

# HESSEN SCHIENE

Nr. 114

Januar - März 2019



- **Erster Elektrobus für Fulda vorgestellt**
- **Linie Karlsruhe - Stralsund auf ICE umgestellt**
- **Neuer Fernbahntunnel für Frankfurt?**

**PROBAHN & BUS**  
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 3,00 Euro





ERWEITERUNG AM DB-SERVICE-POINT

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, Horst Lorenz, Hans-Peter Günther, Jürgen Schmied, Lars Kühnemund, Sören-Helge Zäschke, Stefan Sitzmann, Christian Behrendt, Michael Kolb, Manfred Lotz, R. Köthnig

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 24.02.2019  
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 19,50 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,

in Hessen fallen mittlerweile regelmäßig Zugfahrten aus, weil es an Personal fehlt. Betroffen sind nahezu alle Verkehrsunternehmen, so dass sich einseitige Schuldzuweisungen verbieten. Die aktuelle Ausgabe der Hessenschiene geht etwas genauer auf die Probleme bei der Kurhessenbahn ein, die Hessische Landesbahn, Vlexx oder DB Regio würden sich aber ebenso für eine Berichterstattung eignen. Auf Fehler in der Vergangenheit zu schauen lohnt sich auch nur insofern, als es gilt daraus für die Zukunft zu lernen.

Der Beruf des Triebfahrzeugführers hat in den vergangenen Jahrzehnten massiv an Ansehen verloren. Kennen Sie William Wilson? Wohl kaum. Hätte man die Frage vor 180 Jahren gestellt, so wäre die Chance groß gewesen, beim Gesprächspartner auf leuchtende Augen zu stoßen. William Wilson war der aus England „mitimportierte“ Lokomotivführer des Adler, der ersten in Deutschland fahrenden Lokomotive. Stets mit Handschuhen, Frack und Zylinder bekleidet, wurde er zum Held der Menschen in Nürnberg, Fürth und weit darüber hinaus. Auch vor fast 60 Jahren hatten Lokomotivführer noch das Zeug zum Star, 1960 erschien Michael Endes großartiges Kinderbuch über Jim Knopf und Lukas den Lokomotivführer.

Zum Traumberuf wird der Triebfahrzeugführer wohl nie wieder werden. Mit einer fairen Bezahlung und etwas familienfreundlicheren Arbeitszeiten reicht es aber vielleicht, den Job wieder so attraktiv zu gestalten, dass er nicht in der Liste der Mangelberufe beispielsweise neben Pflegekräften und Köchen stehen muss. Für uns Fahrgastvertreter bleiben diese Überlegungen im Hinterkopf, wenn es um Fragen geht wie „Ausweitung der Verkehre in die Abendstunden“ oder „kostenloser Nahverkehr“. All das erfordert finanzielle Aufwendungen, denen aber auch hoher Nutzen für die Umwelt und die Gesellschaft entgegensteht.

Von Ihnen, liebe Hessenschiene-Leserinnen und -leser, wissen wir, dass Sie ganz häufig zu den Engagierten gehören. Sie sind aktiv in einem Verein. Sie sind Mitglied in einem Fahrgastbeirat oder sie arbeiten beruflich für Bahn und Bus, am Fahrregler, am Lenkrad oder hinter dem Schreibtisch.

Dafür sagen wir Ihnen ganz herzlich DANKE. Und weiter so im neuen Jahr 2019, einem Jahr in dem Bahnen und Busse sicher wieder ein Stück vorankommen. Denn die Richtung stimmt, die Fahrgastzahlen steigen und es werden mehr Angebote auf- als abgebaut. Endlich!



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



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



Zierenberger Tunnel eröffnet ..... 7  
Kurhessenbahn: Änderungen zum Fahrplanwechsel ..... 8  
Zugausfälle durch Personalmangel ..... 9  
Treysa: Bahnsteige in kurzer Zeit auf 55 cm erhöht ..... 10



Fulda beginnt mit der Beschaffung von Elektrobussen ..... 11  
Bebra: Wegfall der Intercityhalte schwächt die Region ..... 15



Cramberger Tunnel wird erneuert ..... 18  
Neue ICE-Generation auf Schnellstrecke Köln - Rhein-Main im Einsatz ..... 19  
Lumdata: Versuch mit Schnellbus startet im Dezember 2018 ..... 21  
Holzbachtalbahn bleibt dem Schienenverkehr erhalten ..... 24



Frankfurt, Mainz und Wiesbaden bereiten Einsatz von Wasserstoffbussen vor ..... 25



Neue HLB-Werkstatt in Wiesbaden eröffnet ..... 27  
Bundesverkehrsminister bringt Frankfurter Fernbahntunnel ins Gespräch ..... 29  
Bahnhof Niedernhausen wird barrierefrei ..... 36



Darmstadt: Bau der Lichtwiesenbahn soll Mitte 2019 beginnen ..... 37



IC-Linie 26 Karlsruhe - Stralsund auf ICE umgestellt ..... 39  
Hessen fördert wieder den Güterverkehr ..... 44

Leserbrief: Politik zwischen Anspruch und Wirklichkeit ..... 43

Streckentelegramm ..... 45

Schlusslicht ..... 50

---

*Titelbild: Am 2. Juni 2018 fährt ein Sonderzug der Kurhessenbahn von Marburg nach Korbach zum Hessentag.*

*Rückseite: Bei Lütter fährt eine Regionalbahn durch die Winterlandschaft der Rhön.  
Foto: Stefan Sitzmann*

*Alle Fotos ohne Namensnennung: Jürgen Lerch*

**Unsere Treffen vor Ort:**

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



Datum	Veranstaltung	Ort
07.01.2019	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		
11.03.2019	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. Terminauskünfte telefonisch oder per Mail beim Regionalleiter Hermann Hoffmann.

**Osthessen:** Themenorientierte Regionaltreffen finden bei Bedarf an wechselnden Orten statt. Informationen erhalten Sie telefonisch bei der Landesgeschäftsstelle oder unter [www.probahn-bus.org](http://www.probahn-bus.org)

**Unsere Aktiven vor Ort:**

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

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

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

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

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

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

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

## Weihnachts-S-Bahn ist unterwegs

(jl) Zur Weihnachtszeit sorgen der RMV und die Deutsche Bahn auch bei der S-Bahn Rhein-Main für weihnachtliche Stimmung. Sie schicken insgesamt fünf S-Bahnen auf die Reise, die mit festlichen Motiven geschmückt sind. Die Züge sind bis zum Jahreswechsel abwechselnd auf verschiedenen S-Bahn-Linien im gesam-

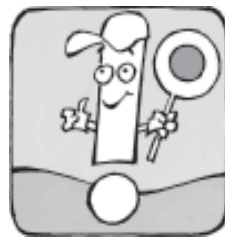


Foto: Deutsche Bahn AG / RMV /  
Andreas Varnhorn

ten Netz unterwegs. Die Fahrgäste der Weihnachts-S-Bahnen können sich laut RMV und S-Bahn im Dezember zudem noch auf die ein oder andere vorweihnachtliche Überraschung freuen.

## Neue Expressbuslinie X39 zwischen Alsfeld und Schwalmstadt-Treysa

(jl) Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 wurde das RMV-Expressbusnetz erweitert. Neu zwischen Alsfeld im Vogelsbergkreis und Schwalmstadt-Treysa im Schwalm-Eder-Kreis ist die Expressbuslinie X39. Montag bis Freitag sind 34 Fahrten, samstags 14 sowie



sonn- und feiertags 12 auf dem Linienweg von Alsfeld über Eudorf, Schrecksbach, Salmshausen, Röllshausen, Trutzhain, Niedergrenzbach und Ziegenhain nach Schwalmstadt-Treysa vorgesehen. Die Busse der X39 sind zwischen etwa 5 und 22 Uhr im Stundentakt und am Wochenende alle zwei Stunden unterwegs.

## Weitere Expressbuslinie X40 zwischen Gladenbach und Biedenkopf

(jl) Seit dem 10. Dezember fährt montags bis freitags zwischen Gladenbach und Biedenkopf alle zwei Stunden die neue Expressbuslinie X40. Diese ist rund 12 Minuten schneller unterwegs als die bisher zwischen den beiden Städten angebotene Buslinie MR-40. Mit der neuen Expressbuslinie X40 verdoppelt sich die Anzahl der Busfahrten zwischen Gladenbach und Biedenkopf von 16 auf 32 Fahrten. Zwischen 5 und 20 Uhr wird nun etwa jede Stunde eine Abfahrt angeboten.

Die neue Expressbuslinie X40 verbindet bei einer Fahrzeit von nur einer halben Stunde Gladenbach mit dem Wissens- und Wirtschaftscampus in Biedenkopf (Schulzentrum und neuer Standort der Technischen Hochschule Mittelhessen).

## Korbach – Kassel Zierenberger Tunnel eröffnet

(js) Nach etwa 120 Jahren hat der alte Zierenberger Tunnel das Ende seiner Nutzungszeit erreicht. Eine Sanierung des Bauwerkes aus dem Jahr 1897 war nicht mehr wirtschaftlich, deshalb entschied sich die Kurhessenbahn zu einem Tunnelneubau. Im Jahr 2014 begannen die Arbeiten an der neuen eingleisigen Tunnelröhre, die parallel zu dem bestehenden Tunnel entstand.

Nach über dreijähriger Bauzeit konnte nun der 900 Meter lange Tunnel unter dem Dörnberg zwischen Zierenberg und Calden auf der Strecke Korbach – Kassel fertig gestellt werden. Am frühen Morgen des 11. Oktober 2018 um 4:06 Uhr durchfuhr der erste planmäßige Zug der Kurhessenbahn den neuen Tunnel. Am 2. November 2018 fand schließlich die offizielle Inbetriebnahme mit geladenen Gästen aus der Politik, von den beteiligten Baufirmen sowie Vertretern der Bahn am westlichen Tunnelportal auf Zierenberger Seite statt. Der Leiter Infrastruktur der Kurhessenbahn, Hans-Martin König begrüßte die zahlreichen Gäste mit dem Hinweis auf das bisher größte Einzelprojekt in der Geschichte der Kurhessenbahn mit einem Investitionsvolumen von ca. 30 Millionen Euro. Der Tunnelbau übersteigt somit die Sanierungskosten zur Inbetriebnahme der Edertalbahn.

Der Tunnel wird von über 60 Metern Ton- und Mergelstein überdeckt. Die Röhre hat eine Querschnittsfläche von 65 Quadratmetern und ein Ausbruch-

volumen von insgesamt 114.000 m<sup>3</sup>. Gebaut wurde durch Bagger- und Sprengvortrieb im bergmännischen Verfahren. Täglich konnte der Tunnel um etwa



5 Meter vorangetrieben werden. Die Tunnel-Innenschale besteht aus einer 40 cm dicken wasserundurchlässigen Betonkonstruktion. Für die Tunneldurchfahrt wurde die Bahnstrecke auf 1.600 Metern Länge neu gebaut, davon wurden 950 Meter als feste Fahrbahn im Tunnel ausgeführt. Trotzdem sind die Arbeiten noch nicht abgeschlossen. Diese werden noch bis zum Jahr 2019 andauern. Der alte Tunnel wird nun noch mit 17.000 m<sup>3</sup> Material verfüllt.



*Tunnelportal des neuen  
Zierenberger Tunnels  
Foto: Deutsche Bahn AG/  
Uwe Miethe*

## Brilon Stadt - Brilon Wald - Korbach - Frankenberg - Marburg Änderungen zum Fahrplanwechsel

(js) Die Regionalbahn, die Montag bis Freitag in Brilon-Stadt um 20:56 Uhr beginnt, wird künftig an allen Wochentagen ihr Ziel Korbach bereits 5 Minuten früher, also um 21:46 Uhr erreichen. Die bisherige Zugverbindung, die bislang nur Samstagabend von Brilon-Stadt um 22:48 Uhr nach Korbach (Ankunft 23:57 Uhr) fuhr, wird jetzt täglich verkehren.

Die tägliche Zugverbindung ab Marburg um 19:29 Uhr, Abfahrt in Frankenberg um 20:19 Uhr wird künftig in Korbach täglich 9 Minuten später, um 21.10 Uhr abfahren. Die dortige Aufenthaltszeit wird verlängert. Die Regionalbahn, die bislang in Willingen um 21:23 Uhr endete, verkehrt jetzt ebenfalls täglich bis Brilon-Stadt. Die dortige Ankunft wird um 21:58 Uhr erfolgen.

Eine neue, tägliche Zugverbindung wird von Marburg um 22:29 Uhr nach Frankenberg eingerichtet. Die dortige Ankunft wird um 23:15 Uhr erfolgen. Der Frühzug ab Korbach (Abfahrt um 4:32 Uhr – Frankenberg (Ankunft um 5:10 Uhr) weiter nach Marburg (Ankunft um 5:59 Uhr) verkehrte bisher von Montag bis Freitag. Zukünftig entfällt die Fahrt mangels Nutzung zwischen Korbach und Frankenberg. Zwischen Frankenberg und Marburg wird diese Regionalbahn weiter-

*Bahnhof Frankenberg Foto: Jürgen Schmied*



hin verkehren. Der Anschluss in Marburg erfolgt aber nicht mehr an den Intercity, sondern an einen ICE nach Frankfurt. Die Abfahrtszeit des Anschlusszuges um 6:03 Uhr in Marburg soll aber beibehalten werden.

Die Nutzung des ICE durch RMV-Berufspendler wird dagegen nur noch vorübergehend möglich sein, da die Sonderregelung, den IC mit Verbundfahrkarten plus Zuschlagkarten nutzen zu können nicht auf den ICE übertragen wird. Studenten der Marburger Uni können den ICE dagegen weiterhin nutzen. Hier hat sich die Studentenorganisation AStA mit DB-Fernverkehr einigen können.

Am Sonntagmorgen schließlich verkehrt ein zusätzlicher Zug um 9:39 Uhr von Frankenberg nach Marburg und schließt damit eine Fahrplanlücke am Sonntagvormittag. Somit bestehen in Fahrtrichtung Marburg nur noch zwei Lücken, um einen durchgehenden Studentakt auch an Sonntagen zu erzielen: Die Abfahrtszeiten um 11:39 Uhr und 13:39 Uhr werden an Sonntagen auch weiterhin nicht bedient. In Frankenberg fahren die Züge in Richtung Korbach künftig 2 Minuten früher zur Minute 17 statt zur Minute 19 ab. Leider werden dadurch trotzdem keine weiteren Bedarfs- halte bedient.



## Zugausfälle durch Personalmangel

(js) Auch im Kurhessenbahnnetz häufen sich inzwischen Zugausfälle, die teilweise auf Personalmangel zurückzuführen sind. Mehrmals pro Woche werden Züge durch Busse ersetzt, genaue Ausfallzahlen liegen der Redaktion nicht vor. Leider kommt es auch vor, dass Schülerzüge im Schienenersatzverkehr bedient werden.

Die Busse können die Zugfahrzeiten nicht einhalten, wodurch in Marburg Anschlusszüge verpasst werden und auch Schüler zu spät zum Unterricht gelangen. Es konnte auch beobachtet werden, dass teilweise einige Haltestellen nicht angefahren werden, möglicherweise aus mangelnder Ortskenntnis der Busfahrer. So bat ein Busfahrer die Fahrgäste über den Lautsprecher darum, ihm den Weg zu einer Haltestelle zu zeigen. Offenbar konnte ihm der mitfahrende Zugbegleiter bei Dunkelheit ebenfalls nicht weiterhelfen.

