denn dieser Fahrzeugtyp mit zusätzlichem Dieselmotor wurde speziell für diese Strecke entwickelt und ist auch

sonst nirgendwo im Einsatz. Die Züge sind inzwischen zehn Jahre alt, daher müssen bereits Ideen für deren Zukunft gefunden werden.



Die jetzt getroffene Erklärung sieht daher die Elektrifizierung der Strecke von Obervellmar nach Wolfhagen vor. Dazu sind derzeit etwa 40 Millionen Euro vorgesehen. Die Kosten könnten aber noch um die Hälfte steigen, wenn erst der genaue

Am 1. September 2017 erreicht die Diesel-Regiotram der Linie RT4 (Wolfhagen – Kassel-Hbf.) den Bahnhof Ahnatal-Weimar.

Foto: Jürgen Schmied



Aufwand kalkuliert wird.

Anfang Oktober erfolgte die Neueröffnung des Zierenberger Tunnels. Hier wurde in den letzten Jahren in kurzem Abstand parallel zu der alten Tunnelröhre ein neuer Bahntunnel gebaut. Dieser Tunnel wurde bereits auf die Profilhöhe für Oberleitungsbetrieb angelegt. Die Strecke weist natürlich noch etliche Brücken und Überführungsbauwerke auf, die nicht auf den Einbau einer Fahrleitung ausgelegt sind. Daher muss an vielen Stellen entweder die Bahnstrecke abgesenkt oder die entsprechende Überführung angehoben werden. Ein solcher Aufwand musste bereits in früheren Jahren bei der Elektrifizierung der bestehenden Hauptstrecken betrieben werden. Zu den Investitionen werden erhebliche Bundeszuschüsse erwartet. Die Elektrifizierung der Strecke könnte im Zeitraum bis 2028/2029 erfolgen.

Weitere 50 – 60 Millionen Euro sind für die Modernisierung aller Regiotram-Fahrzeuge vorgesehen. Eine solche „Midlife-Revision“ ist heute bei Bahnfahrzeugen üblich, um aktuelle technische Entwicklungen berücksichtigen zu können und um auf

sich wandelnde Kundenbedürfnisse zu reagieren. Eine Neubeschaffung würde mit etwa fünf Millionen Euro pro Fahrzeug zu Buche schlagen, eine Modernisierung ist dagegen für etwa zwei Millionen Euro möglich. Dabei würden die Züge ein modernes Fahrgast-Informationssystem erhalten, kabellosen Internet-Zugang, Steckdosen, eine verbesserte Beleuchtung und ein neues Design.

Der NVV setzt derzeit 28 Regiotram-Triebwagen ein, von denen zehn mit einem Dieselmotor ausgestattet sind. Diese zehn Triebwagen würden nach der Strecken-Elektrifizierung in rein elektrische Zweisystem-Fahrzeuge umgebaut, so dass diese sowohl im Gleichstromsystem der Straßenbahn wie auch im Hochspannungs-Wechselstromsystem der Eisenbahn betrieben werden können. Ab 2022 könnte mit der Modernisierung der Regiotrams begonnen werden.

In Deutschland werden bisher lediglich 60% der Bahnstrecken elektrisch betrieben, in Hessen immerhin 67%. Im Bahnland Schweiz fahren auf fast allen Strecken die Züge elektrisch.

Kurhessenbahn plant Fahrzeuginnovationen

(js) Die Kurhessenbahn denkt über ein weiteres innovatives Zukunftsprojekt nach, dass der Nordhessische Verkehrsverbund NVV unterstützen will: Dabei sollen die Züge größtenteils auf elektrifizierten Strecken verkehren und währenddessen mitgeführte Batterien aufladen. Nach dem Ende der Oberleitung sollen die Fahrzeuge mit dem gespeicherten Strom aus den Batterien noch ein Ziel ohne Fahrleitung erreichen können, ohne dazu Verbrennungsmotoren zu benötigen.

Für die Kurhessenbahn wäre ein solcher Betrieb von Kassel über Wolfhagen hinaus bis Korbach denkbar, ebenso auf der Strecke von Kassel nach Wabern und weiter

im Akkubetrieb bis Bad Wildungen.

Bereits im Jahr 1907 wurden erfolgreich Akkutriebwagen eingesetzt, die noch bis in die 1950er Jahre weiterentwickelt wurden.

Die Züge der Kurhessenbahn zwischen Bad Wildungen und Kassel könnten in Zukunft komplett elektrisch verkehren



Akkutriebwagen waren bis in die 1990er Jahre im Einsatz, leider unterblieb dann eine Weiterentwicklung zu Gunsten des Dieselantriebes. Die damaligen Triebwagen wurden noch mit schweren Bleiakku betrieben und hatten eine Reichweite von maximal etwa 150 km, um noch ausreichend Akkuleistung für die Rückfahrt zu behalten.

Eine weitere Idee haben hier die Mitglieder der „Arbeitsgruppe Speicherbetriebene Antriebstechnik von Schienenfahrzeugen“ Peter Stephan und Gerhard Kleinschmidt entwickelt. Die Arbeitsgruppe bildet sich aus Mitgliedern der Vereine und Fahrgastverbände „Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs im Raum Marburg e.V.“ (AFS), „Arbeitskreis Schienenverkehr Südwestfalen e.V.“ und der VCD-Kreisverbände Marburg-Biedenkopf und Siegen-Wittgenstein.

Bei dieser Idee soll anstelle von Akkutechnik eine Hochleistungs-Kondensator-Technik zum Einsatz kommen. Die Kon-

densatoren können im Gegensatz zu Akkumulatoren ihre Energie in erheblich kürzerer Zeit aufnehmen oder abgeben. Dagegen fällt die Speicherkapazität geringer aus. Bei dieser Technik könnten die Haltestellen mit kurzen Oberleitungsabschnitten oder Stromschienen ausgestattet werden. Bereits die Berliner und Hamburger S-Bahnen verwenden seitliche Stromschienen anstelle von Oberleitungen. Während der kurzen Haltezeiten könnten die Kondensatoren aufgeladen werden, zum Anfahren würde das Fahrzeug seinen Strombedarf ebenfalls aus der Stromschiene beziehen.

Ein Eisenbahnfahrzeug benötigt die Hauptenergie zum Anfahren. Wenn der Zug die Reisegeschwindigkeit erreicht hat, ist der Energiebedarf sehr gering. Die Fahrt bis zur nächsten Schnellladestelle kann dann mit dem Strom aus den Kondensatoren überbrückt werden. Ein umweltfreundlicher Betrieb könnte außerdem mit der Energieerzeugung durch örtliche Wasserkraftwerke erzielt werden.

Neue Eisenbahnlinie im Kinzigtal: Einmalige Chance für die Region

(cb) In Kürze entscheidet die Deutsche Bahn, in welchem Korridor sie eine neue Fernverkehrslinie durch den Main-Kinzig-Kreis führen möchte. Dieses Schienenprojekt bietet erhebliche Chancen für den Main-Kinzig-Kreis. Jetzt kommt es darauf an, diese auch zu nutzen. Dabei sind selbst geringfügig erscheinende Fahrzeitgewinne von entscheidender Bedeutung.

Zur Vorgeschichte: Der Bund hat seit 1985 den Ausbau und seit 1992 den teilweisen Neubau der Eisenbahnstrecke Frankfurt/M - Fulda, der Kinzigtalbahn, in seinen Bundesverkehrswegeplänen aufgeführt. Auch die Region erwartet im Rahmen des abgestimmten Gesamtkonzeptes „Frankfurt/RheinMain plus“ eine baldige Umsetzung dieses Schienenprojektes. Seit Sommer 2014 läuft das begleitende Dialogforum zur Aus- und Neubaustrecke Hanau

- Würzburg / Fulda, wie sich das Projekt offiziell nennt. Die Öffentlichkeit erhält jeweils umfassend aktuelle Informationen zum Sachstand. Vor wenigen Wochen gab die Deutsche Bahn auf Grundlage der bisherigen Planungen ihre Entscheidung zugunsten des Variantenkorridors IV im Suchraum zwischen Gelnhausen und Fulda bekannt.

Dabei ist folgendes zu beachten: Öffentlicher Verkehr ist nur dann eine echte Al-

Bahnhof Neuhof: Während der ICE Richtung Frankfurt durch den Bahnhof fährt, muss der Nahverkehr am Bahnsteig warten



ternative zum Auto, wenn es gute Anschlüsse zwischen den verschiedenen Fern- und Regionalzuglinien untereinander und mit dem Busnetz gibt. Dazu müssen die Fahrpläne nicht nur hinreichend dicht sein, sondern zugleich so ausgelegt, dass sich die Züge und Busse an den zahlreichen Umsteigestationen zeitlich sinnvoll begegnen und gegenseitige Anschlüsse ermöglichen.

Lange Wartezeiten beim Umsteigen sind lästig. Ziel muss es sein, solche Zeitverluste zu minimieren. Andererseits dürfen die Fahrpläne und Umsteigezeiten auch nicht zu knapp bemessen sein, denn schließlich sollen im tagtäglichen Betrieb die Fahrgäste sich auf die fahrplanmäßigen Anschlüsse verlassen können. Ein Taktfahrplan, in dem sich die Abfahrten jeder Linie stündlich zu denselben Minuten wiederholen, reicht allein nicht aus. Es bedarf einer umfangreichen raum-zeitlichen Optimierung, damit für die Fahrgäste ein möglichst hoher Mobilitätsnutzen mit vielen und zugleich sicheren Anschlüssen entsteht. Das Planungsprinzip dahinter nennt sich „Integraler Taktfahrplan“ (ITF) und bewährt sich seit langem zum Beispiel in der Schweiz.

Deutschland-Takt

Während im Schienenregionalverkehr das Prinzip des ITF seit den 1990er Jahren schrittweise auf immer mehr Zuglinien und Teilnetzen eingeführt wurde, hinkt ausgerechnet der Schienenfernverkehr bei der Umsetzung hinterher. Im ICE- und IC-Kernnetz existieren noch zahlreiche Abschnitte zwischen den Knoten, die gar nicht oder nur unzureichend ausgebaut und zudem überlastet sind.

Während das Autobahnnetz nach dem Zweiten Weltkrieg rasant wuchs, setzte der

Schienenaus- bzw. -neubau erst spät ein und erfolgte in weit langsamerem Tempo. So kommt es, dass noch heute mitten in Deutschland auf den für die Metropolregion Frankfurt/RheinMain enorm wichtigen Achsen Frankfurt/M – Fulda – Erfurt, Frankfurt/M - Mannheim und Frankfurt/M – Würzburg zu viele Züge auf zu wenigen Gleisen zu langsam und somit zur falschen Minutenzeit fahren müssen. Verspätungen und lange Wartezeiten beim Umsteigen sind die Folge. Das Angebot am Markt ist nicht optimal – Folge des Investitionsstaus in den Bahnnetzen, der nun endlich Stück für Stück abgearbeitet werden soll.

Mit dem Aus- und Neubau entlang der hochbelasteten Hauptkorridore sollen durch zusätzliche Gleise Züge mit unterschiedlichen Durchschnittsgeschwindigkeiten wirksam getrennt werden, damit sie sich gegenseitig weniger behindern und Verspätungen übertragen. Besonders wichtig ist ferner, dass die historisch bedingten Fahrzeiten zwischen den Umsteigeknoten auf künftig optimale Werte verkürzt werden. Nur dann können sich dort Fern- und Regionalzüge zeitlich passend treffen und die Fahrgäste zwischen den einzelnen Zuglinien bequem umsteigen. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 hat der Bund als Eigentümer der Deutschen Bahn und ihres Schienennetzes erstmals - Kritiker sagen viel zu spät - die Einführung eines Integralen Taktfahrplans auch im Schienenfernverkehr untersuchen lassen. Im Rahmen eines solchen „Deutschland-Taktes“ sollen durch gezielte Baumaßnahmen im Schienennetz die ICE- und IC-Linien abschnittsweise beschleunigt und so die Anschlussqualität im Gesamtnetz deutlich ge-



steigert werden.

Für den Main-Kinzig-Kreis besonders wichtig sind die Umsteigeknoten Hanau Hbf, Frankfurt/M Hbf, Fulda und Aschaffenburg Hbf. Nicht nur dort müssen für Regional- und Fernverkehre künftig andere, „integrale“ Fahrpläne gestrickt werden. Voraussetzung dafür sind kürzere ICE-Fahrzeiten, aber auch Verbesserungen beim Regionalverkehr. Kernpunkt einer kundenorientierten Zukunftsstrategie bildet die Verkürzung der Fernzugfahrzeiten zwischen Hanau und Fulda auf deutlich unter 30 Minuten. Ebenfalls nötig ist die Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Frankfurt/M, Hanau, Aschaffenburg und Würzburg.

Am Beispiel der Knoten Hanau und Fulda wird deutlich, warum die Beschleunigung des ICE-Verkehrs nicht nur für erhebliche Teile des Main-Kinzig-Kreises so bedeutsam ist. Im Knoten Fulda treffen sich insgesamt sechs ICE-Achsen. Wer aus dem mittleren und oberen Kinzig-

Fernverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr im Abstand von wenigen Minuten: Die Strecke Hanau - Fulda ist seit Jahren stark überlastet

Ein ICE fährt in den Bahnhof Fulda ein. Nur wenn die Fahrzeiten zwischen Hanau und Fulda möglichst kurz sind, können in Fulda gute Anschlüsse erreicht werden

Foto: Stefan Sitzmann



tal Richtung Bremen, Hamburg, Schleswig-Holstein, Berlin, Leipzig oder Dresden will, ist auf attraktive ICE-Anschlüsse in Fulda angewiesen.

