

HESSEN SCHIENE

Nr. 115

April - Juni 2019



- Seilbahnen, O-Busse und autonome Busse
- IC34 bringt Regionalexpress aus dem Takt
- ICE-Linie 26 ohne RMV-Fahrgäste

PROBA H & BUS
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 3,00 Euro



4 195713 802808

15



UND TÄGLICH GRÜSST DAS SCHAUFELTIER

Karikatur: Jürgen Janson

Impressum

Herausgeber Pro Bahn & Bus e.V.
Redaktionell verantwortlich Friedrich Lang
hessenschiene@probahn-bus.org
Layout Jürgen Lerch
Kontakt Bahnhofstraße 102
36341 Lauterbach
Tel. & Fax (06641) 6 27 27
info@probahn-bus.org
www.probahn-bus.org
AG Gießen VR 3732

Druck Druckhaus Gratzfeld, Butzbach
Auflage 1400 Exemplare

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Friedrich Lang, Jürgen Lerch, Hans-Peter Günther, Jürgen Schmied, Lars Kühnemund, Sören-Helge Zäschke, Horst Lorenz, Stefan Sitzmann, Walter Söhnlein

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 24.05.2019
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, 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,

der Fernverkehr der Bahn sieht in Hessen einer guten Zukunft entgegen. Dafür sorgen die zahlreichen Reisenden, die unser Bundesland vor allem in Nord-Südrichtung durchfahren. Kaum weniger Menschen haben ein Ziel in Hessen, vor allem im Rhein-Main-Gebiet, oder treten von hier aus eine Reise an. Die Deutsche Bahn hat kürzlich die wichtigste IC-Linie unseres Bundeslandes zwischen Bergstraße und Nordhessen auf ICE-Verkehr umgestellt. Mit der IC-Linie 34 von Frankfurt über Wetzlar und Dillenburg nach Westfalen wird in den nächsten Jahren ein weiteres Angebot etabliert. Das Planwerk „Deutschland-Takt“ der Bundesregierung will die Fernzüge langfristig eng mit dem Regionalverkehr verzahnen. In der einen Stunde der IC oder der ICE, in der anderen Stunde ein schneller Regionalexpress, dazwischen Regionalbahnen mit häufigen Halten – so sieht auf mehreren hessischen Hauptstrecken die Zukunft aus.

Im Prinzip ist das auch vernünftig. Die Fahrplantrassen sind knapp, die finanziellen Ressourcen bei der Deutschen Bahn und bei den Verkehrsverbänden ebenfalls. Was liegt also näher, als zu kooperieren so oft es geht? In der Realität ist leider genau das Gegenteil der Fall! Die ohnehin bescheidenen Möglichkeiten, den früheren IC 26 zwischen Kassel und Bensheim mit Verbund-Zeitkarten zu nutzen, sind jetzt komplett entfallen. Und wenn der IC 34 kommt, wird das schnelle Regionalzugangebot in Mittelhessen und Südwestfalen deutlich umgestaltet und teilweise verlangsamt.

Als Fahrgastverband erleben wir in vielen Regionen eine Vereinfachung der Tarifangebote: Jobtickets und Semestertickets sind auf dem Vormarsch, manchmal auch Gästekarten als Fahrausweise oder auch einfach günstige Zeitkarten. Die Aufspaltung weiterer Linien in Fern- und Verbundzüge läuft diesem Trend entgegen. Die Verkehrsverbände und die Deutsche Bahn sowie andere Fernzugbetreiber sind gut beraten, sich so oft wie möglich auf gemeinsame Tarifangebote oder auf die gegenseitige Anerkennung von Fahrscheinen zu einigen. Die Bundesregierung muss dafür wettbewerbsrechtlich die Weichen stellen. Geschieht dies nicht, dann profitiert am Ende niemand. Die Kosten für mäßig ausgelastete Fernzüge im Parallelverkehr zu mäßig ausgelasteten Regionalzügen landen letztlich in irgendeiner Form immer beim Steuerzahler.

Auch die Strecken werden suboptimal genutzt. Wenn Fern- und Regionalzüge annähernd zeitgleich fahren müssen, damit sowohl die „Große Bahn“ als auch die regionalen Verkehrsverbände ihren Kunden ein schnelles Angebot unterbreiten können, dann bleiben die Regionalbahnen und die Güterzüge auf der Strecke. Dann kommt es zu der Situation, dass Fahrgäste von Wetzlar nach Frankfurt regelmäßig 85 anstelle von 67 Minuten benötigen, weil ihr Mittelhessen-„Express“ dem ICE den Vortritt lassen muss – sie denselben zu akzeptablen Preisen aber nicht nutzen können. Integrierte Verkehrsplanung sieht deutlich anders aus!


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



Pinwand 4
Tipps und Infos 6



Kurhessenbahn: Mehr moderne Triebwagen eingetroffen 7
Einweihung der neuen Instandhaltungswerkstatt der Kurhessenbahn 9
Neues von der Neuen Herkulesbahn 13



Journalist Martin Angelstein gestorben 14

IC34 führt zu Nachteilen für die RE-Verbindung Frankfurt - Siegen - Köln 15
Neuer Haltepunkt im Stadtgebiet Gießen? 18



CDU Mittelhessen stellt Antrag zu GVZ im Bereich A49 - Ohmtalbahn 19
Lahntalbahn: Am Wochenende wird es oft eng 19
Neue ICE-Linie 26: Weiterhin keine RMV-Tickets für den ICE 22
Freie Fahrt für die Brexbachtalbahn 26
Hadamar: Verknüpfung zwischen Bus und Bahn erfordert Mittelbahnsteig 28



Frankfurt: Magistratsgutachten erteilt Absage an „Zweissystem-U5“ 30
Alte Bahn- und neue Seilbahnpläne im Hochtaunus 32



Bürgermeister von Waldmichelbach für Nahverkehr auf der Überwaldbahn 33

RMV-Fahrkartenautomaten werden zu WLAN-Hotspots 34

RMV-10-Minuten-Garantie: Mobile Antragstellung und neue Regeln 35



Seilbahnen, Oberleitungsbusse, autonome Busse 36

Streckentelegramm 45

Schlusslicht 50

Titelbild: Ein ICE der Linie 26 durchfährt den Bahnhof Stadtallendorf

Foto: Sören-Helge Zäschke

Rückseite: Am 4. Mai 2008 verkehrte ein Sonderzug auf der Niddertalbahn und der Lahn-Kinzig-Bahn, hier zwischen Ranstadt und Nidda. Anlass war damals die modernisierte Niddertalbahn.

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
06.05.2019	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		
01.07.2019	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

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

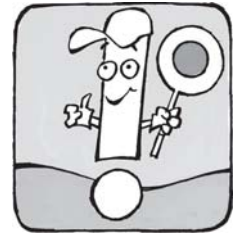
Neue Symbole zeigen Auslastung für Fernverkehrszüge an

(jl) Seit Anfang April führt die Deutsche Bahn AG (DB) einen neuen Service in der Reiseauskunft auf bahn.de ein: Eine digitale Anzeige gibt die voraussichtliche Auslastung für jeden einzelnen Fernverkehrszug in den nächsten 28 Tagen wieder. Das erleichtert die Entscheidung, eventuell auf einen weniger nachgefragten Zug auszuweichen oder rechtzeitig einen Sitzplatz zu reservieren.

Die gemeinsam mit Kunden entwickelte Auslastungsanzeige wird zunächst getestet und schrittweise auf weitere Verkaufs- und Informationskanäle der DB ausgeweitet. So wird sie voraussichtlich ab dem 9. April auch in der App DB-Navigator zur Verfügung stehen.

Anzeige in vier Stufen: von „geringe Auslastung“ bis „ausgebucht“

Die neue Darstellung ist an die Ampellogik angelehnt und umfasst vier Stufen: von einer geringen Auslastung mit vielen freien Sitzplätzen bis hin zu einer außergewöhnlich hohen Auslastung, bei



der der Zug in der gewählten Klasse ausgebucht ist.



Sehr hohe Auslastung erwartet

Der Zug wird voraussichtlich auf einigen Streckenabschnitten sehr voll sein, einzelne Fahrgäste müssen stehen.

Außergewöhnlich hohe Auslastung erwartet

Es droht eine Überfüllung des Zuges auf einigen Streckenabschnitten, viele Fahrgäste müssen stehen. Eine Ticketbuchung und eine Sitzplatzreservierung sind deshalb nicht mehr möglich.

Neue Symbole zeigen die Auslastung für Fernverkehrszüge an (Grafiken: DB AG)

Die Auslastungsprognose basiert auf zwei Säulen: Zum einen speist sie sich aus der Auslastung, die für die jeweilige Verbindung in der Vergangenheit verzeichnet wurde. Zum anderen berücksichtigt sie die bereits eingegangenen Buchungen für die gewählte Verbindung. Die Information zur Auslastung bezieht sich auf den gesamten Zug, jeweils für die 1. und 2. Klasse.

Weitere Informationen gibt es unter www.bahn.de/auslastungsinformation.

Kurhessenbahn aktuell

Mehr moderne Triebwagen eingetroffen

(js) Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 erhielt die Kurhessenbahn weitere zwölf Triebwagen der Baureihe 642, somit konnte die geplante Stückzahl von 29 Fahrzeugen erreicht und der Fahrzeugmangel erst einmal behoben werden. In diesem Zuge sind die geliehenen Triebwagen an die Westfrankenbahn zurückgegeben worden. Die Fahrzeuge der Erzgebirgsbahn wurden dagegen in den Bestand der Kurhessenbahn übernommen und entsprechend umbeschriftet.

Die „neuen“ Desiro-Triebwagen stammen größtenteils von DB-Regio Bayern aus dem Betriebswerk Kempten, aber auch von der Elbe-Saale-Bahn aus Thüringen. Durch die Aufstockung des Fahrzeugparks konnten nach dem Fahrplanwechsel erstmals alle alten Triebwagen der Baureihe 628 abgestellt werden. Allerdings verblieben die vier Fahrzeuge mit Fahrradabteil als Betriebsreserve in Kassel Hbf hinterstellt. Auch nach

dem Fahrplanwechsel verkehrten einzelne Umläufe zwischen Kassel und Korbach mit Triebwagen der Baureihe 646. Ebenso war es erstmals seit Monaten wieder möglich, die fahrplanmäßigen Desiro-Doppeleinheiten auf den Linien RB 94 (Marburg – Erndtebrück) und RB 42



Im Netz der Kurhessenbahn verkehren jetzt fast nur noch die modernen Triebwagen vom Typ Desiro.

Foto (14.12.2018, Korbach): Jürgen Schmied



(Marburg – Brilon – Stadt) auch tatsächlich durch das z w e i t e Fahrzeug zu verstärken.

D o c h leider hielt die positive Betriebs-situation nicht sehr lange an. Die neu eröffnete Instandhaltungswerkstatt in Korbach (siehe hierzu separaten Text in dieser Hesseschiene) konnte nicht, wie geplant, im Dezember ihre Arbeit aufnehmen. Dies trug sicherlich auch dazu bei, dass bereits Ende Dezember die ersten Fahrzeuge ausfielen. Bereits zu Silvester mussten wieder die ersten alten 628-Triebwagen zum Einsatz kommen. Im Januar mussten alle vier noch vorhandenen Triebwagen wieder reaktiviert werden. Trotzdem kam es erneut mehrfach zu Zugausfällen durch fehlende oder ausgefallene Fahrzeuge während des ganzen Monats. Im Februar verbesserte sich die Situation zusehends, die Zugleistungen konnten weitestgehend vollständig erbracht werden und die Einsätze der 628-Triebwagen wurden wieder deutlich weniger.

Skispringen in Willingen ohne Sonderzüge

Vom 15. – 17. Februar fand in Willingen wieder das internationale Skispringen statt. Aufgrund einer Weisung durch die Betriebsleitung von DB-Regio dürfen



Bis auf Sonderfahrten oder bei Ausfällen von anderen Triebwagen kommen die alten Fahrzeuge der Baureihe 628 bei der Kurhessenbahn nicht mehr zum Einsatz

derzeit keine Sonderzüge auf der Linie RB 42 Marburg - Korbach - Brilon-Wald verkehren. Somit wurden am Veranstaltungswochenende die meisten Züge als Doppereinheiten gefahren, um ein möglichst hohes Sitzplatzangebot zu schaffen. Zum Einsatz kam auch hier wieder eine Doppereinheit der Baureihe 628.

Der vorgenannten Weisung fiel auch eine bereits durch Plakate beworbene Sonderfahrt der Eisenbahnfreunde Schwalm-Knüll zum Opfer. Wie bereits im Januar 2018 sollte auch im Jahr 2019 wieder eine Sonderfahrt von Treysa über Marburg, Frankenberg, Korbach, Willingen, Brilon-Stadt und Bestwig nach Winterberg stattfinden. Zum Einsatz sollte die bereits im Vorjahr angekündigte, damals aber verhinderte Lok 58 311 kommen. Die Eisenbahnfreunde mussten kurzfristig ihre Fahrtroute und ihr Reiseziel ändern.

Einweihung der neuen Instandhaltungswerkstatt der Kurhessenbahn

(js) Am 14. Dezember 2018 fand die offizielle Einweihungsfeier der neuen Instandhaltungswerkstatt der Kurhessenbahn im Bahnhof Korbach statt. Die Bauarbeiten zur Errichtung der Halle begannen bereits im August 2017 nach einer dreieinhalbjährigen Planungsphase, welche bereits im Mai 2014 begann. Die Fertigstellung erfolgte wie geplant nach eineinhalbjähriger Bauzeit.

Der Gebäudekomplex umfasst die Werkstatthalle mit angebautem Sozialgebäude sowie ein eigenes Gebäude zur Außenreinigung der Triebwagen und eine Tankstelle. Die Halle befindet sich unweit des früheren Dampflok-Bahnbetriebswerkes, dessen ehemaliger Lokschuppen noch als Lagerhalle genutzt wird.

Ab 10:15 Uhr wurden die Gäste in der Halle empfangen, etwas später wurden die Anwesenden durch den Sprecher der Kurhessenbahn, Joachim Kuhn, begrüßt. Weitere Grußworte kamen von Landrat

Dr. Reinhard Kubat, Klaus Friedrich, Bürgermeister der Stadt Korbach, Dr. Stefan Klein vom Nordhessischen Verkehrsverband (NVV), Bernhard Maßberg vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, sowie dem zukünftigen Werkstattleiter Andreas Geib. Friedrich bekundete, dass er sich inzwischen daran gewöhnt habe, dass es regelmäßig halbjährlich Termine zu Einweihungsfeiern der Kurhessenbahn gäbe. Nun freue er sich bereits auf den nächsten Termin im Sommer und sei neugierig darauf, welches Event es dann ein-

Das Außengelände der neuen Werkstatt in Richtung Brilon mit der Waschhalle und dem angebauten Funktionsgebäude.

Foto: Jürgen Schmied





Als erster Triebwagen steht 642 137/642 637 zur Zugtaufe in der neuen Werkstatt der Kurhessenbahn auf dem Gleis für größere Reparaturen. Das Wartungsgleis dahinter verfügt über eine Untersuchungsgrube und zwei Arbeitsbühnen. Die silberfarbene Rohrleitung gehört zur Abgas-Absauganlage. Foto: Jürgen Schmied

zuweihen gebe. Er freue sich über jede Neueinweihung, da dies jedes Mal auch einen Zugewinn für die Stadt Korbach darstelle.