Viele Züge, teilweise auch im Schülerverkehr, die fahrplanmäßig als Doppelseinheiten verkehren sollten, können aufgrund fehlender Fahrzeuge nur als Einzeltriebwagen eingesetzt werden. Die

Fahrgastzahlen sind in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen, wodurch zahlreiche Züge am Morgen und auch nachmittags überfüllt sind, sodass nicht alle Fahrgäste Sitzplätze erhalten.

Zum Fahrplanwechsel erwartet die Kurhessenbahn mehrere zusätzliche Triebwagen der Baureihe 642, wodurch die Fahrzeugsituation hoffentlich entschärft wird. Bislang kommen noch täglich Triebwagen der Baureihe 628.2 zum Einsatz, die nicht über behindertengerechte Einstiege verfügen. Der Einsatz der bordeigenen Rollstuhlrampen würde die Fahrpläne sprengen. Auf den Strecken Wabern – Bad Wildungen und Marburg – Bad Laasphe – Erndtebrück kommt es zu keinen Veränderungen in den Fahrplänen.

*628 225 fährt  
als RB42 am 4.  
November  
2018 im  
herbstlichen  
Edertal bei  
Kirchlotheim  
mit dem Ziel  
Brilon-Wald in  
Richtung  
Korbach.*

*Foto: Jürgen  
Schmied*



## Bahnhof Treysa: Bahnsteige in kurzer Zeit auf 55 cm erhöht

(jl) Bei der Bahn kann es auch einmal schnell gehen: Innerhalb von nur anderthalb Monaten wurden im Bahnhof Treysa die Bahnsteige an Gleis 1 und 2 von 38 auf 55 cm angehoben. Grund sind die ICE der Linie 26, welche seit Fahrplanwechsel auf der Main-Weser-Bahn verkehren (die Hessenschiene berichtete in der letzten Ausgabe).

Die Arbeiten begannen am 8. Oktober 2018 und waren Mitte November im Wesentlichen abgeschlossen. An Gleis 1 fehlten Anfang Dezember noch Geländer, um den Höhenunterschied zwischen neuem und altem Bahnsteigbelag abzusichern. Erste Geländerelemente waren aber bereits montiert, so dass mit einer Fertigstellung noch im Jahr 2018 zu rechnen ist. Weiterhin wurde die Entwässerung angepasst und die Bahnsteigausstattung erneuert. Dazu gehören die elektronischen Anzeigetafeln, der Wetterschutz und Sitzbänke.



*Blick auf den Bahnsteig an Gleis 2*

Mit dem Umbau ist es möglich, dass auch ICE-Züge in Treysa halten können. Bei der alten Bahnsteighöhe von 38 cm wäre der Höhenunterschied zwischen Zug und Bahnsteig zu groß für die Reisenden gewesen. Auf lange Sicht, spätestens bis 2041, werden die Bahnsteige auf 76 Zentimeter angehoben, abgestimmt auf die Bodenhöhe der in Treysa haltenden Nahverkehrszüge.



*Links der angehobene Bahnsteig, rechts das alte Niveau. An der Betonmauer werden noch Geländer angebracht*

*Fotos: Sören-Helge Zschke*

## Fulda beginnt mit der Beschaffung von Elektrobussen

(mk) Wie schon in der Hessenschiene 113 kurz berichtet, wurde am 8. Oktober 2018 in Fulda der erste serienmäßig beschaffte Elektrobuss in Hessen präsentiert. Ansonsten gab es bisher Einsätze nur im Rahmen von Teststellungen. Und natürlich bis 1972 als Oberleitungsbusse, zuletzt in Offenbach.

Der in Fulda eingesetzte Bus stammt vom Hersteller Sileo aus Salzgitter. Sileo besitzt ein Partnerwerk in der Türkei; dort wurde das Grundchassis produziert. In Salzgitter fand die Endmontage und Ausstattung entsprechend den Vorgaben der RhönEnergie-Bus Fulda statt. Sileo bietet vier Elektro-Bus-Modelle an, Interessenten können unter den angebotenen Buslängen 10, 12, 18 und 25 Meter

auswählen. Die RhönEnergie-Bus entschied sich für das Gelenkbus-Modell Sileo S18 mit 18 Metern Länge. Die Kosten liegen bei ca. 700.000 Euro, das Land Hessen bezuschusst die Investition.

Laut Hersteller kann der Bus Steigungen von bis zu 20 % bewältigen. Die Batteriezellen haben eine Gesamtkapazität von 346 kWh. Bei voller Batterie-

*Der neue Batteriebus Sileo S18 bei seiner Vorstellung in Fulda Foto: Michael Kolb*



*Der Innenraum des Batteriebusses ist übersichtlich; das Design der Sitze und der Griffstangen allerdings etwas altmodisch für einen Bus neuester Technik*

*Fotos: Michael Kolb*

ladung und optimalen Bedingungen wird eine Reichweite von bis zu 400 km erwartet. Der Antrieb erfolgt über vier Elektromotoren, die jeweils 120 kW leisten. Die Ladezeit ist von verschiedenen Faktoren abhängig und kann zwischen vier und zehn Stunden liegen. Das Kühlen im Sommer und Heizen im Winter erfolgt über eine Wärmepumpe. Der Energieverbrauch wird laut Hersteller mit 1,1 bis 1,3 kWh/km angegeben. Der Bus hat ein Gesamtgewicht von 28 Tonnen und kann 55 sitzenden Fahrgästen und 81 stehenden Fahrgästen einen angenehmen Fahrkomfort bieten. Die Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h ist vollkommen ausreichend.

Die Alltagstauglichkeit soll in einer Testphase überprüft werden. Die Auswertung der Daten übernimmt die Hochschule Fulda und vergleicht diese mit einem konventionellen Dieselbus. Der Elektrobus soll auf der Linie 6, einer der am stärksten ausgelasteten Buslinien verkehren (Stadtschloss beziehungsweise ZOB bis zur Hochschule / Daimler-Benz-Straße).

Während der Jungfernfahrt am 8. Oktober waren diverse politische Vertreter zugegen, unter anderem der hessische Verkehrsminister Tarek Al-Wazir. Er sag-



te gegenüber der Fuldaer Zeitung: „Wir müssen dafür sorgen, dass die Energiewende nicht nur im Strombereich, sondern auch auf den Straßen stattfindet.“ Martin Heun von der RhönEnergie erhofft sich außerdem weitere Einsparungen: „Wir erwarten weniger und zudem günstigere Wartungsarbeiten und sparen zum Beispiel Kosten für Schmiermittel und Öl.“

*Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir bei der Busvorstellung in Fulda*



**Kommentar:****Teure Elektromobilität oder größeres Gesamtangebot?**

Politik, Prominenz, zahlreiche Medienvertreter und Fuldaer Bürger feierten die Inbetriebnahme des Akku-Elektrobuses, als wäre es ein riesiger Quantensprung. Mehr als 700.000 Euro für einen Bus sind nicht gerade ein Schnäppchen, so dass viele Bürger hinschauen, für was genau das Land Hessen etwa ein Drittel der Anschaffungskosten fördert.

Mitte der 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts war Fulda schon einmal Wegbereiter für zukünftige Treibstoffe und Antriebsformen. Fünfzehn Fuldaer Stadtbusse nahmen an einem Modellprojekt teil und wurden über mehrere Jahre mit Rapsöl betankt. Manch einer mag sich noch daran erinnern, wie die Luft hinter diesen Bussen nach Pommesbude roch. Heute spricht niemand mehr über Rapsöl im Tank. Im Jahr 2018 spricht man über „Strom im Tank“.

Es mag sicherlich etwas Faszinierendes mit sich bringen, diesen Stromer leise durch die Straßen fahren zu sehen. Aber etwas wirklich besonderes Neues ist der Bus nun wirklich nicht. In Braunschweig kann man sich schon seit vier Jahren elektrisch mit 12-Meter-Bussen und 18-Meter-Gelenkbussen chauffieren lassen. In Braunschweig gibt es außerdem, wie in vielen anderen größeren Städten, seit 120 Jahren die elektrische Straßenbahn. Eine Elektromobilität, die man nicht erst neu erfinden muss.

Auch in Hessen funktioniert die Elektromobilität im ÖPNV auf der Schiene sehr zuverlässig und bewährt. Erfolgreiche Konzepte in Kassel, Frankfurt und Darmstadt sprechen für sich und fahren tagtäglich ohne Medienhype und Politikprominenz. In Frankfurt fährt die Straßenbahn schon seit 1884 elektrisch. Auch Elektrobuse gab es schon mehrfach in Hessen. So bildeten in Gießen und Offenbach O-Busse für wenige Jahrzehnte das Rückgrat des ÖPNV.

In Zeiten schlechter Luftqualität in unseren Städten und erhöhtem Klimaschutz-Engagement sollte sich so manche Kommune überlegen, wieder auf echte Elektrobuse zu setzen. Busse, die Ihren Strom aus der Oberleitung beziehen, sind leichter, weil sie keine großen Akkus mit sich herum schleppen müssen. Der Reifenabrieb ist somit erheblich geringer, es entsteht weniger Feinstaub. O-Busse sind bei entsprechend dichter Taktung rentabel.

In Deutschland gibt es nur drei Städte, die an Ihren Oberleitungs-Bussen für einen Teil Ihres ÖPNV-Angebotes festhalten. Dies sind Eberswalde, Esslingen am Neckar und Solingen.

In diesen Städten ist es beispielsweise betrieblich so konzipiert, dass die Busse am Liniende bis zur Endstation einen Teil der Strecke per Akku-Energie zurücklegen müssen. Die Reichweite ist beim Akkubetrieb sicherlich sehr eingeschränkt, aber es erfüllt für den kurzen Weg seinen Zweck. Nach kurzer Fahrzeit kommt der Bus bei der Rückfahrt wieder an die Oberleitung und die Akkus werden wieder geladen.



Für Fulda ist es etwas ganz besonderes, ein ÖPNV-Mittel nutzen zu können, das einem das Gefühl einer Straßenbahn gibt. Durch Elektrobusse soll die Luft in der Stadt sauberer und weniger durch Schadstoffe belastet werden. Letzteres ist es aber für die Fahrgäste egal, ob sie nun mit Elektro- oder Dieselmotor ihr Ziel erreichen. Für die Fahrgäste ist vor allem das Gesamtangebot entscheidend.

Hier bleibt zu hoffen, dass die Fuldaer Stadtpolitik sich dafür entscheidet, den ÖPNV in Fulda zu verbessern und attraktiver zu gestalten. Der neue Nahverkehrsplan der Stadt Fulda steht in diesen Tagen vor der Verabschiedung. Viele Fahrgäste warten schon seit Jahren auf Taktverdichtungen, auf ein erweitertes ÖPNV-Angebot am Abend und vieles mehr.

Wenn künftig die Busfahrt elektrisch erfolgt, dann ist dies sicherlich ein guter Weg, sofern die Energie dafür nachhaltig erzeugt wird. Aber ein attraktives ÖV-Gesamtkonzept erscheint für den Fahrgast persönlich dann doch wichtiger zu sein. Nur mit einem wirklich guten Angebot im ÖPNV lassen sich auch mehr Menschen zum Umsteigen vom Auto weg bewegen. Das vermindert die Abgase und Schadstoffe in der Masse mehr als einige elektrisch betriebene Linienbusse.

Von den mit Rapsöl betriebenen Bussen hörte man nie wieder etwas. Hoffentlich ist der Elektromobilität ein besserer Weg beschieden. Die Zukunft wird es zeigen...

Michael Kolb

## Bebra: Wegfall der InterCity-Halte schwächt die Region

(si) Die Ortsgruppe Bebra der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer kritisiert den weitgehenden Wegfall der InterCity-Halte im Eisenbahnknoten Bebra zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018. Thomas Mühlhausen, Vorsitzender der Ortsgruppe: „Nach Kassel ist Bebra der wichtigste Punkt im Verkehrsgebiet des Nordhessischen Verkehrsverbund im Schienen-Personenahverkehr, da von hier Strecken in alle vier Himmelsrichtungen führen.“

Neben der immer stärker nachgefragten Linie R 5 Fulda - Kassel sind dies die Linien R 6 nach Eisenach und R 7 nach Göttingen. Von den genannten Bahnhöfen bestehen Direktverbindungen mit ICE und InterCity in nahezu alle deutschen Großstädte. Aber auch Urlaubsregionen an Nord- und Ostsee und in Bayern sind ebenso direkt zu erreichen wie ausländische Metropolen wie Zürich, Basel und Wien. Mühlhausen: „Wir sind uns vollkommen klar darüber, dass wir aus der

Region Waldhessen heraus mit meist nur einmaligem Umsteigen in einer Situation sind, die äußerst komfortabel ist und von der andere Regionen nur träumen können. Die Art und Weise, wie der Wegfall der Halte allerdings kommuniziert wurde ist nicht hinnehmbar.“

Im Vorfeld des Fahrplanwechsels war bekannt geworden, dass die InterCity-Linie, welche vom Ruhrgebiet kommend über Kassel, Bebra, Eisenach und Erfurt fährt, künftig nicht mehr in Weimar oder

*Der Bahnhof Bebra wurde durch eine umfangreiche Modernisierung in den vergangenen Jahren aufgewertet. Im Bild die neue Zugangsanlage zu den Bahnsteigen Foto: Stefan Sitzmann*



Leipzig enden, sondern drei mal am Tag nach Gera verlängert werden soll. Die Strecke von Weimar über Jena nach Gera ist jedoch noch nicht mit Oberleitung ausgestattet, die Arbeiten hierzu sollen 2028 abgeschlossen sein. Daher muss unterwegs von einer Elektro- auf eine Diesellok oder umgekehrt gewechselt werden, was nun sechs mal am Tag in Gotha stattfinden wird. Mühlhausen: „Erfahrungsgemäß ist so ein Lokwechsel mit Prüfung der Bremsanlage und der anderen sicherheitstechnischen Einrichtungen in zehn Minuten erledigt. Der Fahrplan sieht jedoch einen Zeitwert von 15 Minuten vor, die im weiteren Verlauf der Zugfahrt aufgefangen werden müssen. Ungefähr vier Minuten hiervon stammen vom wegfallenden Halt in Bebra.“

Die GDler aus Bebra kritisieren, dass man auch von Seiten der Bundesregierung dem Thema Elektrifizierung zu lange zu wenig Gehör schenkte. Mühlhausen: „Nicht erst seit dem Abgasskandal bei Dieselfahrzeugen reden wir - zumindest bei der Eisenbahn - von der Elektrifizierung. Teile des Streckennetz, obwohl teils wichtige Hauptstrecken in bedeutende Regionen, warten auf ihre Elektrifizierung. Damit sind in der Regel schnellere und leistungsfähigere Verbindungen möglich, die zur Entlastung von Straßen und Umwelt beitragen.“

Gleichwohl zeigt man Verständnis für die Anliegen der Städte Jena und Gera, welche nun neue Verbindungen und dadurch eine bessere und erweiterte Einbindung in das deutsche Eisenbahnnetz erhalten. Mühlhausen: „Was allerdings nicht angehen kann ist die Tatsache, dass

dafür andere Bahnhöfe und Regionen ‘über die Klinge springen’. Hier macht man, obwohl die Notwendigkeit der Elektrifizierung lange bekannt war, den zweiten vor dem ersten Schritt.“

Der Umbau des Bahnhofs Bebra, welcher von Bund, Land, Verkehrsverbund und Stadt mit mehreren Millionen öffentlicher Gelder gefördert wurde, wird zudem ad absurdum geführt. Mühlhausen: „Der Bahnsteig von Gleis 9 und 10 wurde, in Rücksichtnahme auf die hier haltenden InterCity, auf eine Höhe von 76 Zentimeter gebracht. Die Züge von cantus, welche von Gleis 9 nach Eisenach und in der Regel von Gleis 10 nach Kassel abfahren haben, jedoch eine Einstiegshöhe von 55 Zentimeter und sind somit nicht barrierefrei zu erreichen. Wenn nun morgens um 7:28 Uhr ein IC nach Gera und abends um 20:29 Uhr ein IC nach Kassel in Bebra halten, ergänzt um je zwei Züge an Freitag und Sonntag, trägt dies nicht zur Steigerung und Akzeptanz des Verkehrsträger Eisenbahn bei. Diesen noch nicht einmal drei Zügen am Tag, für die der Bahnsteig gebaut wurde, steht alleine schon an einem normale Werktag die Zahl von 37 Zügen von cantus gegenüber, die an diesem Bahnsteig halten.“

Durch den Wegfall der Halte der IC, welche schnelle Verbindungen nach Ost und West ermöglichten, wird die Region Osthessen zudem weiter geschwächt. Mühlhausen: „Politik in Bund und Land sprechen immer wieder davon, dass der ländliche Raum gefördert werden soll. Dazu zählt auch das Anbieten von attraktiven und schnellen Verkehrsverbindungen und -möglichkeiten.“



## Cramberger Tunnel wird erneuert

(hpg) Im Verlauf der Lahntalbahn liegen 18 Tunnel zwischen Nassau und Weilburg. Mit einer Länge von 732 Metern ist der Cramberger Tunnel das längste Bauwerk. Nach Angaben der Deutschen Bahn weist der 1862 in Betrieb genommene Tunnel diverse Schadensbilder auf, eine Instandhaltung sei nicht mehr wirtschaftlich. Zudem entsprechen Tunnelquerschnitt und Gleisabstand nicht mehr den aktuellen technischen Anforderungen an den Schienenverkehr.