Für das östliche Kreisgebiet gilt das übrigens auch für Reisen Richtung Würzburg und München. Um diese wichtige Knotenfunktion erfüllen zu können, müssen im Bahnhof Fulda mehrere ICE-Linien in kürzester Zeit gebündelt ankommen, untereinander Anschluss bieten und wieder abfahren. Rund um diesen Fernzugknoten zur Minute 00 jeder vollen Stunde gruppieren sich die Regionalzüge bzw. Lokalbusse, so dass auch dort automatisch wechselseitige Anschlüsse entstehen. Der Knoten Fulda wird künftig Teil einer ganzen Kette passgenauer ICE-Fahrzeiten zwischen den einzelnen ICE-Systemhalten werden, die letztlich in ganz Deutschland die Reiseketten im Schienenverkehr durchgreifend verbessern werden.

Voraussetzung für das Funktionieren eines solchen zukunftsgerechten Anschluss-taktsystems ist die Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Fulda und Frankfurt/M, insbesondere auf dem Abschnitt Fulda - Hanau. Der Grund ist einfach: Da aus übergeordneten Gründen nicht alle ICE-Linien in Hanau werden halten können, muss die Nord-Süd-ICE-Linie, die in Hanau hält, stattdessen in Fulda Anschlüsse bieten an

die übrigen in Fulda haltenden ICE-Linien. Käme die in Hanau haltende ICE-Linie in Fulda zu spät an, wären die Anschlüsse dort gerade weg und die Reisenden müssten fast eine ganze Stunde auf das nächste ICE-Bündel warten. Zugleich soll der Fernfahrplan aber auch ausreichend Pufferzeiten für kleine Minutenverspätungen enthalten, damit die Anschlüsse im Alltagsbetrieb auch tatsächlich klappen.

Diese fahrplantechnischen Aspekte sind Basis für die verkehrlichen Zielsetzungen der DB in Bezug auf die Strecke Hanau - Fulda. Schon auf der Ausbaustrecke Hanau - Gelnhausen wurde die ursprüngliche Entwurfsgeschwindigkeit von 200 auf 230 km/h heraufgesetzt. Im Neubauabschnitt zwischen Gelnhausen-Haitz und der Einmündung in das Bestandsnetz südlich von Fulda ist eine möglichst hohe Streckengeschwindigkeit zwingend, um die Fahrzeitzvorgaben zu erfüllen. Zwar sind keine 300 km/h nötig, wohl aber 250 km/h auf einer längeren zusammenhängenden Strecke.

Das Ziel der DB, zwischen Hanau und Fulda möglichst kurze Fahrzeiten zu ermöglichen, ist aus Fahrgastsicht absolut zu un-

terstützen. Es wäre nicht zu vermitteln, einerseits mit Milliardenaufwand das Streckennetz auszubauen und andererseits die für die gesamte Region wichtigen Zuganschlüsse wegen weniger fehlender Minuten systematisch zu verpassen. Vor diesem Hintergrund zeigt sich, wie gefährlich Spekulationen darüber sind, dass es bei diesem Verkehrsprojekt nur um ein paar lapidare Minuten Zeitgewinn ginge.

Tatsächlich sind allein schon aus Kapazitätsgründen und zur Verspätungsvermeidung die Zusatzgleise zwingend erforderlich. Für die verkehrliche Standortqualität ganzer Landstriche ist es wichtig, dass Fehlplanungen vermieden und die benötigten Minuten im Fernverkehrsnetz eingeplant werden. Nur so lassen sich Nachteile vermeiden, wie sie die Stadt Hanau derzeit erlebt, indem die Hälfte aller ICE-Halte in und aus Richtung Norden und Süden wegen fehlender Fahrzeitreserven ersatzlos entfallen.

Die Entscheidung der DB, mit welcher Antragstrasse sie im kommenden Jahr in das Raumordnungsverfahren geht, wurde im Dialogforum und seinen drei Arbeitsgruppen auf insgesamt 44 Sitzungen begleitet und auf fast 2300 Seiten Präsentationen und Protokollen im Internet transparent dargestellt. Es war von Anfang an klar, dass neben den Aspekten von Umwelt und Raumordnung der verkehrliche Nutzen für die kommenden Generationen eine entscheidende Rolle spielen wird. Schließlich ist dies ein Verkehrsprojekt, das - zusammen mit weiteren Bauvorhaben - die Fahrplanstrukturen in Deutschland nachhaltig prägen wird und heutige Mängel ursächlich beseitigen muss. Das Ausscheiden der verkehrsökologisch unsinnigen „Mott-

gers“- und Spessartvarianten war ein erster richtiger Schritt. Nun muss konsequent an der Optimierung der bevorzugten Antragsvariante IV im Main-Kinzig-Kreis gearbeitet werden, weil nur diese sowohl die kürzesten Fahrzeiten als auch die Möglichkeit von Verknüpfungen der Neubaugleise mit dem bestehenden Eisenbahnnetz bei Schlichtern bietet.

Schienenregionalverkehr verbessern

Nur ein bis ins Detail zukunftsgerichteter Aus- und Neubau der Eisenbahnkorridore Hanau - Fulda und Hanau - Würzburg ermöglicht durchgreifende Verbesserungen im Schienenregionalverkehr des RMV. Auf der Achse Fulda - Frankfurt/M müsste es schon längst auch außerhalb der Verkehrsspitzen einen überholungsreifen Halbstundentakt der schnellen RegionalExpress-Züge (RE) geben, die über den Flughafen bis Wiesbaden zu verlängern sind. Gleiches gilt für die RegionalBahnlinie (RB) Wächtersbach - Frankfurt/M, die zu beschleunigen, auf einen Halbstundentakt zu verdichten und nach Bad Orb zu verlängern ist.

Kooperation statt Eigenbrötlerei

Seit den 1990er Jahren sind der Main-Kinzig-Kreis (durch seine Kreisverkehrsgesellschaft KVG Main- Kinzig) sowie die Stadt Hanau (inzwischen durch ihre Lokale Nahverkehrsorganisation LNO Hanau) mit jeweils eigenen Aufgabenträgern für den ÖPNV im RMV vertreten. Auch die turnusmäßig zu überarbeitenden Nahverkehrspläne werden separat erarbeitet, abgestimmt und politisch beschlossen. Eigentlich sollte damit die fachliche-organisatorische Basis für eine moderne ÖV-Politik gegeben sein. Doch ist sich die örtliche

Politik der tatsächlichen Probleme und ihrer Lösungswege wirklich bewusst?

Die realen Mobilitätsanforderungen der Menschen und der Wirtschaft orientieren sich nicht an Gemarkungs- oder Verwaltungsgrenzen. Nötig sind integrierte Konzepte und eine intensive Kooperation aller Beteiligten. Unabhängig davon ob Hanau kreisfrei wird – die Kooperation bei Bahn und Bus muss in jedem Fall gegenüber heute deutlich intensiviert und mit den Nachbarn in Hessen und Unterfranken regional koordiniert werden.

So sehr der Wettbewerbsgedanke in vielen Politikfeldern angebracht und nützlich ist - bei der Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs kann die Maxime nur lauten: „Kooperation statt Konfrontation“. Nachhaltige Erfolge bei Bahn und Bus erzielt man nie auf Kosten der Nachbarn sondern immer nur zum Mitnutzen auch der Nachbarn.

Als 1893 im Deutschen Reich eine einheitliche Zeit gesetzlich eingeführt wurde,

waren die Eisenbahnen treibende Kraft. Die vorherige Praxis unzähliger verschiedener Ortszeiten je nach Sonnenstand in den Reichen der Provinzfürsten wurde zunehmend zum Entwicklungshemmnis. Auch heute müssen wir darauf achten, dass das große Mobilitätsziel einer nachhaltigen wie flächendeckenden Stärkung und Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs nicht durch Ignoranz, Selbstbespiegelung und Provinzialismus be- oder gar verhindert wird.

Fazit

Eine an verkehrlichen Zukunftsanforderungen orientierte Aus- und Neubau- strecke von Hanau nach Fulda und nach Würzburg bildet das Kernstück eines künftigen Deutschlandtaktes. Der volle Nutzen für die Region ergibt sich nur dann, wenn passend dazu der Regional- und Nahverkehr auf Basis politischer Beschlüsse integral geplant und damit durchgreifend verbessert werden kann.

Fulda beginnt mit der Beschaffung von Elektrobussen

(mk) Am 8. Oktober 2018 wurde in Fulda der erste serienmäßig beschaffte Elektrobuss in Hessen präsentiert. Ansonsten gab es bisher Einsätze nur im Rahmen von Probefahrten. Und natürlich bis 1972 als O-Bus, zuletzt in Offenbach.

Der in Fulda eingesetzte Bus stammt vom Hersteller Sileo aus Salzgitter. Sileo hat ein Partnerwerk in der Türkei. Dort wurde das Grund-Cassis produziert. In Salzgitter fand die Endmontage und Ausstattung entsprechend den Vorgaben der RhönEnergie-Bus Fulda statt. Der Fuldaer Verkehrsbetrieb entschied sich für das Gelenkbus-Modell Sileo S18 mit 18 Metern Länge.

Weitere Informationen zum neuen Elektrobuss in der nächsten Hessenschiene!



Foto: Michael Kolb

Weiter rückläufiger Güterverkehr und Streckensperrung im Südnetz der Kurhessenbahn

(js) Bereits seit mehreren Jahren berichten wir in der Hessenschiene über den immer weiter rückläufigen Güterverkehr im Südnetz der Kurhessenbahn. Mittlerweile ist praktisch kein Güterverkehr mehr zu verzeichnen. Nach Auskunft der Kurhessenbahn wurde bereits im Januar 2018 die letzte Güterzugtrasse der DB-Cargo von Gießen nach Frankenberg/Eder abbestellt, nachdem zuvor bereits der Güterverkehr zwischen Frankenberg und Allendorf/Eder eingestellt wurde.

Somit ist die Burgwaldbahn ohne planmäßigen Güterverkehr. Erst bei der Sanierung des Bahnhofs in Frankenberg wurde eine neue Ladestraße gebaut, die damit ihrer Funktion beraubt ist. Nun dient der Bereich lediglich zum Abstellen von Linienbussen während der Ruhezeiten. Nachdem der Güterverkehr bereits im vergangenen Jahr drastisch zurückgegangen war und

nur noch aus wenigen Wagenladungen Holz für die Firma Ante-Holz in Somplar bestand, wurde der Verkehr nun vollständig eingestellt.



Die außerplanmäßigen Holz-Ganzzüge nach Battenberg sind nun ebenfalls Ge-

Am 26. September 2018 steht 295 095-4 der A.V.G. mit einem Schotterzug im Bf. Frankenberg/Eder. Die Beladung des Schotterzuges für eine Gleisbaustelle bei Ederbringhausen täuscht die Güterverladung nur noch vor. Seit Januar 2018 hat DB-Cargo die letzte Güterzugtrasse bei der Kurhessenbahn abbestellt. Seitdem ist der Güterverkehr eingestellt. Foto: Jürgen Schmied





Eine Schutzhaltscheibe versperrt seit Juni 2018 im Bf. Frankenberg/Eder die Ausfahrt auf die Strecke nach Battenberg. Foto: Jürgen Schmied

schichte. Wie in der letzten Hessenschiene berichtet wurden zur Eder-Bike-Tour am 10. Juni noch Sonderzüge für den Fahrradtransport bis Battenberg eingesetzt, die ebenfalls kaum genutzt wurden. Diese Entwicklungen haben die Kurhessenbahn dazu gezwungen, das verbliebene Reststück Frankenberg – Battenberg der Bahnstrecke Frankenberg – Hatzfeld – Bad Berleburg für den Bahnverkehr zu sperren. Die Zufahrt zur Strecke wird in Frankenberg durch eine Schutzhaltscheibe versperrt.

Das Stilllegungsverfahren für die Strecke ist unausweichlich. Danach könnte das Streckenstück von einem neuen Betreiber übernommen werden. Zur Übernahme

wären private Güterbahnen ebenso geeignet wie historische Eisenbahnvereine. Allerdings können die Chancen als sehr gering angesehen werden, für den abgelegenen Streckenabschnitt einen neuen Betreiber zu finden.

Nicht viel besser ist die Entwicklung des Güterverkehrs auf der oberen Lahntalbahn. Im September kam der erste Güterzug des Jahres 2018 auf der Strecke zum Einsatz. Das Ziel des Holzzuges war wieder der Ladepunkt Wiesenbach auf der ehemaligen Strecke Wallau – Gönnern – Dillenburg.

Lumdatalbahn – Gießener Kreistag beschließt einstimmig den Beginn der Detailplanung

(fl) Am 6. September 2018 hat der Kreistag des Landkreises Gießen einstimmig beschlossen, den Planungsprozess für die Lumdatalbahn Lollar – Rabenau-Londorf zu beginnen. Konkret geht es um vier „Planungsmodule“, die das Reaktivierungsprojekt bis zur Baureife voranbringen. Der Beschluss kommt dann zum Tragen, wenn das Land Hessen bzw. der Rhein-Main-Verkehrsverbund eine Co-Finanzierung der Planungskosten zusagt. Eine solche Zusage steht aber in Aussicht.

Die Einstimmigkeit des Beschlusses ist deshalb so bemerkenswert, weil es im Vorfeld doch sehr heftige Diskussionen um den Sinn des Projektes gegeben hatte. Für die Zustimmung der CDU dürfte es eine Rolle gespielt haben, dass Ministerpräsident Volker Bouffier seinen Wohnort im Landkreis Gießen hat und die hessische Landesregierung der Reaktivierung positiv gegenüber steht.

Am kritischsten wird die Lumdatalbahn offenbar in Lollar und Staufenberg gesehen. Die beiden weiter oben im Lumdatal gelegenen Kommunen Allendorf/Lumda und Rabenau leiden derzeit am ehesten unter den langen Busfahrzeiten, dort ist die Zustimmung am größten. Allerdings profitiert Staufenbergs Stadtteil Treis mit seiner extrem engen Ortsdurchfahrt ebenfalls, wenn der Busverkehr eingeschränkt und der PKW-Verkehr eingedämmt wird.