Kubat überreichte eine finanzielle Förderung des Landkreises Waldeck-Frankenberg in Höhe von knapp 500.000 Euro für die Einrichtung der neuen Arbeitsplätze in Korbach, das sich inzwischen zum zentralen Drehkreuz im Kurhessenbahnnetz entwickelt hat. Anschließend übergab Joachim Kuhn den symbolischen Werkstattschlüssel an den zukünftigen Werkstattleiter Andreas Geib, und betonte dabei, dass die Triebwagen zukünftig in Korbach gewartet würden und dadurch zahlreiche Fahrten nach Limburg oder Erfurt entfallen könnten.

Insgesamt 26 qualifizierte Mitarbeiter kümmern sich um die Instandhaltung der Kurhessenbahn eigenen Fahrzeugflotte. Auf einem 9.000 m² großen Grundstück befindet sich die Werkstatthalle mit einer Nutzfläche von 1.697 m². Daran schließt sich das Sozial- und Betriebsgebäude mit einer Nutzfläche von 350 m² an. Die Werkstatthalle besitzt zwei Instandhaltungsgleise mit je 50 m Nutzlänge, an die sich eine Werkstatt und ein Regallager für die Verbrauchsmaterialien anschließt. Ein Hallengleis besitzt ein beiderseitiges Arbeitsgerüst für alle planmäßigen Frist- und Instandhaltungsarbeiten, sodass die Fahrzeuge in drei Ebenen gleichzeitig gewartet werden können. In der mittleren Ebene finden Fensterreinigung oder -austausch sowie

Joachim Kuhn (rechts), Sprecher der Kurhessenbahn, übergibt den symbolischen Werkstattschlüssel an den zukünftigen Werkstattleiter Andreas Geib.

Foto: Jürgen Schmied

Außenarbeiten, in der oberen Ebene finden Arbeiten am Fahrzeugdach statt. Die hier installierte Abgas-Absauganlage ermöglicht den Testbetrieb der Fahrzeugmotoren in der Halle. In der Untersuchungsgrube unter dem Gleis können Arbeiten an den Fahrgestellen und Revisionen an den Bremsanlagen stattfinden.

Das zweite Gleis dient größeren Reparaturarbeiten. Es verfügt ebenfalls über eine Untersuchungsgrube. Mit einem Portalkran mit 10 Tonnen Hublast können Powerpacks, also Motoren und Antriebsaggregate, ausgetauscht werden. Mit einer Hebebockanlage mit 8 x 25 Tonnen Stützlast können die Fahrzeuge angehoben werden, um Radsätze oder ganze Drehgestelle auszutauschen. Diese Hebebockanlage war im Dezember noch nicht montiert.

Zu den Aufgaben der Werkstatt gehören neben planmäßigen Wartungen, Hauptuntersuchungen und außerplanmäßigen Wartungen auch die Reparatur und Instandsetzung von ausgefallenen Heiz-, Klima- und WC-Anlagen und die Behebung von Türstörungen. Kleine Unfall- oder Vandalismusschäden können rasch beseitigt werden. Hier werden Betriebsstoffe wie Kühlmittel, Öl und Wasser aufgefüllt, Toiletten und Abwasseranlagen entleert und gereinigt, Graffiti entfernt, und kleine Umbauarbeiten durchgeführt.



Da der Betrieb der Dieselmotoren ohne Absaugeinrichtung in der Wartungshalle verboten ist, dürfen die Triebwagen die Hallengleise nicht mit eigener Kraft befahren. Um diese dennoch jederzeit bewegen zu können, steht ein ferngesteuertes Akku-Schleppfahrzeug namens Rotrac E2 der Firmen Linde eMotion und Zwiehoff Zweiwege-Fahrzeuge zur Verfügung. Mit diesem Gerät können die Triebwagen auch in die Halle hinein und wieder heraus geschleppt werden.

Nach Angaben von Joachim Kuhn sollte in der folgenden Woche noch die Brandschutzprüfung stattfinden, anschließend würde die Freigabe durch das Eisenbahnbundesamt innerhalb weniger Tage erfolgen. Andere Redner zeigten sich



Um die instand zu setzenden Triebwagen jederzeit bewegen zu können, steht ein ferngesteuertes Akku-Schleppfahrzeug namens Rotrac E2 zur Verfügung.

skeptisch, ob diese Freigabe so schnell erfolgen könne. Leider sollten diese Skeptiker Recht behalten. Die Werkstatt konnte erst im Februar ihre vorgesehenen Aufgaben allmählich beginnen. Darin ist sicherlich auch der Grund für die massiv gestiegenen Zugausfälle im Januar zu finden.

Nach der Besichtigungsmöglichkeit der Halle fand eine feierliche Zugtaufe statt. Ausnahmsweise durfte der Stargast des Tages die Halle selbständig mit laufenden Dieselmotoren befahren. Nachdem das Hallentor geöffnet wurde, schob sich der mit Girlanden geschmückte Triebwagen langsam durch eine gespenstische aber künstliche Nebelwand in die Halle.

Das Fahrzeug kam direkt von der Modernisierung zur Zugtaufe und konnte anschließend von allen Seiten besichtigt werden: Von außen und innen, sogar von unten. Der Triebwagen 642 137/642 637 hört nun auf den Namen „Landkreis Waldeck-Frankenberg“. Leider kam es beim Versuch, den über den Fenstern angebrachten Schriftzug zu enthüllen, zu einem Missgeschick: Als Landrat Kubat und Bürgermeister Friedrich den Namen enthüllen wollten, rissen die beiden Zugbänder ab, mit denen die Abdeckung abgezogen werden sollte. Nun war guter Rat teuer. Einen Ausweg aus dem Dilemma fand der neue Werkstattleiter: Er rückte die Einstiegstreppe kurzerhand unter den Schriftzug. Mit Hilfe des übergroßen, symbolischen Werkstattschlüssels konnte er schließlich das Klebeband doch noch entfernen, und den Namenszug, der sich über den vorderen Abteilfenstern befindet, enthüllen.



Die neu eröffnete Werkstatthalle der Kurhessenbahn mit angebautem Sozialgebäude. Zwei transparente Tore führen zu den Werkstattgleisen.

Fotos: Jürgen Schmied

Neues von der Neuen Herkulesbahn

(fl) Seit dem letzten Bericht in der Hessenschiene ist auch die „Neue Herkulesbahn“ in Kassel ein kleines Stück vorangekommen. Am 29.10.2018 beschloss die Kasseler Stadtverordnetenversammlung mit großer Mehrheit, die 2010 erstellte Machbarkeitsstudie fortschreiben und aktualisieren zu lassen.

Die Stadtverordneten haben gleichzeitig einen „Systementscheid“ getroffen: Gibt es ein neues Massenverkehrsmittel zum Gipfel des Bergparks Wilhelmshöhe – und die steigenden Besucherzahlen sprechen dafür – dann wird es eine Straßenbahn und keine Seilbahn sein. Der Beschluss für die Aktualisierung der Studie wurde von allen Fraktionen mit Ausnahme der Linken getragen. Die gemeinsame Fraktion aus FDP, Freie Wähler und Piraten wollten die Seilbahnpläne in die Planung einbeziehen lassen, scheiterten jedoch mit ihrem Antrag dazu.

Die „Neue Herkulesbahn“ wird auch von den Regierungspartnern CDU und Bündnis 90/Die Grünen der neuen hessischen Landesregierung in deren Koalitionsvertrag ausdrücklich erwähnt. Somit ist auch von dieser Seite Unterstützung zu erwarten. Allerdings ist der Bau der Bahn noch lange nicht in „trockenen Tüchern“. Auch in Kassel muss noch viel Überzeugungsarbeit erledigt werden.

Dreh- und Angelpunkt in Kassel für die Aktivitäten pro Herkulesbahn ist der Verein Neue Herkulesbahn e.V.. Die „alte Herkulesbahn“ war meterspurig. Die Umspurung war 1963 beschlossen und die Bauarbeiten begonnen worden. Ein Jahr später wurde die Entscheidung zur Stilllegung getroffen. Die Normalspurschwellen, die schon eingebaut waren oder an der Strecke zum Einbau bereit

lagen, waren wertlos geworden. Die Herkulesbahn stellte 1966 den Verkehr ein.

Der Verein bietet häufig Informationsveranstaltungen an, bei denen es auch schon mal „raus an die Strecke“ geht, vor allem an die noch gut erkennbare Trasse im oberen Abschnitt. Dort, unterhalb der alten Endstelle, verlief die Herkulesbahn abseits der Straße durch ein Waldgebiet. Der Verein arbeitet bei seinen Exkursionen regelmäßig mit der VHS Kassel zusammen. Bei den Trassenwanderungen wird über die gewünschte Verlängerung von der alten Endstation um etwa 300 m bis in den Bereich Besucherzentrum/Parkplatz gesprochen, denn für die ÖV-Fahrgäste soll es keine Verschlechterungen gegenüber dem jetzigen Busbetrieb geben.

Ankunft von Ausflüglern mit Tw 15 an der ehemaligen Endstation Herkules. Bei einem Neubau der Strecke soll die Endstation näher am Herkules liegen.

Foto (13.03.1965): Dr. Heribert Menzel



Journalist Martin Angelstein gestorben

Fulda (si) Am 26. Februar 2019 ist die Journalistenpersönlichkeit Martin Angelstein im Alter von 68 Jahren gestorben. Zum Journalismus kam Angelstein auf Umwegen, anfangs als freier Mitarbeiter einer lokalen Zeitung, später für die Frankfurter Neue Presse, Frankfurter Rundschau und dem Hessischen Rundfunk. Aus dem Journalistenbüro Angelstein entwickelte sich im Laufe der Jahre ein Medienkontor, dessen Aushängeschild das Online-Nachrichtenportal OSTHESSEN-NEWS ist.

Er war das journalistische Gesicht Osthessens wenn es aus der Region etwas zu berichten gab, und das konnte Angelstein mit Spür- und Feinsinn, aber auch mit gewaltiger Hartnäckigkeit.

Und daher hat unser Fahrgastverband seinen fundierten und aussagekräftigen Publikationen viel zu verdanken. In unserer mehrjährigen Rettungsaktion um den Erhalt und die Modernisierung der Rhönbahn Fulda-Gersfeld hätten wir ohne die ständige Medienpräsenz im Hessenfernsehen, im Hörfunk oder in der überregionalen Presse kaum eine landesweite Aufmerksamkeit verbuchen können. Und Angelstein erkannte schnell, das, was von Pro Bahn & Bus kommt, Hand und Fuß hatte. Seiner Hartnäckigkeit über unsere Rhönbahn-Aktivitäten immer und immer wieder in Form von aussagekräftigen Filmbeiträgen in der Hessenschau zu berichten, war letztendlich der Schlüssel zum Erfolg.

Während bei den verkehrspolitischen Aktivitäten in unseren Kreisen es manchmal emotional aufgewühlt herging, behielt der Journalist Angelstein bei Interviews immer die Ruhe. Seine charakterlichen Qualitäten waren geprägt von hohem Einfühlungsvermögen, Diplomatie und vor allem Unvoreingenommenheit.

Auf diesem Fundament hat er ein gut aufgestelltes Medienunternehmen hinterlassen, dessen Mitarbeiter in seinem Sinne weiterarbeiten.

Martin Angelsteins Lebensmotto lautete: „In der Ruhe liegt die Kraft“. Seine Kraft ging nun zu Ende und wir verneigen uns vor seiner Lebensleistung und einem außergewöhnlichen Menschen.

Martin Angelstein †

Foto: Medienkontor M. Angelstein



IC 34 führt zu Nachteilen für die klassische RE-Verbindung Frankfurt – Siegen – Köln

(fl) Voraussichtlich im Dezember 2020 geht die IC-Linie 34 an den Start. Sie verbindet Frankfurt mit Münster, ähnlich wie die frühere Interregiolinie. Damit bekommt die Dill- und Ruhr-Sieg-Strecke zwischen Wetzlar und Letmathe ihren Fernverkehr zurück. Richtung Norden soll es einzelne abweichende Zugläufe geben, und zwar sowohl von Hagen nach Essen als auch über Münster hinaus nach Norddeich.

Gießen werden die Züge generell auf der „Bergwaldkurve“ umgehen, wogegen in Siegen der Hauptbahnhof angefahren wird, trotz des dort erforderlichen Fahrtrichtungswechsels. Systemhalte in Hessen werden Frankfurt, Bad Nauheim, Wetzlar und Dillenburg. In Nordrhein-Westfalen ist eine wesentlich höhere Haltestellendichte vorgesehen. Dort soll der IC34 einen Teil der Regionalexpresszüge ersetzen, dort ist auch die Integration in die Verbundtarife bzw. in den Landestarif vorgesehen. In Hessen hat sich der Rhein-Main-Verkehrsverbund dagegen deutlich gegen die Anerkennung von Verbundfahrausweisen ausgesprochen.

Das wäre nicht allzu schlimm, käme der IC 34 als zusätzliches Angebot nach Hessen und bliebe der RE 99 Frankfurt – Gießen – Siegen in der bisherigen Qualität erhalten. Genau das ist nicht der Fall, denn der IC34 wird den RE 99 zwischen Wetzlar und Siegen alle zwei Stunden aus seiner bisherigen Fahrplanlage verdrängen. Der RE 99 bietet heute im exakten Stundentakt schnelle Verbindungen von und nach Siegen. Dort kann mit knapper Umsteigezeit in den RE 9 nach Köln gewechselt werden. Dieser Umstieg vom Regionalexpress zum Regionalexpress wird künftig nur noch alle zwei Stunden möglich sein. In den Stunden, in denen

der IC 34 fährt, soll der RE 99 nicht nur nordwärts hinter und südwärts vor dem Doppelstock-Intercity her fahren, zusätzlich wird er voraussichtlich zwischen Dillenburg und Siegen auch noch durch zusätzliche Halte zur Regionalbahn degradiert.



Die Reisekette Köln – Siegen – Frankfurt im RE 9 / RE 99 wird gerne von preissensiblen Kunden genutzt, die zwangsweise auch den knapp kalkulierten und häufig verpassten Anschluss in Siegen in Kauf nehmen. Diese Fahrgäste werden sich künftig auf die verbleibenden schnellen Verbindungen konzentrieren müssen – und dort an manchen Tagen für Überfüllungen sorgen. Nebenbei wird durch den IC 34 auch der spätnachmittägliche „LDK-Sprinter“ Frankfurt – Wetzlar – Siegen aus seiner Fahrplanlage verdrängt, der zusammen mit seinem morgendlichen Gegenstück als schnelle Pendlerverbindung konzipiert ist und Gießen bereits heute auf der „Bergwaldkurve“ umgeht.

Pro Bahn & Bus freut sich über die Wiederaufnahme des Fernverkehrs auf der klassischen Ruhr-Sieg-Strecke und könnte



Im Dezember 2010 konnte man aus den damals neuen FLIRT-Triebwagen der Hessischen Landesbahn heraus noch das Wetzlarer Zementwerk betrachten. Heute steht an dieser Stelle IKEA. Und der RE 99 wird sich den schnellen Verkehr nach Siegen bald mit dem IC 34 teilen.

