

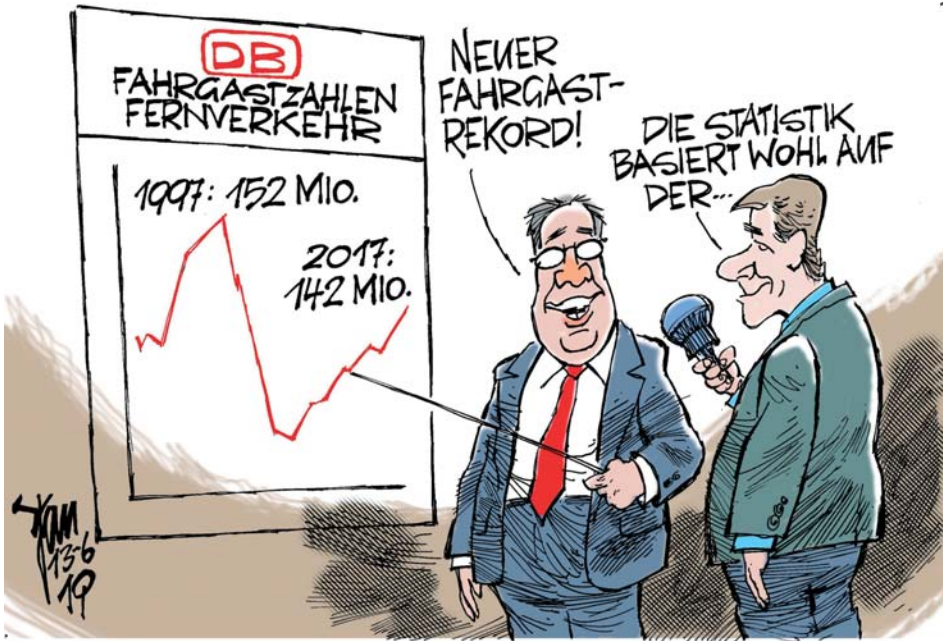
HESSEN SCHIENE

Nr. 116

Juli - September 2019



- **Straßenbahn wieder nach Offenbach?**
- **Mehr Güterverkehr im Lahntal**
- **Zahlreiche innovative Brückenbaustellen**



... DB-RELATIVITÄTSTHEORIE ?!

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.pobahn-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 Zschke, Horst Lorenz, Stefan Sitzmann, Andreas Christopher

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 24.08.2019
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 20,00 Euro (Deutschland); 32,00 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,

viele Stadtväter und Stadtmütter wollen angesichts verschärfter Umweltprobleme etwas für den öffentlichen Nahverkehr tun. Soweit herrscht Konsens, sogar weitgehend parteien- und generationenübergreifend. Der Streit beginnt häufig an der Stelle, an der es um das Zurückdrängen des motorisierten Individualverkehrs geht. An der Einrichtung von Bus- und Radspuren und innerstädtischen Schienestrecken scheiden sich die Geister.

Wiesbaden will die Citybahn und betreibt einen erfreulich hohen Aufwand, um die Bürgerinnen und Bürger von der Idee zu überzeugen. Andere schienenlose hessische Städte folgen dem Beispiel bislang noch nicht, allenfalls Offenbach beginnt mit einer Ideensammlung. Die Einrichtung von Busspuren, eigentlich ein sehr wirksames Instrument zur Beschleunigung und Leistungssteigerung des Busverkehrs, ist hessenweit fast zum Erliegen gekommen.

Was vielfach bleibt, ist die Einigung auf die baldmöglichste Elektrifizierung des Busverkehrs, natürlich mit Energiespeicher an Bord der Fahrzeuge und ohne die angeblich störenden Oberleitungen in der Stadt. Die Stadtoberen setzen in diesem Bereich ehrgeizige Ziele – am Akkubus stört sich zum Glück weder die örtliche Bürgerinitiative noch die Oppositionsfraktion – und die Verkehrsbetriebe haben zu liefern, koste es was es wolle. Doch wie effizient in Sachen Umweltschutz ist die Serienbeschaffung von Elektrobussen derzeit eigentlich?

Ist dem Klima mit gut frequentierten Euro-6-Dieselnbussen in dichtem Takt und mit verbilligten Tickets nicht mehr geholfen als mit Akkubussen im althergebrachten Fahrplan- und Preisgefüge? Beides zusammen ist derzeit kaum zu haben, denn die E-Busflotten können schnell zum finanziellen Abenteuer werden. Die Reichweite ist begrenzt, so dass kaum ein nachts geladener Bus einen kompletten Betriebstag durchhält. Um die gleiche Kapazität bereitzustellen, wird beim reinen Akkubetrieb fast die doppelte Anzahl an Fahrzeugen benötigt, und das bei rund andert-halb-fachen Investitionskosten pro Bus.

Etwas anders sieht es aus, wenn unterwegs unter einer Oberleitung nachgeladen werden kann, aber daran trauen sich konfliktscheue Verantwortliche vielfach nicht heran. Marburg könnte die hessische Ausnahme von der Regel werden. Schnell und konfliktfrei realisierbar ist das Nachladen an der Wendestelle, doch auch hier gilt: Nur der fahrende Bus verdient Geld und holt Menschen aus den Autos, nicht der stehende. Die Stimmen mehren sich deshalb, die meinen, der verordnete Boom an E-Bussen schade dem ÖPNV derzeit eher als dass er ihm nutze.



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



Pinwand 4
 Tipps und Infos 6



KVG: Elektrobusse werden ab 2022 beschafft 7



Prämienmarkt-Nachtbusse ein Dauerbrenner 9



Lumda- und Horlofftalbahn: Verkehrsleistungen ausgeschrieben 10

Limburg - Koblenz: Untere Lahntalbahn erneut für 23 Tage gesperrt 12

Neuer Kalkzug im Lahntal unterwegs 14

„Deutschlandtakt“ nennt erste Fahrplandaten für die Lumdatabahn 16

Stadt Gießen meldet Bedarf für zwei weitere Stationen beim RMV an 17

Modernisierung des Bahnhofs Grünberg fast abgeschlossen 19

Großen-Buseck: Kleine Änderungen an gefährlichem Bahnübergang 20

Bekommt Offenbach die Tram zurück? 22



Anrufsammeltaxi wird im Ostkreis Offenbach durch den „Hopper“ ersetzt 26

RMV und Deutsche Bahn starten Intensivprogramm 28

Wallauer Spange kommt voran 32

Ginnheim-Bockenheimer U-Stadtbahn: Weitere Variante wird geprüft 35



Seniorenticket Hessen kommt 2020 25

Allianz pro Schiene und VDV bringen weitere Bahnreaktivierungen ins Gespräch 37

Brücken: Innovative Technik sorgt für kurze Sperrpausen 40



Historische Bahn: Parkbahn auf der Bundesgartenschau 1989 in Frankfurt 42

Streckentelegramm 45

Schlusslicht 50

*Titelbild: Von Neuwied bringt die Brohltalbahn die Leerwagen nach Kerkerbach. Die Zuführung ins Kalkwerk Steeden übernimmt die Werklok von Schaefer Kalk.
 Foto: Hans-Peter Günther*

*Rückseite: In Bad Homburgs Partnerstadt Mariánské Lázně (Marienbad) gehört die Elektromobilität seit 1902 zum Stadtbild. Im Kurviertel tragen die abgasfreien und extrem leisen O-Busse wesentlich zur Aufenthaltsqualität bei. Die Fahrleitung hängt dort überwiegend an Masten, die dem historischen Ambiente der Stadt angepasst sind.
 Foto: Friedrich Lang*

Alle Fotos ohne Namensnennung: Jürgen Lerch

Unsere Treffen vor Ort:

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



Datum	Veranstaltung	Ort
02.09.2019	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		
04.11.2019	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. Terminuskünfte telefonisch oder per Mail beim Regionalleiter Hermann Hoffmann.

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

Unsere Aktiven vor Ort:

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

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

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

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

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

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

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

RMV-Sommerfahrplan bringt mehr Platz und neue Verbindungen

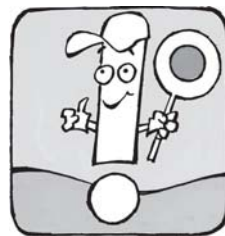
(jl) Zum kleinen Fahrplanwechsel am 09.06.2019 gab es auf mehreren Linien im RMV Verbesserungen. Die wichtigsten Fahrplanänderungen:

S-Bahnlinien S8 und S9

Die S-Bahnlinien S8 und S9 (Hanau – Offenbach – Frankfurt – Frankfurt Flughafen – Wiesbaden) fahren montags bis freitags tagsüber durchgängig mit drei Wageneinheiten. Damit stehen den Fahrgästen statt nur im Berufsverkehr nun den ganzen Tag 552 Sitzplätze pro Fahrt zur Verfügung.

RB67/68 "Main-Neckar-Express" Frankfurt – Darmstadt – Mannheim/ Heidelberg

Umsteigefrei geht es ab 17. Juni stündlich von Frankfurt über Darmstadt nach Mannheim. Dies war bereits im Dezember 2017 geplant, verzögerte sich aber wegen notwendiger Anpassungen an der Infrastruktur. Aufgrund von Brückenbauarbeiten der Deutschen Bahn kommt es bis zum 01. Juli jedoch an einigen Tagen zu Einschränkungen zwischen Weinheim und Heidelberg/Mannheim. Ab Frankfurt bis Edingen/Friedrichsfeld fahren zwei gekoppelte Züge. Der vordere Zugteil fährt als RB68 wie bislang weiter Richtung Heidelberg. Der hintere nach Mannheim als RB67. Für eine höhere Betriebsqualität fahren die Züge in Richtung Frankfurt in Darmstadt-Eberstadt und Darmstadt Süd vier Minuten früher ab.



RE50 „Kinzigtalbahn“ (Fulda – Hanau – Frankfurt)

Zusätzlich zu den bereits im Dezember 2016 eingeführten schnellen Verbindungen, die montags bis freitags um 06:58 Uhr ab Fulda und um 18:18 Uhr ab Frankfurt Hauptbahnhof fahren, gibt es zwei neue Sprinter-RE-Verbindungen pro Richtung zwischen Fulda und Frankfurt: Los geht es in Fulda um 07:28 Uhr sowie 17:28 Uhr und ab Frankfurt Hauptbahnhof um 14:15 Uhr sowie 20:15 Uhr. Die Züge sind mit Zwischenhalten in Schlüchtern, Bad Soden-Salmünster, Hanau Hauptbahnhof sowie Frankfurt Süd etwa 1 ¼ Stunden unterwegs und damit gut eine Viertelstunde schneller als die üblichen RE-Züge.