Staufenbergs Bürgermeister Peter Gefeller (SPD) macht kaum einen Hehl aus seiner Ablehnung der Lumdatalbahn. Immer wieder verweist er auf die Möglichkeit eines „Schnellbusses“, ohne jedoch konkrete Fahrplanentwürfe oder gar Probefahrten vorweisen zu können. Pro Bahn & Bus sowie der Verein Lumdatalbahn im Deutschen Bahnkundenverband halten den „Schnellbus“ für wenig zielführend,

nutzt er doch die gleichen Straßen und vor allem enge Ortsdurchfahrten wie die bisherige Linie 371 auch. Zur Zeitersparnis steht nur die Auslassung von Haltestellen zur Verfügung. Und natürlich die Auslassung der oberhalb des Lumdatales gelegenen Kernstadt von Staufenberg, was aber auch nicht im Sinne des Bürgermeisters dieser Stadt sein dürfte. Ziemlich isoliert stand Bürgermeister Gefeller auch mit seinem Vorschlag da, die Lumdatalbahntrasse als Busspur zu nutzen.

Das vorgeschlagene Betriebskonzept für die Lumdatalbahn sieht ohnehin den Erhalt einer ergänzenden Buslinie im Lumdatal vor. Eine solche Linie wird für die Erschließung der Staufenberger Kernstadt und peripher gelegener Stadtteile, vor allem Daubringen, zweifellos auch benötigt.

Lumdatalbahn-Verein vernetzt Freizeit- und Verkehrsangebote

Tourismus bedeutet mehr als die jährliche Urlaubsfahrt ans Meer, den Städtetrip nach Berlin oder die Tagesfahrt an die Mosel. Freizeitverkehr ist auch die Biketour nach Feierabend, die Verabredung zur gemeinsamen Wanderung, der Pferdeausritt der Enkelin oder die Skatertour des Enkels. Alles Aktivitäten, zu denen es keine große Kulisse braucht, dafür aber engagierte Städ-



Die Informationsveranstaltung des Vereins Lumdatalbahn e. V. zum Thema Tourismus- und Freizeitverkehre stieß auf großes Interesse *Foto: Kerstin Lotz*

te und Gemeinden, die eine gute Infrastruktur bereitstellen und wagemütige Unternehmer oder Vereine – eben bürgerliches Engagement im klassischen Sinn.

Der Verein Lumdatalbahn nimmt sich seit Jahren der Frage einer guten Verkehrserschließung im Lumdatal an. Denn all die Freizeitaktivitäten verursachen Verkehr – und den gilt es nachhaltig zu gestalten. Das Auto allein ist schon lange nicht mehr die Antwort auf alle Fragen rund um die Mobilität.

Wie die Kombination der unterschiedlichen Fortbewegungsarten gelingen kann, was es überhaupt in der Region miteinander zu vernetzen gibt, darum ging es bei einer Informationsveranstaltung mit dem Titel „Kleines Tal – Großes Kino“ am 28.09.2018 in Rabenau-Londorf. Eine

Referentin und zwei Referenten berichten aus ihrem Arbeitsfeld und standen für Fragen zur Verfügung.

Achim Girsig, Geschäftsführer des Lahn-Tourismus-Verbandes, beschäftigte sich mit der Einbindung des Öffentlichen Personennahverkehrs und ging auf aktuelle Entwicklungen ein. Entlang der Lahn spielt die Bahn als Transportmittel im Freizeitverkehr schon seit längerem eine besondere Rolle. Kirsten Steimel, Geschäftsführerin des Vereins regioTrend, ging der Frage nach, welche touristischen Schätze es im nördlichen Landkreis Gießen zu bewahren oder zu heben gilt. Über den Status quo und die Entwicklungstrends aus demografischer Sicht konnte Dr. Julian Neubert, Demografiebeauftragter des Landkreises Gießen, berichten. Er stellte die Ergebnisse des aktuellen Demografieatlases vor.

Machbarkeitsstudie zur Beschleunigung der Vogelsbergbahn im Abschnitt Alsfeld – Gießen

(hl) Ende August informierte der Landkreis Gießen, dass man für eine Untersuchung zur Beschleunigung der Vogelsbergbahn am 3. September 2018 eine Kooperationsvereinbarung mit dem Vogelsbergkreis, ZOV-Verkehr (Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe) und dem RMV abschließen werde.

Die Zielsetzung der Studie sind kürzere Fahrzeiten zwischen Alsfeld und Gießen und darüber hinaus in das Rhein-Main-Gebiet, eine Untersuchung zum Ausbau der Schieneninfrastruktur und die Förderfähigkeit solcher Maßnahmen. Der RMV übernimmt dabei federführend die Abstimmungen mit einem Ingenieurbüro und den Kooperationspartnern. Für die Studie sind Kosten von 60.000 Euro veranschlagt, RMV und ZOV übernehmen 50%, von den Restkosten übernimmt der Vogelsbergkreis 2/3 und der Landkreis Gießen 1/3.

In einer Pressemitteilung vom 2. August 2017 hatten die GRÜNEN des Vogelsbergkreises genau auf diese, jetzt formulierten, Untersuchungsziele aufmerksam gemacht. Am 28.12.2017 wurde eine Pressemitteilung über ein Gespräch zwischen dem CDU-Landtagsbewerber Alexander Heinz aus Alsfeld und der Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO) zur Situation des ÖPNV im Vogelsbergkreis veröffentlicht. In dem

Gespräch wurde aber der Eindruck erweckt, dass ohne sehr hohe Investitionen, in Verbindung mit einer Elektrifizierung, keine nennenswerte Beschleunigung möglich ist. Jetzt wird es spannend sein zu erfahren, zu welchem Ergebnis diese Studie kommt und in welchem Maße die an sich klammern Gebietskörperschaften entlang der Strecke, welche sich teilweise unter dem Rettungsschirm befinden, bereit sind, sich finanziell zu engagieren.

Sechs Wochen vor der hessischen Landtagswahl wollte sich auch wieder einmal die CDU im Vogelsbergkreis beim Thema ÖPNV und schnelle Verbindungen ins Rhein-Main-Gebiet einbringen. So forderte der CDU-Landtagskandidat für den Vogelsbergkreis und Laubach, Michael Ruhl, als schnelle Verbindung dieser Region den Wiederaufbau der vor 60 Jahren stillgelegten und abgebauten Bahnlinie Mücke-Hungen.

Dieses Wolkenkuckucksei erinnert an eine vor einigen Jahren ebenfalls von der CDU zu Wahlkampfzeiten vorgeschlagene Magnetschwebbahn auf der Trasse der Vogelsbergbahn. Bei dieser Sachkenntnis einiger Entscheidungsträgern kann man davon ausgehen, dass die Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV in dieser Region nicht gerade unter einem guten Vorzeichen stehen.



Modernisierung des Bahnhofs Grünberg

(hl) Der Bahnhof Grünberg wird derzeit zu einer barrierefreien Verkehrsstation umgebaut. Die Bausumme der gesamten Maßnahme wurde mit 3,3 Mio. Euro veranschlagt. Finanziert wird der Umbau aus Mitteln von Bund, Land, RMV und der Stadt Grünberg. Bereits im Jahre 2013 hatte das Grünberger Parlament einen Eigenanteil von 302.000 Euro zum Umbau der Verkehrsstation bewilligt, deren Umsetzung für 2016 anvisiert wurde.

Pünktlich mit dem Beginn der Streckensperrung rollten ab Montag, dem 9. Juli 2018 am Bahnhof die Bagger zum Umbau in eine barrierefreie Verkehrsstation. Errichtet wurden zwei 55 cm hohe Außenbahnsteige von je 140 Metern Länge, zwei Aufzüge zu den Bahnsteigen und neue Wartehäuschen mit Automaten. Ferner erfolgte die Renovierung der Unterführung.

Da sich der Bahnhof einseitig an die Wohnbebauung anschließt und an Samstagen sowie Sonntagen rund um die Uhr gearbeitet zu arbeiten war, wurde stadtseitig zur Lärmminde- rung eine spezielle ca. 4 Meter hohe Lärmschutzwand errichtet, welche den Lärm um ca. 30 Dezibel vermindern soll. Bereits am Nachmittag des ersten Arbeitstages hatte man den größten Anteil der ursprünglich vorhandenen alten Bahnsteigüberdachungen und die meisten alten Bahnsteigkanten abgetra-

gen. Bereits zehn Tage später waren alle neuen Bahnsteigkanten und Fundamente für die neuen Wartehäuschen gesetzt und es wurde mit der Veränderung der Entwässerung und Verkabelung begonnen. Auch die beiden Gleise 1 und 2 wurden während der bestehenden Streckensperrung vollständig erneuert, und die neuen Bahnsteige für die neue Beleuchtungen vorgerüstet.

Ab dem 30. Juli, dem Ende der Streckensperrung, waren als Interimslösung zur Betriebsaufnahme an beiden Gleisen



Umfangreiche Bauarbeiten fanden im Juli 2018 im Bahnhof Grünberg statt. Die Bahnsteiganlagen wurden komplett erneuert

Foto: Horst Lorenz



Die Unterführung zu Gleis 2/3 wird ebenfalls erneuert und mit Aufzügen versehen. Rechts die neuen Bahnsteigkanten

jeweils 90 Meter Bahnsteig fertiggestellt. Da aber die Unterführung noch bis Ende November gesperrt sein wird, werden die Reisenden mit kleinen Informationszetteln (DIN A4) an den Absperrungen auf die neuen Bahnsteigzugänge hingewiesen. Der Zugang zu Gleis 1 (Richtung Fulda) erfolgt rechts am Gebäude vorbei. Das Gleis 2 (Richtung Gießen) ist allerdings nur über den Bahnübergang in der Londorfer Stra-

Der Umbau hat für die Fahrgäste weite Umwege zur Folge. Gleis 2 ist wegen der gesperrten Fußgängerunterführung nur über den rund 100 Meter entfernten Bahnübergang zu erreichen

Fotos: Horst Lorenz



Ende Juli fuhren die Züge der Hessischen Landesbahn wieder an die provisorisch fertig gestellten Bahnsteige

ße zu erreichen, der einfache Weg beträgt vom Empfangsgebäude zur Straße ca. 100 Meter und die gleiche Wegstrecke jenseits der Bahn wieder zurück zum Bahnsteig. Die restlichen Baumaßnahmen an den neuen Bahnsteigen waren bis Ende September abgeschlossen. Die Montage bzw. Inbetriebnahme der Aufzüge wird sich noch bis zum Jahresende hinziehen.



Narrenhände beschmieren Türen und Wände Bahnhof Mücke verkommt zusehends

(h1) Wie schon mehrfach in der Hessenschiene berichtet, hat sich in den vergangenen Jahren nach dem Abzug des hier eingesetzten örtlichen DB-Personals und Wegzug der Mieter am Bahnhof Mücke eine Szene etabliert, die weder mit Sauberkeit noch mit den üblichen Gepflogenheiten vertraut ist.

So berichtete z.B. am 7. Juni 2017 auch die Alsfelder Allgemeine Zeitung, dass überall im Bahnhofsumfeld Flaschen von alkoholischen Getränken und sonstiger Müll herumliegen, obwohl vielfach die Mülleimer nur wenige Meter entfernt sind. In der letzten Juniwoche hat der Vandalismus nun auch die Schmerzgrenze des Eigentümers, der Gemeinde Mücke, überschritten. Obwohl sich die Gemeindeverwaltung in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhof befindet, musste das örtliche Pro Bahn & Bus-Mitglied den Gemeindevorstand und den Ortsbeirat mit Fotos von den aktuell stattgefundenen Sachbeschädigungen an der schienenabgewandten Bahnhofseite unterrichten.

In der öffentlichen Ortsbeiratssitzung am 3. Juli 2018 informierte der neue Bürgermeister Andreas Sommer die Anwesenden darüber, dass man in der Zwischenzeit in dieser Sache eine Anzeige wegen Sachbeschädigung erstattet habe. Eigentlich hätte man erwarten können, dass man sich seitens der Gemeinde ernsthaft Gedanken macht, um sein erworbenes Gebäude vor Vandalismus zu schützen. Dabei könnte man doch z.B. einfach eine modifizierte Bahnhofsordnung von DB Station & Service auch als eigene Hausordnung übernehmen und hätte die entsprechenden rechtlichen Grundlagen. Aber im Gegenteil, in der vorausgegangenen Diskussion der Ortsbeiratsmitglieder wurde sogar geäu-

bert, dass man die Situation am Bahnhof sowieso nicht in den Griff bekommen könne und man froh sein möge, dass sich nunmehr offensichtlich der

*Zahlreiche
Sprayereien
verunstalten das
Bahnhofsgebäude
Mücke*

Foto: Horst Lorenz



Vandalismus mit allen Nebenwirkungen vom Gelände der Gesamtschule weg verlagert habe.

Wenn ein Reisender über den Bahnhof eine Gemeinde erreicht, so gewinnt er die ersten Eindrücke von dieser Gegend. Mit diesen Sachverhalten dürfte der aktuelle Slogan der Gemeinde „Hessens Mitte-Mücke“ schon bedrückende Empfindungen hervorrufen.

Mülleimer am Bahnhof sollen nicht mehr von der Gemeinde geleert werden

Der neue Mucker Bürgermeister Andreas Sommer lässt Mitte Juli - ohne parlamentarischen Beschluss - zur Kosteneinsparung für die Mülleimerleerung und Müllentsorgung die gemeindlichen Mülleimer an allen öffentlichen Plätzen der Großgemeinde abbauen. Ausgenommen blieben Kindergärten sowie Bus- und Bahnhaltestellen. Sein Facebookeintrag zur Zuständigkeit von Bus- und Bahnhaltestellen:

Andreas Sommer „Ja, natürlich, da ist der ÖPNV zuständig“.



Kein schöner Anblick: Überquellende Abfallbehälter am Bahnhof Mücke Fotos: H. Lorenz



Wie es dann Anfang August bei den Mülleimern am Bahnhof Mücke aussah, sieht man auf diesen Fotos. Als genau in diesem Zeitraum in Facebook erneut das Thema Müll am Bahnhof Mücke aufgegriffen wurde, antwortete Bürgermeister Sommer:

„Aber hier hat die Gemeinde Teile des Geländes gekauft, daher ist die Frage aufgrund des Kaufvertrages zu prüfen“.