Foto: Friedrich Lang

auch mit dem Fahrplankonzept gut leben, abgesehen von der Umfahrung Gießens als Universitätsstadt und wichtigstem Umsteigeknoten in der Mitte von Hessen. Ohne Anerkennung der Verbund-, Länder- und DB-Regionalverkehrstickets ergeben sich aber deutliche Nachteile für deren Kundenkreis.

Warum der IC 34 in NRW zum Regionalzug und in Hessen zum Fernzug wird

Der RMV möchte am eigenen Regionalzugssystem festhalten und keine Kooperationen eingehen. Natürlich geht es ums Geld, in diesem Fall um die Ausgleichszahlungen, welche der Verbund an

die Deutsche Bahn für die Anerkennung der Tickets zu zahlen hätte. Da nutzt auch die Einsicht nicht, dass man – volkswirtschaftlich betrachtet – höhere Gesamtkosten produziert, wenn man zwei mäßig ausgelastete Züge zeitlich fast parallel fahren lässt.

Denn der RE 99 wird Fahrgäste verlieren, weil ihm die Umsteiger in Siegen fehlen und er für Siegener, die nach Frankfurt wollen, aufgrund der Fahrzeitverlängerung keine gute Alternative mehr ist. Umgekehrt wird der IC 34 sein Potenzial nicht ausnutzen, weil ihm die Regionalfahrgäste fehlen. Der IC 34 wird faktisch ein Regionalzug; die kurvenreiche Ruhr-Sieg-Strecke mit den vielen

zu bedienenden Klein- und Mittelstädten lässt gar nichts anderes zu. Warum kann er nicht auch in Hessen als solcher genutzt werden? Wiegen die unternehmenspolitischen Interessen des RMV so viel mehr als die Fahrgastinteressen?

Die Entwürfe zum „Deutschland-Takt“ des Bundesverkehrsministeriums sehen übrigens auch langfristig die Arbeitsteilung zwischen dem IC 34 und dem RE 99 als schnelle und von Siegen bis Wetzlar auch minutengleich verkehrende Verbindung vor. Der „langsame“ RE 99 soll ebenfalls zur Dauereinrichtung werden, mit Halt an allen Stationen zwischen Gießen und Siegen und damit eher als bis Siegen verlängerter „Mittelhessenexpress“, dafür jedoch stündlich. Der IC 34 bekäme gemäß dem „Deutschland-Takt“-Entwurf auch weitere Halte in Herborn und Haiger, nicht jedoch in Gießen.

Für Pro Bahn & Bus sind das weitere starke Argumente, die Tarifintegration in den RMV-Tarif zu fordern. Mit dem „Deutschland-Takt“ als integralem Taktfahrplan orientiert sich unser Land an der Schweiz, wo die integrierte Planung von Angebot und Infrastruktur schon lange zum Standard gehört. Warum sollte man sich nicht auch die einfachen Tarifstrukturen des Alpenlandes zum Vorbild nehmen, wo es fast immer heißt „einsteigen und losfahren“ – egal in welchem Zug, egal mit welchem Ticket?

Der „Deutschland-Takt“ sieht auf vielen Strecken die Ergänzung von Fern- und Regionalverkehr zum Studententakt vor. An der Zusammenarbeit in Tariffragen wird mittelfristig kein Weg vorbeiführen. Der RMV ist gut beraten, sich schon bald auf den richtigen Pfad zu begeben.

*Schafft neue Fahrplanprobleme zwischen Siegen, Wetzlar und Frankfurt:
Der IC2 der Deutschen Bahn Foto: Deutsche Bahn AG / Georg Wagner*



Neuer Haltepunkt im Stadtgebiet Gießen?

(h1) Im Bereich der Rödgener Straße entsteht demnächst ein Wohngebiet mit mindestens Tausend Einwohnern. Außerdem wird die Firma Otto-Group (Otto Versand) auf dem früherem AAFES-Gelände (Depot) ein Paketverteilzentrum bauen. Laut Pressemitteilung sollen in diesem Unternehmen bis 1.800 Menschen einen festen Arbeitsplatz finden.

Neben der neuen Stadtbuslinie 17, welche durch das Gelände führen soll, ist auch an der vorbeiführenden Vogelsbergbahn wieder ein Haltepunkt eingeplant. Bis in die 1960er Jahre gab es in unmittelbarer Nähe zum Depot bereits den Haltepunkt Gießen-Flughafen.

Bisher wurde seitens des RMV argumentiert, dass die angespannten Fahrzeiten einen zusätzlichen Haltepunkt (z.B. in Lindenstruth) nicht zulassen. Wenn diese Aussage weiterhin aufrecht erhalten wird und keine Baumaßnahmen zur Beschleunigung vorgenommen werden, muss an anderer Stelle wohl ein Halt ein-

gespart und/oder der Laufweg der Verstärkerzüge eingekürzt werden.

Der anfallende Warenverkehr des Verteilzentrums soll ausschließlich mit LKW's durchgeführt werden, man; rechnet mit täglich 850 LKW-Fahrten. In der Gießener Allgemeinen vom 31.01.2019 äußert sich dazu der Eigentümer Beilich: „Güterverkehr im größerem Maßstab ließe sich kaum in die eingleisige Vogelsbergbahn eintakten, zudem müssten die Güterzüge unterhalb der nördlichen Wohnanlage von Rödgen rückwärts in das Gleis der Vogelsbergbahn einfädeln. Das wollen wir den Rödgen nicht antun.“

Noch liegen Gleise am ehemaligen Gleisanschluss des früheren US-Depots. Für die Logistik des neuen OTTO-Versandzentrums werden sie voraussichtlich keine Rolle spielen. Immerhin könnte der Platz für eine neue Station der Vogelsbergbahn genutzt werden. Foto: Friedrich Lang



CDU Mittelhessen stellt Antrag zu Güterverteilzentrum im Bereich A49 - Ohmtalbahn

(hl) Mit den ihr eigenen Vorstellungen zum Schienengüterverkehr in Mittelhessen sind in der Regionalversammlung Mittelhessen die Vertreter der mittelhessischen CDU in der Presse vorgeprescht. Nach deren Vorstellungen biete sich ein Güterverteilzentrum (GVZ) an der zukünftigen A49 zwischen Stadtallendorf und Homberg/Ohm geradezu an.

Lägen doch bis Nieder Ofleiden die gerade erneuerten Schienen der Ohmtalbahn, die selbst schwerste Schotterzüge der Mitteldeutschen-Hartstein-Industrie (MHI) tragen. Mit dem Lückenschluss der A49 bei Gemünden an der A5 im Vogelsbergkreis könne dafür der hier entstehende schienenparallele Korridor genutzt werden. Aus diesem Grunde möchte die CDU-Fraktion in der Regionalversammlung Mittelhessen erreichen, dass im zukünftigen Regionalplan hier Flächen für ein GVZ vorgesehen werden, so Dr. Hans Heuser, Mücke (auch CDU-Fraktionsvorsitzender in Mücke).

Für Mittelhessen war bereits schon einmal ein GVZ angedacht worden; dies ist den Antragstellern vermutlich entgangen. Im Frühjahr 2010 hatte die Industrie- und Handelskammer Gießen/Wetzlar eine Untersuchung gestartet, um das „Gießener Depot“ mit den vorhandenen Gleisanlagen für ein GVZ zu nutzen (s. a. GAZ vom 02.04.2010). Das Ergebnis ist allseits bekannt, aus unterschiedlichen Gründen besteht/bestand kein Interesse. Allerdings beabsichtigt die Stadt Gießen, den Gleisanschluss von der Vogelsbergbahn zum „Depot“ auch weiterhin zu gewährleisten.

Lahntalbahn – Am Wochenende wird es oft eng

(hpg) Der hessische Abschnitt des Lahntals zwischen Limburg und Gießen erfreut sich bei Wanderern, Radlern und Flusstouristen immer größerer Beliebtheit und damit auch die Züge der begleitenden Lahntalbahn. Die Regionalzüge der HLB verkehren im Zeitraum vom 1. Mai bis 31. Oktober an Sonntagen und Feiertagen stündlich. Samstags besteht der Studentakt inzwischen ganzjährig.

Die Lahntaltouristen besuchen die Region, sorgen für Umsatz bei den Verleihern und Gastronomen, legen meist eine Strecke zu Fuß, mit Rad oder Kanu zurück und treten die Rückreise häufig per Bahn an. In Spitzenzeiten reichen die Transportkapazitäten jedoch seit Jahren kaum aus. Bislang hat der RMV als Besteller der Zugleistungen einen Solo-

Triebwagen vom Typ Lint 41 bei der HLB bestellt. Bei den vorhandenen zwei Türen kommt es bei stark frequentierten Bahnhöfen zu längeren Aufenthalten und somit zu Verspätungen. Besonders Reisende mit Fahrräder oder Kinderwagen können oftmals nicht mitgenommen werden, da das Platzangebot im Zug bereits erschöpft ist. Dies führt zu oft hitzigen



Vor allem an der kleinen Station Fürfurt kommt es an Wochenenden häufig zu Diskussionen, wenn Kanu- und Radtouristen in die bereits voll besetzten Züge einsteigen möchten.

Foto: Hans-Peter Günther

Debatten mit dem Personal der Züge und an den Bahnhöfen, zu weiteren Verspätungen, unzufriedenen Kunden und genervtem Personal.

Die Problematik könnte durch das Mitführen eines zweiten Lint 41 im stark ausgelasteten Abschnitt Limburg–Gießen entschärft werden, der für den weiteren Fahrtverlauf der Linie RB45 nach Fulda nicht unbedingt erforderlich ist. Nach Auskunft des RMV benötigt das Abkoppeln in Gießen eine gewisse Zeit, sodass die Überlegung aufkam, zukünftig den Halt in Wetzlar-Dutenhofen zu streichen. Zudem sei zusätzliches Personal notwendig.

Mitglieder des Mobilitätsbeirates im Landkreis Limburg-Weilburg könnten sich als Alternative die Brechung der Linie von Limburg nach Fulda an Wochenenden vorstellen. Damit wäre zwar ein Umstieg in Gießen erforderlich, aber die Züge müssten nicht an- und abgekoppelt werden. Ein regelmäßig im Bahnhof Gießen stattfindender Personalwechsel könnte so gestaltet werden, dass rechtzeitig in

Gießen ein Zug zur Weiterfahrt nach Fulda oder Limburg am selben Bahnsteig gegenüber bereitgestellt wird. Die Aufenthaltsdauer beträgt laut aktuellem Fahrplan in der Regel sechs Minuten und würde für einen Umstieg ausreichen. Der Halt in Dutenhofen müsste daher nicht entfallen, zumal auch Besucher des Dutenhofener Sees diesen Bahnhof nutzen.

Mehr Kapazität schaffen

Für Pro Bahn & Bus wäre der Umstieg in Gießen nur die zweitbeste Lösung, denn der Halt in Dutenhofen sollte erhalten bleiben, da sich die Ein- und Aussteigerzahlen dort augenscheinlich recht positiv entwickeln. Weil auch die Vogelsbergbahn an den Wochenenden gut frequentiert ist und in Bad Salzschlirf und Lauterbach den Hessischen Bahnradweg sowie den Vulkanradweg erschließt, sollten die verstärkten Triebwagen möglichst bald durchgehend von Limburg bis Fulda zum Einsatz kommen, um auch für diese beiden sehr erfolgreichen Fern-Radwege ausreichende Kapazitäten zu schaffen. Für die kommende Ausschreibung des

Lahn-Vogelsberg-Rhön-Netzes, zu dem auch die Lahntalbahn zwischen Limburg und Gießen zählt, sollte der RMV den Einsatz größerer, und auf die Bedürfnisse der Radtouristen besser zugeschnittene, Züge zur Bedingung machen. Der aktuelle Verkehrsvertrag mit der Hessischen Landesbahn endet zum Jahresende 2023 und muss frühzeitig neu ausge-

schrieben werden. Spätestens dann bietet sich die Chance, ein sinnvolles Rad-Bahn-Gesamtkonzept umzusetzen. Dazu Friedrich Lang von Pro Bahn & Bus: „Es ist jetzt an der Zeit für die Verantwortlichen aus Tourismus, Politik und dem Verkehrswesen, sich an einen Tisch setzen. Denn die Ausschreibung erfolgt mit einem Vorlauf von gut zwei Jahren.“

Verein Lumdatalbahn stellt Zwischenbilanz vor

(jl) Anlässlich seines Neujahrsempfangs stellte der Verein Lumdatalbahn e. V. am 23. Februar 2019 in Allendorf eine Zwischenbilanz seiner bisherigen Bemühungen zur Reaktivierung der Bahnstrecke durch das Lumdatal vor.

Der Verein hatte seine Veranstaltung „Zwischenbilanz“ genannt, weil im letzten Jahr wichtige Entscheidungen gefallen waren: Die Nutzen-Kosten-Untersuchung hatte den notwendigen positiven Wert errechnet, das Verkehrsministerium hat seine Zustimmung zum Beginn der Planung und damit auch zur erheblichen Mitfinanzierung signalisiert und der Kreistag hat sich einstimmig für die Planung ausgesprochen. Dass es da an vielen Stellen noch ein kleines Aber gibt, hat die Freude über das Erreichte nur wenig getrübt.

Dieser Freude hat der Verein einen sichtbaren Ausdruck verliehen und eine Broschüre erstellt, die nicht nur das Vergangene aufzeigt, sondern auch Ausichten auf die Zukunft eröffnet. Bilder von den verschiedenen Veranstaltungen und den Sonderfahrten, vom Freischneiden der Strecke und sogar von einem akkubetriebenen Zug, der schon vor 40 Jahren im Lumdatal verkehrte, zeugen von der vielfältigen Arbeit des Vereins. Die Vorworte der Landrätin und des

hessischen Verkehrsministers Tarek Al-Wazir belegen, dass die Arbeit des Lumdatalbahnvereins inzwischen auch an höchster Stelle in das Bewusstsein der politisch Verantwortlichen Eingang und Anerkennung gefunden hat. Einige, extra gebundene Exemplare wurden überreicht, eines davon an die anwesende Landrätin Anita Schneider als Dank für ihren großen Einsatz in den vergangenen Jahren.



Die Broschüre (48 Seiten) im Format A5 quer ist erhältlich gegen einen Unkostenbeitrag von 2,50 Euro für Porto und Verpackung unter www.lumdatalbahn.de/kontakt/

Neue ICE-Linie 26: Weiterhin keine RMV-Tickets für den ICE trotz voller Nahverkehrszüge

(jl) Seit dem letzten Fahrplanwechsel haben großenteils ICE-Züge die bisherigen IC-Verbindungen auf der Main-Weser-Bahn ersetzt. Konnten Pendler bisher mit einer IC-Zuschlagskarte ihre RMV-Monatskarte auch im Intercity nutzen, so ist dies im ICE seit Ende März 2019 nicht mehr möglich.

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 von 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 Pro Bahn & Bus 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

Ein ICE fährt aus dem Bahnhof Friedberg Richtung Frankfurt ab. Seit 1. April 2019 dürfen Fahrgäste mit RMV-Fahrkarten trotz IC-Zuschlag nicht mehr mitfahren. Foto: Sören-Helge Zschke



weiteren Reisenden am Abend oder am Wochenende entfällt.