RB49 (Gießen – Friedberg – Hanau)

Damit der Zug ab Gießen montags bis freitags um 06:58 Uhr pünktlich in Butzbach eintrifft, wo Anschluss Richtung Frankfurt besteht, entfällt das vorherige Ankoppeln eines zweiten Fahrzeugs. Außerdem endet die Fahrt nun in Friedberg. Weiter zum bisherigen Zielbahnhof Hanau geht es mit einer zusätzlichen Fahrt ab Gießen um 07:13 Uhr. Damit gibt es im morgendlichen Berufsverkehr von Großen-Linden, Langgöns und Kirch-Göns eine weitere Verbindungsmöglichkeit mit Umstieg in Butzbach nach Frankfurt.

Kasseler Verkehrs-Gesellschaft: Elektrobusse werden ab 2022 beschafft

(jl) Die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) erneuert ihre Busflotte und plant die Neubeschaffung von zwölf Elektrobussen. Zugleich wird die für den Betrieb notwendige Infrastruktur mit Ladestationen aufgebaut. Außerdem wird die Kasseler Verkehrsgesellschaft 31 moderne Dieselmotoren der neuesten Norm Euro VI mit extrem geringem Schadstoffausstoß beschaffen.

Der Aufsichtsrat der KVG hat beschlossen, dass sich die KVG auf entsprechende Förderprogramme des Bundes und des Landes Hessen bewirbt. Die ersten neuen Dieselmotoren sollen Anfang 2021 ihren Betrieb aufnehmen, für die Elektrobusse ist das Jahr 2022 geplant. Damit steige der Anteil der emissionsfrei fahrenden Elektrofahrzeuge der KVG noch einmal an, schließlich verkehren die Straßenbahnen der KVG auch mit sauberem Naturstrom der Städtischen Werke.

Kassels Oberbürgermeister Christian Geselle, Aufsichtsratsvorsitzender der KVG, freut sich über die Entscheidung: „Wenn wir die klimapolitischen Ziele erreichen möchten, geht kein Weg an E-Mobilität vorbei. Sie ist wichtig für die Umwelt und der richtige Weg. Eines unserer strategischen Ziele ist es, die Mobi-



Auch wenn in Kassel heute schon Busse unter der Oberleitung fahren, wird es noch bis 2022 dauern, bevor die ersten echten Elektrobuss im Einsatz stehen Foto: Friedrich Lang





Noch stellen sich die Dieselflusse quer, wenn es um die Elektrifizierung der KVG-Busflotte geht. Aber in drei Jahren sollen die ersten Elektrobusse in Kassel fahren

litätswende in Kassel zu gestalten. Um einen langfristigen Systemwechsel mit Augenmaß vorzubereiten, ist es deshalb richtig, dass die KVG bei ihrem Erneuerungsprogramm auch Elektrobusse beschafft.“ Seit 2015 erneuert die KVG ihre komplette Busflotte, da die durchschnittliche Betriebsdauer eines Busses bei rund zwölf Jahren liegt und ein Großteil des Fuhrparks in den kommenden Jahren dieses Alter erreicht. Aktuell fahren im KVG-Netz 80 Busse, 78 Trams und acht Beiwagen. Vorbildlich sei, betonte Oberbürgermeister Geselle, dass die KVG auch auf Ökostrom des Schwesterunternehmens Städtische Werke AG setze.

KVG-Vorstandsvorsitzender Dr. Michael Maxelon erläutert die Idee: „Aus betrieblichen Gründen können wir nur schrittweise auf E-Mobilität umstellen. So ist die Reichweite der verfügbaren Fahrzeuge noch immer relativ gering, aber inzwischen ausreichend. Erfreulicherweise haben Bund und Land attraktive Förderprogramme für die notwendigen Investitionen aufgelegt.“ Für eine mögliche Förderung erarbeite die KVG gerade eine Projektskizze zur Beschaffung der Elek-

trobusse. Ob es gelingt, eine Förderzusage zu erhalten, wird sich gegen Ende 2019 entscheiden. Maxelon zeigte sich zuversichtlich, da die KVG bereits einige wesentliche Voraussetzungen erfülle.

Bei den Investitionen müsse aber nicht nur die Anschaffung der Fahrzeuge betrachtet werden. Vielmehr müsse auch in die notwendige Ladeinfrastruktur investiert, die Werkstattausrüstung angepasst, die Lagerhaltung erweitert und das Personal geschult werden. „Aber das ist eine Investition in die Zukunft und eine Investition für unsere Kunden. Denn wir sichern langfristig nicht nur den Bestand des ÖPNV, sondern vor allem die hohe Qualität, die wir in Kassel und Nordhessen unseren Fahrgästen bieten“, so KVG-Vorstand Dr. Thorsten Ebert.

Die Entwicklung der Elektromobilität sei heute vor allem vom Individualverkehr, also vom Auto getrieben. Und derzeit könnten Innovationsschübe in immer kürzeren Abständen beobachtet werden. Auch andere Antriebstechnologien wie Brennstoffzellen würden sich ständig weiterentwickeln. Doch alle Zeichen stünden auf Elektromobilität. „Wir freuen uns, dass die KVG zukünftig auf E-Busse setzen wird. Aber wir werden auch die weitere Entwicklung anderer Techniken und neuer Mobilitätsangebote verfolgen“, erklärt Verkehrsdezernent Dirk Stochla das Vorgehen.

Lauterbach: Prämienmarkt-Nachtbusse ein Dauerbrenner

(si) Zum 32. Mal verkehrte nun am Hauptmarkttag des 249. Lauterbacher Prämienmarktes (19.06.2019) der allseits bewährte und nicht mehr wegzudenkende Nachtbusverkehr. Sieben Busse, 21 Fahrten, 83 Orte, ca. 1.200 Fahrgäste, dies sind kurz und knapp die nüchternen Zahlen. Welcher Arbeitsaufwand allerdings dahintersteckt kann nur der errahnen, der hinter die Organisationskulissen von Pro Bahn & Bus schaut.

Detaillierte Vorplanungen wie Ausschreibungen, Sicherheitsplanungen, Sitzungen und Pressekonferenzen sowie Öffentlichkeitsarbeit sind nur ein Bruchteil des Arbeitsfeldes, damit dann in der Nacht alles wie am "Schnürchen" funktioniert. So würde zum Beispiel ohne rechtzeitige Absperurmaßnahmen am Lauterbacher Busbahnhof kurz nach 18 Uhr alles zugeparkt werden, und dann wäre die komplette Nachtbusaktion in Gefahr.

Da staunten auch die uns unterstützen den Bereitschaftspolizisten nicht schlecht, wie dieses "Nachtbus-Uhrwerk" plangenaue funktionierte. Gut und wichtig ist mittlerweile auch der polizeiliche Schutz der Aktion, denn teilweise alkoholisierte Festbesucher reagieren bisweilen etwas unvorhergesehen. Das Wichtigste ist

allerdings das hervorragende Team von Pro Bahn & Bus, in der Regel 8 - 10 Personen, die sich im wahrsten Sinne des Wortes die Nacht um die Ohren schlagen.



Denn erst gegen 4 Uhr in der Frühe ist alles soweit erledigt, dass der ehrenamtliche Einsatz beendet und die Nachtquartiere, welche vor Ort auch bereitgestellt wurden, aufgesucht werden können. Nach einer kurzen Nacht gibt es dann für die Nachtbusshelfer gegen 10 Uhr ein ausgiebiges Frühstücksbuffet in einem Lauterbacher Traditionscafe. Hier findet der wichtige und notwendige Erfahrungsaustausch statt, und man überlegt jedes Jahr, was man im kommenden Jahr noch verbessern kann.

Etwas bedauerlich ist allerdings, dass man noch nie in der Nacht einen Vertreter der Stadt Lauterbach vor Ort hat sichten können, der sich diese außergewöhnliche Aktion einmal aus nächster Nähe betrachtet oder vielleicht mal ein kleines Dankeschön an diese hervorragende und vor allem ehrenamtliche Tätigkeit des Helferteams gerichtet hätte. Denn selbstverständlich ist so viel Engagement nicht unbedingt.



Lumdatabahn und Horloffthalbahn: Verkehrsleistungen ausgeschrieben

(fl) Noch gibt es keinen endgültigen Beschluss über die Wiederinbetriebnahme der Lumdatabahn zwischen Lollar und Rabenau-Londorf sowie der Horloffthalbahn zwischen Hungen und Wölfersheim-Södel. Dennoch hat der Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV die Zugleistungen auf der Strecke ausgeschrieben, und zwar zusammen mit dem „Teilnetz Wetterau West-Ost“.

Das Teilnetz beinhaltet die folgenden Strecken:

- RMV-Linie RB46: Gießen - Gelnhausen
- RMV-Linie RB47: Lich / Hungen - Wölfersheim-Södel - Friedberg (- Frankfurt)
- RMV-Linie RB48: Nidda - Friedberg (- Frankfurt) und eben die
- Lumdatabahn: Gießen - Lollar - Londorf.

Nicht mehr enthalten ist die Linie RB 16 Friedberg – Friedrichsdorf. Diese wird in Zukunft dem Taunusbahnnetz zugeordnet. Hier werden voraussichtlich Wasserstofftriebwagen eingesetzt.



Interessant ist der Umstand, dass die Züge der Horloffthalbahn teilweise in Lich beginnen bzw. enden sollen, sicher beschränkt auf die Hauptverkehrszeit. Lich

*Noch bis 2022 fährt die Hessische Landesbahn auf den Strecken in der Wetterau.
Im Bild fährt ein GTW2/6 in den Bahnhof Lich ein*



Der Bahnhof Beienheim soll zu einer modernen Kreuzungsstation umgebaut werden



erhält dadurch eine schnelle Pendlerverbindung ins Rhein-Main-Gebiet, unter Umgehung des Bahnhofs Gießen. Außerdem sieht das Betriebskonzept die gemeinsame Führung der Niddaer und Hungen/Licher Züge zwischen Beienheim und Friedberg vor. Für diese „Flügelung“ wird der Bahnhof Beienheim in den nächsten beiden Jahren ertüchtigt.

Heute wird das Teilnetz Wetterau Ost-West von der Hessischen Landesbahn (HLB) mit Triebwagen vom Typ GTW 2/6 betrieben. Diesen etwas eigenwillig konstruierten Fahrzeugen mit dem mittig angeordneten Motor dürfte in der Wetterau keine große Zukunft mehr beschieden sein, schließlich werden die Triebwagen auch andernorts bereits ausgemustert. Möglicherweise kommt das Wetteraunetz in den Genuss einer Teilsérie von Brennstoffzellen-Triebwagen, von denen die RMV-eigene Fahrzeugflottengesellschaft „fahma“ derzeit 27 Stück vom Typ „Coradia iLint 54“ beim Hersteller Alstom beschafft.