Es ist wohl eher unwahrscheinlich, ob RMV, VGO oder die örtlichen Busunternehmen die Mülleimer an den Bushaltestellen leeren. Somit bleibt es spannend, wie es zukünftig in Mücke mit dem Thema „Mülleimer im ÖPNV“ weitergeht. Vielleicht ist es einfach ein Naturgesetz, dass die Mehrzahl der kommunalen Entscheidungsträger den ÖPNV nur aus der Windschutzscheibenperspektive kennen und ihm daher nur einen untergeordneten Stellenwert zuweisen. Von den damit verbundenen Vereinbarungen bzw. Gesetzmäßigkeiten ganz zu schweigen.

Fahrverbote für Kraftfahrzeuge in Frankfurt

(ac) Am 5. September 2018 hat das Verwaltungsgericht in Wiesbaden ein von vielen befürchtetes, von anderen erhofftes, aber eigentlich von allen so erwartetes Urteil gefällt: In Frankfurt am Main wird es Fahrverbote für verschiedene Diesel- und Benzinfahrzeuge geben.

Innerhalb des Autobahnringes, also im Gebiet der heutigen Umweltzone, dürfen ab dem 1. Februar 2019 keine Dieselfahrzeuge mit Euro-Norm 4 oder weniger sowie keine Benziner mit Euro 1 oder 2 mehr einfahren. Ab dem 1. September 2019 betrifft dies auch Dieselfahrzeuge mit Euro-Norm 5.

Betroffen sind davon 75.000 von insgesamt 334.000 in Frankfurt zugelassenen Fahrzeugen, also ein Anteil von 22,5%. Hinzu kommen natürlich noch die Fahrzeuge der Einpendler nach Frankfurt. Insgesamt ist das also nicht ganz so dramatisch wie anfangs befürchtet, als von der Hälfte aller Fahrzeuge gesprochen wurde, die vom Fahrverbot betroffen seien.

Was bedeutet dies für den Verkehr in Frankfurt? Die betroffenen Autobesitzer (darunter auch Handwerker, Gewerbetreibende, Liefersdienste und Taxifahrer)

müssen sich innerhalb des nächsten Jahres entweder ein neues, den Bestimmungen entsprechendes Auto zulegen oder das Fahrzeug nachrüsten. Die Nachrüstung kostet je nach Fahrzeug zwischen 1.500 und 2.500 Euro. Die von vielen Politikern jetzt geforderte Nachrüstung auf Kosten der Autoindustrie ist wohl höchstens bei den Fahrzeugen realistisch, bei denen durch entsprechende Software von den Herstellern



Frankfurt: Fahrzeuge mit schlechten Abgaswerten dürfen nicht mehr fahren



bei den Abgaswerten „geschummelt“ worden war.

Eine andere Möglichkeit besteht darin, dass die betroffenen Pkw-Besitzer ihr Fahrzeug abmelden und künftig die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen. Aber auch das ist problematisch, da in Frankfurt der öffentliche Nahverkehr an seiner Kapazitätsgrenze angelangt ist und ohne große Investitionen auch kaum neue Kapazitäten geschaffen werden können. Und selbst wenn das Geld da wäre – solche Maßnahmen (neue Trassen, neue Fahrzeuge) dauern Jahre bis zu ihrer Realisierung. Am schnellsten geht da noch die Beschaffung neuer Omnibusse.

Aber pikanterweise sind gerade diese auch vom Fahrverbot betroffen. Rund 75% der Linienbusse, die durch Frankfurt fahren, halten die geforderte Euro-Norm nicht ein und müssen mit entsprechenden Filtern mittels selektiver katalytischer Reduktion (SCR) nachgerüstet werden. Das kostet laut Experten rund 5.000 bis 7.500 Euro pro Fahrzeug. Die Omnibusse sind ein Teil des Problems.

Das Gericht hat außerdem der Stadt Frankfurt auferlegt, die Parkgebühren in Frankfurt zu erhöhen und für weitere Park & Ride-Plätze am Stadtrand zu sorgen.

Kommentar:

Die Grenzwerte von 40 Mikrogramm Stickoxiden (NO_x) pro Kubikmeter Luft sind seit vielen Jahren bekannt. Getan hat die Politik – nicht nur in Frankfurt, sondern auch beim Land und beim Bund – so gut wie nichts. Die Entwicklung bei den Elektrofahrzeugen mit Batterie, an die sich alle klammern, verläuft viel zu zögerlich. Stattdessen hätte man schon längst die Wiedereinführung des erprobten Betriebes mit Oberleitungsbussen angehen sollen, denn der batteriebetriebene Elektrobuss steckt noch in den Kinderschuhen und wird noch viele Jahre benötigen, bis er betrieblich ausgereift und kostenmäßig konkurrenzfähig ist.

Der Frankfurter Verkehrsdezernent Klaus Oesterling antwortete auf eine entsprechende Anfrage am 13. Juni 2017, dass die finanziellen und planungsrechtlichen Vorbereitungen für einen Betrieb mit Oberleitungsbussen erheblich seien. So ist ein Planfeststellungsverfahren notwendig. Man wolle daher lieber akkubetriebene Elektrobusse sowie Elektrobusse mit Reichweitenverlängerung über wasserstoffgespeiste Brennstoffzellen testen.

Dies ist ein Beispiel, wie sich die Politik bisher vor richtungsweisenden Entscheidungen gescheut hat. Aber meiner Meinung nach geht es nicht anders, man muss nun nach dem Gerichtsurteil auch Entscheidungen treffen, die nicht allen gefallen werden.

Andreas Christopher

Einstiegslotsen am Frankfurter Hauptbahnhof

(lk/db) Die Deutsche Bahn und der Rhein-Main-Verkehrsverbund testen erstmals sogenannte Einstiegslotsen im Regionalverkehr: In einem Pilotprojekt am Frankfurter Hauptbahnhof wird geprüft, ob dadurch mehr Züge pünktlich abfahren. Dazu werden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter seit dem 3. September für drei Monate zur Hauptverkehrszeit zwischen 15 bis 19 Uhr an ausgewählten Zügen eingesetzt.

Die Einstiegslotsen – im Testbetrieb zwei pro ausgewähltem Zug – sollen dabei helfen, dass sich die Türen der Züge rechtzeitig schließen, wenn der Zeitpunkt zur Abfahrt erreicht ist. Ihre Aufgabe ist es außerdem, die Fahrgäste möglichst gleichmäßig am Bahnsteig zu verteilen, damit alle Türen zum Einsteigen genutzt werden. Nicht zuletzt geht es bei dem Pilotprojekt darum, wie die Maßnahme von den Fahrgästen akzeptiert wird.

„Jedes Jahr fahren mehr Menschen mit dem öffentlichen Nahverkehr, die zu Recht erwarten, pünktlich und komfortabel ans Ziel zu gelangen. Um das zu gewährleisten, muss nicht nur dringend die Infrastruktur ausgebaut werden – wir müssen auch weitere Maßnahmen angehen“, sagt Prof. Knut Ringat, Geschäftsführer und Sprecher der Geschäftsführung des RMV. „Der Einsatz von Einstiegslotsen im S-Bahn-Verkehr ist ein erfolgreiches Konzept, das bereits von anderen Regionen übernommen wurde. Es ist daher nur folgerichtig, Einstiegslotsen auch im Regionalverkehr einzusetzen. Wir kämpfen für die pünktliche Fahrt jedes einzelnen Zuges. Neben Großprojekten wie dem Ausbau der Infrastruktur sind die Einstiegslotsen ein wichtiger Baustein, damit die Züge im RMV pünktlicher unterwegs sind.“

„Das Thema Qualität spielt eine zentrale Rolle beim DB-Konzern und damit auch

bei der Nahverkehrsgesellschaft DB Regio“, sagt Oliver Terhaag, Vorstand Produktion bei der DB Regio AG. „Unser Anspruch ist es, deutlich besser zu werden und Vertrauen zurückzugewinnen. Ich freue mich, dass wir nun zusammen mit dem RMV mit dem Pilotprojekt Einstiegslotsen starten können.“ Oliver Terhaag weiter: „Für eine gute Qualität und mehr Kundenzufriedenheit stellen wir uns zugleich breit auf und setzen auf viele Maßnahmen bundesweit, um das Gesamtsystem zu stabilisieren.“

„Der Frankfurter Hauptbahnhof mit täglich mehr als 200 Abfahrten von Regionalbahnen ist für uns von zentraler Bedeutung“, ergänzt Frank Klingenhöfer, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Mitte. „Bei den komplexen Abläufen zählt jede Sekunde; wir versprechen uns von den Einstiegslotsen vor allem Unterstützung bei der Einhaltung der Haltezeiten eines Zuges.“ Mit Einstiegslotsen haben u.a. die S-Bahn Rhein-Main und S-Bahn Stuttgart bereits gute Erfahrungen gemacht und den Einsatz nach erfolgreichen Pilotversuchen dauerhaft fortgesetzt.

Pro Bahn & Bus zeigt sich erfreut über die geplante Maßnahme. Es ist leider bekannt, dass gerade in der Hauptverkehrszeit viel Andrang herrscht und auch häufig Türen blockiert werden, was eine pünktliche Abfahrt kaum möglich macht.

Neue Fahrzeuge und weitere Entwicklungen im Frankfurter Nahverkehr

(fl) In den letzten Wochen kam Bewegung in die Diskussion um Dieselfahrverbote in Frankfurt und anderswo. In diesem Zusammenhang wird regelmäßig auch der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs angemahnt. Der Standard-satz geht Politikern aller Parteien mittlerweile recht flott von den Lippen.

Doch wie sieht es in Hessens größter Stadt, da wo das Dieselfahrverbot am schnellsten Realität werden könnte, eigentlich konkret aus? Größere Fahrzeugbeschaffungen stehen an. Sie werden helfen, den aktuellen Bedarf zu decken. Eine deutliche Angebotsausweitung wird damit aber noch nicht möglich sein.

43 neue Trambahnen ersetzen die erste Niederflur-Generation

Den größten Posten macht die Beschaffung neuer Trams aus. Waren zunächst 38 neue Fahrzeuge plus einer Option auf weitere 15 Bahnen geplant, so wurden nun Mitte Juni gleich 43 Triebwagen in Auftrag gegeben. Anders wäre die Neustrukturierung der Linie 14, die zu einer weite-

ren Durchmesserlinie von Ost nach West quer durch die Altstadt ausgebaut wird, kaum zu schaffen gewesen. Da die „neue“ 14 bereits im Dezember 2018 startet, kommt es in den nächsten Jahren vermehrt zum Einsatz alter Hochflurbahnen vom Typ P bzw Pt, die eigentlich schon längst auf dem Abstellgleis oder im Museum stehen sollten. Vorgesehen ist eine Investition von 113,5 Millionen Euro.

Die neuen Bahnen werden als Typ T bezeichnet (Frankfurt bezeichnet seine Tram-Generationen ebenso wie München fortlaufend nach Buchstaben). Ersetzt werden alle Fahrzeuge der Generation R, die ab 1993 geliefert wurden. Sie haben zwar noch nicht das für langlebige Straßenbahnen typische Alter erreicht, sie gehören



*Das Wasserhäuschen am Niederräder Hardtwaldplatz hat schon manche Tramgeneration kommen und wieder gehen gesehen. Hier die Moderne des Jahres 1972: Der P- bzw. Pt-Triebwagen, wobei t für tunnelgängig steht, bestach durch seine kantigen Formen.
Foto: Friedrich Lang*

*1993 war der R-Triebwagen das Maß aller Dinge: durchgehend niederflurig gehalten, im Design des renommierten Professors Lindinger gestaltet und in Subaru-Vista-Blue lackiert. Mit dem Erscheinen der Generation T wandern die Wagen auf's Abstellgleis.
Foto: Friedrich Lang*



aber der „Pioniergeneration“ von Niederflurbahnen an mit den typischen Konstruktionsmängeln der damaligen Zeit. Zum Vergleich: Die „P“-Bahnen sind schon jetzt mindestens 40 Jahre alt.

Lieferant wird der französische Konzern Alstom. Alstom ist auf ein innovatives Fahrzeugdesign spezialisiert, bei dem jede Stadt ein Fahrzeug mit eigener Design-„Handschrift“ erhält. Alstom prägt mit seinen Fahrzeugen das „Gesicht“ der vielbeachteten neuen französischen Straßenbahnbetriebe. Wesentliche Elemente sind natürlich dennoch standardisiert und entstammen beim Frankfurter Auftrag der aktuellen Fahrzeugfamilie Citadis X05. Sie verfügen über eine Vollklimatisierung und einen durchgängig (100prozentigen) niederflurigen Fahrzeugboden. Die 100prozentige Niederflurigkeit galt übrigens bei dem 1993 in Dienst gestellten Typ R als besondere Innovation; der später beschaffte Typ S ist nur zu 70 Prozent niederflurig. Und auch das Design spielte 1993 bereits eine große Rolle. Es wurde von Professor Herbert

Lindinger entworfen, der auch für die Gestaltung des U-Stadtbahn-Fahrzeugtyps U4 verantwortlich war.

Weitere Merkmale des neuen Fahrzeugtyps sind nach Angaben der Verkehrsgesellschaft Frankfurt VGF große Panoramafenster, eine LED-Beleuchtung und großzügige Mehrzweckflächen für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Fahrräder. Eine vierte Tür pro Seite diene dem schnelleren Fahrgastwechsel. Mit einem für die Straßenbahn neuen Fahrgastinformationssystem, das auf Bildschirm-Displays beruhe, und einem Fahrerassistenzsystem, das dem Fahrer helfe, Hindernisse besser zu erkennen, biete der neue Straßenbahnwagen Innovationen, die sowohl den Fahrgästen, als auch dem Fahrpersonal dienen, so die VGF.