Verschlechterungen müssen auch die Nutzer von RMV-Job- und Landestickets hinnehmen. Diese werden in den ICE-Zügen ebenfalls nicht anerkannt. Wer bisher dank Arbeitgeberzuschuss oder Landesticket günstig fährt, muss ab 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 Minuten 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 eine halbe Stunde in Marburg warten.

Angesichts der teuren und komplizierten Tarife werden die Pendler versuchen, verstärkt mit Nahverkehrszügen fahren. Doch diese sind heute schon oft überfüllt. Besonders die Züge der Hessischen Landesbahn, welche seit Ende 2015 als zusätzlicher Regionalexpress zwischen Treysa, Gießen und Frankfurt verkehren, bieten für die steigenden Fahrgastzahlen zu geringe Kapazitäten. In der Hauptverkehrszeit müssen Fahrgäste immer öfter stehen. Der Grund: Während der Zugteil zwischen Gießen und Siegen mit zwei Triebwagen verkehrt, ist der Zugteil nach Treysa und weiter nach Kassel oft nur mit

einem Zugteil unterwegs: zu wenig für die vielen Fahrgäste entlang der Strecke.

Pro Bahn & Bus fordert Nachverhandlungen zwischen DB und RMV

Pro Bahn & Bus fordert deshalb, die HLB-Züge, aber auch die Doppelstockzüge der Deutschen Bahn zu verlängern. Lerch: „Wenn der RMV schon keine ICE-Fahrkarten anbietet, muss er zumindest dafür sorgen, den ehemaligen IC-Fernverkehrspendlern ein angemessenes Ersatzangebot zur Verfügung zu stellen. Uns ist klar, dass neue Wagen oder Züge nicht von heute auf morgen zu beschaffen sind. Zumindest muss der Fahrplan aber so geändert werden, dass Fahrgäste aufgrund der Anschlüsse nicht den ICE benutzen „müssen“, weil sie sonst zu lange auf den nächsten Nahverkehrszug warten. Solange dies nicht geschieht, muss eine Nutzung der ICE mit einer RMV-Fahrkarte analog der bisherigen IC-Zuschlagskarte weiterhin möglich sein.“

„Hohes Fahrgastaufkommen“, hohe Preise

Seit Ende Januar ist öfters das Phänomen zu beobachten, dass in der Fahrplanauskunft der Deutschen Bahn ICE-Züge der Linie 26 mit hoher Auslastung angezeigt werden. „Hohes Fahrgastaufkommen zwischen Gießen und Treysa, eine Platzreservierung wird empfohlen“, so die Meldung der Bahn. Damit einher gehen hohe Spar- und Supersparpreise, sind diese doch an die Auslastung gekoppelt.

Nutzt man aber die angeblich stark ausgelasteten Züge, muss festgestellt werden, dass sich die Ausgabe für eine zu

Hinfahrt am 11.02.19 Druckansicht

Bahnhof/Haltestelle Zeit Dauer Umst. Produkte Sparangebote Flexpreis

^ Früher Preis für alle Reisenden inkl. Ermäßigungskarten*

Gießen Hamburg Hbf	15:34 ⚠ 19:28	3:54	0	ICE	67,40 EUR	77,25 EUR
<input type="button" value="Details verbergen"/> <input type="button" value="Rückfahrt hinzufügen"/>		<input type="button" value="Zur Angebotsauswahl"/>				

Bahnhof/Haltestelle	Zeit	Gleis	Produkte	Weitere Informationen
Gießen	ab 15:34	2	ICE 1576	Intercity-Express Richtung: Hamburg-Altona
Hamburg Hbf	an 19:28	13		Komfort Check-in möglich http://bahn.de/komfortcheckin , Bordrestaurant Betreiber: DB Fernverkehr AG

Hinweise

fährt nicht täglich,

Aktuelle Informationen zu Ihrer Verbindung:

⚠ ICE 1576: Celle->Hamburg-Harburg: **Information.** Erhöhtes Reisendenaufkommen erwartet. Wir empfehlen eine Sitzplatzreservierung.
 ICE 1576: Treysa->Hannover Hbf: **Information.** Erhöhtes Reisendenaufkommen erwartet. Wir empfehlen eine Sitzplatzreservierung.

9. Februar 2019: Zwei Tage vor dem eigentlichen Reisetag warnt die DB in ihrem Buchungsportal vor hohem Fahrgastaufkommen zwischen Treysa und Hannover sowie zwischen Celle und Hamburg-Harburg und empfiehlt eine Platzreservierung. Entsprechend der vermeintlich hohen Auslastung werden hohe Supersparpreise aufgerufen, die nur 10 Euro unter dem Flexpreis liegen.

ICE1576 Karlsruhe - Hamburg	Fahrgastzählung							11.02.2019
Wagen-Nr.	27	26	24	23	22	21	gesamt	Auslastung (%)
vorhandene Sitzplätze (2. Klasse)	47	30	64	62	62	63	328	
Fahrgäste nach Halt Treysa	11	5	13	16	12	15	72	22,0%
Fahrgäste nach Halt Wabern	11	5	12	14	11	14	67	20,4%
Fahrgäste nach Halt Göttingen	10	2	12	18	17	20	79	24,1%
Fahrgäste nach Halt Hannover	16	9	36	28	28	25	142	43,3%

Das die Platzreservierung völlig umsonst gewesen wäre, zeigt die tatsächliche Auslastung des gleichen Zugs am Reisetag. Zwischen Treysa und Hannover betrug die Auslastung in der zweiten Klasse maximal 24%. Im am höchsten belasteten Abschnitt zwischen Hannover (Abfahrt 17:59 Uhr) und Celle blieb immer noch jeder zweite Sitzplatz frei. In Celle verlassen viele Pendler den Zug schon wieder, bis Hamburg nimmt die Fahrgastzahl weiter ab. Ab Celle wurde deshalb die Zählung beendet. Die Zählenden wurden von Pro Bahn & Bus erhoben.

*Statt des ICE kommt ein Ersatzzug:
Ärgerlich für Reisende, die eine teure ICE-
Fahrkarte gelöst haben und dann in alten
Interregio-Wagen ohne Klimaanlage und
Restaurant fahren müssen*



sätzliche Platzreservierung nicht ge-
lohnt hat. Zählungen von Pro Bahn
& Bus haben ergeben, dass die laut
Bahn vollen Züge oft nur zu rund 20
bis 25% besetzt sind (siehe Tabelle).
Besonders Meldungen zwischen Gie-
ßen und Kassel, es seien viele Fahrgäste
im Zug, kann man fast immer ignorie-
ren.

Oft ist das Gegenteil der Fall: Durch
die hohen Spar- und Supersparpreise blei-
ben Fahrgäste den Zügen fern und damit
noch mehr Sitzplätze leer. Mehrfach wa-
ren die Sparpreise in gleicher Zeitlage
über die schnellere ICE-Strecke Frank-
furt – Fulda – Hannover – Hamburg auch
von Gießen aus günstiger als über
Marburg - Treysa, obwohl die Strecke
über Frankfurt viel länger ist!

Züge pünktlicher

Seit dem Einsatz der ICE-T ist der Fern-
verkehr auf der Main-Weser-Bahn
pünktlicher geworden. Die Triebwa-
gen fahren fast immer mit eingeschalteter
Komfortneigung (der Wagen-
kasten neigt sich bis zu 2 Grad in die
Kurve). Auf der Schnellfahrstrecke
Hannover – Kassel können durch die
Höchstgeschwindigkeit von 230 km/
h einige Minuten Verspätung wieder

*Mit rotem Flutterband abgesperrter ICE-
Wagen am 21.01.2019; vermutlich lag
ein technischer Defekt vor*



herausgefahren werden.

Allerdings kommt es immer einmal
wieder zu Ausfällen von ICE, welche
durch Intercity-Züge mit alten Wagen-
garnituren ersetzt werden. Dann fahren
wieder Züge mit Interregiowagen über die
Main-Weser-Bahn, die dort vor fast 20
Jahren verschwanden und eigentlich
längst zum alten Eisen gehören. Auch
defekte Toiletten sind im ICE keine Sel-
tenheit; in einem Zug waren Toiletten in
drei Wagen hintereinander gestört. Er-
freulich ist das Restaurantangebot: Die
Technik dort funktioniert fast immer und
das Personal tut sein Möglichstes, auch
wenn einmal ein Kollege ausfällt.

Freie Fahrt für die Brexbachtalbahn

(hpg) Das Land Rheinland-Pfalz hat Ende März für die stillgelegte Brexbachtalbahn eine Betriebsgenehmigung für zunächst 25 Jahre erteilt. Damit ist der Weg frei, dass auf einer der landschaftlich schönsten Bahnstrecken in Deutschland in naher Zukunft wieder Züge verkehren. Betreiber und Verein zeigen sich hoch erfreut, dass die langjährigen Bemühungen nun von Erfolg gekrönt sind.

Bereits seit Jahren kämpft der Verein „Brexbachtalbahn e.V.“ mit starkem ehrenamtlichem Engagement für die Reaktivierung der Bahnstrecke von Engers über Bendorf-Sayn, Grenzau, Ransbach nach Siershahn und den Abzweig von Grenzau nach Höhr-Grenzhausen. Als Betreiber wurde die in Linz ansässige Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH (EVG) gewonnen, die als zugelassenes Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen (EIU) beispielsweise im Kreis Neuwied die Kasbachtalbahn von Linz nach Kalenborn mit rund 50.000 Fahrgästen pro Jahr betreibt. „Rechtlich betrachtet

benötigen wir ein zugelassenes Eisenbahnunternehmen“, erklärt Adi Bongartz, Vorsitzender des Vereins.

Dieses fand der Verein bereits vor Jahren in dem Linzer Unternehmen, das den Verein berät und unterstützt. 2009 konnte ein erster Teilabschnitt zwischen Grenzau und Siershahn reaktiviert und durch den damaligen Verkehrsminister Hendrik Hering eröffnet werden. Diese Betriebskonzession war zunächst auf fünf Jahre befristet, die jedoch nicht über das Jahr 2013 hinaus verlängert wurde, weil der Verein einen politischen Konsens

Viel los war beim Strecken- und Bahnhofsfest am 31. Mai 2009 in Ransbach-Baumbach.



entlang der Gesamtstrecke anstrebte. „Der war jedoch nicht zu erzielen, weil die Strecke durch drei Landkreise und mehrere Städte und Gemeinden führt“, erklärt EVG-Geschäftsführer Jörg Seyffert. Zuletzt hatte sich die Stadt Bendorf gegen eine Reaktivierung gestellt. Daraufhin entschloss sich der Verein, die Reaktivierung privat zu stemmen und Geschäftsführer Jörg Seyffert stellte im Dezember 2017 beim zuständigen Ministerium in Mainz die notwendigen Anträge. Diese wurden allerdings nicht bearbeitet und Seyffert sah sich gezwungen, Klage wegen Untätigkeit beim Verwaltungsgericht Koblenz einzureichen. Mit Erfolg, denn die im vergangenen November geführte Gerichtsverhandlung führte dazu, dass das Land die Anträge bearbeitete und mit Seyffert wieder Gespräche geführt wurden. „Wir sind glücklich, dass das Ministerium nun tätig geworden ist“, freut sich Adolf Bongartz.

Das Ministerium setzte sich intensiv mit den Anträgen auseinander und kam zu dem Ergebnis, dass die Reaktivierung der Brexbachtalbahn in Teilabschnitten vollzogen werden kann. Vereinsvorsitzender Bongartz: „Wir werden uns zunächst auf den Abschnitt von Siershahn nach Grenzau sowie auf den Streckenabschnitt von Grenzau nach Höhr-Grenzhausen konzentrieren. Diese Streckenabschnitte sind in einem hervorragenden Zustand und können zeitnah wieder dem Betrieb übergeben werden. Danach werden wir uns weiter dem unteren Abschnitt der Brexbachtalbahn widmen.“

Dort haben in Engers bereits die ersten Arbeiten begonnen. Von der DB Netz AG wurden Abstimmungsgespräche mit



Mit Sonderzügen kamen viele Wanderer zu den legendären Drei-Städte-Wandertagen in den 80er und 90er Jahren ins Brexbachtal

den beteiligten Planungs- und Ingenieurbüros geführt, um die Weichenanbindung an die Rheinschiene in Engers wiederherzustellen. Mittlerweile ist die Vermessung abgeschlossen und die Planungen schreiten voran, damit die noch vorhandene Weiche wieder an ein Stellwerk angeschlossen werden kann.

Noch keine abschließende Entscheidung gibt es zum Verkehrskreis in Bendorf, der vor Jahren über die Bahngleise gebaut wurde. Das Ministerium spricht derzeit mit dem Landesbetrieb Mobilität und der Stadt Bendorf, um hier eine Lösung zu finden. Vor dem Bau hatte sich die Stadt Bendorf verpflichtet, die Kosten für die Sicherung und Veränderung des Verkehrskreisels zu übernehmen, wenn die Bahnstrecke wieder in Betrieb geht. „Aus dieser Entscheidung halten wir uns aber raus, denn diese Frage entscheidet allein die Stadt Bendorf im Benehmen mit dem Ministerium“, erklärt Geschäftsführer Jörg Seyffert.

Hadamar: Verknüpfung zwischen Bus und Bahn erfordert Mittelbahnsteig

(hpg) Bereits vor Jahren sollte die Oberwesterwaldbahn Limburg – Altkirchen zur Umsetzung eines seit Ende 2015 geplanten neuen Fahrplans für die Linie RB 90 ausgebaut werden. Für eine umsteigefreie Verbindung zwischen Limburg und Siegen ist die abschnittsweise Anhebung der Streckengeschwindigkeit notwendig.

Dazu muss auch der Bahnhof Hadamar so umgebaut werden, dass Züge zeitgleich aus beiden Richtungen in den Bahnhof einfahren können. Der Fahrplan sieht dort künftig Zugbegegnungen im Stundentakt vor. In aktuellen Informationen der DB ist die Fertigstellung der mit einer Investition von 1,4 Mio. Euro angegebenen Maßnahme für das 1. Quartal 2020 geplant.

In einem offenen Brief hat sich kürzlich der Bürgermeister von Hadamar, Michael Ruoff, an Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, den Konzernbevollmächtigten der DB für Hessen, Dr. Klaus Vornhusen, Landrat Michael Köberle, Bundestagsabgeordneten Willsch (CDU), die beteiligten Planungsbüros, DB Netz, das Eisenbahnbundesamt, den

Obwohl zwischen den Gleisen ausreichend Platz für einen Mittelbahnsteig vorhanden ist, will die DB zwei Außenbahnsteige errichten. Der Zugang für Züge nach Limburg soll neben dem Stellwerk verlaufen.

Fotomontage: Hans-Peter Günther



RMV und die Lokale Nahverkehrsgesellschaft (VLDW) gewandt.

Bahn will zwei Bahnsteige

Einerseits begrüßt Ruoff in dem Schreiben, dass für den Bahnhof Hadamar finanzielle Mittel für Planungs- und Baukosten aus dem Bundes-Programm „Barrierefreiheit kleiner Bahnstationen“ bereitgestellt werden sollen. Andererseits weist er darauf hin, dass die Stadt Hadamar seit 2015 für die Errichtung eines zentralen Mittelbahnsteiges kämpft, um damit einen Verknüpfungspunkt zwischen Bahn- und Busverkehr realisieren zu können.