Die HLB fährt noch bis Ende 2022. Und natürlich auch danach, sofern sie die aktuelle Ausschreibung zum Fahrplanjahr

2022/2023 gewinnt. Der Text zur Ausschreibung lässt darauf schließen, dass ein Teil der Strecken nicht von Anfang an dabei sein wird. Es ist nämlich eine Steigerung der Zugkilometer in den Jahren 2025 und 2026 vorgesehen. Im Einzelnen handelt es sich um die folgenden Leistungspakete: Ca. 1,595 Millionen Zugkilometer pro Jahr ab Ende 2022, ca. 1,834 Millionen Zugkilometer ab Ende 2025 und ca. 2,087 Millionen Zugkilometer pro Jahr vom Ende des Jahres 2026 bis zum Laufzeitende des Vertrages 2034.

Sowohl die Lumdatalbahn als auch die Horlofftalbahn sind mittlerweile im Zielkonzept „Deutschlandtakt“ des Bundesverkehrsministeriums enthalten. Allerdings sind für die Horlofftalbahn die dort dargestellten Fahr- und Umsteigezeiten noch verbesserungswürdig. In den Knotenbahnhöfen Nidda, Beienheim und Friedberg müsste in Zukunft zum Teil wesentlich länger auf den Anschlusszug gewartet werden, wenn der heutige Entwurf des Deutschlandtakts realisiert würde.

Limburg - Koblenz

Untere Lahntalbahn erneut für 23 Tage gesperrt

(hpg) Bereits zu Beginn des Jahres 2019 mussten Reisende auf der unteren Lahntalbahn an zwölf Wochenenden einen Schienenersatzverkehr nutzen. Mit dem Beginn der Sommerferien hat am Samstag, 29. Juni um 1.05 Uhr eine 23-tägige Sperrung mit Schienenersatzverkehr (SEV) begonnen.

Die RE-Züge (RE 25) werden bis zum 22. Juli von SEV-Bussen zwischen Koblenz und Limburg (ohne Zwischenhalt) ersetzt. Zwischen Gießen und Limburg gilt der Regelfahrplan. Die RB 23 (Limburg–Mayen Ost) fallen zunächst bis zum 14. Juli zwischen Limburg und Niederlahnstein aus, ab dem 15. Juli reduziert sich die Sperrung auf den Abschnitt von Bad Ems bis Niederlahnstein. Die Regionalzüge von Mayen wenden in Niederlahnstein, um die baubedingten täglichen Staus auf den Koblenzer Rheinbrücken zu umgehen.

Umfangreiche Arbeiten

Während der Sperrung sollen zwischen Niederlahnstein und Laurenburg abschnittsweise Gleise auf einer Gesamtlänge von über 3000 Metern erneuert sowie die Weiche an der seit dem Krieg eingleisigen Lahnbrücke bei Lahnstein-Hohenrhein ausgetauscht werden.

Die Gemeinde Nievern erhält die bereits für 2015 vorgesehene, aber vom Eisenbahn-Bundesamt in der beantragten Form nicht genehmigte Modernisierung

Am Haltepunkt Laurenburg hob ein Straßenkran die dort gelagerten Brückensegmente über Bahnsteig und Gleis hinweg auf einen Spezialgüterwagen.

Foto: Günther

der Verkehrsstation. Der Hausbahnsteig wird auf 140 m Länge neu gebaut und auf 55 cm angehoben, anstelle des Mittelbahnsteigs entsteht ein neuer Außenbahnsteig in denselben Abmessungen. Beide Bahnsteige erhalten barrierefreie Zugänge. Mit dem Wegfall der schienengleichen Reisendenquerung hat DB Netz den letzten örtlichen Mitarbeiter im Bereich des „ESTW Untere Lahn“ abgezogen und den seit 2015 in Nievern bestehenden ESTW-Bedienplatz abgebaut.

Bei Nassau hat der aufwändige Umbau eines bereits seit Jahrzehnten mit Lichtzeichen und Wecker technisch gesicherten Bahnübergangs (BÜ) begonnen. Der bislang 2,50 m breite, nur dem Anliegerverkehr und dem Lahntal-Fernradweg dienende Wirtschaftsweg soll im Bereich der eingleisigen Querung für einen „Begegnungsverkehr“ ertüchtigt und mit Halbschranken ausgerüstet werden. Dazu sind Räumstrecken unmittelbar vor dem





Gegenüber von Kalkofen mündet der Schleusenbach in die Lahn. Die neue Eisenbahn-Überführung besteht aus acht Beton-Fertigteilen, die mit einem Schienenkran in die Baugrube abgelassen wurden. Foto: Günther

Kleine Brücke, großer Aufwand

Innerhalb der 16-tägigen Sperrung wird auf Höhe des durch die Wasserstandsmeldungen der Lahn bekannten Pegels Kalkofen die kleine Brücke über den Schleusenbach erneuert. Da diese Baustelle nur auf dem Schienenweg erreichbar ist, müssen alle Baugeräte und Materialien vom gut 4,2 Kilometer entfernten Haltepunkt Laurenburg mit Arbeitszügen an- und abtransportiert werden. Der Neubau erfolgt aus acht vorgefertigten Stahlbetonrahmen, die zuvor im Straßentransport über rund 300 Kilometer von Emsbüren bei Rheine nach Laurenburg angeliefert wurden. Vom Lagerplatz hob ein 200 Tonnen Straßenkran jedes Teil auf einen Tiefladewagen, der dann mit einer Diesellok als Lademaß überschreitender Transport zur Einbaustelle geschoben wurde. Dort übernahmen zwei Schienenkräne von HeringBau die Brückenteile und setzten sie in die vorbereitete Baugrube ab.

Eine zweite Eisenbahnüberführung zwischen der ehemaligen Güterstation Rubbach und dem Cramberger Tunnel kann DB Netz ohne Ersatz beseitigen. Die Verbandsgemeinde Diez hatte die Widmung des die Bahn unterquerenden Weges, trotz der Einwände anliegender Ortsgemeinden, aufgehoben.

Übergang beiderseits der Bahnlinie auf eine Breite von bis zu 8,30 m und die Fahrbahn im Bereich der Gleisüberquerung auf eine Breite von sieben Metern auszubauen. Für die mehr als dreifache Verbreiterung des Rad- und Wirtschaftsweges ist außerdem der Bau einer Stützmauer zur parallel verlaufenden Anliegerstraße erforderlich. Gegen die bereits 2011 erstellten Pläne hatte die Eigentümerin eines nahegelegenen Hofes für therapeutisches Reiten Klage eingereicht, die allerdings abgewiesen wurde.

Während der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in seiner vor wenigen Tagen bereits zum neunten Mal herausgegebenen „Maßnahmenliste für den Investitionsbedarf am Schienennetz des Bundes“ erneut die Beseitigung der eingleisigen Abschnitte auf der Lahntalbahn fordert, schafft DB Netz beim Neubau des BÜ Nassau II jetzt Fakten, die den eingleisigen Zustand auf Jahre hinaus fortschreiben. Die technischen Anlagen entstehen allesamt auf dem Planum des bis in die 1970er Jahre noch liegenden 2. Gleises.

Neuer Kalkzug im Lahntal unterwegs

(hpg) Vor neun Jahren, am 24. Juni 2010, übernahm das Werk Steeden der Firma Schaefer Kalk aus Diez die Belieferung der BASF mit Kalk in Silowagen. Dafür waren die Gleisanlagen der ehemaligen Kerkerbachbahn erneuert und ein neuer Werkbahnhof errichtet worden. Bereits seit Anfang 2018 besteht zwischen der Firma Schaefer Kalk und der thyssenkrupp Steel Europe, Duisburg, ein Vertrag über die Lieferung von Branntkalk.

Da die für den Bahntransport notwendige Infrastruktur im Kalkwerk Steeden erst gebaut werden musste, erfolgte die Belieferung bislang von den Kalkwerken Dornap-Hahnenfurt und Rohdenhaus.

Im vergangenen Jahr waren am Standort Steeden die baulichen Vorbereitungen getroffen worden, um gebrannten Stückkalk per Bahn verladen zu können. Dazu mussten zwei über 20 Meter hohe Silo-

kammern errichtet werden, deren Betonwände in Gleitbauweise entstanden sind. Dabei wurden die Schalelemente nicht umgesetzt, sondern entsprechend dem fortschreitenden Bau kontinuierlich weitergeschoben und auf dem bereits betonierten Teil abgestützt. Die Montage einer neuen Bandbrücke sowie eines Lkw-Entladebunkers sorgt für die Beschickung der Silos. Innerhalb des Werks wurden die Gleisanlagen um eine Weiche und ein



Im Bahnhof Kerkerbach werden wieder alle Gleise genutzt. Die Werklok übernimmt die von der Brohltalbahn bereitgestellten Güterwagen zur Beladung im Werk.

Foto: Günther



Der Umleitungsverkehr für die Kalkzüge zu thyssenkrupp lief über die Dillstrecke. RheinCargo setzte im Lahntal eine DE18 (rechts) ein. Ab Kerkerbach lief 145 089 am Zugschluss, die den Zug ab Wetzlar unter Fahrdraht weiter beförderte. Foto: Holger Schäfer

Beladegleis ergänzt und im Bahnhof Kerkerbach zwei Nebengleise sowie eine seit Jahren teildemontierte Weiche wieder instandgesetzt.

Seit dem 29. April 2019 erfolgt die Anlieferung von Kalk für das Stahlwerk der thyssenkrupp AG in Duisburg ab Steeden. Betrieblich teilen sich vier Bahngesellschaften diese Leistung: Im Gegensatz zu den Transporten nach Ludwigshafen, bei denen die Loks der BASF die Waggons im Werk tauschen, fährt bei den Neuleistungen die Werklok D7 des Kalkwerks erstmals planmäßig in den DB-Bahnhof Kerkerbach ein. Dort hat Schaefer Kalk die Gleise 4 bis 6 angemietet.

Auf dem Abschnitt über die Lahntalbahn bis nach Neuwied übernimmt eine Lok der Brohltal-Schmalspureisenbahn

Betriebs-GmbH die Wagengruppen. Entlang der Rheinstrecke bis Oberhausen West als Übergabepunkt zur Werkbahn von thyssenkrupp entfällt die Traction des planmäßig 23 vierachsige gedeckte Schüttgutwagen (Bauart Tadns) umfassenden Zuges auf eine E-Lok des Verkehrsunternehmens RheinCargo.