Im Zuge der geplanten Baumaßnahmen sind zudem die sicherheitstechnischen Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes für den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln umzusetzen. Dies bedeutet, dass der Tunnelquerschnitt vergrößert werden muss, damit der Gleisabstand zukünftig die geforderten vier Meter beträgt. Am Ostportal in Richtung Balduinstein wird ein Rettungsplatz inklusive der Zufahrt entstehen.

### Geplanter Bauablauf

Die bereits bei der Erneuerung des Hollericher und Langenauer Tunnels bewährte „Tunnel-im-Tunnel-Methode“ soll auch beim Cramberger Tunnel eingesetzt werden. Hierzu ist die Umstellung auf einen eingleisigen Bahnbetrieb erforderlich. Während der Bauzeit wird das bergseitige Gleis einige hundert Meter vor und hinter dem Tunnel zurückgebaut und das lahnseitige Gleis in die Tunnelmitte verlegt. Im Schutz des Tunnelvortriebsportals werden die alten Gewölbe und Fels ausgebrochen. Anschließend erfolgt die Primärsicherung des Gebirges mit Ankern, Bewehrung und Spritzbeton. Nach der Aufweitung des gesamten Tunnels wird das Vortriebsportal zurückgezogen und am Ostportal abgebaut. Erst danach kann die Herstellung der neuen

Innenschale erfolgen. Die zu erwartende Gesamtbauzeit beträgt voraussichtlich vier Jahre.



Um den Zugverkehr auf der Lahntalbahn nicht mehr als notwendig einzuschränken, soll der für die Bauarbeiten notwendige eingleisige Abschnitt möglichst kurz gehalten werden, sodass im Bahnhof Balduinstein die stündlichen Zugkreuzungen stattfinden können. Für Züge aus Richtung Laurenburg wird vor dem eingleisigen Bereich ein zusätzliches Lichtsignal installiert, das nach Ende der Arbeiten als Blocksignal erhalten bleiben soll.

### Wenig Platz für die Baustelle

Aufgrund der sehr beengten Lage im Lahntal sowie von Schutzgebieten (FFH und NSG) stehen nur begrenzte Flächen für die Baustelleneinrichtung (BE) und Baulogistik zur Verfügung. Das Ostportal kann über eine Baustraße erreicht werden, das Südportal ist jedoch nur fußläufig vom angrenzenden Wasserkraftwerk erreichbar. Die Arbeiten können daher ausschließlich von der Balduinsteiner Seite aus erfolgen. Rettungsplatz und Zufahrt entstehen im Endzustand auf der vorherigen BE-Fläche. Der bestehende Fußgän-



*Das Ostportal des Cramberger Tunnels mit seinen Türmen und den Zinnen aus Sandstein steht unter Denkmalschutz, allerdings wird der Tunnelquerschnitt deutlich größer, sodass der Abriss genehmigt und ein in der Anmutung vergleichbarer Neubau errichtet werden muss. Foto: Günther*

gerüberweg erhält Drängelgitter, ein zusätzlicher Bahnübergang steht nur Rettungskräften zur Verfügung.

## **Baustellenlogistik**

Infolge des Vortriebes fallen rund 94.000 t Felsausbruch und 27.000 t Bau-schutt aus der Tunnelschale an. Die Planungen der DB sehen den Abbruch der unter Denkmalschutz stehenden Portalbauwerke und deren „in der Anmutung vergleichbaren“ Neubau vor. Daher kommen noch die Entsorgungsmassen aus den Portalbauwerken, Erdmassen aus der offenen Bauweise und der Baustelleneinrichtung hinzu.

Pro Tag fallen nach den Planungen der DB bei einer Vortriebsgeschwindigkeit

von ca. drei Metern etwa 2.000 m<sup>3</sup> gelöstes Material an. Der Abtransport des Materials soll kontinuierlich zum Ausbruch per Lkw erfolgen, allerdings nicht durch die enge Ortsdurchfahrt von Balduinstein. Da das gesamte Material vor einer Deponierung beprobt werden muss, erfolgt eine Zwischenlagerung außerhalb der Baustelle. Das öffentliche Straßennetz erfährt nach Aussage der DB eine Mehrbelastung von rund 20 Fahrzeugen pro Tag für den Abtransport. Die aktuellen Planungen sehen den Vortrieb von November 2021 bis Juli 2022 vor.

## **Hohlraumverfüllungen**

Die im südlichen Abschnitt des Tunnels befindlichen alten Bergwerksstollen und Kammern liegen zum Teil in Berei-

chen des neuen Tunnelquerschnitts. Sie werden seit über 150 Jahren von der Tunnelröhre angeschnitten beziehungsweise über- oder unterquert. Aus Gründen der Lastabtragung sollen die Hohlräume im Einflussbereich der neuen Tunnelschale bereits vor den Ausbrucharbeiten in „statisch relevanten Bereichen“ verfüllt werden, um die Gebirgslast abzuleiten. Die bisherigen Planungen der DB sehen eine bis zu zehn Meter um die Röhre reichende Verfüllung vor. Um weiter entfernt liegende Stollenbereiche nicht ebenfalls mit dem Magerbeton zu verfüllen, sollen diese mit Abschalungen abgeschottet werden.

### Weiterer Ablauf

Die DB Netz AG hat die Genehmigungsplanung für das Projekt „Erneuerung und Änderung Cramberger Tunnel“ beim Eisenbahn-Bundesamt mit Antrag auf Planfeststellung eingereicht. Über das EBA werden die Träger öffentlicher Be-

lange am Projekt beteiligt. Für das Genehmigungsverfahren wurden umfangreiche Untersuchungen durchgeführt, wie der Landschaftspflegerische Begleitplan, eine FFH-Verträglichkeitsprüfung, die Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) und Fachbeiträge zum Artenschutz. Da ein Teil der alten Stollen von verschiedenen Fledermausarten als Quartier genutzt wird, gab es Abstimmungen mit Spezialisten für die Fledermauspopulation im Rhein-Lahn-Kreis. So spielen die bei der Tunneldurchfahrt von den Zügen erzeugten Druckwellen eine wichtige Rolle für die Belüftung dieser bislang mit dem Tunnel in Verbindung stehenden Stollen, die bei den geplanten Verfüllungen zu beachten sind.

Im Anschluss an die Erneuerung des Cramberger Tunnel sollen der Fachinger Tunnel (425 m) und der Kalkofener Tunnel (592 m) in gleicher Weise erneuert werden.

## Neue ICE-Generation auf Schnellstrecke Köln-Rhein/Main im Einsatz

(hpg) Am 30. Oktober 2018 setzte die Deutsche Bahn AG erstmals einen der neuen ICE 4-Triebwagen im regulären Personenverkehr auf der Schnellstrecke Köln – Rhein/Main ein. Die Testfahrten sollten bereits eine Woche früher beginnen, jedoch sorgten die Einschränkungen nach dem Brand eines ICE 3 bei Dierdorf für eine Verschiebung. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember wird DB-Fernverkehr täglich ein Zugpaar (ICE 514/515) der als Baureihe 412 bezeichneten zwölfteiligen Einheiten über die Schnellfahrstrecke (SFS) schicken.

Fahrplanmäßig sollen die ICE 4 keinen Stopp zwischen Köln und Frankfurt Flughafen einlegen, und der bislang bestehende Halt in Bonn/Siegburg wird für dieses Zugpaar ab dem 10. Dezember

entfallen. Im Gegensatz zu den ICE 3 verfügen die neuen Züge über keine zusätzliche Wirbelstrombremse, die ein weitgehend verschleißfreies Bremsen ermöglicht.

Die Deutsche Bahn hatte 2008 die Beschaffung neuer IC-Triebwagen beschlossen. Diese sollten als Ersatz für die in die Jahre gekommenen traditionellen – aus Lokomotiven und Reisezugwagen bestehenden – Intercity- und Eurocity-Züge beschafft werden und diese bis 2020 ablösen. Der Projektname lautete daher auch „ICx“ und die geforderte Höchstgeschwindigkeit wurde auf 250 Stundenkilometer festgelegt. Im Rahmen erweiterter Planungen sollen die seit 2015 als ICE 4 bezeichneten Züge zukünftig auch die Fahrzeuge des Typs ICE 2 ersetzen. Der Aufsichtsrat der DB hatte in seiner Sitzung am 27. September 2018 rund 700 Mio. Euro für den Kauf von zusätzlichen Fernzügen gebilligt. Damit sollen 18 siebenteilige ICE 4-Züge und zusätzlich 50 angetriebene Wagen gekauft werden, mit denen bereits bestellte ICE 4 von 12 auf 13 Wagen verlängert werden können.

Der 13-teilige ICE 4 wird 918 Sitzplätze und damit nochmals 88 zusätzliche Sitze bekommen. Mit 375 Metern Länge wird er der längste Reisezug der DB werden. Angestrebt wird bei diesen Einheiten auch eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf 265 km/h. Dieser Zug wird über insgesamt sieben sogenannte „Power-Cars“ verfügen und damit eine Traktionsleistung von 11,55 Megawatt erhalten.

Offenbar noch nicht gelöst ist das Problem, einen solchen über 800 Tonnen schweren Zug bei Ausfall der Oberleitung von der Strecke Köln–Rhein/Main abzuschleppen. Die bislang eingesetzten achteiligen ICE 3 haben ein Leermasse von rund 400 Tonnen. Aufgrund der Steigungen von bis zu 40 Promille müssten für den fast doppelt so schweren ICE 4 besonders leistungsstarke Diesel-Lokomotiven zum Einsatz kommen.

*Erste Testfahrt des ICE4 am 30.10.2018 im Bahnhof Limburg-Süd  
Foto: Hans-Peter Günther*



## **Lumdatal: Versuch mit einem Schnellbus startet im Dezember 2018**

(fl) Für die Reaktivierung der Lumdatabahn wurden im Jahr 2018 ganz entscheidende Weichen gestellt, so dass am Jahresende die Vergabe eines Detailplanungs-Auftrages bevorsteht. Die Detailplanung wird die Lumdatabahn bis zur Baureife voranbringen. Nach Abschluss der Planung ist ein Ausstieg aus dem Projekt dem abgeschlossenen Vertrag nach prinzipiell möglich.

Angesichts der immer schärfer werden den Diskussion um den globalen Klimaschutz, die lokale Luftreinhaltung in Städten und den allgemeinen Trend zur immer stärkeren ÖPNV-Nutzung, verbunden mit dem hohen Siedungsdruck in den Städten und dem vergleichsweise guten Wohnungsangebot im Lumdatal, wäre dieser Ausstieg sicher töricht. Die Hessenschiene berichtet häufig ausführlich aus dem Lumdatal, weil sowohl Pro Bahn & Bus als auch der Verein Lumdatabahn e.V. mit dem Deutschen Bahnkundenverband DBV den gleichen Dachverband haben.

Mehr oder weniger offen torpediert werden die Planungen für die Lumdatabahn vom Staufener Bürgermeister Peter Gefeller. Lediglich die Zugehörigkeit zu selben Partei wie Gießens pro Lumdatabahn eingestellte Landrätin Anita Schneider dürfte dazu beitragen, dass aus Staufenberg kein deutlicheres Nein zur Lumdatabahn kommt. Gefeller bringt aber immer wieder Verbesserungen des Busverkehrs ins Gespräch mit dem erklärten Ziel, die Lumdatabahn überflüssig zu machen. Das ist insofern verständlich, als die Lumdatal-Buslinie 371 von einem in Staufenberg ansässigen Busunternehmen in Eigenregie betrieben

wird – siehe Hintergrund. Nach Meinung des Vereins Lumdatabahn bleibt dem Unternehmen im dicht besiedelten Raum Gießen / Lollar / Staufenberg aber ohnehin ein ausreichendes Betätigungsfeld, in dem durch die Verknüpfung mit dem schnellen Schienenverkehr sogar noch Zuwächse zu erwarten sind.

Das Busunternehmen äußerte sich öffentlich bislang nicht zur geplanten Bahnreaktivierung. Der ab 8.12.2018 geltende Fahrplan der Linie 371 mit drei Schnellbuspaaren darf aber als Votum für die Beibehaltung des Busses als alleinigem öffentlichem Verkehrsmittel im Lumdatal gewertet werden, stellt er doch vor allem die schnelle Erreichbarkeit des Gießener Bahnhofs in den Mittelpunkt:

Auf der Linie 371 werden morgens zwei und nachmittags drei Fahrten in Schnellbusse aus beziehungsweise in die Rabenau umgewandelt. Um 5:40 Uhr sowie um 8:50 Uhr kann man ab Londorf „Burggarten“ mit Halten in Allendorf „Treiser Straße“, Treis „Kirche“ und Daubringen „Am Wingertsbaum“ direkt ohne weiteren Halt nach Gießen Bahnhof mit einer weiteren Ausstiegsmöglichkeit am Behördenzentrum fahren. Zurück besteht die Möglichkeit um 15:40 Uhr, 16:40 Uhr und 17:15 Uhr in umgekehr-

*An der Haltestelle  
Treiser Straße hält  
der Schnellbus in  
Allendorf*

*Foto: Manfred Lotz*



ter Reihenfolge (zusätzliche Einstiegs-  
möglichkeit am Behördenzentrum) zu fah-  
ren.