Bislang beharrt die DB auf die Anlage von zwei getrennten Außenbahnsteigen von je 90m Länge und 55cm Höhe. Fahrgäste in Richtung Limburg sollen den neuen Bahnsteig ausschließlich auf einem schmalen, rund 50m langen Fußweg erreichen können, der neben dem Stellwerk beginnt. Dort stellen die DB-Fahrdienstleiter derzeit noch ihre Pkw ab. Um eine Gleisquerung vor dem Bahnübergang oder zwischen den beiden Außenbahnsteigen zu verhindern, ist in den Plänen der „optionale Bau“ eines 190 Meter langen Zaunes eingezeichnet. Der Hausbahnsteig soll zwischen dem historischen Güterschuppen und dem Empfangsgebäude, die beide unter Denkmalschutz stehen, neu gebaut werden.

Umstieg von Bus zu Bahn

Die getrennten Bahnsteige und ihr weit auseinander liegenden Zugänge machen jedoch die Pläne für einen zentralen Umsteigepunkt zwischen Bussen und Bah-

nen zunichte. Daher fordert Bürgermeister Ruoff den Bau eines zentralen Mittelbahnsteigs, wie er bereits an zahlreichen anderen Stationen von der DB realisiert wurde. Aktuelle Beispiele sind der Bahnhof in Nassau, Stationen an der Odenwaldbahn, Willingen im Upland oder im badischen Murgtal. Für die Anlage von barrierefreien Bus-Haltestellen wäre am Bahnhof auch keine teure Wendeanlage erforderlich, denn es wurde bereits mit den Linienbussen getestet, dass diese unter der neu gebauten Eisenbahnbrücke hindurch passen und dadurch ein Ringverkehr möglich wird.

Ausbau erst bis Ende 2023

Am 5. April kam es auf Einladung des ehemaligen Verkehrsministers und heutigen Landtagspräsidenten von Rheinland-Pfalz, Hendrik Hering, zu einem Spitzengespräch mit Dr. Klaus Vornhusen, dem zuständigen DB-Konzernbevollmächtigten, Mitarbeitern der DB Netz und Torsten Müller, neuer Verbandsdirektor des Zweckverbands SPNV-Nord.

Dabei wurde klar, dass die Beschleunigung des Zugverkehrs wahrscheinlich erst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 möglich sein wird. Unvollständige und fehlerhafte Unterlagen für die insgesamt vier Planfeststellungsabschnitte wurden vom Eisenbahn-Bundesamt an DB Netz zurückgegeben. Die überarbeiteten Unterlagen sollen jetzt bis September 2019 vorgelegt werden. Die DB hat zugesagt, den Aufgabenträger und der Politik in halbjährigen Abständen über den Fortgang der Planungen zu berichten.

Frankfurt – Magistratsgutachten erteilt Absage an „Zweissystem-U5“

(fl) Frankfurt und das nähere Umland bekommt eine Zweissystem-Stadtbahn, die Pläne für die „Regionaltangente West“ werden immer konkreter. Was es aller Voraussicht aber nicht geben wird, ist eine Verknüpfung regionaler Bahnstrecken mit dem bestehenden Netz der Frankfurter U-Stadtbahn. Eine vom Magistrat der Stadt in Auftrag gegebene Studie spricht sich dagegen aus.

Untersucht wurde eine beidseitige Verlängerung der U-Stadtbahnlinie 5 über ihre bisherigen und zukünftigen Endpunkte hinaus auf die Strecken der Niddertalbahn, der Königsteiner Bahn und der von Höchst ausgehenden Bad Sodener Bahn. Die U5 wird im Westen voraussichtlich ab dem Jahr 2024 eine teils unterirdische, teils oberirdische Streckenverlängerung durch das „Europaviertel“ erhalten – die Hessenschiene berichtet wiederholt. Am vorgesehenen Endpunkt „Wohnpark“ im Europaviertel könnte eine Überleitstrecke zum Eisenbahnnetz bei Nied entstehen.

Am Bahnhof Frankfurt-Höchst, dessen Bedeutung durch die Regionaltangente West und eine eventuell zu verlängernde Straßenbahnlinie 11 noch zunehmen wird, könnte sich die regionale U5 in die beiden Äste nach Königstein und Bad Soden spal-

ten. Am östlichen Ende der U5 ist schon lange eine Erweiterung von Preungesheim bis zur S-Bahnstation „Frankfurter Berg“ geplant. Auch dort würde das Eisenbahnnetz problemlos erreicht, Ziel wäre dann Glauburg-Stockheim am Ende der Niddertalbahn.

Durchgehende Zugfahrten von Glauburg-Stockheim nach Königstein bzw. Bad Soden sieht die vom Ingenieurbüro SMA durchgeführte Untersuchung aber nicht vor, die unterschiedlichen Fahrplankonzepte der Teilstrecken böten dafür keine Voraussetzung. Vielmehr liegt der Studie ein Dreilinienszenario zugrunde, bei dem der östliche Ast die Frankfurter Innenstadt bis zum Wohnpark Europaviertel durchquert und dort endet, die beiden westlichen Äste dagegen ihre Endstelle in Preungesheim finden würden. Zwischen Wohnpark Europaviertel und Preungesheim würden sich die drei Teillinien überlagern. Die Untersuchung legt als Optimum für die Niddertalbahn und die Königsteiner Bahn einen 15-Minu-



Der Bahnhof Königstein soll weiterhin nur mit Diesel- und Wasserstofffahrzeugen angebunden werden

Foto: Uli Erle

tentakt fest, für den Bad Sodener Ast einen Halbstundentakt.

Einsparungen ließen sich erzielen durch eine Ausdünnung des Taktes im Niddertal auf ein 30-Minutenintervall, was vom Gutachter aber als nicht ausreichend bezeichnet wird. Im Westen könnte auf den Bad Sodener Ast komplett verzichtet werden, was den Umbau des Höchster Bahnhofs vereinfachen würde. Außerdem müssten dann zwischen Frankfurt-Nied (Ost) und Frankfurt (Höchst) keine eigenen Gleise gebaut werden. Vergleichsweise geringe Kosten würde die Ertüchtigung der Königsteiner Bahn verursachen. Lediglich ein einzelner weiterer Kreuzungsbahnhof in Schneidhain müsste errichtet werden. Die Niddertal-

bahn und die Königsteiner Bahn wären selbstverständlich zu elektrifizieren.

Die Untersuchung kommt letztlich zu einem negativen Ergebnis. Ein Hinderungsgrund sei die Beschränkung der Zuglänge auf 75 Meter, verursacht durch die teilweise straßenbündige Trassierung der U5 im Frankfurter Nordend. Zur Kompensation müssten auf der Niddertalbahn die 15-minütigen Fahrtintervalle angeboten werden, ergänzt um einen Regionalexpressverkehr. Dafür seien die Kosten aber zu hoch – die Untersuchung geht von vier längeren Begegnungsabschnitten auf der Niddertalbahn aus. Außerdem befürchtet die SMA-Untersuchung die Übertragung von Verspätungen aus dem Eisenbahnsystem ins Netz der U-Stadtbahn.

Kommentar: Die ab Höchst knapp 16 Kilometer lange Königsteiner Bahn passt von ihrer typischen Reiseweite deutlich besser zu einem U-Stadtbahnsystem als die Niddertalbahn. Es ist daher wenig nachvollziehbar, warum beide Strecken im Paket und nicht einzeln untersucht wurden, noch dazu ergänzt um den Bad Sodener Ast. Die Königsteiner Bahn ist beim Aufbau der S-Bahn-Rhein-Main unverständlicherweise außen vor geblieben, trotz ähnlicher Siedlungsstruktur entlang der Trasse wie bei den Nachbarbahnen. Ein Mangel, der sich aufgrund der Kapazitätsengpässe im Frankfurter S-Bahntunnel auch nachträglich kaum beheben lässt. Die Führung der Züge in den U-Stadtbahntunnel würde eine ähnliche Erschließungsqualität ermöglichen wie eine S-Bahn. Auch der Frankfurter Hauptbahnhof als Umsteigeknoten wäre ähnlich schnell erreicht wie über die S-Bahnstrecke.

Es lohnt sich gewiss, die Verlängerung der U5 ausschließlich nach Königstein nochmals genauer unter die Lupe zu nehmen. Das SMA-Gutachten nennt für genau diese Variante bereits die besten Voraussetzungen: Geringe Extrakosten zwischen Höchst und Königstein aufgrund des jetzt schon hohen Ausbaustandards. Und zwischen Nied und Höchst passen die Züge ohne größere Ausbauten auf die Eisenbahn. Unter der Vielzahl aktueller Ideen rund um den ÖPNV in Frankfurt – Stichwort Seilbahnen – ist die Aufwertung der Königsteiner Bahn sicher eine der realistischeren.

Friedrich Lang

Alte Bahn- und neue Seilbahnpläne im Hochtaunus

(ws) Der hessische Hochtaunuskreis in Bad Homburg ist im Lauf der Jahrzehnte schon mehrfach durch Aktivitäten im Bereich des ÖPNV hervorgetreten. So eröffnete der damalige „Obertaunuskreis“ im Jahre 1925 eine kreiseigene Omnibuslinie von Bad Homburg über Oberursel – Kronberg nach Königstein. Sie ist später von der Deutschen Reichsbahn, der Deutschen Bundesbahn und der Kleinbahn Frankfurt –Königstein zu einer der wichtigsten regionalen Buslinien (FVV 917, RMV 261) ausgebaut und durch die Expressbuslinien X26 und X27 ergänzt worden.

In den letzten Jahren wurde der Hochtaunuskreis durch die Reaktivierung und geplante Elektrifizierung der „Taunusbahn“ Bad Homburg – Usingen – Brandoberndorf weithin bekannt. Nun ist das Thema „Seilbahn“ neu hinzugekommen, wie u.a. aus dem Artikel „Von der U-Bahn in die Seilbahn“ (Taunuszeitung vom 5.3.2019) hervorgeht. Diese Verbindung soll zunächst dem Touristenverkehr aus dem Rhein-Main-Gebiet zum Großen Feldberg dienen, dann aber auch der Erschließung des Wealtales als Wohngebiet für Berufspendler aus dem Raum Frankfurt.

Bereits am 22. April 1899 erhielt ein Ingenieur VIOL aus Michelstadt die Konzession für eine normalspurige, elektrische Kleinbahn von Königstein zum Großen Feldberg. Das Projekt konnte jedoch vor Beginn des Ersten Weltkrieges ebenso wenig realisiert werden wie eine Bahnlinie von Königstein ins Weital.

Im Juli 1928 teilte die Frankfurter Lokalbahn AG (FLAG) mit, sie plane die Verlängerung der 1910 eröffneten elektrischen Kleinbahn Frankfurt – Hohemark um etwa drei Kilometer ins Heidetränktal. Von dort solle eine Seilschwebbahn den Anschluss zum Feldberggipfel herstellen.

Auch dieses Bauvorhaben wurde nicht verwirklicht, obwohl es in den 1970er Jahren von der Stadt Frankfurt – der Nachfolgerin der FLAG – erneut ernsthaft geprüft worden war.

Erinnert sei aber auch an die jahrelangen Diskussionen (1911-1914) um eine Taunusrandbahn von Bad Homburg über Königstein nach Eppstein oder gar Wiesbaden, für die sich der damalige Landrat Ernst Ritter von Marx nachdrücklich eingesetzt hat. Es sollte hier nämlich erstmalig in Europa eine Einschienenbahn nach dem System SCHERL gebaut werden – eine einmalige Attraktion für den Obertaunuskreis! – für die man auch das Interesse Kaiser Wilhelms II. geweckt hatte.

Trotz der Warnung des Landrats, die gebotene Chance nicht durch langwierige und z. T. kleinliche Diskussionen zu verspielen, kam es bis 1914 zu keiner Einigung der Kommunalpolitiker. Wie wird es mit dem neuen Seilbahnplan weitergehen?



Bürgermeister von Wald-Michelbach für Nahverkehr auf der Überwaldbahn

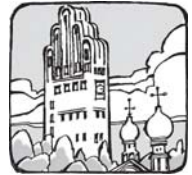
(fl) Der Bürgermeister der Gemeinde Wald-Michelbach (SPD), Dr. Sascha Weber, spricht sich gemeinsam mit dem SPD-Fraktionsvorsitzenden im Gemeinderat, Sven Wingerter, für die Reaktivierung der Überwaldbahn aus. Die verbliebene zehn Kilometer lange Überwaldbahn führt von Mörlenbach im südwestlichen Odenwald nach Wald-Michelbach.

Bis 1983 wurde die damals noch bis Wahlen führende Strecke von Personenzügen befahren. Seit 2013 verkehren in der Sommersaison elektrisch angetriebene Draisinen, deren Ladung von Sonnenkollektoren unterstützt wird.

Weber betont, dass die Bahn das einzige Verkehrsmittel ist, mit dem sich für seine Gemeinde die Verkehrsverhältnisse schnell und nachhaltig verbessern lassen. Vom Ausbau des Radwegenetzes könne Wald-Michelbach aufgrund der schwierigen Topographie nicht profitieren. Auch der Straßenbau gilt in der Region als aufwändig, langdauernd und teuer. Der Bus stelle mit seiner langen Fahrzeit bis Weinheim ebenfalls keine Alternative dar.

Die Verträge für die Draisinenbahn laufen noch bis 2029. Weber ist der Ansicht, dass der Zuschussbedarf für einen regulären Schienenpersonennahverkehr (SPNV) unter demjenigen für den als technisch aufwändig geltenden Draisinenbetrieb liegt. Konkret nennt er eine jährliche Summe von 310.000 Euro für den SPNV und 400.000 Euro für die Solardraisinen. Der Bürgermeister

und der Fraktionsvorsitzende wollen bei den Nachbargemeinden und auch beim Verkehrsverbund Rhein-Neckar für ihr Projekt



werben. Sie verweisen auf die Untersuchung von Hessen-Mobil zu den möglichen Reaktivierungsstrecken, welche die Überwaldbahn zu den 15 potenziell erfolgreichen Kandidaten in Hessen zählt.

Für die Draisinenbahn wurden bereits Investitionen getätigt, die auch dem Personenverkehr zugute kämen, etwa die Instandsetzung des Wald-Michelbacher Tunnels. In Mörlenbach wäre die Strecke wieder mit der Weschnitztalbahn zu verbinden – sicher der aufwändigste Teil der Reaktivierung, die sich mit einem Aufwand von 16 Millionen Euro bewerkstelligen lassen soll.



Der Wald-Michelbacher Tunnel wurde für die Draisinenbahn instandgesetzt und beleuchtet

Foto: Friedrich Lang

RMV-Fahrkartenautomaten werden zu WLAN-Hotspots

(lk/rmv) Ab sofort können Fahrgäste an vielen Haltestellen im RMV-Gebiet kostenlos im Internet surfen: In Zusammenarbeit mit den Partnern hotspots GmbH und Transdev Vertrieb stattet der Verbund mehr als 600 Fahrkartenautomaten mit kostenlosem WLAN aus. Bis Ende Februar soll der Service an einem Großteil der Automaten der Firma Transdev verfügbar sein.