Die aktuelle 23-tägige Vollsperrung der unteren Lahntalbahn bedingt einen Umleiterverkehr für die Kalkzüge. Die auf 17 Wagen verkürzten Züge erreichen Wetzlar mit einer E-Lok über die Sieg- und Dillstrecke. Auf der Lahnstrecke kommt eine mitgeführte DE18 von Vossloh Locomotives zum Einsatz. Der erste beladene Zug verließ Kerkerbach am Abend des 5. Juli 2019 mit DE 501 und 145 089 von RheinCargo.

„Deutschlandtakt“ nennt erste Fahrplandaten für die Lumdatalbahn

(fl) Derzeit wird im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der „Deutschlandtakt“ geplant. Dabei geht es um einen langfristig gültigen Eisenbahnfahrplan, an dem sich Streckenneu- und Ausbauten ebenso orientieren sollen wie die Größe und Leistungsfähigkeit von Eisenbahnknoten. Die Schweiz macht mit diesem „Ausbau nach Maß“ seit Jahrzehnten gute Erfahrungen.

Im Mittelpunkt der Planungen stehen nicht möglichst kurze Fahrzeiten auf einzelnen Strecken, sondern gut aufeinander abgestimmte Verbindungen, sowohl zwischen den Metropolen als auch hinein in die Regionen. Anfang Mai hat das Bundesverkehrsministerium einen überarbeiteten Entwurf für den „Deutschlandtakt“ vorgelegt. Darin ist erstmals auch die Lumdatalbahn enthalten. Das Planwerk lässt erste Rückschlüsse auf den Fahrplan der Lumdatalbahn zu. Demnach werden die Züge im Stundentakt fahren, so wie dies auch in der Nutzen- Kostenuntersuchung zur Lumdatalbahn vorgesehen ist. Gießen wird für die Main-Weser-Bahn ein Knotenpunkt schnell-

fahrender Züge, die sich dort ungefähr zur vollen Stunde begegnen, so wie es heute bereits die Regionalexpresszüge tun. Künftig wird dieses Grundangebot wohl von Regionalexpress- und IC- oder ICE-Zügen gemeinsam gebildet, was natürlich Fragen nach der Anerkennung der RMV-Fahrscheine in den Fernzügen aufwerfen wird.

Die Lumdatalbahn wird Gießen ungefähr 15 Minuten vor der vollen Stunde erreichen und 15 Minuten danach wieder verlassen. So sind regelmäßige Anschlüsse binnen 15 Minuten zu den schnellen Zügen der Main-Weser-Bahn möglich. Die Fahrzeit der schnellen Züge nach Frankfurt beträgt rund 40 Minuten, die Lumdatalbahn wird etwa 30 Minuten zwischen Rabenau-Londorf und Gießen benötigen.



Der Deutschlandtakt sieht stündliche Züge zwischen Londorf und Gießen mit guten Anschlüssen Richtung Frankfurt vor

Stadt Gießen meldet Bedarf für zwei neue Stationen an der Vogelsbergbahn beim RMV an

(hl) Die Hessenschiene berichtete bereits in der letzten Ausgabe von der Anmeldung eines Haltepunktes im Bereich des ehemaligen US Depots. Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des RMV hat die Stadt Gießen noch einen weiteren Haltepunkt an der Vogelsbergbahn definiert.

Ein weitere neue Station soll nun im Bereich der Streckentrennung von Vogelsbergbahn und Lahn-Kinzig-Bahn zwischen Riegelpfad und Gnauthstraße entstehen. Die Forderung zu einem Haltepunkt an dieser Stelle, damals unter dem Arbeitstitel Aulweg/Ebelstraße, hatte der Bürgerverband zur Förderung des Schienenverkehrs Hessen (ein Vorläuferverein des heutigen Fahrgastverbands Pro Bahn & Bus) schon vor 25 Jahren aufgestellt.

Inzwischen hat sich die Verkehrsdichte auf der Vogelsbergbahn ganz wesentlich erhöht. Daher wurde auch seitens des RMV immer damit argumentiert, dass die angespannten Fahrzeiten und die bestehenden Kreuzungspunkte keine zusätzlichen Haltepunkte, wie

zum Beispiel Reiskirchen Lindenstruth, zulassen. Mit zusätzlichen Halten im Stadtgebiet Gießen müssten demnach an anderer Stelle Halte eingespart oder der Laufweg der Verstärkerzüge eingekürzt werden.

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus begrüßt die Initiative der Stadt Gießen, weitere Haltepunkte im Stadtgebiet einzurichten. „Mit den neuen Haltepunkten wird Gießen viel besser mit der Bahn erschlossen“, so Jürgen Lerch, Vorsitzender des Regionalverbands Mittelhessen. Allerdings dürfen die neuen Halte nicht dazu führen, dass andere Stationen weniger oder gar nicht bedient werden.

In Großen-Buseck besteht nach dem Gießener Bahnhof die erste Möglichkeit zur Zugkreuzung auf der eingleisigen Strecke. Der lange Abschnitt macht es schwierig, mehr Züge zu fahren oder mehr Halte einzurichten



So fahren heute an der Vogelsbergbahn schon in Saasen und Göbelnrod Züge in manchen Stunden durch, weil für den Halt an den beiden Stationen die Zeit fehlt. Kritisch wird es bei den Verstärkerzügen, die den Stundentakt der Vogelsbergbahn zum Halbstundentakt verdichten. Sie verlassen Gießen zur Minute 20 und verkehren bis Mücke. In Mücke wenden die Züge innerhalb von 4 Minuten und fahren zurück nach Gießen. Würden die beiden neuen Stationen an der Ebelstraße und am Depot mit bedient, wäre in Mücke nicht mehr genug Zeit, um die Züge dort wenden zu lassen.

Die Folge: Die Verstärkerzüge können nur noch bis Grünberg fahren. Der wichtige Bahnhof Mücke mit dem größten P&R-Parkplatz an der Vogelsbergbahn würde vom Halbstundentakt abgehängt. Der Fahrgastverband empfiehlt deshalb, die Auswirkungen der geplanten Haltepunkte auf den Fahrplan genau zu untersuchen, bevor hier Investitionsentscheidungen getroffen werden, die für andere Kommunen Nachteile mit sich bringen.

Probleme sieht der Fahrgastverband auch mit der Fahrzeit zwischen Gießen und Großen Buseck. Diese beträgt heute 9 Minuten mit einem Zwischenhalt an der Licher Straße. Kommen zwei Zusatzhalte hinzu, verlängert sich die Fahrzeit um 4 Minuten auf 13 Minuten auf dem eingleisigen Abschnitt.

„Mit einer so langen eingleisigen Strecke besteht die Gefahr, dass sich schon geringe Verspätungen auch auf die Gegenrichtung übertragen“ so Lerch. „Bei vier Zügen pro Stunde, wie heute schon über

einen längeren Zeitraum pro Tag gefahren wird, hätte man nur zwei Minuten Verspätungspuffer, bis der Zug in die Gegenrichtung auf die Strecke gehen muss. Ohne einen Ausbau der Gleisinfrastruktur mit längeren Begegnungsabschnitten machen die neuen Haltepunkte an der Vogelsbergbahn keinen Sinn.“

Der Fahrgastverband empfiehlt allen Anrainerkommunen der Vogelsbergbahn deshalb in einem ersten Schritt, sich Gedanken über das zukünftige Fahrplanangebot zu machen. Darauf aufbauend kann dann die Infrastruktur mit zusätzlichen Kreuzungsbahnhöfen, zweigleisigen Abschnitten und neuen Stationen geplant werden.

Wichtig ist dabei für Pro Bahn & Bus, dass die Fahrzeiten weiterhin halbwegs konkurrenzfähig zum Auto bleiben. Jeder zusätzliche Stopp verlängert die Reisezeiten und macht die Bahn weniger attraktiv. Für längere Strecken fordert der Fahrgastverband einen Regionalexpress-Stundentakt, wobei die Züge nur an den großen Stationen halten. Einen Regionalexpressverkehr hatte es schon früher auf der Vogelsbergbahn gegeben, bis das heutige Fahrplankonzept durch den RMV eingeführt wurde. Zwischen Mücke und Gießen wäre das Angebot mit einem zusätzlichen Halbstundentakt von Regionalbahnen zu ergänzen, welche alle Stationen S-Bahn-ähnlich bedienen.



Modernisierung des Bahnhofs Grünberg fast abgeschlossen

(hl) Im Juni 2019 näherte sich der Ausbau des Bahnhofs Grünberg zur barrierefreien Verkehrsstation langsam seinem Ende. Anfang Mai konnte wieder die Unterführung zu Gleis 2 genutzt werden; auch die Aufzüge sind inzwischen in Betrieb. Mit der Freigabe der Zugangstreppen und Aufzüge entfällt endlich der seit mehreren Monaten erforderliche, mehrere hundert Meter lange Umweg über den Bahnübergang in der Londorfer Straße zum Richtungsbahnsteig Gießen.

Die Treppen zur Unterführung und der Boden der Unterführung sind bereits mit ihrem endgültigen Belag versehen. Im Gegensatz dazu müssen die Wände der Treppenaufgänge und der Unterführung noch gefliest werden. Diese Fliesenarbeiten sollen „im laufenden Betrieb“ ausgeführt werden. Die Beschilderung der Zuwegungen wurde inzwischen auch ergänzt. Jeder Bahnsteig besitzt ein kurzes Bahnsteigdach und zusätzlich zwei Wetterschutzhäuschen mit leider nur je zwei Sitzmöglichkeiten. Für die Anzahl der Einsteiger pro Zug und die große Distanz zwischen dem nächsten Wetterschutz ist die Anzahl der Sitzmöglichkeiten viel zu gering bemessen. Auf jedem Bahnsteig ist ein RMV-Fahrkartenautomat vorhanden.



*Oben: Zugang zum neuen Aufzug
Unten: Der neu gestaltete Hausbahnsteig
Fotos: Horst Lorenz*

Auf dem Bahnsteig von Gleis 1 wurden 15 Bügel zum Anschließen von Fahrrädern aufgestellt. Diese Aufstellfläche ist allerdings nicht überdacht und wettergeschützt. Gegenüberliegend dieser Stellfläche in Richtung Bahnhofsvorplatz befindet sich die ältere, große und überdachte, aber äußerst sanierungsbedürftige Fahrradabstellfläche. Hier besteht Handlungsbedarf, um den Bedürfnissen der Rad fahrenden Umsteiger gerecht zu werden.



Großen-Buseck: Kleine Änderungen am gefährlichen Bahnübergang

(jl) Letztes Jahr fuhr im Großen-Busecker Gewerbegebiet am Bahnübergang in der Edekastraße ein Triebwagen der Hessischen Landesbahn in einen LKW-Anhänger. Dies war nicht der erste schwere Unfall an dem unübersichtlichen Bahnübergang. Geändert hat sich seitdem wenig.