Darüber hinaus sind einige Optionen für die Zukunft vorgesehen: Die Trams sind sowohl für die Einrichtung von W-LAN vorbereitet, als auch für batterieelektrischen Betrieb nachrüstbar, sollten beim weiteren Ausbau des Frankfurter Straßenbahnnetzes

auch fahrdradtlose Abschnitte zu befahren sein. Für besonders wichtig hält die VGF die Möglichkeit, die Fahrzeuge mit einem zusätzlichen Mittelteil nachzurüsten: „Damit schaffen wir eine kostengünstige Möglichkeit, unsere Kapazitäten zu vergrößern. Allerdings müssen bis dahin noch einige Anpassungen im Streckennetz vorgenommen werden.“ Die im Lieferzustand 31,5 Meter langen Wagen können durch die Mittelteile auf 38 Meter verlängert werden.

U-Stadtbahnfahrzeuge werden verlängert

Bei der U-Stadtbahn ist man bereits in der Situation, die vorhandenen Fahrzeuge verlängern zu müssen. Zum Glück lässt das Fahrzeugkonzept der Generation U5 diesen Schritt zu. Gekauft werden 22 eigenständige Wagen ohne Führerstand, die zwischen die vorhandenen Einheiten gekuppelt werden. Mit den Mittelwagen können 75 Meter oder 100 Meter lange U-Stadtbahn-Einheiten gebildet werden.

Bestellt wurden die Ergänzungstriebwagen im September 2018 bei Bombardier.

Der kanadische Konzern mit seinem Lokomotivbaustandort im hessischen Kassel war auch Hersteller der 224 zwischen 2008 und 2017 ausgelieferten Bahnen des Typs „Flexity Swift, in Frankfurt als Baureihe „U5“ geführt. Die Mittelteile haben, wie ältere „U5“-Einheiten mit Fahrerständen, drei Drehgestelle und sechs Achsen, sie sind rund 25 Meter lang, 2,65 Meter breit, 3,6 Meter hoch und bieten 48 Sitz- und 136 Stehplätze. Die ersten Mittelteile sollen schon im März 2020 nach Frankfurt kommen, der Abschluss der Lieferung ist für Frühjahr 2021 vorgesehen.

Dieselfahrverbot trifft auch die Busflotte

Von 340 in Frankfurt eingesetzten Linienebussen erfüllen derzeit nur 110 die Euronorm 6. Nur diese 110 Busse sind vom absehbaren Dieselfahrverbot nicht betroffen. Für alle anderen Busse ist zumindest eine Nachrüstung erforderlich. Sie entsprechen meist dem EEV-Standard, einer langen Zeit für ausreichend erachteten Zwischenlösung zwischen

Euro 5 und Euro 6. Sie aufzurüsten – sofern möglich – kostet eine Summe von ca. vier Millionen Euro. Die Aufrüstung muss bis zum 01.09.2019 erfolgen. Eigentlich lohnt der Ein-



Die U5-Triebwagen bekommen zusätzliche Mittelteile

Foto: Friedrich Lang

griff für einen Großteil der Flotte nicht, weil sie sich dem Ende der wirtschaftlichen Nutzungsdauer nähert. Voraussichtlich wird es bei den einzelnen Auftragnehmern der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft traffiq daher eher zu vorgezogenen Neubeschaffungen kommen – wobei es um den propagierten großflächigen Ersatz durch Elektrobusse derzeit eher ruhig geworden ist.

Große Symbole kennzeichnen Platz für Kinderwagen und Rollstühle

Sie fallen auf – und das sollen sie auch: Die großen Aufkleber „Rollstuhl“ und „Kinderwagen“, die seit Mitte September 2018 an den Türen aller Bahnen und Busse in Frankfurt am Main angebracht sind. 30 Zentimeter hoch und in reflektierender gelber Farbe signalisieren sie den Fahrgästen, wo der beste Einstieg für Menschen ist, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

Der Fahrgastbeirat Frankfurt hatte wiederholt Möglichkeiten diskutiert, wie die Türen zu den sogenannten Sondernutzungsflächen - das sind die Stellflächen für Rollstühle und Kinderwagen - deutlicher als bisher kenntlich gemacht werden können. Orientiert hat sich das Gremium schließlich am Vorbild der Berliner Verkehrsbetriebe. Die deutliche Kennzeichnung der Tür ist natürlich auch eine Hilfestellung für gehbehinderte Menschen, da sich in der Nähe dieser Tür stets auch die barrierefrei zugänglichen Sitze befinden.

Auch die markanten Zielanzeigen außen, weiße Schrift auf schwarzem Grund, sind gemeinsam mit dem Fahrgastbeirat ausgewählt worden. „Die kontrastreiche Gestaltung des Einstiegsbereichs und des Bus-Innenraums mit der deutlichen Kenn-

zeichnung der Sondernutzungsfläche, dem Stellplatz für Rollstuhlfahrer mit Prallplatte und den zahlreichen signalgelben Haltestangen, gehen ebenfalls auf die Arbeit des ehrenamtlichen Gremiums zurück“ lobt die lokale Nahverkehrsgesellschaft traffiq die Arbeit des Frankfurter Fahrgastbeirates.

Altstadtstrecke – noch mehr Angebot und neue Haltestelle

Zum Fahrplanwechsel im Dezember erhält die Tramlinie 14 eine neue Führung. Östlicher Endpunkt bleibt der Ernst Mey-Platz in Bornheim. Anstatt über den Main nach Sachsenhausen und weiter nach Louisa zu fahren, wird sie aber künftig den Weg über die Altstadtstrecke der Straßenbahn und weiter über den Hauptbahnhof zur Mainzer Landstraße nehmen, wo sie in der derzeit außer Betrieb befindlichen Schleifenstrecke Kleyerstraße / Rebstöcker Straße endet. An deren westlichem Ende wird eine neue Haltestelle „Gustavsburgplatz“ eingerichtet. Nach Lieferung der neuen Fahrzeuge könnte die Linie 14 sogar noch weiter der Mainzer Landstraße folgen, wobei die Führung über die Kleyer- und Rebstöcker Straße erhalten bliebe.

Den Verkehr nach Louisa wird die bisher am Sachsenhäuser Lokalbahnhof endende Linie 18 übernehmen, wodurch eine umsteigefreie Verbindung vom Nordend zum Umsteigeknoten Südbahnhof entsteht. Für die Altstadtstrecke bedeutet nicht nur die Verstärkung durch die Linie 14 eine deutliche Aufwertung. Sie erhält außerdem noch eine neue Haltestelle „Karmeliterkloster“, wodurch sich die Erschließung der Innenstadt weiter verbessert.

Um die „Altstadtstrecke“ war in den 1980er Jahren heftig gekämpft worden. Der



*Seit 50 Jahren
fahren in Frankfurt
U-Bahnen, wie hier
ins Nordwest-
Zentrum*

*Foto: Friedrich
Lang*

Beschluss für ihren Erhalt bedeutete die Abkehr vom Konzept der „Schienefreien Innenstadt“. Von einer drei- bis vierminütigen Zugfolge, wie sie ab Dezember 2018 Wirklichkeit wird, hatten damals nicht einmal die vehementesten Befürworter gesprochen. Ein Beweis, dass sich Engagement pro Schiene langfristig lohnt!

U-Stadtbahn feiert 50-jähriges Jubiläum

Am 04.10.1968 wurde Frankfurts erste U-Stadtbahnlinie eröffnet. Frankfurt wurde damit nach Berlin und Hamburg und knapp vor Köln die dritte deutsche „U-Bahn-Stadt“, wobei die „U-Bahn“ gerade in den ersten Betriebsjahrzehnten auch viele Elemente einer unterirdischen Straßenbahn aufwies und teilweise bis heute aufweist. „U-Bahn“ war 1968 vor allem die Linie A1 zwischen der Hauptwache und der Nordweststadt, während die Taunuslinien 23, 24 und 25 zwar auch den Tunnel zwischen Hauptwache und Miquel-/Adickesallee nutzten, jedoch mit adaptierten Straßenbahnwagen betrieben wurden.

Der Eröffnung war eine vergleichsweise straffe Planungs- und Bauzeit vorausgegangen. Am 4.7. 1961 war der Bau der U-Stadtbahn im Grundsatz beschlossen worden, am 28.6.1963 erfolgte der erste Spatenstich bzw. Rammschlag, und im Spätsommer 1966 konnten die ersten Probefahrten auf einer Teilstrecke im Tunnel stattfinden. Aktuell verkehren 8 Linien auf drei innerstädtischen Grundstrecken mit entsprechenden Verästelungen in den Außenbezirken und eine Linie außerhalb des Stadtzentrums.

Heute ist auch kaum zu ermessen, welches Maß an Modernität die „U-Bahn“ 1968 in die Mainmetropole gebracht hat. Die Gestaltung der Stationen folgte einem einheitlichen Grundentwurf der Architekten Wolfgang Bader und Artur C. Walter. Für die einzelnen unterirdischen Bahnhöfe waren „Kennfarben“ vorgesehen, welche die Orientierung erleichtern sollten. Darüber hinaus erhielt jeder Linienast eine eigene Farbe, die sich in der Gestaltung der bordürenartigen Leitstreifen in den Stationen widerspiegelte. Und sogar der Anstrich

der Mittelstützen folgte keinem Zufall: Grau stand für gewöhnliche Stationen, rot für Umsteigestationen. Trotz aller Farben verblieb auch viel Weiß, was den Stationen zu einem hellen Gesamteindruck verhalf – ganz im Gegensatz zu den ersten „Waschbetonbahnhöfen“ der ab 1974 eröffneten Grundstrecke B oder etwa zur Station Ostendstraße der S-Bahn.

Ebenso futuristisch wie die sechs ersten „U-Bahnhöfe“ war auch das Ziel Nordweststadt mit dem Nordwestzentrum. Ein Stadtteilzentrum „vom Reißbrett“ – wie man seinerzeit in der Ära vor dem Computerzeitalter sagte – mit Bürgerhaus, Bücherei, Einkaufszentrum, Hallenbad und eigener U-Bahnstation im Keller dürfte es damals an keiner anderen Stelle in Deutschland gegeben haben. Eröffnet wurde es am gleichen Tag wie die U-Stadtbahn am 4. Oktober 1968.

Abstimmung in Bad Homburg über die Verlängerung der U2

In Bad Homburg wird am Tag der hessischen Landtagswahl, am 26.10.2018, von der wahlberechtigten Bevölkerung über die Verlängerung der U-Stadtbahn 2 vom Vorort Gonzenheim bis zum Bahnhof der Stadt entschieden. Die Stadt Bad Homburg richtet bis dahin eine Reihe von Infoständen in verschiedenen Stadtteilen sowie in der

Kernstadt aus. Im August gab es darüber hinaus eine öffentlichkeitswirksame Testfahrt eines mit zusätzlichen Schallabsorbern ausgerüsteten Triebwagens von Bad Homburg-Gonzenheim nach Frankfurt. Gesteuert wurde die Bahn auf einem Teil des Weges von Bad Homburgs Oberbürgermeister Alexander Hetjes. Eingeladen waren auch Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Parteien. Die VGF rüstet den Großteil ihrer U-Stadtbahnflotte derzeit mit den Absorbern aus – ein Umstand, welcher die Bad Homburger Verlängerung, für die seit 2016 bereits Baurecht besteht, noch umweltverträglicher macht.

Aktuelle Vorschläge zum Netzausbau

Mehr oder wenig intensiv wird an vielen Stellen der wachsenden Großstadt Frankfurt der weitere Ausbau des Straßenbahn- und U-Stadtbahnnetzes geplant. Die Hessenschiene stellt regelmäßig diese Projekte vor – Stichworte sind die Ginnheim-Bockenheimer U-Stadtbahn, die Lückenschlüsse zum Frankfurter Berg und zum Bahnhof Höchst, der schrittweise Aufbau einer Ringtram, die U5 ins Europaviertel, die Regionaltangente West und einige mehr.



*1968 ein absolutes Novum:
Die U-Bahn ins Einkaufszentrum*

Foto: Friedrich Lang

Einen neuen Vorschlag unterbreitete kürzlich die CDU im Ortsbeirat 7, der für die nordwestlichen Stadtteile zuständig ist. Die Christdemokraten wollen den Stadtteil Rödelheim wieder ans Straßenbahnnetz anbinden und halten eine stellenweise gemeinsame Trassierung mit der Regionaltangente West (RTW) für denkbar. Entstehen soll dabei keine Strecke ins Stadtzentrum, sondern ein Teilring als Verbindung von Nordwestzentrum, Gewerbegebiet Praunheim und Industriegebiet Rödelheim.

Eine Verlängerung über die Postsiedlung Biegwald zum Westbahnhof hält die CDU ebenfalls für realistisch. Das Projekt befindet sich in der „frühen Stufe der politischen Meinungsbildung“, wie der Geschäftsführer der RTW-Planungsgesellschaft Horst Amann betont. Insofern ist zunächst auch offen, ob es sich bei dem Rödelheimer Ast eher um einen Abzweig der RTW oder eher um eine Erweiterung der Frankfurter Tram handeln wird. Dringlich wird die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nordwesten vor allem durch den geplanten neuen Stadtteil entlang der A5.

Auch an anderer Stelle haben die Christdemokraten ihre Zuneigung zur Straßenbahn entdeckt. So will die Römerfraktion der CDU die Linie 14 schon bald zur Mönchshofstraße im Westen von Frankfurt verlängern. Verkehrsdezernent Klaus Oesterling (SPD) stellt diesen Schritt für Ende 2019 in Aussicht. Allen Beteiligten dürfte klar sein, dass Angebotsausweitungen derzeit nur durch den Einsatz von alten Hochflurwagen möglich sind. Aus Fahrgastsicht müssen dafür feste Regeln gelten, zum Beispiel dass Hochflurkurse klar aus dem Fahrplan ersichtlich sind, um

auf barrierefreie Fahrten ausweichen zu können. Außerdem muss der Einsatz immer im Wechsel mit Niederflurfahrzeugen erfolgen.

Gütertransport mit der Straßenbahn – Innovation oder Marketinggag?