Zubringer bzw. Abholer werden auf die Schnellbusfahrten ausgerichtet. Mit drei Fahrtenpaaren handelt es sich um keine eigenständige „X“-Linie, wie sie derzeit im RMV-Gebiet an anderen Stellen Schritt für Schritt eingerichtet werden. Diese RMV-Schnelllinien haben einen Taktfahrplan über den ganzen Tag als wesentliches Merkmal. Die Beschränkung auf sehr wenige Halte dürfte dem Wunsch entsprechen, fahrzeitmäßig annähernd mit der Lumdatalbahn konkurrieren zu können. Wie sinnvoll es ist, in Gießen beispielsweise die sehr innenstadtnahe Haltestelle „Johanneskirche“ auszulassen, muss die Praxis zeigen. Die Fahrzeiten der Lumdatal-Buslinie 371 leiden ohnehin stärker an den engen Ortsdurchfahrten in Allendorf und Staufenberg-Treis als an der Zahl der Haltestellen in Gießen. Die Fahrzeit der Schnellbusse wird bei ca. 35 Minuten liegen, die der Lumdatalbahn bei

ca. 30 Minuten, wobei auch die Lumdatalbahn mit Gießen Oswaldsgarten einen Zentrumshaltepunkt in Gießen aufweisen wird. Für die nicht vom Schnellbus bedienten Haltestellen mindert sich das Angebot im Dezember 2018, denn es werden ja vorherige Lokalfahrten umgewandelt.

Auch weitere Änderungen gibt es auf der Linie 371: In den Randzeiten am frühen Morgen und am späten Abend wurden die Fahrzeitprofile angepasst, was wohl bedeutet, dass die Fahrzeiten leicht gekürzt wurden.

Samstags enden die drei Fahrtenpaare von und nach Grünberg wegen geringer Nutzung in Geilshausen und starten auch dort. Für die Orte Lumda und Beltershain stehen Fahrtmöglichkeiten mit dem ALT GI-73 zur Verfügung. Sonntags wird die letzte Fahrt aus Gießen von 21:45 Uhr auf 21:15 Uhr vorgezogen. Die letzte Fahrt aus Allendorf/Rabenau erfolgt ebenfalls ca. 30 Minuten früher.

## Hintergrund: Eigenwirtschaftlicher Betrieb

(fl) Das 1952 gegründete Busunternehmen Erletz aus Staufenberg betreibt seit 2009 die heutige Buslinie 371 Gießen – Lollar – Staufenberg – Alldorf – Rabenau – Grünberg in eigenwirtschaftlicher Verantwortung. Vorher hatte das Unternehmen – damals noch in einem Unternehmensverbund – einen Antrag auf eigenwirtschaftliche Betriebsführung gestellt. Einem solchen Antrag muss nach geltendem Recht entsprochen werden, wenn das Unternehmen verspricht, die Leistungen mit den zur Verfügung stehenden Einnahmen und somit ohne Zuschüsse aus der öffentlichen Hand zu erbringen.

Was auf den ersten Blick aussieht wie ein begrüßenswerter Akt des Subventionsabbaus, erweist sich bei genauerer Betrachtung eher als Hemmnis für das Gesamtsystem ÖPNV. Denn selbstverständlich kann ein Unternehmen nur ertragsstarke Linien in Eigenregie betreiben; im Fall der Firma Erletz ist dies neben der Lumdatallinie 371 seit 2008 auch die mittelhessische „Brot- und Butterlinie“ 24, die zwischen Wetzlar und Gießen nördlich der Lahn auf rund 15 km Länge ein nahezu geschlossenes Siedlungsband durchfährt. Die Einnahmen dieser beiden Linien können in Mittelhessen zur Finanzierung weniger stark nachgefragter Linien nicht beitragen. Der Kampfsatz „Gewinne werden privatisiert, Verluste werden kommunalisiert“ kommt dem Beobachter unwillkürlich in den Sinn. Zumal zu den Einnahmen der Busunternehmen nicht nur die klassischen Fahrgeldeinnahmen gehören, sondern auch Ausgleichabgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern sowie von Menschen mit eingeschränkter Mobilität – also ebenfalls Leistungen der Solidargemeinschaft Staat.

Die mittlerweile rund zehnjährige Erfahrung mit den Linien 24 und 371 zeigt außerdem, dass die Aufrechterhaltung des Leistungsangebotes, die eigentlich vertraglich genau fixiert sein müsste, eben nicht voll gewährleistet ist. Sowohl die Linie 24 als auch die Linie 371 waren in der Vergangenheit von Kürzungen betroffen, am augenfälligsten beim Übergang vom sonntäglichen Zweistudentakt auf einen Dreistudentakt im Lumdatal. Auch der aktuelle Fahrplan 2018/2019 weist eine leichte Kürzung der Bedienungszeiten und eine – allerdings akzeptable – Umstellung von Bus- auf Anruflinientaxibetrieb im schwächsten Linienabschnitt vor Grünberg auf.

## **Vertrag mit Lappwaldbahn Service GmbH unterzeichnet Holzbachtalbahn bleibt dem Schienenverkehr erhalten**

(hpg) Der notarielle Vertrag über den Verkauf der seit 2005 der Westerwaldbahn des Kreises Altenkirchen GmbH (WEBA) gehörenden Eisenbahn-Infrastruktur zwischen Altenkirchen und Selters im Westerwaldkreis konnte Ende November unterzeichnet werden.

Die LWS Lappwaldbahn Service GmbH aus Sachsen-Anhalt wird die Strecke übernehmen und zukünftig als verantwortliches Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen (EIU) allen am Schienenverkehr interessierten Verkehrsunternehmen zur Verfügung stellen, betont LWS-Geschäftsführer Kai Uwe Ebert.

Die von DB Cargo geplante Ausweitung des Güterverkehrs auf alle Wochentage ab dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember wird sich voraussichtlich bis zum „kleinen Fahrplanwechsel“ im Sommer 2019 verzögern. Da sich die Unterzeichnung des Kaufvertrages und damit die Übernahme der Infrastruktur durch die LWS verzögert hat, soll es vorerst bei dem bestehenden Zugpaar an Samstagen bleiben.

### **Ein Auf und Ab seit 34 Jahren**

Mit der Einstellung des Personenverkehrs zwischen Altenkirchen und Siershahn zum 1. Juni 1984 gab es auf dem Mittelabschnitt von Raubach bis Dierdorf auch keinen Güterverkehr mehr. Knapp vier Jahre danach endete die Güterbedienung von Selters bis nach Dierdorf, sodass es am 3. März 1999 zur förmlichen Stilllegung des Abschnitts Selters–Raubach kam. Doch das war bekanntermaßen nicht das Ende des nördlichen

Teils der am 30. Mai 1884 eröffneten Unterwesterwaldbahn. Mit der am 16. September 2005 erfolgten Unterzeichnung des Kaufvertrages hatte die WEBA den heute als Holzbachtalbahn bekannten Abschnitt Altenkirchen–Selters käuflich von der DB erworben. Der betriebliche Übergang für den stillgelegten Abschnitt Raubach–Selters erfolgte mit Abschluss des Kaufvertrages, Altenkirchen–Raubach zum 1. Dezember 2005.

Nach den erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen hat die Westerwaldbahn den Güterverkehr im Auftrag der DB Cargo zum 3. März 2006 von Altenkirchen bis nach Selters mit eigenen oder geliehenen Lokomotiven aufgenommen. Seit der Wiederinbetriebnahme konnten rund zwei Millionen Tonnen Güter auf dieser Strecke transportiert und neben der Firma Schütz als Hauptgüterkunden auch andere Betriebe entlang des Wied- und Holzbachtales beliefert werden.

Mit der Entscheidung des Kreistages zur Aufkündigung des Kooperationsvertrages mit der DB endete der planmäßige Güterverkehr der WEBA im Dezember 2017. Zur beabsichtigten Stilllegung nach §11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist es allerdings nicht gekommen, da sich mit der LWS ein potentieller Nachfolger der WEBA gefunden hat.



## Frankfurt, Mainz und Wiesbaden bereiten den Einsatz von Wasserstoff-Bussen vor

(fl) Ab Sommer 2019 werden in Frankfurt am Main, Mainz und Wiesbaden elf Linienbusse eingesetzt, die mit umweltfreundlich erzeugtem Wasserstoff als Energiespeicher vor Ort emissionsfrei den elektrischen Antrieb übernehmen und so einen Teil des Öffentlichen Personennahverkehrs ohne Schadstoffbelastung für Mensch und Umwelt durchführen.

Bereits 2016, im Zuge der ökologischen Wende nach der Klimakonferenz von Paris und bevor Dieselfahrverbote per Gerichtsbescheide in deutschen Städten drohten, haben sich die Verkehrsgesellschaften in Wiesbaden (ESWE Verkehr), Mainz (Mainzer Mobilität MM) und Frankfurt (traffiQ / In-der-City Bus ICB) zum Projekt „H2 Bus Rhein-Main – emissionsfreier Nahverkehr in der Metropolregion“ zusammengeschlossen, um den kommunalen Nahverkehr mithilfe von innovativer Technologie schadstoffarm und umweltfreundlich umzugestalten.

Die innovative Technologie ist die Brennstoffzelle, in welcher aus Wasserstoff Strom zum Antrieb der Fahrzeuge erzeugt wird. Der ausschlaggebende Impuls war JIVE – die EU-Förderinitiative „Joint Initiative for hydrogen Vehicles across Europe“ zur Beschaffung von Brennstoffzellen-Busflotten. Europaweit werden nun 291 geförderte Busse sukzessive in Betrieb genommen, und das Rhein-Main-Projekt ist eines dieser Unternehmungen mit Leuchtturm-Charakter!

Fördermittel der Länder Hessen und Rheinland-Pfalz in Höhe von zwei Mio. Euro ermöglichen auf dem Betriebsgelände von ESWE Verkehr den Bau einer gemeinsam genutzten Wasserstoff-Tankstelle, die mit „grünem“ Wasserstoff

aus dem Mainzer Energiepark beliefert wird. Dort sorgen vorrangig Windräder für die Stromproduktion und damit den Betrieb der weltweit größten „Power-to-gas“-Anlage ihrer Art, in der Wasserstoff hergestellt wird.



Damit erklärt sich das Rhein-Main-Projekt zum Vorreiter im Kampf gegen Stickoxid- und Feinstaubbelastung in Städten und Kommunen. Der Gewinn der mit Wasserstoff angetriebenen Brennstoffzellenbusse ist unumstritten und mehr als evident: Emissionsfreiheit auf ganzer Linie – nicht nur die für Mensch und Umwelt gleichermaßen schädlichen Abgase bleiben aus, auch die Lärmbelastung wird durch Reduktion der Motorengeräusche und Schaltvorgänge erheblich gesenkt. Allesamt Vorteile, die bislang nur vom Oberleitungsbus her bekannt waren, der selbstverständlich auch mit regenerativer Energie betrieben werden kann.

Im September 2018 wurden die Busse für das Rhein-Main Gebiet verbindlich geordert. Alle elf Fahrzeuge werden von der ebe Europa GmbH geliefert, die die Busse bei der Fa. Autosan in Sanok (Polen) fertigen lässt. MM und ESWE Verkehr haben je zwei zwölf Meter lange



*Dieser Brennstoffzellenbus drehte 2016 bereits zu Demonstrationszwecken seine Runden im Energiepark Mainz. Hier entsteht aus Windenergie umweltfreundlich Wasserstoff, der künftig auch elf Busse in Wiesbaden, Mainz und Frankfurt antreiben soll. Foto: Mainzer Stadtwerke*

Solobusse und zwei 18 Meter lange Gelenkbusse bestellt. Die Gelenkbusse werden ab Sommer 2019 auf der Gemeinschaftsline 6 zwischen Mainz und Wiesbaden eingesetzt, die Solobusse im übrigen Netzgebiet. Für den Bau der Wasserstofftankstelle in Wiesbaden wurde die Fa. Linde beauftragt. Die In-City-Bus hat drei Solobusse für den Einsatz im Frankfurter Stadtverkehr geordert. Die Busse werden voraussichtlich bis zum Ende des zweiten Quartals 2019 ausgeliefert und an der bereits bestehenden Wasserstoff-Tankstelle im Industriepark Höchst abgetankt.

Die Brennstoffzellen-Busse haben eine Reichweite von rund 300 Kilometer, das Betanken dauert unter 15 Minuten. Einziger Wermutstropfen: Die mit 650.000 Euro pro Solobus derzeit noch hohen Anschaffungskosten, die eine finanzielle Herausforderung darstellen. Deswegen

sind die Fördergelder der EU-Initiative „JIVE“ und die Bundesmittel des BMVI so wichtig, denn sie minimieren die Restkosten für die Verkehrsgesellschaften auf das Niveau der Anschaffungskosten von Dieselnissen. Weitere und ähnliche Maßnahmen sind nur möglich, wenn auch künftig umfangreiche Fördermittel zur Verfügung gestellt werden und die Programme zur Förderung alternativer Antriebe im ÖPNV verstetigt und ausgebaut werden.

Wiesbaden hat sich die komplette Abkehr vom Dieselantrieb zum Ziel gesetzt, worüber die Hessenschiene wiederholt berichtete. Mittlerweile gibt es auch in Darmstadt eine verbindliche Zielsetzung für die Umstellung der Busflotte, dort wird das Jahr 2025 angepeilt. Zwei akkugestützte Fahrzeuge sollen dort Anfang 2019 in den Probetrieb gehen.

## Neue HLB-Werkstatt in Wiesbaden eröffnet

(hpg) Am 30. November hat die Hessische Landesbahn (HLB) eine neue Schienenfahrzeug-Werkstatt in Wiesbaden eröffnet. Rund 200 geladene Gäste aus Politik, Wirtschaft und dem Verkehrswesen versammelten sich auf dem rund 10.000 Quadratmeter großen Gelände der Firma Infracore im Industriepark Kalle-Albert.

„Mit Eröffnung der Werkstatt und der Betriebsaufnahme des Südhessen-Untermain-Netzes am 9. Dezember wird die HLB dem Ziel, ein flächendeckendes Netz im SPNV in Hessen zu realisieren, ein großes Stück näherkommen“, erklärte Hessens Finanzstaatssekretär Dr. Martin Worms in seinem Grußwort. Als Vorsitzender des Aufsichtsrates der HLB GmbH vertrat Worms die Auffassung, dass die HLB mit Aufnahme dieser Verkehrsleistungen – neben dem S-Bahn Betrieb der Deutschen Bahn AG – größter Anbieter von SPNV-Leistungen in Hessen würde.

Der neue Wirtschaftsdezernent der Landeshauptstadt Wiesbaden, Dr. Oliver Franz, begrüßte die Kooperation von Infracore und HLB zum Bau der Werkstatt im Industriepark Kalle-Albert. Positiv sah er die Verlagerung der Trasse für die geplante CityBahn durch Biebrich und entlang des Rheinuferes, sodass es zu keinen planungsrechtlichen und verkehrlichen Konflikten mit einer schienengleichen Kreuzung vor dem Wiesbadener Ostbahnhof gekommen ist.

Für die HLB ist die Wiesbadener Werkstatt mit vier Hallengleisen die bisher

größte Anlage dieser Art. Peter Bartholomäus, Vorsitzender der Geschäftsführung Infracore GmbH & Co. Wiesbaden KG, freute sich, dass der Bau der Anlage in Rekordzeit realisiert werden konnte, denn der Spatenstich fand erst am 8. Februar 2018 statt. Infracore hat die Büros und Hallen für rund 10 Mio. Euro errichtet und zunächst für einen Zeitraum von 15 Jahren an die HLB vermietet. Weitere rund 11,7 Mio. Euro investierte die HLB in die eisenbahntechnische Ausrüstung



*Blick in die neue HLB-Werkstatt in Wiesbaden*

*Foto: Hans-Peter Günther*

und Elektrifizierung des Anschlussgleises.