Die Strecke der Vogelsbergbahn ist am Bahnübergang im Industriegebiet Großen-Buseck mit bis zu 100 km/h befahrbar. Am 22. Mai 2018 prallte eine Regionalbahn auf einen dort stehenden LKW, der wegen eines Rückstaus den Bahnübergang nicht rechtzeitig räumen konnte. Der Lokführer und die Zugbegleiterin wurden bei dem Aufprall schwer verletzt. Elf Reisende wurden leicht verletzt. In dem Zug befanden sich 30 Reisende, die evakuiert wurden. Der Fahrer des LKW blieb unverletzt, da er sein Fahrzeug noch rechtzeitig verlassen konnte.

Dies war nicht der erste Unfall zwischen einem Zug und Straßenfahrzeugen an diesem Bahnübergang. Der Bahnübergang ist erst ab einer Entfernung von 200 Metern für den Lokführer einsehbar, sodass zu wenig Zeit bleibt, um den Zug noch rechtzeitig zum Stehen zu bekommen. Nach Aussage von Bürgermeister Dirk Haas ist es das dritte Mal in sechs Jahren, dass ein Zug mit einem LKW zusammengestoßen sei. 2013 hatte es einen Unfall mit 26 Verletzten gegeben.

Nach über einem Jahr hat sich an der Unfallstelle wenig geändert. Leidtragenden

Blick über den Bahnübergang (BÜ) in die Edekastraße. Obwohl an jedem Laternenpfahl ein Halteverbotsschild hängt, stehen hier oft LKW, was zu Rückstaus auf den BÜ führt



Blick in die andere Richtung. Am Ende der Edekastraße mündet diese in die L3128. Der Raum zwischen dem Bahnübergang, der Straße links und der L3128 ist begrenzt und führt bei starkem Verkehr zu chaotischen Situationen



de sind vor allem die Fahrgäste der Vogelsbergbahn, denn am Bahnübergang wurde eine Langsamfahrstelle von 40 km/h eingerichtet. Damit hat der Lokführer eine reelle Chance, den Zug mit einer Schnellbremsung noch vor dem Bahnübergang zum Stehen zu bekommen.

Eine schnelle Lösung wird es nicht geben, was mehrere Treffen mit Kommune, Bahn und weiteren Betroffenen gezeigt haben. Bürgermeister Haas präferiert eine Lösung analog dem Übergang in der Frankfurter Straße in Gießen, wo mittels Radar der Raum zwischen den Schranken abgetastet wird. Die Elektronik erkennt Hindernisse und verhindert über Signale, dass ein Zug den Abschnitt befahren kann. Allerdings müsste die Sicherungstechnik in das Stellwerk in Reiskirchen integriert werden, was Jahre dauert und Investitionen erfordert.

Auch die Möglichkeit, den Verkehr über eine andere Zufahrt zu lenken, lässt sich kurzfristig nicht umsetzen. Zwar hat die Gemeinde Ideen für acht verschiedene Varianten – nur scheitern diese teils

an den Grundstückseigentümern, teils an Naturschutzgebieten, teils an den Kosten. Auch eine Reduzierung des Verkehrs, indem mehr Güter per Schiene angeliefert werden, ist nicht realistisch: Viele Firmen im Gewerbegebiet haben ihre Gleisanschlüsse aufgegeben. Heute wird dort nur noch ein Gashändler mit Kesselwagen bedient.

Pro Bahn & Bus hofft, dass möglichst bald eine Lösung gefunden wird, damit der Bahnübergang sowohl von den Zügen als auch vom Straßenverkehr jederzeit sicher gequert werden kann.

40 statt 100 km/h: Zur Unfallvermeidung muss der Zug bummeln



Bekommt Offenbach die Tram zurück?

(fl) In und um Frankfurt wird über erstaunlich viele Bahnprojekte diskutiert. Immer mehr Parteien, Persönlichkeiten und Institutionen beteiligen sich daran – auch solche, denen man diese Offenheit gegenüber Schienenprojekten in den vergangenen Jahren nicht zugetraut hätte.

Die Regierenden der Stadt Offenbach galten in den vergangenen Jahrzehnten als negativ eingestellt gegenüber Straßenbahnen, ließen sie doch noch 1996 – und damit lange nach Beginn der „Trambahn-Renaissance“ – die Strecke von der Stadtgrenze zum Marktplatz stilllegen. Richtig „herausgeekelt“ worden sei die Bahn seinerzeit nach Meinung von Verkehrsfreunden und Umweltaktivisten, mit einem als willkürlich empfundenen Tempolimit und mit der hartnäckigen Weigerung, sich in der Zeit vor Gründung des RMV auf einen gemeinsamen Tarif zu einigen.

Dabei hatte die Stadt gemeinsam mit Frankfurt im Jahr 1884 echte Pionierarbeit geleistet und eine der ersten elektrischen Straßenbahnen überhaupt auf die Gleise gebracht. Aus dieser Keimzelle wurde ein eigenes Stadtnetz aufgebaut, das bis 1963 bzw. 1967 mit eigenen Fahrzeugen befahren wurde. Die bis 1996 verbliebene Strecke kam dann unter die Regie der Stadtwerke Frankfurt am Main. Bis 1972 gehörte Offenbach auch zu den O-Busstädten, und zwar zu denjenigen, die



Kurz vor der Einstellung der letzten Offenbacher Straßenbahnstrecke hält ein Triebwagen an der Haltestelle Körnerstraße

Foto (19.5.1996): Andreas Christopher





In Offenbach endete die Strecke auf dem Marktplatz vor dem Kaufhaus M. Schneider

Foto (19.5.1996): Andreas Christopher

besonders aufkommensstarke Linien und damit wesentliche Teile ihres Stadtverkehrs elektrifiziert hatten.

Heute repräsentiert alleine die S-Bahn den Schienen-Personennahverkehr. So wie sich das Offenbacher Stadtbild derzeit an manchen Stellen wandelt, so wandelt sich offenbar auch die Einstellung zu innovativen Verkehrsprojekten. Wobei die Stadt nach wie vor finanziell nicht auf Rosen gebettet ist. Die Bevölkerungsentwicklung hat sich in den vergangenen Jahren stark dynamisiert und liegt bei gut 136.000 Einwohnern. Die Verkehrsprobleme sind dadurch nicht weniger geworden.

Die Oberbürgermeister beider Städte, Felix Schwenke (Offenbach) und Peter Feldmann sowie der Frankfurter Verkehrsdezernent Klaus Oesterling haben sich jetzt auf ein gemeinsames Vorgehen ge-

einigt, um Offenbach wieder in das Frankfurter Straßenbahnnetz einzubinden. Nach Meinung der drei SPD-Politiker wird die Straßenbahn allerdings nicht mehr den Marktplatz erreichen.

Vielmehr ist ein Viertelring geplant, der von der Stadtgrenze Offenbach bei Oberrad ausgehend zwar zunächst dem Traditionsweg der Linie 16 auf der Frankfurter Straße folgt, dann aber vor Erreichen der Fußgängerzone nach Norden in die Kaiserstraße abzweigt. An deren nördlichem Ende beginnt das Hafengebiet, das heute schon hauptsächlich Wohnzwecken dient. Nach Querung des Mains und einer weiteren Strecke von ca. einen Kilometer Länge wäre der Frankfurter Stadtteil Fechenheim erreicht und damit der zweite Anschlusspunkt an die Frankfurter Tram, diesmal an die Linie 11.

Vom grünen hessischen Verkehrsminister wird der Vorschlag nicht nur begrüßt, er habe einem Bericht in der „Frankfurter Rundschau“ zufolge auch schon seine Unterstützung zugesichert. Pro Bahn & Bus freut sich ganz besonders über die Kehrtwende in Offenbach, haben Aktive des Verbandes sich doch schon in den 1990er Jahren gegen die Stilllegung der Linie 16 auf Offenbacher Gebiet gewandt. Die von der SPD und ihren Repräsentanten favorisierte Trasse dürfte allerdings noch Modifikationen erfahren. Sie würde in der vorgeschlagenen Form an keiner Stelle direkte Umsteigemöglichkeiten zum S-Bahnnetz bieten, vom ohnehin fast bedeutungslosen „Hauptbahnhof“ der Stadt ganz zu schweigen.

Sicher ist es richtig, das prosperierende Hafengebiet ans Netz anzuschließen – wobei Offenbach auch andere klassische Wohngebiete mit vielleicht noch höherem Verkehrsaufkommen hat. Ob sich aber über den Main hinweg in den stark industrialisierten und – mit Ausnahme von Fechenheim – eher einwohnerschwachen Frankfurter Osten eine von Offenbach ausgehende Tramlinie rechnet, wird der Diskussions- und Planungsprozess sicher noch beleuchten.

Heute enden die Straßenbahnen aus Frankfurt an der Stadtgrenze zu Neu-Isenburg. Mit der Fortführung in die Stadtmitte könnte die Straßenbahn mit der Regionaltangente West verknüpft werden

*Foto (11.7.1981):
Andreas Christopher*

Auf jeden Fall sollten auch andere Ziele in der früheren Lederstadt betrachtet werden. Nicht umsonst hatten das Offenbacher Straßenbahnnetz und ganz besonders auch das O-Bussystem deutliche Schwerpunkte im Süden und Osten der Stadt – als Resultat eines Wachstums über Jahrzehnte hinweg. Auch im heutigen Stadtbussystem spielen die Fahrten über den Main hinweg eine untergeordnete Rolle gegenüber den rein innerstädtischen Linien.

Tram-Erweiterungen auch nach Bad Vilbel und Neu-Isenburg?

In Frankfurt gibt es seit kurzem einen von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Handlungsauftrag an den Magistrat mit dem Ziel, über Straßenbahnverlängerungen in die drei Nachbarkommunen Offenbach, Neu-Isenburg und Bad Vilbel zu verhandeln. Gerade die Verlängerung der Tramlinie 18 nach Bad Vilbel genießt eine hohe Aufmerksamkeit, denn eine Vielzahl von PKW- und Busfahrten aus der Nachbarstadt erzießt



sich über die stau- und abgasgeplagte Friedberger Landstraße im Stadtgebiet von Frankfurt. Der Verkehr der Buslinie 30 mit Dieselfahrzeugen steht auf der Kippe, ein Umsteigezwang könnte wiederum mehr Kunden auf den PKW umsteigen lassen. Aus der nördlichen Nachbarstadt gibt es deshalb durchaus positive Signale für die Verlängerung der Linie 18 bis an den Bahnhof, wobei sich die konservativen Fraktionen allerdings noch erkennbar schwertun.