„Mit dem kostenlosen WLAN-Angebot punktet der öffentliche Nahverkehr ganz deutlich gegenüber dem Auto“, sagt Ulrich Krebs, Landrat des Hochtaunuskreises und stellvertretender RMV-Aufsichtsratsvorsitzender. „Dass man sich jetzt auch an vielen Haltestellen einfach einloggen und gratis ins Internet gehen kann, ist besonders für Nutzer von Regionalverbindungen wie der Taunusbahn toll und schafft im RMV-Gebiet an stark frequentierten Standorten ein dichtes und

kostenfreies WLAN-Netz – auch dort, wo es bisher kein öffentliches Internet gibt.“

„Egal, ob S-Bahn oder X-Bus – wo wir auch WLAN anbieten, haben wir positive Erfahrungen damit gemacht. Dass wir jetzt auch über unsere Automaten mehr als 600 Hotspots im gesamten RMV-Gebiet schaffen, ist für uns der logische nächste Schritt in Richtung eines digitalen ÖPNV“, freut sich RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat. „Überall, wo RMV-Automaten mit WLAN-Zeichen stehen, können Fahrgäste jetzt nicht nur Services wie die Verbindungsauskunft nutzen und RMV-HandyTickets buchen, sondern auch nach Lust und Laune im Netz surfen, ohne das eigene Datenvolumen zu strapazieren. So wird der ÖPNV für unsere Fahrgäste noch attraktiver.“

Bis zu 100 MB pro Tag und User

Technisch realisiert wird der Service durch bereits in die Automaten integrierte Router, die nun durch die hotspots GmbH an das WLAN-Netz angebunden und betrieben werden.

Das Einloggen ins Netz funktioniert ganz einfach: Wie auch in den S-Bahnen und X-Bussen mit WLAN müssen Fahrgäste an ihrem Smartphone, Tablet oder Notebook einfach nur das WLAN anschal-



ten, das Netzwerk WLAN@RMV auswählen und die AGB bestätigen, bevor es losgehen kann. Bis zu 100 MB pro Tag und Nutzer bietet der RMV seinen Kunden mit einer Übertragungsrate von bis zu 150 MBIT pro Sekunde. Besonders für Pendler interessant: Wer möchte, kann das Netz ohne weiteres Einloggen bis zu sieben Tage am Stück nutzen. Und auch

an das Thema Datenschutz ist gedacht: Es werden keine personenbezogenen Daten vonseiten des RMV ausgewertet.

Pro Bahn & Bus begrüßt diesen Service, der dann auch an kleineren Stationen zu finden ist. Als weiteres großes Projekt wird man bis Jahresende in allen S-Bahnen im Rhein-Main-Gebiet ebenso surfen können.

RMV-10-Minuten-Garantie: Mobile Antragstellung und neue Regeln

(j1) Gleich mehrere Neuerungen erwarten die Nutzer der RMV-10-Minuten-Garantie ab Ende März 2019. Zum einen macht der RMV die Beantragung der 10-Minuten-Garantie komfortabler: Ab 31. März können Fahrgäste auch von unterwegs über das Smartphone ihren Erstattungsantrag stellen.

Bisher war dies nur über einen Computer möglich. Voraussetzung für den Antrag ist, dass die verspätete Fahrt abgeschlossen ist. Außerdem arbeitet der Verbund zusammen mit seinen Partnern an alternativen Auszahlungsformen. Derzeit müssen Fahrgäste die Erstattungsbeiträge unter Vorlage der Fahrkarte in einer RMV-Vertriebsstelle abholen.

der Deckelung der Erstattungssumme sind Einzel- und Tageskarten. Dass berechnete Ansprüche auf Erstattung durch die neuen Regeln beeinträchtigt werden, ist unwahrscheinlich: 95 Prozent aller Nutzer der 10-Minuten-Garantie stellen Anträge für weniger als drei Fahrten an einem Tag.

Neue Regeln gegen Missbrauch

Zum anderen treten am 31. März neue Regeln in Kraft, mit denen der RMV gegen den zunehmenden Missbrauch der RMV-10-Minuten-Garantie vorgeht: Der Verbund begrenzt die maximale Zahl der 10-Minuten-Garantie-Anträge auf drei Fahrten pro Tag. Dies gilt auch bei Fällen höherer Gewalt, wie zum Beispiel Unwetter oder Streiks. Zudem können Kundinnen und Kunden künftig maximal ein Drittel des Gesamtpreises einer Zeitkarte über die 10-Minuten-Garantie zurückerstattet bekommen. Ausgenommen von

Hintergrund

Die seit Juni 2017 angebotene RMV-10-Minuten-Garantie ist eine freiwillige Leistung des RMV und deutschlandweit für einen Verkehrsverbund mit vergleichbarer Größe und regionaler Vielfalt ein einmaliges Angebot. Ab zehn Minuten Verspätung am Ziel, auch wenn ein Umstieg nicht geklappt hat, gibt es je nach Fahrkartenart den Fahrpreis vollständig oder anteilig zurück. Seit Einführung der Garantie wurden bis Ende Februar 2019 insgesamt rund 1,5 Millionen Anträge im Wert von rund 3,6 Millionen Euro gestellt.

Seilbahnen – Oberleitungsbusse – Autonome Busse

Die Diskussion um Innovationen im ÖPNV gewinnt an Dynamik

(fl) Es gibt seit mehreren Jahren eine verschärfte Debatte um die Umweltbelastung durch den Individualverkehr. Außerdem nimmt seit gut zwei Jahrzehnten, zumindest in den Ballungsräumen, die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs kontinuierlich zu. Ein Grund dafür ist die steigende Pendlerquote, die sich nicht nur auf der Straße, sondern auch in den Zügen bemerkbar macht. Deutlich beflügelt wurde die Diskussion zuletzt durch die drohenden Dieselfahrverbote.

Alle Effekte zusammen sorgen dafür, dass in den letzten Monaten immer neue Vorschläge für neue und als innovativ erachtete Verkehrsprojekte aufkamen. Die Situation erinnert ein kleinwenig an die erste Boomzeit öffentlicher Verkehrsmittel um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert herum – oder an die Technikliebe der 1960er und 1970er Jahre. Ging es damals häufig um Schwebelbahnen, Kabinentaxen oder um die auch für Frankfurt vorgeschlagene „Alweg“-Bahn, so nehmen heute Seilbahnen und die zum autonomen Fahrzeug weiterentwickelten, oder auch ausschließlich elektrisch betriebene Busse einen breiten

Raum in der Diskussion ein.



Pro Bahn & Bus ist neuen Entwicklungen gegenüber nicht verschlossen und möchte deshalb mit diesem Artikel versuchen, einen Überblick über aktuelle unkonventionelle Verkehrsprojekte in Hessen zu geben. Mit einer Wertung halten wir uns bewusst zurück, schließlich sollen neue Ideen eine faire Chance erhalten. Bewertungen von Antriebssystemen sind ohnehin hochkomplex. Wer mag beispielsweise



Mit ihr fing alles an. Die Schauinslandbahn bei Freiburg im Breisgau wurde 1929 / 1930 als erste Personenseilbahn nach dem Umlaufprinzip konstruiert. Die anfangs 10 Großkabinen wurden im Jahr 1987 durch 37 Kleinkabinen ersetzt.

Foto: Friedrich Lang

heute eine seriöse und nicht von Unternehmensinteressen dominierte Ökobilanz für batteriebetriebene Busse erstellen, von denen es erstens noch sehr wenige und zweitens kaum welche in der Endphase ihrer Nutzung gibt? Besser bewerten können wir als engagierte Fahrgäste die Kompatibilität zu den bestehenden Verkehrssystemen - gerade bei den angedachten Seilbahnen mit ihrem typischen Punkt-zu-Punkt-Verkehr ein wichtiges Thema.

Seilbahnen im ÖPNV

Seilbahnen erfreuen sich als touristisches Transportmittel einer hohen Beliebtheit, fristen im öffentlichen Personennahverkehr aber ein absolutes Nischendasein. Dabei gab es in den vergangenen Jahrzehnten Entwicklungen, die sie auch für andere Anwendungen als die „Bezwingung“ von Bergen oder das Erreichen von Skipisten attraktiv machen könnten.

Wo man heute schon in Hessen schweben kann

In Hessen gibt es drei Kabinen-Umlaufbahnen, die allesamt touristischen Zwecken dienen:

- In Rüdesheim folgt die Seilbahn der traditionsreichen Route zum Niederwalddenkmal. Zuvor war es eine dampfbetriebene Zahnradbahn, welche die Touristen den Berg hinauf chauffierte.
- Waldeck verfügt über eine Seilbahn zwischen dem Edersee und der hoch oben gelegenen Stadt. Die 1961 erbaute Anlage mit den bunten Gondeln bietet ein nostalgisches Fahrvergnügen.
- Moderner geht es am Willinger Ettelsberg zu. Erst 2007 ging die 1370 Meter lange Gondelbahn in Betrieb, 2800 Personen pro Stunde können in 55 umlaufenden Kabinen zu Berge gebracht werden.



Etwas außerhalb von Hessen, aber ein gerne besuchtes Vorbildprojekt für ein städtisches Massenverkehrsmittel ist die

Koblenzer Rheinseilbahn. Auf 890 Metern Länge verbindet die Dreiseil-Umlaufbahn das Rheinufer mit dem zur BUGA 2011 entstandenen Park an der Feste Ehrenbreitstein. Wer sich ernsthaft mit dem Gedanken trägt, eine Seilbahn als Stadtverkehrsmittel zu fordern, sollte die Koblenzer Anlage besuchen, sollte die Abläufe an den Stationen betrachten, auch ihre architektonische Einbindung ins Stadtbild und den Fahrkomfort prüfen.



Standard für Seilbahnen mit hohem Transportvermögen ist heute die „Dreiseil-Umlaufbahn“, die mit großen Kabinen behängt wird, welche sich – wie es der Name verrät – in einem permanenten Umlauf befinden. Große Kabinen waren früher meist den Pendelbahnen vorbehalten, bei denen stets nur zwei Kabinen im Pendelbetrieb hin- und herfahren. Dreiseilumlaufbahnen haben laut Marktführer Doppelmayr/Garaventa eine Beförderungskapazität bis 5500 Personen pro Stunde und eine Fördergeschwindigkeit bis 8,5 m/s, was einem Tempo von 30,6 Kilometern pro Stunde entspricht.

Die bisher realisierten Anlagen haben eine maximale Länge von vier bis fünf Kilometern. Die Dreiseiltechnik ermöglicht den Bau besonders laufruhiger und windstabiler Bahnen. Aber auch Dreiseil-Umlaufbahnen, etwa die im Zusammenhang mit Stadtverkehrsprojekten vielzitierten Anlagen von La Paz, werden am ehesten zur Höhenüberwindung und weniger zur Distanzüberbrückung eingesetzt.

30,6 Kilometer pro Stunde ist letztlich keine berauschende Geschwindigkeit, auch wenn die Seilbahn mit ihrem im wahrsten Sinne des Wortes „schnurgeraden“ Verlauf Umwege einspart und konsequent kreuzungsfrei – weil in Ebene plus Eins – verläuft. Diese Rahmenbedingungen zeigen schon, dass die Seilbahn mit Sicherheit auch in Zukunft ein auf spezielle Aufgaben zugeschnittenes Transportmittel bleiben wird – was sie vom ÖPNV aber nicht generell ausschließt. Auch der Hessische Landtag beschäftigt sich in diesen Monaten mit

Seilbahnen als Teil des ÖPNV-Systems: Die FDP-Fraktion brachte einen Antrag ein, der sich mit Seilbahnen als Teil der Mobilität im Sinne des Mobilitätsförderungsgesetzes auseinandersetzt.

Seilbahnprojekte in Hessen – eine Übersicht

Marburg Lahnberge

Die detailliertesten Planungen für eine Seilbahn als städtisches Verkehrsmittel gibt es in Marburg. Die Stadt „klettert“ seit den 1960er Jahren vor allem auf die Lahnberge und damit auf ein Gebiet, das bis zu 200 Meter über der Kernstadt liegt. Die Uniklinik hat mittlerweile alle

Die Marburger Seilbahn sollte in der Nähe der rechts abgebildeten Unigebäude beginnen und rechts des Kaiser-Wilhelm-Turms zum Uniklinikum auf die Lahnberge führen



Marburger Standorte auf den Lahnbergen zusammengefasst. Gemeinsam mit den dort angesiedelten Instituten induziert sie ein enormes Verkehrsaufkommen. Die Bedienung mit Diesel- und Erdgasbussen gilt schon lange als nicht mehr ausreichend.

Mit dem deutlichen Höhenunterschied, der überschaubaren Distanz und dem auf die drei Punkte „Innenstadt“, „Bahn“ und „Uniklinik“ konzentrierten Verkehrsaufkommen hätte eine Seilbahn mit Zwischenstation(en) ein ideales Betätigungsfeld. Indes ist es nach größeren Anwohnerprotesten deutlich ruhiger um das Projekt geworden, zumal mit einer kombinierten Akku- und Oberleitungsbuslinie derzeit eine ernstzunehmende Alternative geprüft wird. Außerdem gibt es in der Stadtpolitik sowie bei Verkehrs- und Umweltverbänden auch Befürworter einer Straßenbahnstrecke auf die Lahnberge, die Teil eines mittelhessischen Regiotram-Systems werden könnte.

Dass die Seilbahnidee in Marburg noch nicht tot ist, zeigt ein neuer Vorschlag der Marburger Grünen im März 2019: Eine Seilbahn soll die Afföllerwiesen in der Nähe des Bahnhofs mit den Industriegebieten Industriepark Behringwerke und Görzhäuser Hof verbinden, wo über 5000 Personen arbeiten. Während früher die übrigen Parteien den Seilbahnprojekten ablehnend gegenüber standen, wird jetzt vorsichtige Zustimmung signalisiert.

Frankfurt Stadion – Offenbach Kaiserlei

Der Gedanke einer städtischen Seilbahn südlich der Mainlinie in Frankfurt

wurde Ende Februar 2019 von den Medien recht dankbar aufgegriffen. Konkrete Konzepte dafür gibt es freilich nicht. Die Idee wird aber vom Fachbereich Bauingenieurwesen der Hochschule Darmstadt näher untersucht, der sich unter Federführung von Professor Jürgen Follmann derzeit mit möglichen Anwendungsgebieten für Seilbahnen im Rhein-Main-Gebiet auseinandersetzt. Für den 8.5.2019 plant die Hochschule einen „Seilbahn-Tag“. Mit dem Regionalverband Frankfurt / Rhein-Main und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund in Person von Geschäftsführer Professor Knut Ringat gibt es prominente Fürsprecher städtischer Seilbahnen im Frankfurter Raum. Zufällig oder auch nicht, wurden kurz nach Veröffentlichung des südmainischen Projektes von kommunalpolitischer Seite weitere Ideen für Seilbahnen im engeren Rhein-Main-Gebiet vorgestellt.