Mitten in der Diskussion um Dieselfahrverbote präsentierte Frankfurts Verkehrsdezernent Klaus Oesterling gemeinsam mit der VGF die Idee eines Warentransportes per Straßenbahn und Lastenrad. Das Konzept wirkte bei der Präsentation allerdings noch äußerst improvisiert. Aus einer regulären Straßenbahn heraus, von denen es bis zur Lieferung der Triebwagenserie T ohnehin zu wenige gibt, wurden Pakete verteilt. Ziel ist es, den Lieferverkehr in der Innenstadt zu reduzieren.

Gütertransporte mit Straßenbahnen waren in der Vergangenheit immer etwas Exotisches, manchmal waren sie der Mangelwirtschaft oder Kriegsereignissen geschuldet. Aktuell werden in Deutschland nur bei der Dresdener Straßenbahn regelmäßig Güter transportiert, wobei dieser Verkehr auch zum Imagegewinn für den Kunden – die Gläserne Manufaktur des VW-Konzerns – beitragen soll.

Eine Adaption dieser Lösung für den generellen Warenlieferungsverkehr einer Innenstadt setzt Investitionen in Fahrzeuge sowie für den Verladevorgang geeignete Gleise voraus. Auch dürfte es erforderlich werden, ökonomische Anreize zu schaffen, schließlich kostet jeder Umladevorgang Zeit und Geld – woran bisher in der Regel alle Citylogistik-Konzepte scheitert sind.

Eppstein – Bahnhof des Jahres 2018

(red) Die Allianz pro Schiene wählt jedes Jahr zwei Bahnhöfe zum „Bahnhof des Jahres“. Meist werden dabei ein größerer und ein eher kleiner Bahnhof ausgewählt. Die Allianz pro Schiene ist ein Lobbyverband für den Schienenverkehr, in dem 23 ehrenamtlich tätige Verbände (Fahrgastverbände, Umweltschutzverbände) und etwa 140 Unternehmen aus der Schienenverkehrsbranche zusammenarbeiten. Auch der Deutsche Bahnkundenverband, unsere bundesweite Vertretung, ist dabei.

In diesem Jahr wurden die Bahnhöfe Winterberg und Eppstein ausgezeichnet. Die Allianz pro Schiene hat für ihre Auszeichnungen eine Checkliste erarbeitet, die man sich im Internet (www.allianz-pro-schiene.de) ansehen kann.

Was zeichnet nun Eppstein aus? Die Checkliste fordert eine Präsenz am Bahnhof – die ist durch ein Bürgerbüro mit den üblichen behördlichen Funktionen, aber auch mit Fahrkartenverkauf gegeben. Im Bahnhof gibt es ein Lokal mit Gartenwirtschaft und Abendangebot, so dass schon dadurch über viele Stunden der Bahnhof belebt ist.

Der Bahnhof ist durch Aufzüge behindertengerecht. Der ebenerdige Zugang

bleibt durch einen nahen Bahnübergang aber auch erhalten, wenn beide Aufzüge ausfallen – das ist ein spezieller Vorteil eines kleinen Bahnhofs mit zwei Außenbahnsteigen. Es ist übrigens wirklich ein Bahnhof, weil dort Züge beginnen und enden können – dies wird bei Baustellen auch genutzt.

Die Stadt hat den Bahnhof gekauft und das Gebäude aus dem Jahr 1903 mit einer architektonisch gelungenen Modernisierung in seinem Charakter erhalten, aber doch einen Blickfang gesetzt. Dieser Eindruck setzt sich in der Unterführung fort, in der der alte Bodenbelag erhalten blieb und mit modernen Materialien kontrastiert.

Der Übergang zu den Bussen findet aus Richtung Frankfurt unter dem gleichen Bahnsteigdach statt – kürzer geht es nicht. Das Mobilitätsangebot wird ergänzt durch eine große P&R-Anlage, abschließbare Fahrradboxen und einen Taxenstand. Für die Fahrgäste steht eine elektronische Anzeigetafel zur Verfügung. Mehr kann man an einem solchen Bahnhof nicht erwarten.

Der Bahnhof Eppstein von der Gleisseite aus gesehen



Links am Bahnhofsvorplatz ein Lokal mit Gartenwirtschaft, beim kleinen Türmchen ist der Eingang zum Bürgerbüro mit Fahrkartenverkauf
Fotos: Pro Bahn & Bus

Der fußläufige Zugang zur Kernstadt Eppstein ist durch eine Fußgängerbrücke gegeben. Ebenfalls gut ist die fußläufige Erreichbarkeit des Stadtteils Vockenhausen – da dieser sehr lang gestreckt ist, findet aber auch der Bus, der ihn mit mehreren Haltestellen durchquert, seine Kunden.

Zum tiefgreifenden Umbau hat der Neubau des Eppsteiner Tunnels beigetragen, der nach etwa 135 Jahren Standzeit erneuert werden musste. Diese Gelegenheit wurde zur grundlegenden Umgestaltung genutzt. Durch den neuen, längeren Tunnel konnte auch die Linienführung so begründet werden, dass der Bahnsteig im Wesentlichen in der Geraden liegt. Im alten Tunnel haben nun Fledermäuse eine Heimat gefunden.

Ein Blick zurück: Im Heft 55 Modellbahn-Gleispläne von Michael Meinhold findet sich der Gleisplan des Bahn-

Der Bahnhof bietet zahlreiche Möglichkeiten, Fahrräder abzustellen; darunter auch abschließbare Fahrradboxen



hofs Eppstein im Zustand des Jahres 1960. Der Bahnhof hatte drei Bahnsteigkanten an Haus- und Mittelbahnsteig und weitere zwei Gleise für den Güterverkehr. Ein großer Güterschuppen sowie eine Seiten- und Kopframpe zeigten, dass damals nicht nur Personenverkehr, sondern auch lebhafter Güterverkehr stattgefunden haben muss.

Insgesamt ein sehr angenehmer Ort – modern, aber Altes ist sichtbar erhalten und gibt dem Bahnhof Unverwechselbarkeit.



Straßenbahn zur Lichtwiese vom Darmstädter Stadtparlament beschlossen

(fl) Mit knapper Mehrheit wurde am 27. September 2018 der Bau einer 1,2 Kilometer langen Straßenbahn-Zweigstrecke zum Standort Lichtwiese der Technischen Universität (TU) in Darmstadt beschlossen. Die TU erzeugt in der stark durch Feinstaub belasteten Stadt ein hohes Pendleraufkommen, welches durch Busse nur unzulänglich abgewickelt werden kann.

Zur besseren Erschließung der am Stadtrand gelegenen Uni wurde 2007 bereits ein Haltepunkt TU Lichtwiese an der Odenwaldbahn eingerichtet. Die Straßenbahn soll nun endlich die dringend benötigte leistungsfähige und vor Ort emissionsfreie Anbindung an die Innenstadt bringen.

Das Projekt ist umstritten, nicht nur wegen der üblichen Kontra-Bürgerinitiative. Vor allem die absehbare Preissteigerung sorgt für Unmut, auch bei sonst der Straßenbahn eher zugewandten Parteien wie der SPD. Allerdings verfügt die Lichtwiesenbahn auch bei der absehbaren Kostensteigerung auf 20,2 Millionen Euro noch über einen Nutzen- Kostenfaktor von 1,16. Nach Preisstand von 2013 mit etwa vier Millionen weniger Bau- und Planungskosten hätte er bei 1,66 gelegen.

Am 27. September votierten die Fraktionen von CDU und Grünen geschlossen für die Lichtwiesenbahn. Unterstützt wur-

den die Parteien von Jürgen Barth, der zuvor der Fraktion „Uffbasse“ angehörte, aus dieser aber kurzfristig ausgetreten war. SPD und FDP stimmten gegen den neuen Abzweig der zum Böllenfalltor führenden Straßenbahnstrecke. Aus der SPD-Fraktion kam auch die Ankündigung, weiter gegen das Projekt opponieren zu wollen, unter anderem durch entsprechende Anträge zu den Haushaltsplanungen der kommenden Jahre.

Pro Bahn & Bus hat kein Verständnis dafür, dass in einer der am stärksten durch Verkehrsemissionen belasteten hessischen Städte der überfällige Bau eines Kernstückes im Straßenbahnnetz unterbleiben soll. Die Technische Universität ist keine Vorstadtsiedlung, sondern ein Konglomerat aus Studien- und Arbeitsplätzen; der fortschreitende Ausbau des Campus am Stadtrand nahm von Anbeginn ein hohes Verkehrsaufkommen in Kauf.

HESSENSCHIENE-ABO

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

RMV-Vertriebschef beim Fahrgastbeirat Lahn-Dill Die RMV-Vertriebsstrukturen in Wetzlar und die Automatenprobleme an Lahn und Dill

(fl) Am 6. September 2018 tagte der Fahrgastbeirat des Lahn-Dill-Kreises und der Stadt Wetzlar in Wetzlar. Eingeladen war der Vertriebschef des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), Walter Noé. In der rund 52.000 Einwohner zählenden Optikstadt an der Lahn hatte der weitgehende Übergang des RMV-Fahrkartenvertriebs von der Deutschen Bahn auf Automaten des Betreibers Transdev zumindest indirekt die Schließung des DB-Reisezentrums zur Folge.

Reisende am Bahnhof Wetzlar müssen seither mit einer Agenturlösung auskommen, bei der DB-Fahrkarten und RMV-Zeitkarten im DB-Servicestore verkauft werden.

Eine zweite Agentur für den Vertrieb von RMV-Fahrkarten befindet sich nur etwa 200 Meter vom Bahnhof entfernt. Sie wird von den Wetzlarer Verkehrsbetrieben „Werner Gimmler“ betrieben und nennt sich „Mobilitätsinfo“, obwohl sie den RMV-Vorgaben für eine „Mobilitätsinfo“ nicht in allen Details entspricht. Eine dritte Möglichkeit zum persönlichen Erwerb von RMV-Fahrkarten und zur Erlangung von Informationen rund um den RMV in Wetzlar bietet die RMV-Mobilitätszentrale am Karl-Kellner-Ring, etwa 1000 Meter vom Bahnhof entfernt.

Ein breites Angebot an Dienstleistungen? Oder doch eher ein Flickenteppich an halbdurchdachten Konzepten? In Wetzlar ist der Bahnhof die zentrale Drehscheibe des ÖPNV, es gibt keine weiteren Schnittpunkte wie etwa der Marktplatz in Gießen oder der Freiheitsplatz in Hanau. Insofern gehört die Mobilitätszentrale als diejenige Verkaufsstelle mit der hochwertigsten Ausstattung an den Bahnhof und nicht an einen anderen Ort in der Stadt. Die Chancen auf einen Umzug stehen allerdings

schlecht, schließlich kann die Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil am Karl-Kellner-Ring mit dem historischen „Seibertischen Haus“ eine kreiseigene Immobilie nutzen und hat erst im vergangenen Jahr in die Modernisierung ihrer Mobilitätszentrale investiert.

Noé erläuterte die Hintergründe der Entscheidungen zum Vertrieb, soweit sie

Bahnhof Wetzlar: Statt DB-Reisezentrum jetzt Service-Store Foto: Friedrich Lang



den RMV betreffen, aus seiner Sicht. Die Schließung des Reisezentrums sei eine rein unternehmerische Entscheidung der DB gewesen. Die DB selbst wirbt mit den längeren Öffnungszeiten des Servicestores und stellt ihre Standards bezüglich der Mitarbeiterschulung und der Vorhaltung von eigens für den Fahrkartenverkauf zuständigen Personals heraus. Laut dem Vertriebschef sah man sich beim RMV durch geltendes Recht dazu gezwungen, den Fahrkartenvertrieb von der DB zu lösen und an per Ausschreibung zu ermittelnde Vertriebspartnern zu übertragen. Gewonnen hat die Ausschreibung bekanntlich der private Mobilitätsdienstleister Transdev für den automatenbasierten Vertrieb und die Deutsche Bahn für den personenbedienten Verkauf an Bahnhöfen.

Noé räumte die massiven Probleme in der Startphase der Transdev-Automaten ein. Schuld seien unter anderem auch externe Dienstleister gewesen, beispielsweise solche, die für den Geldtransport zuständig sind. Auch die Hotline sei sehr mangelhaft gewesen. Mittlerweile habe sich vieles zum Besseren gewendet, was auch von anwesenden Mitgliedern des Fahrgastbeirates bestätigt wurde. Fast keine Einflussmöglichkeiten habe man auf die Qualität des DB-Fahrkartenverkaufs an den Automaten. Dieser sei vom RMV nicht beauftragt worden, dürfe es aus wettbewerbsrechtlichen Gründen auch nicht werden, und sei allein Sache von Transdev und Deutscher Bahn AG. Angesprochen auf die sehr langen Wartezeiten bis zum Erscheinen der DB-Eingabemaske an den Automaten erklärte Noé, dies läge an der verwendeten Technik. Für die DB-Angebote müsse eine konventionelle Internetver-



Laufen mittlerweile besser, haben aber immer noch ihre Macken: die neuen RMV-Automaten

Foto: Friedrich Lang

bindung aufgebaut werden, während die RMV-Fahrscheine mit eingespielten Daten erstellt würden.

Ein besonderes Ärgernis im nördlichen Lahn-Dill-Kreis ist die fehlende Möglichkeit zum Kauf des Westfalentarifs an den Transdev-Automaten. Der Westfalentarif grenzt an den Rhein-Main-Verbund, beide in Kombination ermöglichen Fahrten beispielsweise zwischen Dillenburg und Siegen zum akzeptablen Preis. Geprüft wird derzeit, ob in Dillenburg wieder ein DB-Automat aufgestellt werden kann. Dieser dürfte dann zwar keinen RMV-Tarif verkaufen, dafür aber den Westfalentarif, so wie es bis Ende 2017 bei den DB-Automaten üblich war. Die Integration des Westfalentarifs in die Transdev-Automaten werde noch länger auf sich warten lassen, so Noé. Immerhin habe man die Hessische Landesbahn als Verkehrsunternehmen gebeten, den Fahrkartenkauf im Zug problemlos zu ermöglichen, was nach Beobachtung einzelner Fahrgastbeiratsmitglieder auch gut funktioniert.