Dagegen dürfe in Neu-Isenburg eine Erweiterung der Regionaltangente West (RTW) vom bisher vorgesehenen Endpunkt am alten Bahnhof der Stadt über vier Stationen zum Neubaugebiet Birken-

gewann bessere Chancen haben als eine Führung der am Stadtrand endenden Linie 17 durch die Innenstadt. Hier geht es – schon seit Jahrzehnten – um die Frage, wie der Verkehrsraum auf der zentralen Frankfurter Straße in Neu-Isenburg genutzt wird. Die Mehrheit der Stadtverordneten kann sich derzeit den erneuten Umbau der Straße und die Priorisierung einer Straßenbahn gegenüber dem Individualverkehr nicht vorstellen. Gleichwohl wird auch die Verlängerung der Linie 17 durch das Stadtzentrum sowie deren Verknüpfung mit der RTW und sogar eine erweiterte Führung bis nach Buchschlag-Sprendlingen im Mobilitätskonzept 2030 der Stadt geprüft.

Seniorenticket Hessen kommt 2020

(jl) Am 13. Mai 2019 verkündeten der hessische Verkehrsminister Tarek Al-Wazir sowie die Aufsichtsratsvorsitzenden und Geschäftsführer der in Hessen tätigen Verbände NVV, RMV und VRN die Einführung des Seniorentickets Hessen. Die Ankündigung fand im Rahmen einer großen Pressekonferenz statt.

Der Aufsichtsrat des RMV hat die Einführung nachträglich am 27. Mai 2019 offiziell beschlossen. Ab 1. Januar 2020 wird das Seniorenticket für Hessen für 365 Euro erhältlich sein – ohne Mitnahmemöglichkeit und an Werktagen ab 9 Uhr gültig. Ferner soll es eine Premiumvariante für 625 Euro geben, die die Mitnahme eines weiteren Erwachsenen, von beliebig vielen Kindern unter 15 Jahren, die Nutzung der 1. Klasse und die Gültigkeit ohne zeitliche Einschränkung beinhaltet.

Das Angebot gilt für alle Personen ab

65 Jahren. Es wird ausschließlich als eTicket auf Chipkarte erhältlich sein. Mit den neuen Fahrkarten sind – wie in Verkehrsverbänden üblich – alle Angebote des Nahverkehrs, nicht jedoch die des Fernverkehrs (IC, EC, ICE) nutzbar.

Beide Fahrkartenvarianten werden nur als Jahreskarte bzw. Jahresabonnement angeboten. Das Angebot der bisherigen Jahreskarten für Senioren entfällt. Die Angebote für Monatskarten werden nicht geändert. Das Land Hessen ist bereit, das wahrscheinlich entstehende Defizit zu tragen.

Anrufsammeltaxi wird im Ostkreis Offenbach durch den „Hopper“ ersetzt

(pb&b) Am 24. Juni 2019 startete im Ostkreis Offenbach (Hainburg, Mainhausen, Seligenstadt) der „Hopper“. Dabei bestellen Kunden mittels Smartphone und einer App (Android, iOS) ein Fahrzeug für die Fahrt innerhalb dieses Gebiets oder nach Hanau Hbf über Klein-Auheim.

Eine Software koordiniert hierbei die günstigsten Routen und befördert, wie beim AST, nach Möglichkeit mehrere Personen zusammen. Es verkehren bis zu drei Mercedes Benz Vito Tourer mit fünf Sitzplätzen und bis zu drei LEVC TC, elektrisch angetriebene Nachfolger des Londoner Taxis mit Platz für einen Rollstuhl.

Das Gebiet beinhaltet einerseits vorhandene Haltestellen des ÖPNV und andererseits alle etwa 250 m aus Kundensicht wichtige Punkte, wie z.B. Rathäuser, Geschäfte und Arztpraxen. Hierbei sollen diese Punkte im Straßenraum gut erkennbar sein, und die Kunden sollen mittels der App dorthin geleitet werden. Eine Haustürbedienung ist nicht vorgesehen.



Die Fahrten werden täglich zwischen 5.30 Uhr und 1.30 Uhr angeboten. Es wird angestrebt, dass der Kunde seine Fahrt binnen 15 Minuten antreten kann. Die Mitnahme von größeren Gepäckstücken, Fahrrädern oder Tieren ist nicht vorgesehen. Das Angebot zielt jedoch ausdrücklich auf die Mitnahme eines handgetriebenen Rollstuhls bzw. Rollators.

Wenn man keine Zeitkarte des RMV hat, kostet die Fahrt mindestens 2,60 Euro. Dieser Preis setzt sich aus dem Grundpreis (1,60 Euro) und dem Komfortzuschlag (1,- Euro) zu-



*Eines der drei elektrischen LEVC TC-Fahrzeuge
Foto: Kreis Offenbach*

sammen. Wenn man mehr als 2 km fährt, kostet jeder weitere Kilometer 20 Cent. Kunden mit einer RMV-Zeitkarte zahlen keinen Grundpreis und erst ab 6 km Entfernung für jeden weiteren Kilometer 20 Cent. Die Bezahlung erfolgt über die App per Kreditkarte.

Ab Mitte August soll es auch möglich sein, die Fahrt per Telefon anzumelden. Die Bezahlung erfolgt in diesem Fall über

eine EC- oder Kreditkarte. Die bisher verkehrenden AST-Angebote im Ostkreis werden Ende August eingestellt.

Es ist geplant, bei einem Erfolg des neuen Angebots dieses in den nächsten zwei Jahren auf den ganzen Kreis Offenbach auszudehnen. Das Projekt wird vom Land Hessen bezuschusst.

www.kvgof-hopper.de

Kommentar: Erfolg auch in der Region?

Es handelt sich um einen ambitionierten Verkehrsversuch, Fahrgästen die flexible Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen. In einigen Monaten wird man sehen, ob der Idee auch ein praktischer Erfolg beschieden ist.

Wie bei jedem AST-Angebot ergibt sich auch hier die Frage, ob bestehende fahrplanmäßige Busleistungen durch zuschlagpflichtige, einzeln anzufordernde Fahrten ersetzt werden oder ob es sich ausschließlich um eine Verbesserung des Angebots handelt?

Ähnliche Angebote in Großstädten (z.B. Hamburg: moia, Berlin: Berl-König) erfreuen sich großer Beliebtheit. Besonders dann, wenn die gewünschte Strecke mit dem normalen Linienverkehr nur mit längeren Fahrzeiten oder Umsteigen verbunden ist. Ob dieses Konzept auch außerhalb von Großstädten funktioniert, wird der Versuch zeigen.

Ein Mangel ist in jedem Fall, dass die Kunden zur bargeldlosen Zahlung mittels Kredit- oder EC-Karte gezwungen sind. Die Bargeldzahlung sollte kurzfristig diskriminierungsfrei, also ohne Zusatzkosten im Vergleich zum unbaren Zahlen, ermöglicht werden.

Jürgen Lerch

HESSENSCHIENE-ABO

für 20 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause!

RMV und DB starten Intensivprogramm

(lk/rmv) Der RMV und die Deutsche Bahn packen zusammen an: Um die Betriebsqualität zu verbessern und für die wachsenden Fahrgastströme der Zukunft gewappnet zu sein, haben die Partner ein umfangreiches Intensivprogramm gestartet. Dieses soll die Voraussetzungen dafür schaffen, um gemeinsam mit dem Land Hessen den Eisenbahnverkehr in Hessen insgesamt fit für die Zukunft zu machen. In einer Pressekonferenz stellten das Land Hessen, die Deutsche Bahn und der RMV das Programm am 11. April 2019 in Frankfurt vor.

„Durch den Knoten Frankfurt fließen zwei Drittel des deutschen Eisenbahnverkehrs. Das macht ihn zu einem der am stärksten belasteten Schienendrehkreuze der Bundesrepublik und in den kommenden Jahren wird der Verkehr weiter zunehmen“, sagte Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir bei der Präsentation in Frankfurt. „Für Bahn und RMV bedeutet das erhebliche Anstrengungen, denn schon heute läuft es an etlichen Stellen nicht richtig rund. Deshalb

müssen wir besser werden: Bei der Pünktlichkeit der Verbindungen und der Information, wenn es doch zu Verspätungen kommt. Bei der Barrierefreiheit der Bahnhöfe und der Sauberkeit der Stationen. Deshalb unterstützen wir die Qualitäts-offensive von Bahn und RMV mit einem dreistelligen Millionenbetrag.“

Im Rahmen des Programms S-Bahn-plus investiert das Land beispielsweise mehr als 70 Millionen Euro unter anderem in zusätzliche Weichen und Signale.

Das Gleisvorfeld des Frankfurter Hauptbahnhofs und die Zulaufstrecken sind überlastet. Mit einem Intensivprogramm wollen RMV und Deutsche Bahn den Verkehr pünktlicher, sicherer, sauberer und zuverlässiger machen



Die wesentlichen Maßnahmen des Intensivprogramms im Überblick:

- Neue DB-Information und innovative Formate für bessere Kundeninformation am Bahnhof
- Konsistente Fahrgastinformation über alle Kanäle durch neue Reiseendeninformations-Plattform
- 116 Millionen Euro Gesamtinvestitionen in 2019 für modernisierte und barrierefreie Bahnhöfe in Hessen
- Bessere Fahrzeugverfügbarkeit im Regionalverkehr durch zusätzliche Mitarbeiter und mehr Werkstattkapazitäten
- Mehr Fahrzeuge für eine stabilere Qualität und mehr Leistung: zusätzliche S-Bahnen der Baureihe ET 425
- Mehr Lokführer für Hessen – Ausbildungs- und Qualifizierungsoffensive
- Mehr Verlässlichkeit im Knoten Frankfurt und auf stark belasteten Zulaufstrecken durch PlanStart und PlanKorridor Mitte
- Mehr Stabilität im Netz durch präventive Instandhaltung
- Reibungsloser Bahnbetrieb durch moderne Stellwerke
- S-Bahnplus-Programm für schnelle Qualitätseffekte

Das soll dazu beitragen, Stabilität und Betriebsqualität der S-Bahn zu verbessern. Gut 35 Millionen stellt das Land alleine in diesem Jahr für die Modernisierung von Bahnhöfen zur Verfügung. Und den Betrieb von Bussen und Bahnen des RMV finanziert das Land 2019 mit 600 Millionen Euro.