„Wir freuen uns, planmäßig und nach einer Bauzeit von nur einem Jahr unsere neue Werkstatt zu eröffnen. Damit sind wir bereit, den Schienenverkehr für die Region Südhessen-Untermain sicher, zuverlässig und komfortabel anzubieten, wenn wir das gesamte Netz übernehmen“, sagte HLB-Geschäftsführer Veit Salzmann. Die Werkstatt ist für die betriebsnahe Instandhaltung der 13 dreiteiligen und 17 vierteiligen Elektro-Triebwagen vom Typ Alstom Coradia Continental (Baureihe 1440) verantwortlich.

Eine Halle mit zwei aufgeständerten, rund 80 Meter langen Gleisen ermöglicht gleichzeitiges Arbeiten auf drei Ebenen, die bei kurzzeitigen Aufenthalten notwendig sind. Für die Wartung der zahlreichen Aggregate auf den Fahrzeugdächern sind beide Arbeitsstände mit Dacharbeitsbühnen ausgestattet, deren Breite an die Fahrzeuge angepasst werden kann. In einer zweiten, eingleisigen Halle lassen sich umfangreichere Arbeiten, wie der Tausch von Drehstellen durchführen.

Mit Hebeböcken lassen sich die bis zu 75m langen Triebwagen anheben, ein 15t-Laufkran erlaubt den Tausch schwerer Baugruppen über die gesamte Hallenlänge. Die in den Werkstatthallen montierten festen Fahrleitungen lassen sich zur Seite klappen. Besonderen Wert hat die HLB auf die in einer weiteren Halle installierte Außenreinigungsanlage gelegt, mit der die Mitarbeiter alle Reinigungsprozesse durchführen können. Auch die Bordtoiletten entsorgt und reinigt die HLB in der Anlage. Insgesamt 20 Mitar-

beiter sollen für einen reibungslosen Betrieb bei der Instandhaltung der Fahrzeuge und in der Verwaltung sorgen.

### **Teilnetz Südhessen-Untermain**

Nach einem Vorlaufbetrieb auf den Linien RB 58 (Frankfurt Hbf–Laufach) und RE 59 (Frankfurt Flughafen Regionalbahnhof–Aschaffenburg Hbf) seit September 2018 hat die HLB das Teilnetz Südhessen-Untermain zum Fahrplanwechsel komplett übernommen. Auf der 1858 von der Hessischen Ludwigsbahn eröffneten Main-Rhein-Bahn (RB75) verkehren die Züge zwischen Wiesbaden, Mainz, Darmstadt und Aschaffenburg und lösen die dreiteiligen Doppelstock-Wendezüge von DB Regio ab. Neu sind auf dieser Strecke verbesserte Verbindungen, wie ein durchgängiger 30-Minuten-takt an Werktagen, 60-Minutentakt an Sonn- und Feiertagen und zusätzliche Spätfahrten an den Wochenenden.

### **Hemmnis zur Betriebsaufnahme**

Einen Wermutstropfen gebe es dennoch, so Salzmann, denn gleich zu Beginn führe die DB Netz AG als Eigentümerin der Strecke zahlreiche Bauarbeiten an der Rhein-Main-Bahn durch, die den Betrieb maßgeblich einschränken werden. „Wir versuchen die Auswirkungen für unsere Fahrgäste so gering wie möglich zu halten und bitten diese, sich rechtzeitig über den aktuellen Fahrplan zu informieren.“

## Bundesverkehrsminister bringt Frankfurter Fernbahntunnel ins Gespräch

(fl) Für viele überraschend wurde im Spätherbst 2018 ein Fernbahntunnel für Frankfurt in die öffentliche Diskussion gebracht. Angestoßen wurde der Disput von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU). Bei den Offiziellen der Stadt Frankfurt, beim Land Hessen und sogar bei der Deutschen Bahn gab es allenfalls vorsichtige Kommentare dazu, was man sicher als Zeichen eines nicht in Breite abgestimmten Vorstoßes werten darf. Bei den Fahrgast- und Umweltverbänden sah die Situation ganz ähnlich aus.

Nach den Erfahrungen mit Stuttgart 21, aber auch unter Berücksichtigung bereits weitgehend abgeschlossener Knotenumbauten mit Tunnellösung wie Berlin Hbf. oder der Grundsanierung von Leipzig Hbf. als klassischem Kopfbahnhof (mit Erweiterung für den S-Bahn- und Regio-

nalverkehr als Tunnelstrecke) wäre es aufgrund der noch nicht vorliegenden Planungsannahmen nicht angemessen, wenn Pro Bahn & Bus als Interessenverband in kürzester Zeit mit einer gefestigten Meinung den Frankfurter Fernbahntunnel entweder bejubeln oder ihm

*Geht es nach einem Vorschlag aus dem Bundesverkehrsministerium, sollen in Zukunft einige Fernverkehrslinien den Frankfurter Hauptbahnhof unterirdisch anfahren*

*Foto: Sören-Helge Zschke*



eine generelle Absage erteilen würde. Es ist vielmehr die Zeit in der allerfrühesten Phase eines denkbaren Projektbausteines, in dem die Vor- und Nachteile transparent gegeneinander abgewogen werden müssen, um eine gute Entscheidung für unterschiedliche Zeithorizonte zu erarbeiten. Dieser Beitrag der Hessenschiene listet daher bewusst zunächst nur eine Auswahl von Pro- und Kontra-Argumenten auf.

### **Auf Umwegen zurück ins Herz der Städte – ein kurzer geschichtlicher Exkurs**

Generell gilt die Bauform „Kopfbahnhof“ seit dem Ende der Dampflokära gemeinhin als veraltet. Vor diesem Umbruch waren in die Fahrpläne der Fernzüge ohnehin ausreichende Aufenthaltszeiten für Lokomotivwechsel oder für die Beschickung mit Betriebsstoffen einzuarbeiten – der Fahrtrichtungswechsel konnte also während dieser Aufenthaltszeiten

völlig problemlos durchgeführt werden. Mit dem „Querbahnsteig“ gab und gibt es außerdem einen bequemen und schon immer barrierefreien Zugangs- und Umsteigeweg für die Fahrgäste. Die großen Kopfbahnhöfe ließen sich platzsparend am Rand der damaligen Innenstädte anlegen, allerdings um den Preis von teilweise verlängerten und kurvenreichen Zufahrtsstrecken wie etwa der Südring in München.

Schon früh war die Deutsche Bundesbahn bestrebt, eine Anzahl von Kopfbahnhöfen in Durchgangsbahnhöfe umzuwandeln. Dies geschah meist in einer Weise, die heute aus städtebaulicher Sicht und aus der Fahrgastperspektive keine Akzeptanz mehr finden kann – nämlich durch Verknüpfung der Zulaufstrecken weit außerhalb der Innenstadt, dort wo es genug Platz gab. Ludwigshafen, Heidelberg, Braunschweig und Kempten sind bekannte Beispiele dieser Ära. In Kassel wurde eine kombinierte Lösung unter



*In der Nähe des Kaiserlei-Geländes (im Hintergrund) zwischen Frankfurt und Offenbach würde die Tunnelstrecke im Osten wieder an das Bestandsnetz angeknüpft werden*

Beibehaltung des stadtnahen „Hauptbahnhofs“ gewählt, faktisch wechselte der wichtigste Bahnhof der Stadt aber weit nach draußen in den Stadtteil Wilhelmshöhe.

Heute wird innenstadtfernen Lösungen oder gar einer Splittung zwischen Fern- und Regional-/Nahverkehr zu Recht eine deutliche Absage erteilt. In Mannheim wurde der für den Reiseweg Frankfurt – Karlsruhe – Basel stets erforderliche Fahr richtungswechsel bereits Mitte der 1980er Jahre durch die „westliche Riedbahneinführung“ obsolet; die damals funktionell als „Teil-Kopfbahnhof“ zu betrachtende Station wurde dadurch am angestammten Platz zum vollwertigen Durchgangsbahnhof.

Eine „einfache“ Lösung für einen gut ins Stadtzentrum integrierten Zentralbahnhof gibt es heute fast nicht mehr. An ergänzenden Tunnelbauten oder anderweitig aufwändigen Umbauten kommen heutige Metropolen kaum noch vorbei, wenn es um die Verbesserung der Bahninfrastruktur geht. Man bedenke nur, wie in Hamburg Altona jüngst um den Verbleib des Bahnhofs im Herzen des Stadtteils gerungen wurde – dort allerdings wohl ohne Erfolg.

### **„Frankfurt 21“ – und die Unterschiede zu einem möglichen neuen Projekt**

Immer wieder wurde über einen Umbau der Eisenbahnanlagen in Frankfurt nachgedacht, meist nichtöffentlich. In den 1980er Jahren wurden Pläne publik, um zusätzliche unterirdische Gleise zu schaffen, so zum Beispiel 1984 von Dr. Georg

Speck („... und dann immer geradeaus. Ein Vorschlag für die Eisenbahn in Frankfurt am Main“) und 1989 von Dipl.-Ing. Hansjörg Bohm („Querdenken“).

Ab Mitte der 1990er Jahre gab es im Rahmen der „21“-er-Projekte auch Pläne für ein „Frankfurt 21“ – mit erkennbaren Parallelen, aber auch mit deutlichen Unterschieden zu dem aktuellen Planungsansatz.

Damals sollte die gesamte Verkehrstation samt Gleisanlagen in die Tiefeebene verlegt werden. Die Zulaufstrecken wären schon vor dem heutigen Gleisvorfeld in Tunneln verschwunden, die Main-Weser-Bahn hätte ihre gesamte Führung durch den Frankfurter Nordwesten verloren und hätte den Hauptbahnhof und den Ostbahnhof mittels eines bei Bad Vilbel beginnenden längeren Tunnels von Osten her erreicht, ab dem Ostbahnhof wiederum unterirdisch. Das zweite östliche Tunnelportal wäre ungefähr am Kaiserlei zwischen Offenbach und Frankfurt zu liegen gekommen und hätte die Strecken aus Osthessen und Franken aufgenommen.

Man sah es als unverzichtbare Planungspriorität an, möglichst viele Flächen vom Bahnverkehr entwidmen zu können, um Platz für die Stadtentwicklung zu gewinnen. Auf diese Weise sollte sich das Projekt großteils selbst finanzieren. Ähnliche Überlegungen standen zu Beginn der Planung auch bei Stuttgart 21 Pate. Im Gegensatz zum ab 1998 schrittweise zu den Akten gelegten „Frankfurt 21“ spielt die Flächengewinnung heute keine Rolle mehr, dafür eher die Kapazitätsausweitung für den Fernverkehr und der

Fahrzeitgewinn. Die Tunnelstrecke soll heute zwar auch die Innenstadt in Ost-West-Richtung durchqueren und vermutlich eine zumindest viergleisige unterirdische Verkehrsstation erhalten, der oberirdische Hauptbahnhof soll aber in vollem Umfang erhalten bleiben. Eine ähnliche Lösung also wie in Zürich Hbf. oder Leipzig Hbf., wobei in Leipzig die üppig bemessenen oberirdischen Gleise leicht reduziert wurden und der „City Tunnel Leipzig“ vorrangig dem Regionalverkehr und nicht dem in Nord-Süd-Richtung ohnehin kaum vorhandenen Fernverkehr dient.

Verzweigungen soll der Fernbahntunnel – im Gegensatz zum Frankfurt 21-Tunnel – nach den ersten Rahmenüberlegungen aus dem Bundesverkehrsministerium wohl nicht mehr aufweisen. Eine konkrete Festlegung auf die Tunneltrassierung, Art und Lage der oberirdischen Anschlussbauwerke, Gleispläne usw. bleibt jedoch der weiteren planerischen Konkretisierung überlassen und ist insofern gegenwärtig noch nicht seriös bewertbar. Die Main-Weser-Bahn und auch die nordmainische Strecke Hanau – Frankfurt blieben auf ihrer Trasse.

Die breite Ablehnung von Frankfurt 21 um die Jahrtausendwende, unter anderem durch den damaligen Bahnchef Hartmut Mehdorn sowie den Verkehrs-

minister Franz Müntefering sowie Akteuren aus der Region Rhein-Main gab den Anlass für ein Knotenausbauprojekt ohne Fernbahntunnel. Es nennt sich Frankfurt RheinMain Plus, und die Hessenschiene berichtete zuletzt in Ausgabe 108 ausführlicher darüber. Da von Frankfurt RheinMain Plus rund 15 Jahre nach seiner Entwicklung allenfalls Teilelemente umgesetzt worden sind, andere sich in der Projektierungsphase befinden, sehen Kritiker des aktuellen Fernbahntunnels hauptsächlich die Gefahr weiterer extrem langer Verzögerungen für die Umsetzung des Rahmenplans, der eigentlich viel Zustimmung findet.

## **Viele gute Gründe für einen Frankfurter Fernbahntunnel...**

### **1. Schaffung weiterer Kapazitäten für den Fern- und Regionalverkehr**

Zweifellos bedeutet die Erweiterung des Frankfurter Bahnhofs um vier bis sechs Gleise eine deutliche Kapazitätsausweitung. Durch höhere Ein- und Ausfahrge-  
schwindigkeiten sowie kürzere Aufenthaltszeiten auf den Durchgangs-Tunnelgleisen steigt die Leistungsfähigkeit des Knotenbahnhofs weiter an. Davon profitiert nicht nur der Fernverkehr. Für den Regionalverkehr werden einerseits „oben“ Gleise frei, andererseits kann ein schneller RE auch den Tunnel selbst nut-

# **HESSENSCHIENE-ABO**

**für 19,50 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause  
Bestellungen bitte an die Landesgeschäftsstelle in Lauterbach!**



zen. Ein attraktiver Regionalexpress von Fulda und Hanau nach Wiesbaden? Heute nur mit Halt in „Frankfurt Süd“ möglich und damit außerhalb des Knotens; künftig könnte er dagegen selbstverständlicher Teil eines Hessentaktes und eines damit verknüpften Deutschlandtaktes sein. In Berlin Hbf. dient der Tunnelteil auch den beiden Verkehrsarten, im Leipziger Citytunnel wäre die verstärkte Nutzung durch Regional- und Fernverkehr prinzipiell möglich.

Der „Deutschlandtakt“ wird ohne Kapazitätsausweitungen im Rhein-Main-Gebiet kaum zu realisieren sein. Die Alternative zum Ausbau des Hauptbahnhofs ist bekanntlich die stärkere Nutzung des Flughafen-Fernbahnhofs und/oder der Station Frankfurt Süd für den Fernverkehr – beides aus Fahrgastsicht keine guten Lösungen, bedeuten sie doch einen zweimaligen Umsteigezwang für viele umsteigende Reisende. Die Deutsche Bahn plant mit einem Halbstundentakt im Fernverkehr mindestens auf der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main, auf der künftigen Schnellfahrstrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar und auf der Kinzigtaltrasse Richtung Fulda. Alle anderen ICE- und IC-Strecken werden mindestens stündlich bedient.

## **2. Kürzere Reisezeiten**

In den Medien wird der Fahrzeitgewinn für durchfahrende Züge mit 8 Minuten beziffert. Das klingt nach nicht allzu viel. An diesem Herzstück des deutschen Eisenbahnnetzes profitieren jedoch in Summe sehr viele Menschen von der Reisezeitverkürzung, und auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen sparen durch den

dichten Takt sehr viele Personalstunden ein, durch den voraussichtlich etwas kürzeren Fahrweg auch viele Zugkilometer. Es ist eben schon ein deutlicher Unterschied, ob eine Neubaustrecke im Stundentakt befahren wird oder ob die Zugfolge wenige Minuten beträgt – ein Umstand, der in der öffentlichen Diskussion um „ach so wenige Minuten Reisezeitgewinn“ leider kaum eine Rolle spielt.