Fahrgäste bleiben auf der Strecke Baustellenmarathon auf der Main-Weser-Bahn

(jl) In den hessischen Sommerferien wurde auf der Main-Weser-Bahn an zahlreichen Stellen gebaut. Größte Baustelle war der Abschnitt Bad Vilbel – Frankfurt-West, wo im Zuge des viergleisigen Ausbaus unter anderem neue Weichen eingebaut wurden, was für sechs Wochen einen eingleisigen Betrieb erforderte.

Durch den Engpass konnten nur zwei S-Bahnen und ein Regionalexpress pro Stunde und Richtung geführt werden. Zahlreiche Züge wurden über Hanau und Frankfurt-Süd umgeleitet und endeten größtenteils am Stadion. Die Intercityzüge der Linie 26 wurden großräumig über Fulda umgeleitet. Der einzige verbliebene Regionalexpress auf der Stammstrecke über Bad Vilbel war oft überfüllt und hielt nicht am

Frankfurter Westbahnhof. Lange Reisezeiten für Pendler Richtung Eschborn, Kronberg, Oberursel und Bad Homburg waren die Folge.

Mitte August wurde zusätzlich an zwei Wochenenden die Strecke zwischen Butzbach und Gießen gesperrt. Grund waren



Brückenbauarbeiten in Langgöns, Großen Lindens und an der Autobahnbrücke der A485 im Gießener Süden. In Langgöns wird eine kleine Unterführung, die zum großen Teil noch aus der Bauzeit der Strecke von 1850 stammt, erneuert. In der Sperrzeit wurde der Sandsteinbogen abgerissen und zwei Baubrücken eingebaut. Die Woche vorher war die Sperrung notwendig, um mit Stahlprofilen die Fundamente für die Baubrücken einzurammen.



Die Brückenbaustellen in Langgöns (oben) und Großen Lindens (links) während der Sperrung. Mittels großer Rammen werden Spundwände ins Erdreich getrieben



*Abriss des
Butzbacher
Bahnhof-
gebäudes am
7. Juli 2018*

Ähnliches in Großen Linden: Hier wird eine im Jahr 1922 gebaute Brücke, welche die Bahn über eine kleine Straße leitet, durch einen Neubau ersetzt. Auch hier wurden Hilfsbrücken eingesetzt. Die neue Brücke entsteht neben dem Bahndamm und soll im Oktober in einer weiteren Sperrpause eingeschoben werden.

Drei Kilometer weiter nördlich wird die Autobahnbrücke der A485 (Zubringer vom Gießener Südkreuz zum Gießener Ring) ebenfalls ersetzt. Die aus dem Jahr 1969 stammende Brücke ist dem zunehmenden Straßenverkehr nicht mehr gewachsen. Der Abriss gestaltet sich hier viel schwieriger: Aufgrund der Größe wird die Brücke, die aus zwei Einzelbrücken besteht, mittels Seilsäge in kleinere Teile geschnitten, die mit Kran und Schwertransportern abgefahren werden können. Auch für diese Arbeiten muss zeitweise die Bahnstrecke gesperrt werden.

Durch die Brückenbauarbeiten ergab sich im Bahnhof Butzbach die Gelegenheit,

das leerstehende Bahnhofsgebäude ebenfalls abreißen zu können, da über Gleis 1 (Hausbahnsteig) keine Züge fahren. Dank guter Vorbereitung konnte dann innerhalb zwei Tagen der noch stehende Rest der Bahnsteigüberdachung aus Stahlbeton niedergelegt werden, welche an der Bahnhofswand befestigt war. Die weiteren Planungen sehen vor, zunächst ein Provisorium mit Warteraum und Toilette zu errichten. Später soll wieder ein richtiges Bahnhofsgebäude entstehen; auch der Bahnhofsvorplatz und die Fußgängerunterführung sollen zeitgemäß hergerichtet werden.

Die Fahrgastinformationen waren am ersten Sperrwochenende großenteils sehr schlecht. In Butzbach wurde per Lautsprecher nur auf den Ausfall von Zügen hingewiesen. Der Weg zum Schienenersatzverkehr war erst gar nicht und dann nur notdürftig ausgeschildert. So irrten Fahrgäste umher und suchten die Busse, welche aber nicht auf dem Bahnhofsvorplatz abfuhr, sondern auf der gegenüberliegenden Bahnhofsseite. Zudem waren die eingesetz-



Winzigste Fahrplaninformationen (links), zu wenige Busse (rechts): Der Schienenersatzverkehr am ersten Wochenende der Brückenbauarbeiten war schlecht vorbereitet

ten Touristik-Reisebusse für Fahrgäste mit Kinderwagen und Rollatoren eine Zumutung und teilweise stark überfüllt.

ten auf die ankommenden Fahrgäste, um sie weiter nach Gießen oder sogar direkt nach Wetzlar zu bringen.

Am zweiten Wochenende hatte die Bahn gelernt. Reisendenlenker schon auf dem Bahnsteig sowie Schilder wiesen den Weg zu den Bussen. Bis zu sieben Busse warte-

Schließlich wurden zwischen Wabern und Grifte in Nordhessen Gleise ausgetauscht. Durch den eingleisigen Betrieb kam es zu Reduzierungen im Zugangebot.

Am zweiten Wochenende lief es besser: Eine ganze Armada von Nahverkehrsbussen wartete auf die Fahrgäste der Züge, um sie nach Gießen oder Wetzlar zu bringen



Die Züge der Hessischen Landesbahn von Frankfurt nach Kassel endeten bereits in Wabern. Unterwegsbahnhöfe wurden großenteils mit Bussen angebunden. Ver-

spätungen aus Nordhessen setzten sich bis in die Baustelle Bad Vilbel – Frankfurt-West fort und umgekehrt.

Kommentar: Baustellen ja, aber vernünftig geplant

In den diesjährigen Sommerferien hat man den Fahrgästen der Main-Weser-Bahn sehr viel zugemutet. Bei bis zu drei Baustellen gleichzeitig auf weniger als 200 Kilometern Streckenlänge konnte man von einem vernünftigen Bahnverkehr nicht mehr sprechen. Gleichzeitig war auch noch der S-Bahntunnel in der Frankfurter Innenstadt gesperrt.

Baustellen sind notwendig, denn in den vergangenen Jahren wurde zu wenig gebaut, um die vorhandene Infrastruktur ausreichend in Schuss zu halten. Jetzt geht es umgekehrt: Sicher ist es sinnvoll, einzelne Bauprojekte wie die hier angesprochenen Brückenbauarbeiten zeitlich zu bündeln. Aber mit drei bis vier Baustellen gleichzeitig wird so viel gebaut, dass der Verkehr auf der Schiene fast zum Erliegen kommt.

Mit dem Betrieb zwischen Friedberg und Frankfurt konnte man nicht zufrieden sein. Verspätungen brachten den Fahrplan zum Kippen, die Kapazitäten des noch verkehrenden direkten Regionalexpress waren zu klein. Umleitungen über Hanau endeten im Frankfurter Südbahnhof bzw. am Stadion, weil im Hauptbahnhof die Gleise durch S-Bahnen belegt waren. Warum nicht auch mal einen Diesellokomotivzug von Friedberg über Friedrichsdorf und Bad Homburg nach Frankfurt fahren lassen? Die Doppelstockzüge standen in Nidda und Stockheim sechs Wochen lang nutzlos herum.

Und der immer wiederkehrende Dauerbrenner „fehlende Fahrgastinformation“! Die Lautsprecher im Bahnhof Butzbach wurden vor einigen Jahren abgebaut. Jetzt informiert nur noch die automatische Ansage über Zugverspätungen und Ausfälle. Aber kein Wort über einen Schienenersatzverkehr mit Bussen und wo diese abfahren, keine Hinweisschilder. Und Fahrpläne so klein, dass man ein Vergrößerungsglas benötigt.

Für die Zukunft bleibt zu wünschen, dass die Bauarbeiten entlang einer solch langen Strecke besser geplant und aufeinander abgestimmt werden. Wenn Alternativrouten, auch mit kleinen Einschränkungen, möglich sind, dann sollten sie auch genutzt werden. So wie diesen Sommer darf es im kommenden Jahr bei der nächsten Großbaustelle nicht wieder werden.

Jürgen Lerch

Super-Sparpreis wirklich super? Neue Tarife bei der Deutschen Bahn

(jl) Im August 2018 hat die Deutsche Bahn ihr Tarifsystem um den neuen „Super Sparpreis“ ergänzt. Ebenfalls geändert haben sich die Bedingungen für den normalen Sparpreis.

Der Super Sparpreis ist das günstigste Angebot für Fernreisen mit der Deutschen Bahn. Bei Fahrpreisen ab 19,90 Euro sind die Leistungen entsprechend gering: Fernzüge haben Zugbindung, es gibt kein City-Ticket dazu (Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel am Start- und Zielbahnhof) und eine Stornomöglichkeit nach dem Kauf wird ausgeschlossen. In der ersten Klasse ist die Nutzung der DB-Lounge nicht erlaubt (sonst immer erlaubt bei 1. Klasse-Fahrkarten). Auf Bahncards (25, 50) werden 25% Rabatt angerechnet.

Der bisherige Sparpreis startet nun erst bei 23,90 Euro (vorher 19,90 Euro). Fernzüge haben ebenfalls Zugbindung, das City-Ticket ist immer eingeschlossen; früher erhielten nur Bahncard-Inhaber das City-Ticket aufpreisfrei hinzu. Vor dem ersten Geltungstag kann das Ticket gegen 10 Euro Stornogebühr in einen Gutschein gewandelt werden. Ab dem ersten Geltungstag ist eine Rückerstattung nicht mehr möglich. Auf Bahncards (25, 50) werden 25% Rabatt angerechnet.

Mit dem Flexpreis (Normalpreis) besteht keine Zugbindung am gewünschten Fahr-

tag. Neu ist, dass jetzt auch hier immer das City-Ticket inkludiert ist, auch wenn man keine Bahncard besitzt. Vor dem ersten Geltungstag kann das Ticket kostenlos storniert werden, danach betragen die Stornokosten 19 Euro.

Auch wenn der Name „Flexpreis“ Flexibilität verspricht, so sind doch in den vergangenen Jahren die Reisebedingungen weiter eingeschränkt worden. So gelten einfache Fahrkarten nur noch zwei Tage; die Fahrt muss am ersten Tag angetreten werden. Eine Unterbrechung innerhalb der zwei Tage ist aber möglich. Rückfahrkarten gelten nicht mehr einen Monat, sondern nur an den aufgedruckten Tagen. Der Reisende muss sich also schon beim Kauf auf ein bestimmtes Rückreisedatum festlegen.

Diese enge Regelung führte bei Geschäftskunden zu einigem Protest. Hier steuerte die Bahn nach: Im Flexpreis Business haben Fahrkarten wieder eine Gültigkeitsdauer von 7 Tagen ab dem ersten Geltungstag. Normalen Reisenden bleibt dieser Vorteil verwehrt.

Zudem schwankt der Preis des Flexpreises: an bestimmten Tagen mit hohem Reisendenaufkommen erlaubt es sich die Bahn, die Tickets teurer zu verkaufen (bis über 4% Aufschlag). Eine Mehrleistung erhält der mehr zahlende Kunde gegenüber früher aber nicht.



Kommentar: Tarifwirrwarr wird schlimmer

Der einzige Vorteil am Super Sparpreis: Er ist das billigste Angebot, welches die Deutsche Bahn im Fernverkehr bietet. Ansonsten überwiegen die Nachteile: kein City-Ticket, keinerlei Stornomöglichkeit. Wer versehentlich falsch gebucht hat, hat schon verloren und sieht sein Geld nicht wieder. Und dies zum gleichen Preis, den früher der normale Sparpreis gekostet hat.

Der Sparpreis wurde bei fast gleicher Leistung wie früher um bis zu 20% teurer. Die Stornogebühr wurde auf 10 Euro reduziert. Freuen können sich Kunden ohne Bahncard: Auch sie erhalten jetzt das City-Ticket ohne Aufpreis. Weniger Freude kommt bei den Bahncardkunden auf: Bisher erhielten nur sie das City-Ticket ohne Aufpreis. Wird die Bahncard deshalb jetzt günstiger? Wer die Bahn kennt, weiß: sicher nicht!

Ungerecht ist das City-Ticket auch gegenüber Reisenden, welche Orte ohne City-Ticket anfahren: Wer z.B. von Friedberg nach Treysa mit dem Intercity fährt, zahlt den Sparpreis umsonst, weil er weder in Friedberg noch in Treysa ein City-Ticket nutzen kann. Folglich sollte er hier den Super Sparpreis wählen, wenn nicht andere Argumente dagegen sprechen.

Ziel von Bahn und Verbänden muss es sein, dem Fahrgast nicht nur zwischen den Großstädten, sondern auch von und in die Region eine Fahrkarte für die komplette Fahrt zu verkaufen. So haben kleine Städte ebenfalls teilweise leistungsfähige Stadtbussysteme und nichts ist nerviger, als auf den letzten Kilometern noch einmal eine neue Fahrkarte kaufen zu müssen, wo jeder Verkehrsverbund sein eigenes Tarifsüppchen kocht.

Mit der Aufnahme des City-Tickets in den Flexpreis wird dieser etwas attraktiver. Doch die gegenüber früher viel kürzere Gültigkeitsdauer und die zusätzliche Verteuerung an verkehrsstarken Tagen sind für eine Fahrkarte, die sowieso schon die teuerste im Angebot ist, einfach zu viel. Der Fahrgast erwartet im Angebot eine klare Preisobergrenze, die nicht noch an beliebig von der Bahn gewählten Tagen einfach nach oben durchbrochen werden kann.

Insgesamt erweist sich die durchgeführte Tarifreform als versteckte Preiserhöhung. Höhere Grundpreise beim Sparpreis, keine Stornomöglichkeit beim Super Sparpreis, die Entwertung der Bahncard beim City Ticket: Häufige Bahnfahrer finden wenig Positives an den neuen Tarifen. Wer hingegen nur selten fährt oder keine Bahncard besitzt, wird sich über das City-Ticket beim Sparpreis und Flexpreis freuen, soweit er es nutzen kann.