„Wir wollen Hessen zum Vorreiter der Verkehrswende machen. Dazu brauchen wir Busse und Bahnen, mit denen die Pendlerinnen und Pendler gerne fahren“, so Al-Wazir. „Wir brauchen Fahrpläne mit engen Takten und pünktlichen Zügen. Und wir brauchen Bahnhöfe möglichst ohne dunkle Ecken. Die heute eröffnete Qualitätsoffensive ist ein weiterer Schritt dahin. Ich freue mich insbesondere, dass die Bahn damit die besondere Bedeutung Hessens im bundesweiten Schienennetz anerkennt und stärkt. Zur Qualitäts-

offensive gehört natürlich auch zusätzliche Infrastruktur. Wir arbeiten gemeinsam und erfolgreich an der Umsetzung der Projekte von FrankfurtRheinMain-Plus, deren Umsetzung unabdingbar ist. Und wir setzen darauf, dass perspektivisch auch ein Schienenring um Frankfurt und ein Fernbahntunnel am Hauptbahnhof die Kapazität und die Qualität des Bahnverkehrs weiter steigern werden.“

Das Intensivprogramm bündelt geschäftsfeldübergreifend Maßnahmen der DB-Sparten Netz, Regio und Station & Service zu einem umfassenden Katalog, der Verbesserungen von A wie Abfahrtszeiten bis Z wie Zuverlässigkeit vorsieht. „Pünktlich, sicher, sauber, zuverlässig und gut informiert – das sind die Kriterien, an denen unsere Fahrgäste uns zu Recht messen und die wir als RMV von unseren Partnern einfordern“, sagt Prof.

Knut Ringat, Geschäftsführer des RMV. „Unser Ziel ist es, dass im Jahr 2030 30 Prozent mehr Menschen mit dem RMV fahren, doch das geht nur, wenn die Qualität stimmt. Deshalb haben wir das Intensivprogramm zur nachhaltigen Verbesserung der Qualität auf den Weg gebracht. Doch eines ist klar: All diese Maßnahmen zusammen sind ein Mammutvorhaben, das nur in guter und vertrauens-

voller Zusammenarbeit auf Augenhöhe gestemmt werden kann.

Im Bereich Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit setzt die DB insbesondere auf eine stärkere Personaldecke, verbesserte Fahrzeuginstandhaltung und -bereitstellung, eine noch flexiblere Steuerung der Züge zwischen Fulda und Mannheim sowie Infrastrukturmaßnahmen, wie die schrittweise Digitalisierung der Schiene.

Mit mehr Fahrgastinformationen, wie hier der neuen Abfahrtsfelde im Bahnhof Gießen, will die Bahn besser informieren

Abfahrt Departure		Gleis	
Richtung Marburg, Kassel			
21:34	ICE • Kassel-Wilhelmshöhe ICE 1570 Marburg(Lahn) • Stadtlendorf • Treysa	2	+4 Min
21:39	RB41 • Marburg(Lahn) RB 15030 Gießen Oswaldsgarten • Lollar • Friedelhausen	1 D	
22:04	RE39 • Kassel Hbf RE 4100 Marburg(Lahn) • Kirchheim(Bz Kassel) • Stadtlendorf	2	
22:43	RB41 • Marburg(Lahn) RB 15032 Gießen Oswaldsgarten • Lollar • Friedelhausen	1 D	
Richtung Limburg, Koblenz / Dillenburg, Siegen			
21:09	RE29 • Siegen Hbf RE 24920 Wetzlar • Heiborn(Dillkr.) • Dillenburg	1 C	
21:16	RE25 • Koblenz Hbf RE 4294 Wetzlar • Weiburg • Limburg(Lahn)	9	
21:34	RB45 • Limburg(Lahn) RB 24858 Dutenhofen(Wetzlar) • Wetzlar • Alshausen	11	
Richtung Fulda / Gelnhausen			
21:16	RB48 • Nidda RB 29357 Gießen Erdkauer Weg • Walzenborn-Steinberg • Garbenteich	13	
22:08	RB45 • Alsfeld(Oberhess) RB 24859 Gießen Löhler Str • Großes Buseck • Ralskirchen(Ov G)	13	
22:11	RB48 • Gelnhausen RB 29359 Gießen Erdkauer Weg • Walzenborn-Steinberg • Garbenteich	14	
Richtung Frankfurt / Hanau			
21:22	RB49 • Frankfurt(Main)Hbf RB 15131 Butzbach • Bad Nauheim • Friedberg(Hess)	4	
	RB41 • Frankfurt(Main)Hbf RB 15031 Butzbach • Bad Nauheim • Friedberg(Hess)	4	
21:35	RB49 • Hanau Hbf RB 15099 Gießen Linden • Lang Gons • Kirch Gons	5	
21:53	RE30 • Frankfurt(Main)Hbf RE 4167 Friedberg(Hess)	3	+3 Min

Wegen Bauarbeiten beginnen und enden die Züge der Linie RB 40/41 am Wochenende 30.3. und 31.3. in Frankfurt(M) Süd und halten nicht in Frankfurt(M) Hbf. Bitte beachten Sie die Aushänge!

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Fahrgastinformation und das Erscheinungsbild der Bahnhöfe. „Wir wollen, dass sich unsere Gäste an den Bahnhöfen wohlfühlen. Darum investieren wir 2019 rund 116 Millionen Euro in Hessens Bahnhöfe – gemeinsam mit Bund, Land und Kommunen. Dabei haben wir nicht nur ein Balungszentrum wie das Rhein-Main-Gebiet im Blick, sondern auch die dünner besiedelten Regionen“, so Bernd Koch, Vorstandsvorsitzender der DB Station&Service AG. „Wir stellen uns zudem dem zentralen Bedürfnis unserer Kunden nach einer besseren und zuverlässigeren Reisedateninformation. Wir schaffen nicht nur einen zentralen Datentopf für alle Kommunikationskanäle, sondern sorgen auch für verständlichere und umfassendere Informationen am Bahnhof, zum Beispiel durch neue Layouts, Monitore und Tafeln für die Bahnhöfe. In Hessen starten wir den Rollout der neuen Reisedateninformation im ersten Halbjahr 2020. Schon heute profitieren Reisende in Hessen von besseren Informationen an kleinen Bahnhöfen, von innovativen Projekten wie verständlichere Durchsagen und in Kürze von der neuen DB Information im Frankfurter Hauptbahnhof.“

Ausbildungs- und Qualifizierungsoffensive

„Über unsere Ausbildungs- und Qualifizierungsoffensive haben wir seit 2016 in Hessen für den Regional- und S-Bahn-Verkehr 300 neue Lokführer und Lokführerinnen ausgebildet. 2019 werden wir dies mit 170 Neueinstellungen noch einmal steigern. Das sind beachtliche Zahlen, und das wollen wir beibehalten“, sagt Dr. Jörg Sandvoß, Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG. „Um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden, brauchen wir auch mehr Fahrzeuge. Deshalb stoßen wir gemeinsam mit dem RMV unsere S-Bahnflotte auf. Ab Mai gehen die ersten von 14 Bahnen der Baureihe ET 425 an den Start. Ein weiteres Top-Thema für uns ist die Verfügbarkeit unserer Fahrzeuge. Beim Main-Neckar-Ried-Express und beim Mittelhessen-Express sind wir schon spürbar besser geworden – mit Hilfe von zusätzlichen Mitarbeitern in den Werkstätten, aber auch durch mobile Instandhaltungsteams.“

„Frankfurt hat für den Bahnverkehr in Deutschland eine Schlüsselrolle. Damit die Züge verlässlicher fahren, müssen wir den „Engpass Mitte“ deutlich entlasten. Im gerade angelaufenen PlanKorridor Fulda–Mannheim steuert ein Expertenteam künftig den Eisenbahnverkehr auf dieser stark belasteten Strecke noch konsequenter. Das Ziel: verspätete

Züge dürfen keine pünktlichen Züge beeinträchtigen“, sagt Frank Sennhenn, Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG. „Allein zehn Millionen Euro investieren wir dieses Jahr zusätzlich in dem PlanKorridor, um die Qualität der Infrastruktur auf diesem Engpass-Abschnitt zu steigern. Und wir bauen unser Präventionsprogramm weiter aus. Sechs Millionen Euro investieren wir kurzfristig in Stellwerke, Weichen, Signale, Bahnübergänge und Brücken, damit wir Störungen beheben können, bevor sie überhaupt entstehen und die Fahrgäste zuverlässig und pünktlich an ihr Ziel kommen.“

Pro Bahn & Bus verfolgt intensiv die genannten Maßnahmen. Papier erweist sich bisweilen als geduldig. Alle benannten Projekte sind sehr erfreulich, allerdings sind die dargestellten Probleme schon lange bekannt. Als wichtig erachtet der Fahrgastverband eine konsistente und verlässliche Information im Störfall, Verbesserungen in der ELA (elektrische Lautsprecheranlage) sowie gepflegte Fahrzeuge und Bahnhöfe. In diesem Zusammenhang sollte auch über eine (flexible) Präsenz von Personal in der Fläche nachgedacht werden.

Triebwagen der Baureihe 425 werden jetzt für den S-Bahn-Verkehr aufgearbeitet



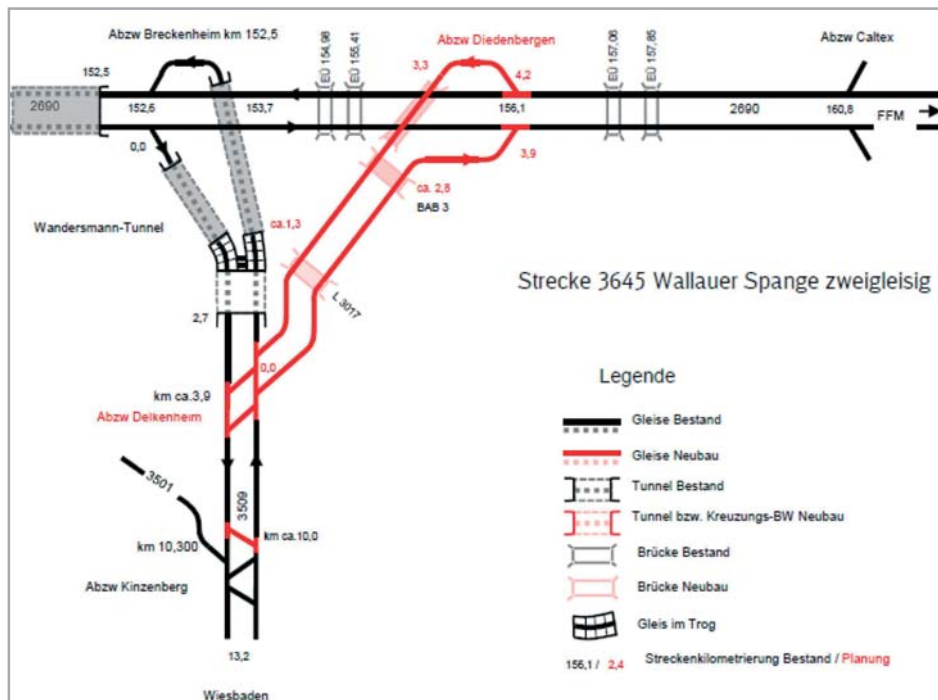
Wallauer Spange kommt voran

(cb) Im Rahmen eines Informationsabends hat die DB am 25.6.2019 in der Wallauer Ländcheshalle den aktuellen Planungsstand zur Wallauer Spange sowie zu der dort geplanten neuen Verkehrsstation Wiesbaden-Delkenheim vorgestellt.