## **3. Verbesserte Abläufe im Frankfurter Hauptbahnhof**

Die Fahrgastströme auf den Frankfurter Bahnsteigen, insbesondere auf dem Querbahnsteig, sind bereits heute ausgesprochen stark. Mir rund 450.000 Nutzerinnen und Nutzern pro Werktag gehört der Frankfurter Hauptbahnhof zu den ganz großen in Deutschland, nur der Hamburger Hauptbahnhof gilt als noch stärker frequentiert. Es gibt Pläne, einen Teil der Reisendenströme in die Minus-1-Ebene zu verlagern, mit einem tiefliegenden Fußweg („Passerelle“) unterhalb des Querbahnsteigs. Letztlich müsste sich der Verkehr aber auf die gleiche Anzahl von Bahnsteigen verteilen; die erforderlichen Treppenabgänge nehmen weiteren Platz weg. Mit dem Tiefbahnhof ließe sich der Ansatz „Minus-1“ konsequenter verwirklichen.

## **4. Eine weitere Station in Frankfurts Osten?**

Mit einem – gemessen an den Gesamtinvestitionen – überschaubaren Aufwand lässt sich in der östlichen Frankfurter Innenstadt ein weiterer Fern- und Regionalzughalt verwirklichen. Und zwar nordmainisch, da wo mit dem höheren Fahr-

gastaufkommen gegenüber der südlichen Mainseite zu rechnen ist. Theoretisch ist auch ein mehr als zweigleisiger Tunnel denkbar, der eine Trennung von Fern- und Regionalzugverkehr ermöglicht.

### **... und viele gute Gründe gegen einen Frankfurter Fernbahntunnel**

#### **1. Fragliche Leistungsfähigkeit trotz hoher Investitionen**

Im neuen Fernbahntunnel werden aus Platzgründen nur wenige unterirdische Bahnsteiggleise entstehen können (vielleicht sechs Bahnsteigkanten). Damit ist kein zentraler Taktknoten Frankfurt im geplanten Deutschland-Takt möglich. Ein Teil der Zugfahrten im Knotensystem würde also weiter oberirdisch verkehren – also auf einer anderen Ebene mit entsprechend langen Umsteigezeiten und Wegen. Die Nutzung von Treppen und Fahrstühlen wird obligatorisch, der Kopfbahnhof gibt einen seiner Systemvorteile auf.

#### **2. Der Fernbahntunnel verhindert einen zweiten S-Bahntunnel**

Mit dem Bau des Fernbahntunnels wird die Möglichkeit, einen zweiten S-Bahn-Tunnel anzulegen – wie in München derzeit im Bau – vermutlich ein für alle Mal „verbaut“. Der alte S-Bahn-Tunnel ist trotz neuer Stellwerkstechnik an seiner Kapazitätsgrenze angekommen. Weitere Linien können nicht mehr darin untergebracht werden. Aus diesem Grunde wäre ein zweiter S-Bahn-Tunnel (worin nicht ausschließlich S-Bahnen fahren müssten, sondern z.B. auch Züge der zu elektrifizierenden Dreieichbahn, Nidder-

talbahn und Odenwaldbahn) ausgesprochen wichtig und würde täglich mehr Reisenden Vorteile bringen als ein Fernbahntunnel.

#### **3. Der Kopfbahnhof bietet den komfortableren Umstieg**

Wenn die Arbeiten zu Rhein-Main-Plus abgeschlossen sind, sollen im oberirdischen Frankfurter Hauptbahnhof die Fernzüge künftig gebündelt auf nebeneinander liegenden Bahnsteiggleisen ohne lange Fußwege halten. Hier ist durch das Vorhandensein des Querbahnsteiges keine Benutzung von Treppen nötig, alles kann in einer Ebene erreicht werden. Die Fernbahngleise haben dann mehr als sechs (nämlich ca. zwölf) Bahnsteigkanten, so dass in der Mitte Deutschlands in Frankfurt ein zentraler Taktknoten im Deutschland-Takt entstehen könnte, wo zwischen allen Fernzügen umgestiegen werden könnte. Für „Schnellumsteiger“ mit wenig Gepäck ist der vorhandene Tunnel, der unter allen Gleisen hindurchführt, auszubauen, so dass der Querbahnsteig nicht überlastet wird.

#### **4. Längere Aufenthaltszeiten haben auch eine Berechtigung**

In der Mitte Deutschlands ist nach drei oder vier Stunden Fahrzeit ein Sackbahnhof hinnehmbar, auch wenn dadurch vielleicht zehn Minuten Fahrzeitverluste entstehen. Er hat auch nach dem Ende der Dampflokzeit noch ein paar betriebliche Vorteile, wie den Lok- und Personalwechsel, die Befüllung von Speisewagen, das Längen und Schwächen von Zügen, den Austausch von ggf. schadhaf gewordenen Fahrzeugen usw..

## Regionaltangente West Vorstellung von Zweisystem-Triebwagen

(hpg) Unter dem Motto „Fahrt in die Zukunft mit der Regionaltangente West“ gab die RTW Planungsgesellschaft am 3. November 2018 mit dem Einsatz von Zweisystemfahrzeugen im Rhein-Main-Gebiet bereits zum zweiten Mal einen Ausblick in die Zukunft. Die beiden Triebwagen der Karlsruher Albtalbahnen-Verkehrsgesellschaft (AVG) pendelten im Regelbetrieb auf der Regionalbahn-Linie 11 (Frankfurt Höchst – Sossenheim – Sulzbach – Bad Soden).

„Wir möchten den Fahrgästen einen Eindruck vom zukünftigen geräuscharmen und komfortablen Betrieb der RTW vermitteln“, sagte der Frankfurter Verkehrsdezernent und RTW-Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Oesterling. Anlässlich des Probeeinsatzes sprachen sich sowohl RTW-Geschäftsführer Horst Amann, als auch Verkehrsdezernent Oesterling (SPD) und Verkehrsexperte Frank Nagel (CDU) für eine Flügelführung der RTW-Züge auf dem Weg nach Bad Soden aus. Die Züge aus Dreieich sollen sich im Bereich der Sossenheimer Dunantsiedlung aufteilen und dann weiter nach Praunheim beziehungsweise Bad Soden fahren.



*Der Zug bei Sulzbach in Richtung Frankfurt-Höchst*

Zahlreiche Interessierte nutzten an diesem Tag das kostenfreie Angebot und informierten sich, darunter eine Gruppe des ADFC Hessen, der die Regionaltangente

unterstützt, weil sie dazu beitragen kann, Nahverkehr und Radverkehr zu vernetzen.



*Der Sonderzug bei der Einfahrt in den Bad Sodener Bahnhof*

*Fotos: R. Köthnig*

## Bahnhof Niedernhausen wird barrierefrei

(hpg) Das Land Hessen trägt mit 3,7 Mio. Euro mehr als die Hälfte der mit 7,3 Mio. Euro angegebenen Gesamtkosten für den barrierefreien Umbau des Bahnhofs Niedernhausen (Taunus). Rund 900.000 Euro steuert die Gemeinde dazu bei.

Der Bahnhof ist Endpunkt der S2 aus Dietzenbach und der Ländchesbahn (RB21) von Wiesbaden sowie Halt für die RMV-Linien RE 20 und RB 22 (Limburg–Frankfurt) und zählt an jedem Werktag gut 5000 Reisende, die dort ein-, aus- oder umsteigen.

Im kommenden Jahr sollen drei Aufzüge und neue Treppen gebaut, die Personenunterführung mit farbigen Platten verkleidet werden und eine LED-Beleuchtung erhalten. Zwischen September 2016 und Februar 2017 waren bereits die beiden Mittelbahnsteige in verkürzter Form erneuert worden. Mit dem dabei erfolgten kompletten Rückbau der schienengleichen Querung unmittelbar unterhalb des Fahrdienstleiter-Stellwerks war die einzige Möglichkeit für den Umstieg von mobilitätseingeschränkten Personen unterbunden worden.



*Schon 2016 wurden in Niedernhausen Bahnsteigarbeiten durchgeführt: Teile der Mittelbahnsteige wurden erneuert, aber auch verkürzt.*

Umso erstaunlicher ist die aktuelle Ankündigung, dass während der Bauarbeiten eine „provisorische Personenüberführung“ zur Verfügung stehen soll. Zusätzlich soll auch der Hausbahnsteig (Gleis 1) erneuert und von 38 auf 76 Zentimeter angehoben werden. Die besondere Problematik für den Bau der Aufzugschächte in Niedernhausen ist die Anfang der 1970er Jahre erfolgte Fundamentierung der Masten für die Oberleitungen. Die massiven Fundamente befinden sich genau in den Bereichen, die jetzt für den Bau der Aufzugschächte benötigt werden.



*In den nicht modernisierten Bereichen entstehen Treppen und Aufzüge.*

*Fotos: Hans-Peter Günther*

## Darmstadt: Bau der Lichtwiesenbahn soll Mitte 2019 beginnen

(fl) Mit 12,27 Mio. Euro beteiligt sich das Land Hessen am Bau der Straßenbahnstrecke zum Campus Lichtwiese der Technischen Universität Darmstadt. Den Bescheid übergab Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir am 28. November 2018 an die Darmstädter Verkehrsdezernentin Barbara Boczek und an Matthias Kalbfuss, den Vorsitzenden der Geschäftsführung der HEAG mobilo GmbH.

„In Zukunft werden auf dieser stark frequentierten Linie Straßenbahnen statt Dieselbusse verkehren. Gleichzeitig haben wir in der Vergangenheit immer wieder festgestellt, dass Straßenbahnen nicht nur mehr Fahrgäste transportieren können, sondern von vielen Menschen als attraktiver als Busse wahrgenommen werden und sie damit zum Umstieg bewe-

gen“, sagte der Minister anlässlich der Übergabe des Fördermittelbescheides. „Auch das ist ein Beitrag, um die Luft besser zu machen und damit Fahrverbote zu vermeiden.“

Das Land trägt rund zwei Drittel der förderfähigen Gesamtkosten des Projekts von 19,6 Mio. Euro. Die 1,1 Kilometer lange Neubaustrecke soll von der Halte-

*An der Haltestelle Hochschulstation wird die Lichtwiesenbahn die bestehende Strecke zum Böllenfalltor verlassen. Die Infrastruktur mit einem „Budche“ ist schon einer künftigen Umsteigestation würdig. Foto: Friedrich Lang*



*Blick auf die künftige Trasse am Lichtwiesenweg. So viel Platz wie vorhanden ist, wird die meterspurige Straßenbahn gar nicht benötigen!*

*Foto: Friedrich Lang*



stelle „Hochschulstadion“ an der Nieder-Ramstädter Straße bis zur Mensa Lichtwiese führen. Sie verläuft als überwiegend zweigleisige Trasse parallel zum Lichtwiesenweg mit einer Zwischenstation „Kletterhalle“ und endet in einer Wendeschleife. Die Arbeiten sollen im Juli 2019 beginnen und zwei Jahre dauern.

Darmstadts Verkehrsdezernentin Dr. Barbara Boczek: „Nur die Straßenbahn wird gleichzeitig zu einer Reduktion von Emissionen und Feinstaub im Stadtgebiet und zu erforderlichen Verkehrsentlastungen am Luisenplatz und im Woogsviertel beitragen. Mit dem Bau der Lichtwiesenbahn können wir zudem der hohen Nachfrage und den weiter steigenden Studierenden- und Mitarbeiterzahlen der

Technischen Universität auf der Lichtwiese gerecht werden.“

Der angesprochene Entlastungseffekt für den Luisenplatz ergibt sich durch das Betriebskonzept, denn es werden ganz überwiegend bereits bestehende Straßenbahnfahrten der Linie 2 zur Lichtwiese umgelenkt. Das Angebot für die Station Böllenfalltor reduziert sich dadurch zwar, durch angepasste Fahrpläne lassen sich die Verkehrsströme dieser überwiegend dem Umsteigeverkehr von und zu den Bussen dienenden Endhaltestelle am Rande Darmstadts aber gut auf die verbleibenden Bahnen der Stammlinie 9 verteilen. Anfang 2019 soll mit vorbereitenden Maßnahmen und Mitte 2019 mit dem Bau der Lichtwiesenbahn begonnen werden.

# HESSENSCHIENE-ABO

für 19,50 Euro zwei Jahre druckfrisch nach Hause

## IC-Linie 26 Karlsruhe–Stralsund auf ICE umgestellt

(Ik, jl) Zum Fahrplanwechsel wurde ein Großteil der Intercity-Züge der Linie 26 (Karlsruhe–Stralsund) zum ICE aufgewertet. In Mittelhessen war die Freude zunächst groß, erhoffte man sich doch, mit dem ICE-T in Hochgeschwindigkeit über die Main-Weser-Bahn zu rauschen. Bei genauerer Betrachtung folgte die Ernüchterung.

Zunächst gibt man die Flexibilität auf, die Züge der Nachfrage entsprechend anpassen zu können. Dies wurde allerdings bereits in den letzten Jahre nicht mehr gemacht und man nutzte auf der Linie offensichtlich das Wagenmaterial, welches noch aufzutreiben war. Hieraus resultierten häufige Defekte und fehlende Wagen. Vor zwei Jahren wurden auch nahezu alle Bordbistros aus den Zügen gestrichen, weil Kaffeemaschinen und Kühlaggrega-

te oft defekt waren. Vorgeschoben wurden Argumente wie, „die Strecke sei für einen Bistroeinsatz nicht lang genug“. Bei einer Fahrtlänge von 600 Kilometern und mehr ist die Behauptung allerdings nicht nachvollziehbar; offenbar wollte man hier Instandhaltungskosten sparen. Dass man nun den Kunden im ICE ein Bordrestaurant als Vorteil verkauft, hat ein gewisses Geschmäckle.

*Mit zusätzlichen Fahrten, die für Fahrgäste frei gegeben waren, wurden Lokführer und Zugbegleiter im November 2018 mit den Fahrzeugen vertraut gemacht  
Foto (Stadtallendorf): Sören-Helge Zschke*



*Fahrradabteil des ICE-T.  
Ganze drei Räder finden  
hier Platz. Viel zu wenig für  
einen Zug, der  
Urlaubsgebiete an der  
Ostsee ansteuert*

*Foto: Sören-Helge Zschke*



Die Fahrtzeiten bleiben auf dem gesamten Streckenverlauf gegenüber dem Intercity gleich. Dazu muss man wissen, dass auch die klassischen Intercity-Züge Geschwindigkeiten von 200km/h erreichen und diese auf den Neubaustrecken auch nutzen. Der ICE-T schafft 230km/h und auch dieses nur im Abschnitt Kassel – Hannover. Bei der DB heißt es nun, die Pünktlichkeit könne durch die Umstellung verbessert werden. Die Main-Weser-Bahn ist vom Geschwindigkeitsprofil hingegen nicht für Schnellfahrten geeignet und auch Neigetechnik kann mangels Ausbau nicht genutzt werden.

Ein erheblicher Nachteil ist, dass die Fahrradmitnahme nur noch im geringen Umfang möglich ist. Nur drei Stellplätze je ICE sollen bis Frühjahr 2019 nachgerüstet werden. Die bisherigen IC-Züge boten mit 16 Plätzen deutlich mehr Platz und waren im Sommer ausgebucht. Der Verweis auf Alternativzüge wie den RE30 Frankfurt-Kassel hinkt, sind diese doch bereits gut ausgelastet und zwingen zum Umstieg auf längeren Relationen.