Oberursel-Hohemark – Feldberg – Schmitten

„Seilbahn-kompatibler“ als das ebene Maintal wirkt der Vordertaunus als Anwendungsgebiet. Für Schmitten würde der Bau einer Seilbahn über das Feldberggebiet hinweg zur Endstelle Hohemark der Frankfurter U-Stadtbahn den erstmaligen Anschluss an ein spurgeführtes Verkehrsmittel bedeuten. Derzeit ist diese Seilbahn freilich ein reines Planspiel, so wie die anderen erwähnten – außer in Marburg – auch. Wer sich an die Diskussionen erinnert, welche bereits der beabsichtigte Bau einer überwiegend aufgeständerten Sommerrodelbahn am Feldberg hervorrief, der möge die Realisierungschancen einer Luftseilbahn im

Feldberggebiet selbst bewerten. Verkehrstechnisch ist das Projekt dagegen nicht völlig uninteressant, hat das Gebiet „hinter“ dem Taunuskamm doch ansonsten kaum Chancen auf ein leistungsfähiges ÖPNV-System. Die U3, die Bad Sodener- oder Kronberger S-Bahn oder auch die Königsteiner Bahn ließen sich nur mit langen Tunnelstrecken nordwärts verlängern – zu aufwändig für ein, zwei Stationen, selbst wenn sie mit lokalen Buslinien und P+R-Konzepten gut vernetzt würden. Zudem ließe sich eine Kombination „Tourismus + Nahverkehr“ als Seilbahn am Feldberg sehr gut verwirklichen.

Niederdorfelden – Bad Vilbel

Eine Seilbahn in der flachen Wetterau, die einem einzelnen bereits per Bahn erschlossenen Ort eine Verbindung ins nächste Mittelzentrum beschert – das wäre die Seilbahn Niederdorfelden – Bad Vilbel. Als interessierter Autor weiß man nicht so recht, was man davon halten soll... Meinen das politisch aktive Menschen wirklich ernst? Sogar Berufspolitiker wie der Bad Vilbeler Bürgermeister Thomas Stöhr, der die Diskussion um eine Straßenbahnverlängerung in

seine Stadt mit dem entwaffnenden Argument ablehnt, man sei auf dem Gebiet nun mal kein Experte, der die Seilbahn aber für prinzipiell umsetzbar hält...? Niederdorfeldens Bürgermeister Klaus Büttner (SPD) will die Seilbahn vorrangig mit dem PKW-Verkehr vernetzen. In der Frankfurter Rundschau wird er mit den Worten zitiert, man benötige „zwei, drei Parkhäuser“ in Seilbahnnähe. Ein integriertes ÖPNV-Konzept sieht sicher anders aus.

Kassel: Besucherparkplatz Wilhelmshöhe – Herkules

Das vergangene Jahr 2018 brachte das formale Aus für die Seilbahnpläne im Kasseler Bergpark Wilhelmshöhe. Die Stadtverordnetenversammlung lehnte sie ab und forcierte stattdessen den Bau der Neuen Herkulesbahn. Es gab unüberwindbare Probleme mit der Einbindung einer Seilbahn in den Welterbe-Bergpark. Ohnehin wäre die Seilbahn weitaus weniger ein Teil des Nahverkehrssystems als vielmehr ein Parkplatz Zu- und Abbringer geworden.

Innovationen beim Bus

Ein Bus bleibt ein Bus, egal ob er mit Diesel, mit Erdgas, mit Strom aus dem Akku oder aus der Brennstoffzelle angetrieben wird. Mehrere Städte in Hessen planen die Umstellung ihrer Busflotten auf vor Ort emissionsfreie Fahrzeuge. Die Entwicklung verläuft freilich nicht so dynamisch wie vor zwei bis drei Jah-

Der Bergpark Wilhelmshöhe in Kassel bekommt keine Seilbahn



Die Stadt Salzburg setzt seit Jahrzehnten auf den O-Bus. Heute verkehren auf 12 Linien rund 100 Fahrzeuge. Trotz Fahrleitungen strömen die Touristen in Massen in die Stadt an der Salzach



ren noch erwartet. Die Kaufpreisentwicklung bei den Akkubussen geht steil nach oben, die technischen Herausforderungen lassen sich nur peu a peu meistern.

Für die Fahrgäste macht der innovative Antrieb noch lange kein innovatives Verkehrssystem aus. Taktdichte und Geschwindigkeit sind für den Erfolg eines Bussystems entscheidend, dazu die Aufenthaltsqualität im Fahrzeug und an der Haltestelle. Die Schaffung von Eigenrassen für Busse kommt in Hessen an kaum einer Stelle voran, trotz der intensivierten Diskussion um verbesserten ÖPNV. Bevorrechtigungen an Ampeln haben die größeren Städte zwar aufgebaut, in kleineren Orten fehlen sie aber fast völlig. Auch ließe sich manche existierende Ampelvorrangschaltung optimieren.

Pro Bahn & Bus wirbt für den Oberleitungsbus. Die kontinuierlich arbeitende Stromversorgung stellt auch heute weiterhin die beste Lösung für Elektromobilität auf der Straße dar. Die Kombination aus Oberleitung und Stromspeicher erweitert den Aktionsradius und

ermöglicht den Verzicht auf Fahrleitungen in sensiblen Bereichen. Ein entscheidendes Argument kommt hinzu: Investiert eine Stadt in Fahrleitungen, dann investiert sie fast automatisch auch in eine optimierte Bustrasse. Niemand wird eine stauträchtige Straße mit Fahrleitungen versehen. Entweder wird es Busspuren geben, oder der abgasfreie und sehr leise Betrieb ermöglicht die Nutzung paralleler Straßen in Wohngebieten. In zwei hessischen Städten wird derzeit über Oberleitungsbusse nachgedacht, selbstverständlich in der modernen Variante mit Stromspeicher an Bord.

Marburg: O-Bus statt Seilbahn oder Regiotram?

Für viele überraschend, wurde im Dezember 2018 im Marburger Stadtparlament der Einstieg in die Planung für ein kombiniertes Oberleitungs- und Akkubussystem beschlossen. Vorgesehen ist ein Ringliniensystem. Das Uniklinikum auf den Lahnbergen soll von Nor-

den und Süden her auf zwei verschiedenen Wegen erreicht werden, wobei jeweils nur die bergwärts führende Spur eine Oberleitung erhält. Im Innenstadtbereich sind ebenfalls nur partiell Fahrleitungen vorgesehen, dafür aber jeweils in beiden Fahrtrichtungen. Am Hauptbahnhof könnte es eine Nachladestation geben. In der Innenstadt würde zwischen dem Südbahnhof und dem Wilhelmsplatz ein Teilstück der früheren O-Buslinie 1 wieder elektrifiziert, die von 1951 bis 1968 das

Rückgrat des Nahverkehrs in Marburg bildete. Der übrige Weg vom Wilhelmsplatz zum Hauptbahnhof soll im Akkubetrieb zurückgelegt werden.

Frankfurt: O-Busse auf hochbelasteten Buslinien

In Frankfurt am Main hat sich der CDU-Fachausschuss Verkehr Gedanken um O-Busse gemacht. Dazu möchten wir die folgende interessante Mitteilung des Fachausschusses im Original zitieren:

CDU-Fachausschuss Verkehr in Frankfurt: Gedanken zu O-Bussen

Am 6. Januar 2019 wäre der Oberleitungsbus in Frankfurt 75 Jahre alt geworden. Darauf weist Frank Nagel, Vorsitzender des Fachausschuss Verkehr der Frankfurter CDU hin.

Am 6. Januar 1944 wurde das erste Fahrzeug in Betrieb genommen. Grund für die Einführung des O-Busses war Treibstoffmangel während des Krieges. Auch in Offenbach verkehrten O-Busse, von 1951 bis 1972 auf drei Linien. Nagel, der auch Vorsitzender des Betreibervereins des Frankfurter Verkehrsmuseums ist, hat die Fakten parat: Der O-Bus fuhr in Frankfurt die für den Berufsverkehr wichtige Linie 60 zwischen Heddernheim und Praunheim-Brücke. Über diese Strecke war ein Fahrdraht gespannt, der den Oberleitungsbus mit der benötigten Elektrizität versorgte. An beiden Endstationen der Linie 60 konnte die Stromversorgung der Straßenbahn genutzt werden. Wegen anstehender größerer Investitionen aufgrund der doch erheblichen Kriegsschäden wurde der Betrieb aber bereits nach 15 Jahren, am 4. Oktober 1959, wieder eingestellt.

Nagel möchte zur Diskussion über eine neue Chance für den O-Bus in Frankfurt anregen und bringt hierfür klare Argumente ein. Als eine Form der elektrisch betriebenen Mobilität sei der O-Bus gerade aktuell eine interessante Option. Er verkehre erfolgreich in Städten wie Salzburg und in der Schweiz und würde in Bezug auf Lärm und Emissionen erheblich besser abschneiden als die herkömmlichen Dieselfahrzeuge. Auf ausgewählten Strecken könnte der O-Bus auch in Frankfurt das passende Antriebsmodell bieten.

Fakt ist, dass die Nachfrage im Öffentlichen Nahverkehr stetig steigt und immer mehr Schüler, Studenten und Berufstätige Busse und Bahnen nutzen. Ge-

rade auf den stark frequentierten Buslinien könnten die O-Busse mit ihrer hohen Platzkapazität den Betrieb entspannen. Im Vergleich zur Planung und zum Bau neuer schienengebundener Strecken und Linien sei ein O-Bus durch ein nicht so aufwendiges Planfeststellungsverfahren für die Infrastruktur und kürzere Baumaßnahmen schneller realisierbar. Er könne auch dort eingesetzt werden, wo der Bau einer Schienenstrecke gar nicht sinnvoll oder machbar ist. Dabei würde die Etablierung des O-Busses als 4. Betriebsgattung mit eigenen Werkstätten und neuer Infrastruktur neben U-Bahn, Straßenbahn und Bus die Komplexität innerhalb des Nahverkehrs der Stadt zwar erhöhen. Aber die Entwicklung gehe tendenziell bei allen Systemen hin zum Einsatz streckenspezifischerer Antriebssysteme.

Deshalb schlägt Nagel vor, hochbelastete Strecken zu untersuchen, um festzustellen, ob der Einsatz von O-Bussen sinnvoll wäre. Beispielsweise verkehrt zwischen Bornheim und Bergen die Linie 43 in der Hauptverkehrszeit im 5-Minuten-Takt. Verstärkt wird sie durch die Linie 38 bis zum Atzelberg im 10-Minuten-Takt. Dies führt dazu, dass an der Seckbacher Landstraße bereits jetzt 36 Busse stündlich abfahren. Jeden Tag werden auf dem Abschnitt zur Eschweger Straße über 10.000 Fahrgäste befördert. O-Busse könnten Lärm und Emissionen für die Anwohner reduzieren und die Kapazitäten steigern. Auch auf der Linie 34, die als Tangentialverbindung zwischen Mönchhofstraße und Bornheim verkehrt, könnte der O-Bus den passenden Antrieb bieten. Auf der Linie 34 wird maximal im 6-Minuten-Takt gefahren, weitgehend mit Gelenkbussen. Insbesondere auf dem Abschnitt zwischen Rödelheim und Industriefhof fahren täglich 6.000 Fahrgäste. Auf dem Alleenring fahren für die Linie 32 durchweg Gelenkbussen im 10-Minuten-Takt. Eine Entlastung mit O-Bussen könnte dort ebenfalls zur Reduktion von Lärm und Emissionen beitragen.

„Im Vorfeld langfristiger Investitionsentscheidungen bezüglich neuer Antriebe und Modelle sollte es keine Denkverbote geben“, fordert Frank Nagel. Für bestimmte, stark

*Für nachfragestarke Buslinien
besonders gut geeignet:
Doppelgelenk-O-Busse, welche in
der Schweiz schon seit Jahren in
mehreren Städten verkehren*

Foto: Pro Bahn & Bus



nachgefragte Strecken in Frankfurt könne sich der Einsatz von O-Bussen nicht nur wegen der schnellen Umsetzbarkeit und der Verfügbarkeit erprobter Systeme als vorteilhaft erweisen. Bei der wirtschaftlichen Betrachtung aller Betriebskosten über den gesamten Lebenszyklus (inklusive der höheren Infrastruktur- und Anschaffungskosten) schneide der O-Bus zwar nicht günstiger ab als der Dieselbus, könnte aber trotzdem sinnvoll sein.

Die aktuelle Entwicklung verbesserter Hochleistungsbatterien wirkt sich auf den Vergleich der Gesamtkosten pro Kilometer positiv aus, auch weil dann für städtebaulich sensible Streckenabschnitte sogar auf die Einrichtung einer Oberleitung verzichtet werden könne. Zusätzlich kann auch die Bremskraftenergie über die kurzfristige Einspeicherung auf Superkondensatoren rückgewonnen und abgerufen werden. Nagel abschließend: „Und weil er leise und ohne Emissionen verkehrt, schneidet der O-Bus in der Gesamtbetrachtung dann doch deutlich besser ab als der Dieselbus.“

Autonome Busse – (noch) kein Fall für den ÖPNV

Geschwindigkeit UND Taktichte sind Garanten für den Erfolg von Bussystemen. Bei der Taktichte stellt sich schnell die Frage nach den Kosten – und da in hohem Maße nach den Personalkosten, ergänzt um die Frage nach der Verfügbarkeit von qualifizierten Fahrerinnen und Fahrern. Ein Ausweg könnten autonom fahrende Busse bieten.

Autonom fahrenden Kleinbussen fehlt derzeit in Deutschland noch die Zulassung für den öffentlichen Straßenraum, so dass sie nur dort fahren können, wo es zwar eine straßenähnliche Infrastruktur gibt, die aber nicht Teil des öffentlichen Verkehrsraumes sein darf. In Marburg bietet das weitläufige Firmengelände der Pharmaserv GmbH, eher als „Behringwerke“ bekannt, genau diese Voraussetzung. Dort kam es im Dezember 2017 auch zu einem ersten Testlauf, der von Studierenden der Marburger Universität

mit Fragen zur Akzeptanz des Verkehrsmittels begleitet wurde. In Wiesbaden ist es der R+V-Versicherung im Sommer 2018 sogar gelungen, einen autonom fahrenden Kleinbus als Mitarbeiter-Shuttle im öffentlichen Straßenraum einzusetzen: Selbstverständlich mit Ausnahmegenehmigung und nur auf einer genau definierten Strecke. Weitere Anwendungen in Hessen gab es im vergangenen Jahr auf dem Frankfurt Unigelände sowie am Frankfurter Flughafen.

Alles hat irgendwie noch Pioniercharakter, und es wird fleißig experimentiert. Das ist auch gut so – die erste Elektrolok von Siemens und Halske drehte 1879 ihre Runden auch auf einem privaten Grundstück und war mehr Freizeitspaß als Verkehrsmittel. Hätte damals jemand geglaubt, dass daraus DAS Massenverkehrsmittel der Zukunft wird?

Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie 45 Modernisierung des Bahnhofs Grünberg in Verzug

(hl) Laut Bauzeitplan sollte Ende des Jahres 2018 die Modernisierung des Bahnhofs im Wesentlichen abgeschlossen sein. Wie man bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe feststellen konnte, ist man u.a. wegen der überhitzten Baukonjunktur davon noch weit entfernt.

Der derzeitige Baufortschritt betrifft die Fertigstellung der beiden, barrierefreien, auf 55 cm angehobenen Außenbahnsteige mit jeweils zwei Wetterschutzhäuschen, der beiden Bahnsteigdächer an der Unterführung, den Aufzugshäuser an den Bahnsteigen und deren Zuwegungen zu den Zufahrtsstraßen. Auch der Bahnsteig-

*Eng wird die neue Unterführung am Bahnhof Grünberg, die leider noch nicht fertig ist.
Foto: Horst Lorenz*



zugang von der Fahrkartenausgabe zum Bahnsteig 1 mit Rampe und Stufe wurde inzwischen fertiggestellt.