Jürgen Lerch

Rhönbahn Fulda - Gersfeld RMV-Linie 52

Neuer beschränkter Bahnübergang an der Rhönbahn in Betrieb

(si) Über sechs Jahre war die technische Aufrüstung des Bahnübergangs im Gersfelder Stadtteil Hettenhausen, welcher bislang nur durch Andreaskreuze gesichert war, ein heiß diskutiertes Thema vor Ort. Die Zuwegung zum Sportplatz und der Schießanlage führt über diesen schlecht einsehbaren Bahnübergang an der Rhönbahn Fulda-Gersfeld, die Fahrzeug-Frequenz ist (laut einem Gutachten der DB) hingegen sehr gering. Aus Gründen der Verkehrssicherheit, es ereigneten sich in der Vergangenheit bereits mehrere Unfälle an dieser Stelle, gab es seitens der Bevölkerung eine deutliche Initiative zur technischen Sicherung des Bahnübergangs bei Kilometer 15,5. Ursprünglich war die Umgestaltung mit 425.000 Euro veranschlagt, nunmehr kostete die im August abgeschlossene Baumaßnahme 702.000 Euro.



*Das ausgeräumte Reisezentrum im
Bahnhof Fulda Foto: Stefan Sitzmann*

Umbau des Reisezentrums Fulda

(si) Seit 12. August ist das DB Reisezentrum im Bahnhof Fulda wegen umfangreicher Umbauarbeiten geschlossen. Die Schalter werden moderner ausgestattet, und mindestens ein Schalter wird vollständig barrierefrei. Die Fahrkartenschalter sowie das DB-Reisebüro befinden sich momentan in einem Container vor dem Bahnhof.



*Der neu
technisch
gesicherte
Bahnübergang
bei Hetten-
hausen
entschärft
einen Unfall-
schwerpunkt*

*Foto: Stefan
Sitzmann*

Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie 45

Zahlreiche Bauarbeiten in den Sommerferien

(hl) Im Zeitraum vom 9. – 29. Juli 2018 wurden zwischen Alsfeld und Großen-Buseck umfangreiche Bauarbeiten ausgeführt. Während der Streckensperrung wurde das Verkehrsangebot mit Bussen im Schienenersatzverkehr (SEV) aufrechterhalten, den Reisenden wurde dabei sehr viel Geduld abverlangt.

Benötigt man mit dem Zug für die Relation Alsfeld – Gießen ca. 60 Minuten in beiden Richtungen, so musste man nun – mit Umstieg in Großen-Buseck – knapp 120 Minuten einkalkulieren. In den Tagesrandlagen war der SEV mit einer Fahrzeitverlängerung von 10 Minuten direkt von/ bis Gießen durchgebunden. Allerdings hatte man wochentags zwischen Gießen und Alsfeld in beiden Richtungen in der rush hour „Schnellbusse“ eingesetzt (Fahrzeit ca. 70 Minuten). Der Linienvverlauf dieser „Schnellbusse“ folgte dem direkten Verlauf der B 49 und bediente nur Haltestellen der direkt anliegenden Orte (Alsfeld, Romrod, Mücke, Grünberg, Reiskirchen, GI- Volkshalle, GI-Berliner Platz, Gießen).

In Nieder Ohmen wurde der Bahnsteig 2 neu gepflastert

Foto: Horst Lorenz

Ehringshausen – Alsfeld

(hl) Hier wurden auf einer Strecke von ca. vier Kilometern die Gleise erneuert und die Entwässerung saniert.

Nieder Ohmen

(hl) Im Bahnhof Nieder Ohmen wurde das Überholungsgleis (Gleis 3) erneuert. Außerdem wurde der Bahnsteigbelag von Gleis 2 ausgetauscht, der als „wassergebundene Decke“ (Kies) ausgeführt war. Dieser Belag wurde gegen ein Beton-Verbundpflaster ausgetauscht.

Da die Bahnsteighöhe von 38 cm nicht verändert wurde, hatte es im Vorfeld dieser Maßnahme von einem anderen Fahrgastverband massive Kritik gehagelt. Dem stand als Argument entgegen, dass es sich hierbei lediglich um eine Verschönerungsmaßnahme handelt. Bei einer barrierefreien Anhebung des Bahnsteigs auf 55 cm hätten die Bahnsteigkanten ausgetauscht werden müssen, der Bestandsschutz wäre dann abgängig gewesen. In diesem Falle hätte dann das EBA ein Planfeststellungsverfahren mit allen Folgemaßnahmen ein-



leiten müssen, die Verbesserung hätte sich auf den „St. Nimmerleinstag“ verschoben.

Großen-Buseck

Im Bahnhof Großen-Buseck wurde eine Weiche ausgetauscht.

(Gießen) - Friedberg - Hanau RMV-Linie RB49

Zugausfälle verärgern Kunden

(lk) In den letzten Wochen häuften sich wieder die Zugausfälle auf der RMV-Linie 49 Gießen – Hanau. So fiel z.B. am Montag, den 24. September der Umlauf um 19:35 Uhr ab Gießen Richtung Hanau kurzfristig aus. Gründe werden keine genannt, meist ist von Verzögerungen im Betriebsablauf die Rede. Dahinter stecken nach Informationen unseres Fahrgastverbandes fehlende Lokführer am DB-Einsatzstandort Gießen sowie Probleme mit den eingesetzten Talent 2-Triebzügen.

Die Situation ist unerfreulich, da auch an den Knotenbahnhöfe Anschlüsse zum Nah- und Fernverkehr verloren gehen. Hilfreich wäre eine offene und ehrliche Kommunikation gegenüber den Fahrgäs-

ten und evtl. der Entwurf eines verlässlichen Ersatzfahrplanes. Pro Bahn & Bus sieht auch den für die Zugbestellungen zuständigen RMV in der Pflicht, hier mit seinem Partner DB-Regio zeitnah Lösungen zu erarbeiten.

Kassel - Gießen - Frankfurt Main-Weser-Bahn

ICE kommt zum Fahrplanwechsel

(jl) Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wird die Intercitylinie 26 auf ICE-Triebwagen umgestellt. Zum Einsatz kommen siebenteilige ICE-T, welche mit Neigetechnik ausgerüstet sind und 230 km/h Höchstgeschwindigkeit fahren können. Auf der Main-Weser-Bahn werden sie allerdings nicht schneller als die bisherigen Intercities sein. Die Strecke ist nicht für Neigetechnik vorbereitet. Auch auf der Schnellfahrstrecke Richtung Hamburg werden die Züge nicht schneller, die Höchstgeschwindigkeit soll nur im Verspätungsfall genutzt werden.

Bahnhof Treysa wird modernisiert

(jl) Lange war unklar, ob die ICE auch im Bahnhof Treysa halten können. Mit nur 38 cm Bahnsteighöhe wäre der Ein- und Ausstieg aus dem ICE zu gefährlich. Im Juli 2018 einigten sich die Bahn, der NVV und das Land Hessen über den Ausbau zur mobilitätsgerechten Station. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember werden die Bahnsteige an Gleis 1 und 2 provisorisch auf 55 cm an-

Die Regionalbahnen zwischen Gießen und Hanau fallen immer mal wieder aus



gehoben. Ab 2019 bis 2021 werden dann alle Bahnsteige auf 55 cm angehoben. Sollten später Nahverkehrszüge mit 76 cm Einstiegshöhe eingesetzt werden, können die Bahnsteige entsprechend erhöht werden. Der Zugang zur Bahnstufenunterführung wird über Rampen erfolgen.

Über die Modernisierung wurde seit vielen Jahren gestritten. Bereits seit 2014 bestand Baurecht. Bahn und NVV wurden sich aber über die Bahnsteighöhe nicht einig. So wollte die Bahn die Bahnsteige 76 cm hoch bauen. Allerdings werden im Nahverkehr zur Zeit fast nur Fahrzeuge mit 55 cm Einstiegshöhe eingesetzt. Mobilitätseingeschränkte Personen mit Rollstuhl hätten weiterhin große Probleme mit dem Ein- und Ausstieg gehabt. Mit dem jetzt gefundenen Kompromiss wird das Land Hessen einen Großteil der Kosten von 5,4 Mio. Euro für die spätere Erhöhung auf 76 cm übernehmen. Die Investitionen bis 2021 betragen 14 Mio. Euro.

Rheingau-Linie Lorch - Wiesbaden - Frankfurt, RMV-Linie RB10 Zusätzliche Züge in den Rheingau ab Dezember 2018

(j1) Nach einer Ankündigung des RMV ist geplant, ab Fahrplanwechsel im Dezember eine neue Direktverbindung zwischen Eltville und Frankfurt unter Umgehung von Wiesbaden anzubieten. Morgens sollen zwei Züge nach Frankfurt fahren, am Nachmittag einer zurück. Die Züge werden 10 Minuten weniger Fahrzeit bis Frankfurt benötigen und sollen unterwegs in Walluf, Schierstein, Biebrich, Mainz-Kastel und Frankfurt Höchst halten. Die Anlieger-



*Der Bahnhof Treysa bekommt endlich hohe Bahnsteige
Foto: Sören-Helge Zschke*

gemeinden im vorderen Rheingau begrüßen das Angebot.

Im hinteren Rheingau wird gefordert, alle Züge ab bzw. bis Lorch oder Kaub verkehren zu lassen. Nach Aussage des RMV wäre hierfür eine zusätzliche Zuggarnitur erforderlich, welche jedoch nicht vorhanden ist.

Marburg: Nachtbus im Stundentakt

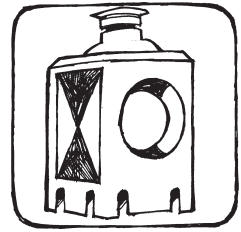
(j1) Das Anfang 2018 in Marburg eingeführte Angebot eines Nachtbusses an allen Tagen der Woche hat sich bewährt. Zwischen 1.27 Uhr und 4.27 Uhr fährt stündlich ein Bus zwischen Hauptbahnhof und Südbahnhof und zurück. Nach Angaben des Stadtwerke-Geschäftsführers Norbert Schüren würden die nächtlichen Fahrten gut angenommen. Die Erfahrungen der Busfahrer seien gut, Vorfälle wie ein randalierender Fahrgast seien bis jetzt nicht vorgekommen. Für den eventuellen Ernstfall sei der Sicherheitsdienst der Stadtwerke aber in wenigen Minuten zur Stelle. Da das Angebot gut angenommen werde, wird über eine Erweiterung Richtung Richtsberg, Cappel und Wehrda zum kommenden Fahrplanwechsel nachgedacht.

Es geht um das Niveau

(fl) Kaum ein Thema bewegt engagierte Fahrgäste, Verkehrsplaner und zumindest einen Teil der landes- und kommunalpolitisch Verantwortlichen derzeit so sehr wie das „Bahnsteighöhen-Konzept“ der Deutschen Bahn. Sind 76 Zentimeter das Maß aller Dinge? Oder doch eher die gerade im Regionalverkehr vielfach für sinnvoll erachteten 55 Zentimeter? Beide Höhen wurden über mehrere Jahrzehnte hinweg parallel verwendet und in den jeweiligen Regionen als „zukunftsfähig“ betrachtet, wobei die Wurzeln der unterschiedlichen Entwicklungen bis in die Ära der deutschen Geschichte reichen, in der es zwei verschiedene Staatsbahnen in Ost und West gab.

Die bescheidenere Höhe entstammt dem Osten. „Westniveau“ sollten 76 Zentimeter sein. Bei der S-Bahn durfte (und darf) es mit 96 Zentimetern sogar noch ein bisschen mehr sein. Lange sah es so aus, als gehörte der 55-Zentimeter-Bahnsteig zu den Errungenschaften des Ostens, die im vereinten Deutschland langfristig ihren Platz finden würden, so wie Spee-Waschpulver, Rotkäppchen-Sekt oder das Ampelmännchen. Auch der Doppelstockwaggon fand übrigens im Osten seine erste große Verbreitung – und mit ihm der passgenaue 55-Zentimeter-Bahnsteig.

Mit etwas mehr Gelassenheit und ohne die – allerdings berechtigzte – Forderung nach barrierefreien öffentlichen Einrichtungen wäre der Unterschied von 21 Zentimetern wohl lange zu ertragen gewesen. Welches Elternpaar freut sich nicht, wenn der Sprössling mit 16 oder 17 Monaten die erste Treppenstufe erklimmt? Ohne die Gleich-



macherei ließe sich dieser Glücksmoment bei vielen, vielen Bahnfahrten wiederholen – jede Zugbesteigung die Wiederholung eines frühkindlichen Erfolgserlebnisses.

Andererseits: Hessen grenzt an nicht weniger als sechs andere Bundesländer, zahlreiche Reisewege führen in unser Bundesland – und ebenso viele auch wieder hinaus. Hat nicht eine der hessischen Vorgängerregierungen sogar einen Slogan entwerfen lassen, der so ähnlich lautet wie „Hessen – da muss man halt durch“? Abstimmung mit den Nachbarn ist also gefragt, nicht nur bei den Bahnsteighöhen. Und wo keine Abstimmung möglich ist, da muss ein Kompromiss her.

Pro Bahn & Bus plädiert deshalb für den 65,5-Zentimeter-Bahnsteig, auch „Hessen 65-Plus“ genannt. Die verbleibenden 10,5 Zentimeter in die eine oder andere Richtung zu überwinden sollte nun wirklich kein Problem sein. Wer regelmäßig seinen SUV erklimmt oder sich als hüftoperierter Senior in einen Mazda MX5 hinabsinken lässt, hat ohnehin jedes Recht zu meckern verwirkt. Dem Rest sei gesagt, dass sich der oder die Durchschnittsdeutsche nur noch rund 20 Minuten am Tag intensiv bewegt – wohl dem, der noch keinen barrierefreien Bahnsteig am Wohnort hat!

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 113

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