Ebenso wird die Fahrt im ICE deutlich teurer. Die Flexpreise (Einzelfahrt)

liegen auf bestimmten Relationen 20% (!) über den bisherigen IC-Tarifen. Konnten Pendler bisher mit einer IC-Zuschlagskarte ihre RMV-Monatskarte auch im Intercity nutzen, so wird dies im ICE nicht mehr möglich sein.

Stattdessen müssen ICE-Fahrgäste eine ICE-Monatskarte bei der Deutschen Bahn kaufen. Damit dürfen aber nicht mehr die RMV-Verkehrsmittel am Start- und Zielort genutzt werden. Wer z.B. in Frankfurt auch mit Straßenbahn oder Bus fahren möchte, benötigt ein RMV-Ergänzungsticket, welches 49,70 Euro zusätzlich kostet.

Mit diesen Maßnahmen werden nach Meinung des Fahrgastverbands Pro Bahn & Bus die Fahrgäste aufgrund der höheren Kosten trotz teilweise geringerer Leistung aus den Fernverkehrszügen vertrieben. „Monatliche Kosten von 396,80 Euro für die Relation Marburg – Frankfurt bei gleichzeitiger Nutzung der Stadtverkehre in den Start- und Zielstädten sind für viele nicht mehr bezahlbar“ so Jürgen Lerch



vom Regionalverband Mittelhessen. „Und während man früher zwischen Marburg und Frankfurt dank der Preisstufe 7 das gesamte Netz des RMV bereisen konnte, ist jetzt nur noch die Fahrt zwischen den beiden Städten möglich. Auch die Mitnahmemöglichkeit von weiteren Reisenden am Abend oder am Wochenende entfällt.“

Verschlechterungen müssen auch die Nutzer von RMV-Jobtickets hinnehmen. Diese werden in den ICE ebenfalls nicht anerkannt. Wer bisher noch dank Arbeitgeberzuschuss oder Landesticket günstig fuhr, muss seit dem Fahrplanwechsel im ICE den vollen Fahrpreis bezahlen.

Hinzu kommen Anschlüsse von Nahverkehrszügen, welche direkt auf den ICE abgestimmt sind. So kommen morgens in Marburg um 5.54 Uhr und um 5.59 Uhr Züge aus Bad Laasphe und Frankenberg im Bahnhof Marburg an. Wenige Mi-

### **Petition für ICE-Nutzung mit RMV-Fahrkarten**

Der Marburger Heiko Franz hat im Internet eine Petition »Main-Weser-Bahn: ICE-Verbindung mit Zuschlag auf RMV-Tickets freigeben!« gestartet. Sie finden die Petition unter

<https://www.openpetition.de>

Dann im Suchfeld „Main-Weser-Bahn“ eingeben.

nuten später (6.04 Uhr) besteht Anschluss mit dem ICE nach Frankfurt. Der nächste Zug nach Frankfurt, welcher mit RMV-Fahrkarten benutzt werden kann, fährt erst um 6.34 Uhr ab. Fahrgäste der Nebenstrecken werden so praktisch gezwungen, den teuren Zug zu nutzen, wollen sie nicht täglich über eine halbe Stunde in Marburg warten.

### **Kommentar: Umstellung der IC-Linie 26 auf ICE: Viele Verlierer, wenige Gewinner**

Die OberbürgermeisterInnen von Marburg und Gießen werden sich freuen: Endlich geht ihr Wunsch in Erfüllung, dass auch ICE-Züge in ihrer Universitätsstadt halten. Verschafft doch ein Halt der weißen Züge Renommee und erhöht die Chancen, hochwertige Arbeitskräfte in die mittelhessische Provinz zu locken.

Der normale Fernverkehrs-Fahrgast wird ebenfalls positiv vermerken, dass die „neuen“ Züge moderne Sitze, WLAN und ein Bistro besitzen. Fehlende Wagen kommen ebenfalls nicht mehr vor. Mit 230 km/h Höchstgeschwindigkeit kann er geringfügige Verspätungen auf der Schnellfahrstrecke aufholen. Dafür kann man auch wenige Euro mehr zahlen, wenn die Leistung stimmt.

Allerdings ist er keine Minute schneller unterwegs als zu Zeiten des Inter-

citys. Die Strecken geben es nicht her und selbst die im Zug eingebaute Neigetechnik für schnelleres Fahren bleibt ungenutzt, weil die Strecke dafür nicht ausgerüstet ist.

Wie ein Witz wirken die drei Alibi-Fahrradplätze, welche für Züge in die Urlaubsgebiete nach Norddeutschland und an die Ostsee viel zu wenig sind. Die Stellplätze in den bisherigen Fahrradwagen waren in den Sommermonaten oft ausgebuht und konnten im Winter bei großem Fahrgastandrang mit den vorhandenen Klappsitzen für Fahrgäste genutzt werden.

Verlierer sind die Pendler, welche die neuen Züge nicht mehr mit ihrer RMV-Fahrkarte benutzen dürfen. Der RMV argumentiert, man wolle nicht Regionalisierungsmittel des Landes für den Nahverkehr einem einzelnen Unternehmen zukommen lassen. „Damit leisten wir einen Beitrag zur Vielfältigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland“, argumentiert der Verkehrsverbund. Außerdem weist er auf sein „dichtes Fahrtenangebot der Regionalbahnen und Regionalexpressverbindungen“ auf der Strecke nach Mittel- und Nordhessen, besonders „eine deutliche Zunahme schneller RE-Verbindungen zwischen Marburg und Frankfurt“ hin.

Schaut man sich diese Verbindungen in der Hauptverkehrszeit an, so sind die schnellen Regionalexpresszüge überlastet. Fahrgäste stehen von Gießen bis Frankfurt, auch bis Marburg gibt es teilweise nur noch Stehplätze. Wo sollen da noch die zusätzlichen ehemaligen Fahrgäste aus den Fernzügen hin? Längere Züge hat der RMV nicht bestellt, obwohl er jetzt mehr Geld einnimmt.

Denn was viele nicht wissen: Bei den bisherigen Fahrkarten landete nicht nur der RMV-IC-Zuschlag in den Kassen der Deutschen Bahn, sondern auch ein Großteil der dazu gehörigen RMV-Zeitkarte. Was aus Sicht der Deutschen Bahn auch Sinn macht: einen Großteil der Fahrt legt der Besitzer einer IC-Zuschlagskarte mit dem Intercity zurück. Diesen Anteil muss der RMV jetzt nicht mehr an die Bahn abführen.

Aber statt das RMV-Angebot sofort auszubauen und mit den zusätzlichen Einnahmen mehr Kapazitäten zu schaffen, will der RMV nach der Fahrplanumstellung prüfen, „ob punktuelle Angebotsausweitungen erforderlich und möglich“ sind, so die Aussage gegenüber der Frankfurter Rundschau.

Noch bis Ende März 2019 gelten die bisherigen IC-Zuschlagskarten auch im ICE. Dieses Übergangsangebot muss so lange weiter bestehen bleiben, bis der RMV seine Hausaufgaben gemacht und den bisherigen Fernverkehrsfahrern ein adäquates Ersatzangebot zur Verfügung gestellt hat.

Jürgen Lerch

---

## **Leserbrief: Politik zwischen Anspruch und Wirklichkeit am Beispiel der Kommunalpolitik am Bahnhof Mücke**

Wie bereits mehrfach in der Hessenschiene berichtet (z. B. HS 113), befinden sich Bahnhof, Gelände und P+R-Anlage im Besitz der Gemeinde Mücke. Da sich das aus unterschiedlichen Gründen bisher ungenutzte Empfangsgebäude abseits der Wohnbebauung befindet, hat sich dort seit einigen Jahren in der wärmeren Jahreszeit ein „alternativer Jugendtreff“ zum „Chillen“ etabliert. Da hier jegliche soziale Kontrolle fehlt, ist auch das Umfeld entsprechend gekennzeichnet (Alkohol, Vermüllung, Graffiti, Glasscherben auf P+R Plätzen, Lärm). Unter diesen Vorzeichen beabsichtigte die örtliche Fraktion der Grünen, in den ungenutzten Räumlichkeiten des Empfangsgebäudes ein Jugendzentrum einzurichten und begründete dies damit, dass dieser Ort ein Brennpunkt sei und man nur so gegensteuern könnte. Wollte man hier „den Teufel mit dem Beelzebub austreiben“?

Wie auch immer, in der Gemeindevertreterversammlung vom 14.11.2018 wurde dieser Antrag von den Freien Wählern und der SPD-Fraktion mehrheitlich mit der sachlichen Begründung abgelehnt, dass in den betroffenen beiden Ortsteilen Flensungen und Merlau einerseits betreute, gemeindliche Jugendzentren vorhanden und andererseits ein Jugendzentrum in diesem Bahnhof aus sicherheitsrelevanten Gründen auch nicht vertretbar sei. Dem hielt wiederum die CDU entgegen, dass man auch ein Jugendzentrum im Bahnhof von Nieder-Ohmen untergebracht habe. Von den ablehnenden Fraktionen wurde zu Recht darauf hingewiesen, dass man hier Äpfel mit Birnen vergleicht, im Gegensatz zum Bahnhof Mücke liegt der Bahnhof Nieder-Ohmen in der Ortsmitte und ist von allen Seiten einsehbar. Er unterliegt neben der Betreuung somit auch einer sozialen Kontrolle durch die umliegende Wohnbebauung. Nach weiteren engagierten Diskussionen zogen die Grünen mit uneinsichtiger Wortwahl brüskiert den erfolglosen Antrag zurück.

Um wirklich ernsthaft den Brennpunkt Bahnhof zu entschärfen, hätte man über einen entsprechenden Antrag die Gemeindeverwaltung zur konsequenteren Umsetzung des Hausrechts auffordern können und gleichzeitig für die berechtigten Interessen der ÖPNV-Nutzer, also für einen besseren, gesicherten Zugang zum ÖPNV ein Zeichen gesetzt!

Interessanterweise ist der Fraktionsvorsitzende der antragstellenden Fraktion auch gleichzeitig Fraktionsvorsitzender der Grünen im Vogelsberger Kreistag. Die gleiche Kreistagsfraktion hatte im August 2017 mit der Stellungnahme zum Landesentwicklungsplan den Ausbau von Vogelsbergbahn und ÖPNV eingefordert und war Wegbereiter für die im Jahr 2018 auf den Weg gebrachte Machbarkeitsstudie zur Beschleunigung der Vogelsbergbahn. Diese Sachverhalte passen mit dem Antrag in Mücke nicht zusammen.

Leider muss man immer wieder feststellen, dass Entscheidungsträgern in den Kommunen die notwendigen Schritte zur Einleitung einer Verkehrswende, die z.B. vor Ort mit einem einladenden Bahnhofsentrée beginnen können, noch nicht realisiert haben. Obwohl bekannt ist, dass sich die Treibhausgase seit 2017 auf dem Höchststand wie vor 5 Million Jahren befinden, der Pegelausschlag der CO<sub>2</sub>-Belastung 1950 (310 ppm) und 2018 (405 ppm) beträgt und dadurch in 68 Jahren um ein Vielfaches größer ist als in den letzten 10.000 Jahren (Quelle Hessischer Rundfunk am 22.11.18), werden immer noch Neubaugebiete ohne Bushaltestellen und weit abseits von ÖPNV- Verknüpfungspunkten ausgewiesen.

Horst Lorenz

## Hessen fördert wieder Schienengüterverkehr

(hpg) Zwischen 2002 und 2010 hatte das Land Hessen ein Förderprogramm für den Schienengüterverkehr aufgelegt, mit dem hessenweit verschiedene Anschlussgleise instandgesetzt oder neue Verlademöglichkeiten (z.B. Holzverladung) geschaffen wurden.

Im Jahr 2015 erhielt die Stadt Dieburg rund 280.000 Euro aus dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung für die Erneuerung eines Industriestammgleises, über das ein VW-Logistiklager rund 70 Waggons pro Woche versendet. Dennoch heißt es bei Hessen Mobil: „Zwischen 2010 und 2018 wurde aus politischen Gründen die reguläre Förderung des Schienengüterverkehrs ausgesetzt.“

Mit der Veröffentlichung im Hessischen Staatsanzeiger vom 18. Juni 2018 ist die „Richtlinie zu Fördermitteln für den Schienengüterverkehr des Landes Hessen (Rili SGV)“ bekannt gegeben und damit die Förderung von Infrastrukturmaßnahmen reaktiviert worden. In der Richtlinie sind die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für eine finanzielle Förderung des Schienengüterverkehrs in Hessen dargelegt. Die Landesmittel können gewährt werden für Maßnahmen, die

nicht vom Bund gefördert werden, z.B. für die Sanierung von Gleisanschlüssen oder für die Reaktivierung/ Sanierung/ Erweiterung bzw. den Neubau von Industriestammgleisen. Zusätzlich zum Landesprogramm zur Förderung des Schienengüterverkehrs stehen auch Fördermittel im Rahmen der Wirtschaftsförderung zur Verfügung.

Auf der neu gestalteten Internetpräsenz von „Hessen Mobil“ findet man unter der Rubrik Verkehr (<https://mobil.hessen.de/verkehr>) zunächst eine detaillierte Darstellung über den Bau von ELISA, dem ersten „eHighway Deutschlands“. Unter dem Unterpunkt „Verkehrsinfrastrukturförderung“ erscheint dann auch der Schienengüterverkehr mit der herunterladbaren Förderrichtlinie. Die bislang dort zu findenden Dokumente über öffentliche oder private Zugangsstellen für die Verladung von Gütern (z.B. Holz, Containern usw.) sucht man aber vergeblich.

## **Korbach - Wolfhagen - Kassel NVV-Linie RB4**

### **Neuer Zug am Wochenende**

(js) Auf der Linie RB4 wird an Samstagen und Sonntagen mit der Abfahrtszeit um 21:41 Uhr ab Kassel-Wilhelmshöhe eine bisher bestehende Lücke im Abendangebot geschlossen. In der Gegenrichtung fährt künftig Samstagabends um 22:05 Uhr ein zusätzlicher Zug von Korbach nach Kassel.

## **Rhönbahn**

### **Fulda - Gersfeld**

#### **RMV-Linie 52**

##### **Neues Nachtzugpaar am Wochenende**

(si) Seit dem Fahrplanwechsel verkehrt auf der 27 Kilometer langen Bahnstrecke in die Rhön an Freitag- und Samstagabenden ein weiterer Zug, jeweils um 23.23 Uhr ab Fulda (Ankunft Gersfeld um 0.03 Uhr). Die Rückleistung erfolgt ab Gersfeld am Samstag- und Sonntagmorgen um jeweils 0.09 Uhr (Ankunft Fulda: 0.47 Uhr).

*Das Angebot auf der Rhönbahn wird weiter ausgebaut. Im Bild ein Zug bei Gersfeld.*

*Foto: Stefan Sitzmann*



Mit dieser seit Jahren vom Fahrgastverband Pro Bahn & Bus geforderten Angebotsausweitung besteht nunmehr auch für die Bewohner entlang des Schienenstranges in die Rhön die Möglichkeit, Freizeitangebote, wie kulturelle Veranstaltungen am Wochenende, bequem und sicher mit der Rhönbahn wahrnehmen zu können. Pro Bahn & Bus hatte, unter anderem mit seinem Nachtbusangebot nach Gersfeld anlässlich des Fuldaer Schützen- und Volksfestes, seit 2012 immer wieder auf die Notwendigkeit einer Angebotsausweitung hingewiesen.