Zum Leidwesen der Reisenden ist aber die Unterführung zum Richtungsbahnsteig Gießen immer noch nicht benutzbar; die Fahrgäste müssen weiterhin einen mehreren hundert Meter weiten Umweg über den Bahnübergang in der Lendorfer Straße benutzen. Ein Blick in die Abgänge zur Unterführung zeigt die jetzt auffallend viel schmälere Treppen zur Unterführung; verursacht durch die Vorsatzwände, welche vor die alten Wände betoniert wurden.

Wie die Gießener Allgemeine am 2. März 2019 berichtete, ist mit einer „Rohbau“-Freigabe der Unterführung erst im Verlauf des Monats April zu rechnen. Die dann noch anstehenden Fliesenarbeiten sollen nach dem Eintreffen der Fliesen im laufenden Betrieb ausgeführt und ca. acht Wochen in Anspruch nehmen. Nach der Aufzugsmontage ist deren Inbetriebnahme von der Freigabe der Aufsichtsbehörde abhängig; man rechnet mit Ende April, Anfang Mai.

Kassel - Gießen - Frankfurt Main-Weser-Bahn Bahnhof Niederwalgern wird modernisiert

(jl) Wegen der Vorbereitungen auf ein elektronisches Stellwerk soll der Bahnhof Niederwalgern modernisiert werden. Heute stellt der Bahnhof ein Betriebshindernis auf der Main-Weser-Bahn dar: Damit Personenzüge Richtung Marburg dort halten können, darf das Gegengleis

Richtung Gießen nicht besetzt sein. Die Fahrgäste müssen aus dem Zug auf einen niedrigen Bahnsteig aussteigen, der zwischen den beiden Streckengleisen liegt.

An den Gleisen 2 und 3 (Richtung Marburg) soll ein Inselbahnsteig entstehen, der über Treppen und einen Aufzug vom Hausbahnsteig an Gleis 1 aus erreichbar ist. Dort sorgt neben einer Treppe eine Rampe zum mobilitätsgerechten Zugang zur Fußgängerunterführung.

Die Planungsunterlagen lagen im März 2019 öffentlich aus. Beachtlich ist, dass der Bahnhof nach dem Umbau in jeder Richtung ein Überholgleis behält und auch ein weiteres Abstellgleis vorgehalten wird.

Bad Vilbel – Frankfurt West Viergleisiger Ausbau: Bahn darf Grundstücke für Ausbau nutzen

(jl) Der viergleisige Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Bad Vilbel und Frankfurt-West verlief bisher nicht so schnell wie geplant. Zahlreiche Klagen von Eigentümern verhinderten, dass die Bahn deren Grundstücke während der Bauzeit oder auch später nutzen kann. Dies ist zum Beispiel für die Einrichtung von Baustraßen wichtig, um Erde und Baumaterialien ab- oder zuführen zu können.

Die Frankfurter Neue Presse berichtete Anfang Februar, dass derer Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel alle Klagen gegen die sogenannte Besitzeinweisung zurückgewiesen hat. Damit dür-



Bahnhof Niederwalgern: Zugang zum Bahnsteig über das Nachbargleis, niedrige Bahnsteige und hoher Einstieg sind nicht mehr zeitgemäß

fen die mit dem Bau beauftragten Firmen die Grundstücke der Kläger betreten.

Um mit den Bauarbeiten beginnen zu können, beantragte die Bahn beim zuständigen Regierungspräsidium Darmstadt die sogenannte vorzeitige Besitzeinweisung. Grundstückseigentümer in Berkersheim und Eschersheim hatten sich geweigert, für den Bau des dritten und vierten Gleises der Bahnstrecke ihre Grundstücke zu verkaufen, sodass sie enteignet werden sollten. Bis das Enteignungsverfahren abgeschlossen ist, soll es im Wege der vorzeitigen Besitzeinweisung der Bahn gestattet werden, die Grundstücke zu nutzen.

Auch die Klage anderer Kläger zum Thema Erschütterungsschutz hat laut der Kasseler Richter keine aufschiebende Wirkung. Diese sagten, dass ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss auch vollziehbar sei.

Altenkirchen – Selters **Betriebsgenehmigung für** **Holzbachtalbahn erteilt**

(hpg) Die Lappwaldbahn Service GmbH hat am 11. Januar 2019 vom rheinland-pfälzischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium die Betriebsgenehmigung (nach §6 AEG) für die Strecke Altenkirchen–Selters erhalten. Seit Ende Januar ist die Strecke betrieblich gesperrt und zum Baugleis erklärt worden. Die Landes-eisenbahnaufsicht hatte verschiedene Auflagen gemacht, die vor einer Betriebsaufnahme abzarbeiten sind. So mussten bei Messungen festgestellte Spurverengungen beseitigt und teilweise fehlender Schotter ergänzt und die Gleislage abschließend mit einer Stopfmaschine gerichtet werden.

Im vergangenen Jahr gab es lediglich an Samstagen ein Zugpaar der DB Cargo

von Kreuztal nach Selters. Voraussichtlich ab Ende Mai 2019 soll der fest geplante Sechs-Tage-Betrieb starten. Außer den Coils könnten zukünftig auch Container über die Holzbachtalbahn transportiert und dem im September 2018 neu eröffnete „Container-Terminal Südwestfalen“ der Kreisbahn Siegen-Wittgenstein in Kreuztal zugeführt werden.

Koblenz – Limburg – Gießen **Lahntalbahn** **Diez: Ohne Eisenbahn-Brücken kein** **Straßen-Tunnel**

(hpg) Zur Entlastung der Innenstadt von Diez an der Lahn hat man sich nach 50 Jahren für den Bau eines 335 m langen Straßentunnels im Zuge der B417 entschlossen. Die Trasse des in offener und bergmännischer Bauweise entstehenden Tunnels quert die Lahntalbahn an zwei

Einbau einer Hilfsbrücke im Stadtbereich Diez an der Lahntalbahn
Foto: Hans-Peter Günther



Hintergrund: 11 Kilometer Brücken auf Lager

(hpg) Das zentrale Hilfsbrückenlager der Deutschen Bahn befindet sich in Konz, acht Kilometer von Trier entfernt. Auf einer Fläche von 90.000 Quadratmetern lagern dort rund 35.000 Tonnen Stahlteile für Klein- und Großbrücken der DB und des Bundes. Ein Viertel davon gehört der Bahn und dient in der Regel dazu, bei laufendem Eisenbahnbetrieb alte Brücken instandzuhalten oder neu zu bauen. Neben einer Vielzahl von Kleinhilfsbrücken mit Stützweiten bis zu sieben Metern verfügt das Lager auch über Zwillingsträger-Hilfsbrücken, wie sie jetzt in Diez mit Längen von 24 und 31 m zum Einbau kommen.

Nach Angaben der DB werden die Brücken „in 99 Prozent der Fälle über die Straße“ zu den Baustellen transportiert und das „meist nachts, da die Lkw extrem lang und schwer sind“. Glücklicherweise gehören die Brücken für die Baustelle in Diez zu dem einen Prozent, das ohne Schäden an Straßen und Brücken zu verursachen, umweltfreundlich auf dem Schienenweg zur Einbaustelle gelangte, wie man dies bei einem Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen, wie der Deutschen Bahn AG, eigentlich erwarten sollte.

Stellen. Bevor die Arbeiten beginnen konnten, mussten dazu vier Hilfsbrücken eingebaut werden. Ab Anfang Januar waren 12 Wochenend-Sperrungen erforderlich, die einen Bus-SEV zwischen Limburg und Balduinstein bzw. Koblenz (für RE25) erforderten. Im März erfolgte mit schweren Schienenkränen der Firma HeringBau der Einbau von zwei neu entwickelten Zwillingsträger-Hilfsbrücken ZH 31. Die von der DB Bahnbau Gruppe konstruierten und gefertigten Hilfsbrücken sind die längsten mobilen Brücken der DB AG. Die zweite Querung bilden zwei 24 m lange Hilfsbrücken.

Gegenüber den bislang größten Hilfsbrücken der DB konnte die Spannweite um weitere 4,80 m auf 31 m vergrößert werden, ohne die maximale Einbauhöhe von 1,30 m zu verändern. Dies war nur durch eine aufwändige Schweißkonstruk-

tion zu erreichen, die in der DB-Brückenwerkstatt Dresden realisiert wurde. Bislang sind dort sechs der 107,4 Tonnen schweren ZH 31-Brücken gefertigt worden, die im Brückenlager Konz für ihren jeweiligen Einsatz vorbereitet werden.

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

Niddertalbahn soll ausgebaut werden

(jl) Kürzlich legte der RMV das Ergebnis einer Machbarkeitsstudie zur Optimierung der Niddertalbahn vor. Bei einer Sitzung der Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Niddertal (AGNV) im Schönecker Rathaus wurden mögliche Maßnahmen vorgestellt. Laut Thomas Busch vom RMV werde den avisierten Maßnahmen

zur Optimierung der Niddertalbahn „ein hoher Kosten-Nutzen-Faktor“ bescheidigt.

Nach langem Drängen der Anrainerkommunen, die immerhin nach Aussagen des Niederdorfelder Bürgermeisters Klaus Büttner heute zusammen fast 50 Prozent der Kosten für die Bahn tragen, hat sich der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) zu einer Machbarkeitsstudie zur Optimierung der Niddertalbahn überreden lassen.

Zunächst soll der Fahrplan (heute 30 Min-Takt in der Hauptverkehrszeit) weiter verdichtet werden. Dazu werden zweigleisige Streckenabschnitte benötigt. Auch möchte man die Stadt Büdingen, welche an der Lahn-Kinzig-Bahn liegt, ohne Umsteigen anbinden. Später wird eine Elektrifizierung der Strecke erwogen, da der heutige Dieselbetrieb mit Loks und Doppelstockwagen in der Hauptverkehrszeit kostenintensiv ist.

Da im Jahr 2027 der jetzige Verkehrsvertrag ausläuft, müssen jetzt die Weichen für den weiteren Ausbau gestellt werden,

damit im neuen Verkehrsvertrag die zusätzlichen Leistungen mit ausgeschrieben werden können. „Möglicherweise später sogar als elektrifizierte Regionalbahn, also als Abzweiger der S6 oder Verlängerung der U-Bahn U5“, so Busch.

Deutsche Bahn

Dr. Vornhusen mit erweitertem Aufgabenbereich

(hpg) Mit Wirkung vom 1. Februar ist der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für Hessen, Dr. Klaus Vornhusen in dieser Funktion auch für das Saarland und Rheinland-Pfalz verantwortlich. Nach Angaben der Konzern-Pressestelle verändert sich der bislang für die beiden Bundesländer zuständige Jürgen Konz innerhalb der DB. Seit März 2005 ist Dr. Klaus Vornhusen (57) als Konzernbevollmächtigter für das Land Hessen mit den Aufgaben vertraut.

Er vertritt in dieser Funktion einerseits den Konzernvorstand gegenüber den Gebietskörperschaften und der Politik, andererseits trägt er die Mobilitätsinteressen der Regionen auch in den Konzern hinein. Das Büro des Konzernbevollmächtigten für das Saarland und Rheinland-Pfalz bleibt wie bislang am Standort in Saarbrücken bestehen, heißt es in der Antwort der DB.

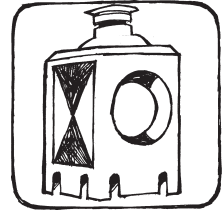
Die Niddertalbahn soll dank steigender Nachfrage weiter ausgebaut werden



Nicht allein für die Skyline

(fl) Im Schlusslicht pusten wir gerne den Staub der Geschichte zur Seite und sehen nach, was früher anders war. Oder wo unsere Ideen von heute vielleicht näher am Geist unserer Vorfäter und -mütter sind, als wir denken. Keineswegs neu ist beispielsweise die Idee, mit dem Nahverkehr „in die Luft“ zu gehen, die heute in Form der „urbanen Seilbahn“ so gerne geäußert wird. Einschienenbahnen, die hoch über den Häusern pulsierender Megastädte gleiten, waren spätestens seit den Filmen von Regie-Altmeister Fritz Lang fest in den Köpfen der Menschen verankert. Ein stückweit Realität geworden ist Langs Vision unter anderem mit der ALWEG-Bahn, deren Name sich aus den Initialen ihres schwedischen Protagonisten Axel Lennart Wenner Gren, Gründer des Unternehmens Elektrolux, zusammensetzt. Diese hatte ihre Funktionstüchtigkeit auf kurzen Demonstrationstrecken unter Beweis gestellt.

Die Frankfurter Stadtregierung stand um das Jahr 1960 vor der Entscheidung über den Bau einer U-Bahn, einer kombinierten U- und Straßenbahn oder der ultramodernen ALWEG-Bahn. Dazu unternahm Vertreter des Magistrats und des Parlaments sogar eine Studienreise nach Turin, wo anlässlich der Ausstellung „Italia 61“ eine 1,2 km lange Strecke errichtet worden war. Der Eindruck war indes fatal: „holpernd und rumpelnd“ sei die Bahn auf dem Trassee entlanggeschlichen, wie im spannend geschriebenen und ansprechend illustrierten Buch „Mobilität für Frankfurt – 50 Jahre moderner Nahverkehr“ zu lesen ist.



„Was wäre wenn“ – diese bewegende Frage schließt sich vielen Blicken in die Geschichte an. Was wäre, wenn die ALWEG-Bahn das Rennen um den Systemscheid in Frankfurt gewonnen hätte? Gemeinsam mit der Wolkenkratzer-Skyline würde sie gewiss das wohlkomponierte Bild einer idealen Metropole ergeben. Über dem Dachschiefer der rekonstruierten Altstadt mag man sie sich dagegen lieber nicht vorstellen.

Könnte Verkehrsdezernent Klaus Oesterling auch die ALWEG-Bahn als Lösung für innerstädtische Anlieferungsverkehrsprobleme ins Gespräch bringen, so wie kürzlich bei der Tram geschehen? Sozusagen von der ALWEG-Bahn zur Allzweck-Bahn? Wenn ja, was würde dazu benötigt? Drohnen, die beladen aus der Bahn herausschweben und autonom wieder zu ihr zurückkehren? Wenn man schon mal in der Luft ist... Kaum weniger berührt die Frage: Gäbe es einen Ebbelwei-Express? Eine ALWEG-HAUWEG-Bahn? Holpern und rumpeln können die Tram-Zweiachser des EEX schließlich auch. Die HAUWEG-Bahn könnte einen Abstecher zum Lohrberg unternehmen, wo sich duftend frische Äpfel direkt aus dem Zug von den Hochstamm-bäumen pflücken ließen. Ein Erlebnis für alle Sinne – und vielleicht auf die „urbanen Seilbahnen“ übertragbar!

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 115

Ort

Datum

Unterschrift

Infoanforderung

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Hessenschiene-Abonnement

- Ich möchte die Hessenschiene abonnieren. Das Zweijahresabonnement kostet 18 Euro (Deutschland) bzw. 26 Euro (Ausland) und endet automatisch. Nach 2 Jahren erhalte ich ein Schreiben, mit dem ich den Bezug verlängern kann.

Ort

Datum

Unterschrift