## **Vogelsbergbahn**

### **Gießen - Alsfeld - Fulda**

#### **RMV-Linie 45**

##### **Neue Nachtzüge am Wochenende**

(si) Neu seit 9. Dezember 2018 sind auf der Vogelsbergbahn an Freitag- und Samstagabenden eine zusätzliche durchgängige HLB-Zugleistung, welche jeweils um 22.00 Uhr ab Fulda nach Gie-

*Auch auf der Vogelsbergbahn fahren mehr Züge Foto: Stefan Sitzmann*



Ben (Ankunft um 23.39 Uhr) fährt. Die Abfahrt in Lauterbach erfolgt um 22.25 Uhr, in Alsfeld um 22.39 Uhr. In der Gegenrichtung verkehrt ein zusätzlicher Nachtzug am Samstag- und Sonntagmorgen jeweils um 0.11 Uhr ab Gießen und endet in Alsfeld (Ankunft 1.11 Uhr). Außerdem wird von montags bis freitags die Fahrt um 14.20 Uhr ab Gießen nach Grünberg bis Mücke verlängert. Von dort geht es um 15.04 Uhr zurück über Grünberg nach Gießen.

### **Modernisierung des Bahnhofs Grünberg**

(hl) In der Hessenschiene Nr. 113 berichteten wir über die aktuell stattfindende Modernisierung des Bahnhofs Grünberg. So sollte gemäß den offiziellen Verlautbarungen die Unterführung zu Gleis 2 Ende November fertiggestellt und wieder zur Nutzung freigegeben werden. Wie

*Die zukünftige Treppe zur Bahnstufunterführung Mitte November 2018*  
*Foto: Horst Lorenz*



untenstehendes Foto belegt, kann dieser Termin allerdings nicht eingehalten werden. Das Foto vom 17.11.2018 zeigt u.a., dass zu diesem Zeitpunkt die Zugangstreppe zur Unterführung noch nicht betoniert waren. Laut Bauzeitenplan sollten aber Ende des Jahres die gesamten Bauarbeiten im Wesentlichen abgeschlossen sein. Diese Aussage darf man mittlerweile mit einem ganz großen Fragezeichen versehen.

### **(Gießen) - Friedberg - Hanau RMV-Linie RB49**

#### **Wieder Baureihe 425 im Einsatz**

(jl) Bei den Regionalbahnen zwischen Gießen, Friedberg und Hanau fahren in letzter Zeit immer mal wieder Triebwagen der Baureihe 425. Wenn nicht genügend Talent 2 - Triebwagen verfügbar sind, kommen die wenig beliebten „Quitschies“ zum Einsatz. Beim Start des Mittelhessenexpress im Jahr 2006 waren sie die ersten Triebwagen. Aufgrund der harten Sitze und unangenehmer Motorengeräusche waren sie bei den Fahrgästen nicht beliebt. In den vergangenen Jahren wurden sie zwischen Frankfurt, Hanau und Aschaffenburg eingesetzt.

### **Kassel - Gießen - Frankfurt Main-Weser-Bahn**

#### **RE30: Spätzug bis Kassel**

(js) Auf der Linie RE30 verkehrt der Zug mit der Abfahrtszeit um 23:24 Uhr ab Frankfurt/Main nun auch in der Nacht von Sonntag auf Montag bis Kassel-Hauptbahnhof. Die dortige Ankunft wird um 1:48 Uhr erfolgen.

### **Wegfall von Halten beim RE98**

(js) Mit Ausnahme einzelner Verbindungen in Tagesrandlage halten die Elektrotriebwagen der Linie RE98 der Hessischen Landesbahn nicht mehr in Baunatal-Rengershausen und Kassel-Oberzwehren. Die Stationen verlieren dadurch ihre schnellen Zugverbindungen.

### **Bahnhof Wabern: Modernisierung abgeschlossen**

(jl) Der Bahnhof Wabern erstrahlt nach rund drei Jahren Bauzeit in neuem Glanz. Eine neue Personenunterführung sowie drei moderne Aufzüge verbinden jetzt die Bahnsteige mit dem Bahnhofsvorplatz. Weitere Maßnahmen waren der Neubau und die Erhöhung des Hausbahnsteigs und der beiden Mittelbahnsteige auf 55 cm Bahnsteighöhe einschließlich der Modernisierung der Ausstattung und des Wegeleitsystems. Die Bahnsteigdächer über den drei Treppenabgängen und die Bahnsteigzugänge wurden neu erstellt, die Elektroenergieanlage der Verkehrsstation neu gebaut und hoch moderne Beleuchtungen mit LED-Technik installiert.

*Renovierter Eingang mit Rampe zum Reisezentrum Wabern*



Zur Aufnahme des Oberflächenwassers wurden am Hausbahnsteig Entwässerungsrinnen verlegt und innerhalb der Bahnsteige 2 und 3 bepflanzte Grünflächen als Versickerungsmulden angeordnet, über die das Oberflächenwasser der Bahnsteige versickern kann. Insgesamt wurden fast 15 Millionen Euro in die Modernisierung des Bahnhofs und die kundenfreundliche Umgestaltung der Verkehrsstation in Wabern investiert.

### **Lahn-Kinzig-Bahn Gießen - Nidda - Gelnhausen RMV-Linie RB46 Mehr Spätfahrten**

(jl) Montags bis freitags wird eine neue Fahrt ab Nidda um 20.03 Uhr bis Gelnhausen und von dort zurück nach Nidda (21.12 Uhr ab Gelnhausen) angeboten. An Freitagen, Samstagen und vor Feiertagen besteht eine neue Fahrtmöglichkeit ab Nidda um 23.03 Uhr bis Gelnhausen und von dort zurück nach Nidda (0.12 Uhr ab Gelnhausen). Ebenfalls neu an genannten Tagen ist eine Fahrt von

*Im Bahnhof Nidda entsteht an Freitagen und Samstagen um 23 Uhr ein neuer Anschlussknoten in alle Richtungen*



Nidda um 23.01 Uhr bis Gießen und von dort um 0.11 Uhr zurück nach Nidda. Vom 1. Mai bis 31. Oktober gibt es sonntags eine Fahrt um 10.01 Uhr von Nidda nach Gießen. Ebenfalls sonntags – aber nur von Mai bis Oktober – fährt die RB46 um 7.03 Uhr von Nidda nach Gelnhausen und von dort um 8.12 Uhr zurück nach Nidda.

## **Niddertalbahn Glauburg-Stockheim– Bad Vilbel–Frankfurt RMV-Linie RB34**

### **Taktanpassungen**

(jl) An Samstagen wird die Fahrt um 8.02 Uhr ab Stockheim bis Frankfurt verlängert. Ebenso wird die bisherige Rückfahrt um 10.03 Uhr ab Bad Vilbel verlängert und startet bereits um 9.46 Uhr in Frankfurt. Der Fahrplankontakt wird sonntags an den Grundtakt wochentags angepasst. Hierdurch entsteht in Nidderau auch eine Anschlussverbesserung in Richtung Hanau und Friedberg.

## **Rheingau-Linie Lorch - Wiesbaden - Frankfurt RMV-Linien RB10, RE9**

### **Zweiter Versuch: Rheingau-Express ohne Halt in Wiesbaden Hbf**

(hpg) Die Züge der RheingauLinie (RB10) haben seit dem Fahrplanwechsel montags bis freitags einen schnellen Bruder erhalten. Der RheingauExpress (RE9) verkehrt ab Eltville (Abfahrt 6:05 Uhr und 8:05 Uhr) nach Frankfurt Hbf ohne Halt in Wiesbaden Hbf, was die Fahrzeit um zehn



*In Eltville werden die Züge des RE9 starten und enden Foto: Hans-Peter Günther*

Minuten verkürzt. Der RE9 bedient zwischen Eltville und Frankfurt (bis auf Wiesbaden Hbf) alle Stationen, an denen auch die RB10 hält.

Auf den RE9 gibt es abgestimmte Zubringerbusse aus Rüdesheim und der Kreisstadt Bad Schwalbach. Die neue Expressbuslinie X79 dient als Zubringer zum RE9 nach Frankfurt. Bei Abfahrt um 5:34 Uhr in Bad Schwalbach (5:46 Uhr in Schlangenbad) wird der Bahnhof Niederwalluf um 6:02 Uhr erreicht. Dort besteht um 6:08 Uhr der Anschluss zum neuen RE9, der ohne Halt in Wiesbaden Hbf bereits um 6:50 Uhr in Frankfurt Hbf eintreffen wird.

Auch wenn sich die Fahrzeit auf dieser Verbindung nur um wenige Minuten verkürzt, dürften die Fahrten für alle Fahrgäste aus dem Rheingau-Taunus-Kreis und dem Rheingau entspannter verlaufen. Da der RE9 in Eltville beginnt und Wiesbaden auslässt, werden ausreichend viele Sitzplätze zur Verfügung stehen.



*Am Bahnhof Bad Homburg werden in Zukunft auch die Züge der U2 aus Frankfurt halten*



In der Gegenrichtung verlässt der RE9 Frankfurt Hbf um 17:10 Uhr und erreicht Niederwalluf um 17:49 Uhr. Der Schnellbus startet um 17:55 Uhr nach Schlangenbad (18:15 Uhr) und erreicht Bad Schwalbach, Kurhaus um 18:26 Uhr. Eine Ausweitung des Angebotes erhält auch die reguläre RheingauLinie (RB10). Eine zusätzliche Fahrt erreicht Frankfurt Hbf (Mo-Fr) um 23:05 Uhr. Eine neue Spätfahrt nach Rüdesheim beginnt um 22:53 Uhr in Frankfurt Hbf. In den „Partynächten“ startet um 23:36 Uhr ein Zug in Kaub (Ankunft Frankfurt Hbf um 1:05 Uhr), in der Gegenrichtung um 1:53 Uhr in Frankfurt Hbf mit Ziel Rüdesheim. Von Mai bis Oktober wird es am Wochenende einen Halbstundentakt zwischen Frankfurt und Assmannshausen geben.

## **Bad Homburg Große Mehrheit für Verlängerung der U2**

(jl) Mit 70,3% der Stimmen haben sich die Bad Homburger Bürger am 28. Oktober 2018 für eine Verlängerung der U-Bahnstrecke der Linie U2 bis zum Bad Homburger Bahnhof ausgesprochen. Die

heute im Bad Homburger Stadtteil Gonsenheim endende Strecke soll teilweise unterirdisch und dann entlang der S-Bahnstrecke in den Homburger Bahnhof geführt werden. Bis zuletzt hatten Anwohner und die Bad Homburger FDP das Projekt bekämpft. Oberbürgermeister Alexander Hetjes hatte zur Entscheidung der insgesamt rund 70 Mio. Euro teuren Maßnahme einen Bürgerentscheid initiiert. Erleichtert zeigten sich auch Frankfurts Verkehrsdezernent Klaus Oesterling und der RMV.

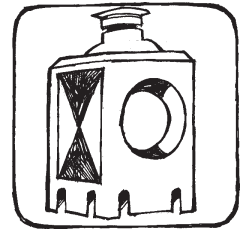
„Die Verlängerung der U2 an den Knotenpunkt Bahnhof Bad Homburg ist ein sehr wichtiges Verkehrsinfrastrukturprojekt. Es sorgt für eine neue Verbindung zwischen Frankfurt und Bad Homburg und mit dem Ausbau der S5 für eine ungemein wertvolle Verbindung ins Usinger Land als Siedlungsreserve für den gesamten Frankfurter Raum“, stellte Ulrich Krebs, stellvertretender RMV-Aufsichtsratsvorsitzender, fest.

## Wie lange dürfte es heute dauern, Rom zu bauen?

(fl) Heutige Großprojekte stecken häufig in einem Dilemma. Niemand kann wirklich präzise und seriös vorausberechnen, was sie kosten werden. Vermutlich kann selbst am Ende eines Flughafen-Neubaus oder der Schaffung eines neuen Bahnknotens die geflossenen Gelder niemand auf Euro und Cent genau beziffern. Und niemand kann die genaue Bauzeit vorher-sagen. Beides fordert die Öffentlichkeit aber mit zunehmender Vehemenz. Und das führt dazu, dass sich in der Politik kaum noch jemand an Großes heranwagt.

Vielleicht – im Schlusslicht der Hessenschiene ist Querdenken stets erwünscht – sollte die Gesellschaft zu einer neuen Sichtweise auf Großprojekte kommen. Oder vielmehr eine sehr alte Sichtweise wieder aufgreifen. Betrachten wir den typischen Ablauf eines großen Kirchenbaus im Mittelalter. Am Anfang stand stets ein Plan. Diejenigen, die mit dem Bau begannen, haben die Fertigstellung in den seltensten Fällen erlebt. Sie haben es für die Folgegenerationen getan, ganz selbstverständlich und ohne ihre eigenen Bedürfnisse in den Mittelpunkt zu stellen. So wurde über Jahrzehnte, manchmal über Jahrhundert gewerkelt – immer mit dem Ziel der fertigen Kirche vor Augen, immer mit der Gewissheit im Kopf, es für die Kinder und Kindeskinde zu tun.

Nun könnte auch das Projekt Fernbahntunnel in Frankfurt für eine Generation zu groß sein. Was wäre, wenn „wir“ erst einmal den Tiefbahnhof angehen würden und den Tunnelbau der kommenden Ge-



neration überließe? Der Tiefbahnhof ließe sich mit einer Einfahrt nur von Westen her auch als Erweiterung des Kopfbahnhofes schon nutzen. Die Finanzierung des Gesamtprojektes könnte so verstetigt werden. Es bliebe eine öffentliche Bauaufgabe, die in konjunkturschwachen Zeiten für Beschäftigung sorgen könnte. Baustellen müssten immer nur dort eingerichtet werden, wo gerade gebaut wird – sie gehören gerade in Frankfurt ja ohnehin zum gewohnten Bild der Stadt.

Es wäre eben zu akzeptieren, dass ein Ende des Bauprojektes kaum absehbar ist und auch die letztendlichen Kosten niemand genau kennt. War oder ist das wesentlich anders bei der Elbphilharmonie, beim Flughafen Berlin, bei Stuttgart 21? Der Autor dieser Zeilen plädiert nicht dafür, das System Kirchenbau im Mittelalter 1:1 auf heute zu übertragen. In seiner Heimatstadt Wetzlar steht ein nie fertig gewordener Dom, quasi ein Mahnmal gegen die Idealisierung solcher Ideen. Aber ein stückweit lernen von der Lebenseinstellung, die von der heutigen so weit entfernt ist wie das Smartphone vom Reiterboten, das gibt schon.

# Broschüren und Schriften

## **Geschichte der Eisenbahnstrecke Vacha - Unterbreizbach**

Erster sozialistischer Bahnbau in Deutschland 1. September - 30. November 1952.

Festeinband mit 128 Seiten, 144 Fotos und 28 Zeichnungen.

**19,95 Euro**

## **Die Geschichte der Wenigentaft - Oechsener Eisenbahn**

... und das Wirken der Bachsteinbahn. Eine Bahnstrecke in der Thüringischen Rhön. Autor:

Harald Rockstuhl, 1. Auflage 2000, Festeinband mit 96 Seiten, 105 Fotos. **19,80 Euro**

## **Die Geschichte der Ulstertalbahn**

Von Vacha nach Wüstensachsen. Autoren Michael Knauf und Markus Schmidt, 293 Seiten

mit 430 Abbildungen. 1. Auflage 2018

**29,95 Euro**

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 114

Ort

Datum

Unterschrift

## Infoanforderung

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

## Hessenschiene-Abonnement

- Ich möchte die Hessenschiene abonnieren. Das Zweijahresabonnement kostet 19,50 Euro (Deutschland) bzw. 26 Euro (Ausland) und endet automatisch. Nach zwei Jahren erhalte ich ein Schreiben, mit dem ich den Bezug verlängern kann.

Ort

Datum

Unterschrift