Nach längeren Verhandlungen mit dem Bund besteht nunmehr Einigkeit, die Verbindungsspange zwischen den bereits vorhandenen Ästen der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein-Main komplett zweigleisig zu bauen. Untersucht wurden zwei sich nur geringfügig unterscheidende Trassierungsvarianten und deren mögliche Kombinationen mit Überführungen bzw. Unterführungen der Schnellfahrstrecke sowie der Autobahn A3.

Letztlich wird die Variante 1 bevorzugt, weil diese bis zur neuen Abzweigstelle Delkenheim auf der Südseite des Wiesbadener Astes der Schnellfahrstrecke bleibt und somit der südliche Wandersmann-Tunnel nicht gekreuzt werden muss. Sowohl die Querung der A3 als auch der Schnellfahrstrecke erfolgen mit Blick auf Baurisiken (Unterfahrung der Schnellfahrstrecke mit fester Fahrbahn) und Kosten als Überführungen.

Schematische Übersicht der zusätzlichen Gleisanlagen für die Wallauer Spange (rot), Quelle: DB





Computeranimation im Bereich des künftigen Haltes Wiesbaden-Delkenheim in Dammlage (schraffierte Fläche) mit Blickrichtung nach Osten. Links im Bild das Portal des bestehenden Tunnels Wandersmann Süd (Länge 776m) zur Unterfahrung der A66 (links oben im Bild).
Quelle: Deutsche Bahn

Die neue, höhenfreie Abzweigstelle Diedenbergen kann aus bzw. in Richtung Flughafen mit 160 Stundenkilometern befahren werden, während die nahe an der künftigen Station gelegene, höhengleiche Verzweigung bei Delkenheim immerhin 130 km/h zulassen wird.

Die ca. vier Kilometer kurze Neubau-strecke selbst ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. Lediglich die Mehrkosten für die komplette Zweigleisigkeit werden wohl oder übel zum Teil durch das Land Hessen getragen werden müssen. Demgegenüber ist der neue Halt für Wiesbaden-Delkenheim und die umliegenden Orte der Stadt Wiesbaden sowie des Rheingau-Taunus-Kreises ein Projekt in der Zuständigkeit des RMV. Bis Jahresende 2019 wird eine entsprechende Planungsvereinbarung angestrebt, damit für die Spange selbst sowie

die Verkehrsstation ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden kann.

Ferner soll ein moderner Verknüpfungspunkt zum künftigen Busnetz, eine P+R- sowie B+R-Anlage sowie eine verbesserte Einbindung in das Straßen-, Rad- und Fußwegenetz entstehen, wofür die Planungen nun anlaufen. Vorgesehen ist ein Baubeginn etwa 2024 und die Fertigstellung zum Dezember 2026, was als anspruchsvoll, aber unter günstigen Umständen durchaus realistisch angesehen wird.

Das derzeit aktuelle Betriebskonzept rund um die Wallauer Spange ist dem zweiten Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt vom 7. Mai 2019 zu entnehmen, der in unterschiedlicher Tiefe auch mit den ÖV-Aufgabenträgern abgestimmt sein soll.



Zweigleisige Einfädelung der Wallauer Spange auf die Schnellfahrstrecke Köln - Rhein-Main
Quelle: Deutsche Bahn

Seitens des Fernverkehrs würde die Spange stündlich durch zwei sich dort zweistündlich minutengenau überlagernden Linien genutzt:

FV12 (zweistündlich) Berlin Gesundbrunnen – Berlin Hbf – Berlin Südkreuz – Bitterfeld – Leipzig Hbf – Erfurt – Eisenach – Bad Hersfeld – Fulda – Frankfurt am Main (Fernbahntunnel) – Frankfurt Flughafen (Fernbahnhof) – Wiesbaden Hbf und

FV13 (zweistündlich) Dresden Hbf – Dresden Neustadt – Riesa – Leipzig Hbf – Gotha – Eisenach – Fulda – Frankfurt am Main (Fernbahntunnel) – Frankfurt Flughafen (Fernbahnhof) – Wiesbaden Hbf.

Im Regionalverkehr des RMV sind derzeit folgende Linien vorgesehen:

HeEx2 (halbstündlich) Wiesbaden Hbf – Wiesbaden-Delkenheim – Frankfurt Flug-

hafen (Fernbahnhof) – Darmstadt Hbf und

HeEx7 (eine Fahrt pro Stunde in zweistündlich wechselnden Zeitlagen) Wiesbaden Hbf – Wiesbaden-Delkenheim – Frankfurt Flughafen (Fernbahnhof) – Frankfurt Hbf (Fernbahntunnel) – Offenbach Hbf – Hanau Hbf.

Die Fahrzeit zwischen Wiesbaden Hbf und dem Flughafen-Fernbahnhof ist mit 16 Minuten einschließlich des Zwischenhaltes in Delkenheim angesetzt. Von Delkenheim zum Wiesbadener Hbf in ca. 7 Minuten sowie zum Flughafen-Fernbahnhof in ca. 8 Minuten in einem später hoffentlich dichten Takt – das ist ein konkurrenzlos attraktives Schienenangebot in unmittelbarer Nähe zur Landeshauptstadt und zum Flughafen.

Die Projektseite der DB zur Wallauer Spange ist im Internet leicht zu finden:

www.wallauer-spange.de

Ginnheim-Bockenheimer U-Stadtbahn – weitere Variante wird geprüft

(fl) Im Frankfurter U-Stadtbahnnetz klafft seit Jahrzehnten eine gravierende Lücke, nämlich die Verbindung zwischen dem Endpunkt Ginnheim der U1 bzw. U9 einerseits und dem Endpunkt Bockenheimer Warte der U4 andererseits. Mit dem Lückenschluss würde sich die Verbindung der nördlichen Stadtteile an den Hauptbahnhof und an die Arbeitsplatzschwerpunkte im Westen der Stadt deutlich verbessern.

Der naheliegenden direkten Verbindung der beiden Stationen entlang der Franz-Rücker-Allee wurde im Jahr 2006 eine endgültige Absage erteilt. Hier wird auch langfristig die Straßenbahn fahren. Stattdessen soll der Lückenschluss eine weiter östlich verlaufende Trasse erhalten, die mittels weiterer neuer Stationen vor Ort eine bessere Erschließungswirkung entfalten kann. Um die genaue Lage dieser Bahnhöfe, vor allem der Station am Uni-Campus Westend, ist jetzt eine erneute Diskussion entbrannt. Zur Diskussion standen bislang im Wesentlichen zwei Varianten: Die geradlinige Version „Europatum“ ohne direkten Anschluss der Universität und die etwas längere „Ginnheimer Kurve“ mit peripher gelegener Uni-Halte-

stelle. Die derzeit nächste Schnellbahnstation „Holzhausenstraße“ liegt rund 700 Meter vom Uni-Campus entfernt. Sie ist stark ausgelastet, obwohl die Fahrt vom Hauptbahnhof her mit einem Umstieg an der Hauptwache oder am Willy-Brandt-Platz verbunden ist.



Die möglichen Trassenvarianten der geplanten U4-Verlängerung von Bockenheim nach Ginnheim

Grafik: OpenStreetMap, Ergänzungen: Jürgen Lerch

Mit der bisher verfolgten Variante „Ginnheimer Kurve“ der Ginnheim-Bockenheimer U-Stadtbahn würde eine Haltestelle am nordwestlichen Eck des Uni-Areals entstehen, von der aus noch 300 bis 400 Meter zum zentralen Theodor-Adorno-Platz zurückzulegen wären. Durch die jetzt ins Gespräch gebrachte noch weiter östliche Führung des Tunnels ließe sich eine Haltestelle im Herzen des Campus errichten. Kombiniert werden soll die zentrale Unischleife mit der Variante „Europaturm“, so dass nach der Schleifenfahrt wieder der direkte Weg nach Ginnheim erreicht würde, verbunden mit Stationen an der Bundesbank und an der Platenstraße.

Das Problem sind die Mehrkosten in Höhe von 150 Mio. Euro. Denn während die Station am nordwestlichen Campusrand als nach oben offene „Troghaltestelle“ entstehen könnte, wäre unter dem Theodor-Adorno-Platz eine klassische U-Bahnstation zu errichten. Außerdem verlängert sich die gesamte Strecke. Für die Variante „Europaturm“ ohne Uni-Schlei-

fe sind laut dem Ende 2018 abgeschlossenen Gutachten 170 Mio. Euro kalkuliert, für die bislang seitens der Stadtregierung favorisierte „Ginnheimer Kurve“ 220 Mio. Euro. Mit der zentralen Campus-Haltestelle würden die Projektkosten auf deutlich über 300 Mio. Euro klettern.

Das Thema beschäftigt die Stadtpolitik, und zwar ausgerechnet in einer Phase, in der bald über den Lückenschluss abgestimmt werden sollte. Deutliche Verzögerungen sind vorprogrammiert, öffentliche Diskussionen über die Frage „was darf eine einzelne Haltestelle in optimaler Lage kosten“ natürlich auch. Die Universität, die Studentenvertretung und die CDU sprechen sich für die zentrale Haltestelle aus. Verkehrsdezernent Klaus Oesterling (SPD) steht ihr ebenfalls offen gegenüber. Auch aus anderen Parteien ist Sympathie für den Vorschlag erkennbar, gleichzeitig aber auch Sorge um die Mehrkosten und die weiteren Verzögerungen. Oesterling hofft trotz der erneuten Diskussion auf eine Beschlussfassung bis Ende 2019.



Weiter gekommen als beim U4-Lückenschluss ist die Stadt Frankfurt mit dem Anschluss des Europaviertels an die U5. Ende Juni 2019 wurde das Schneidrad der Tunnelbohrmaschine in die Baugrube gehoben.

*Foto:
Stadtbahn Europaviertel
Projektbaugesellschaft
mbH*

Allianz pro Schiene und der VDV bringen weitere Bahnreaktivierungen ins Gespräch

(fl) Der Interessenverband Allianz pro Schiene und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) nahmen Ende Mai 2019 gemeinsam Stellung zum Thema „Reaktivierung von Bahnstrecken“. Von beiden Verbänden wurde umfangreiches Material vorgelegt, in dem es um die Gründe für den früheren Rückzug der Bahn aus der Fläche geht, vor allem aber um erfolgreich abgeschlossene Reaktivierungen – und um Vorschläge für weitere „neue“ Strecken auf „alten“ Trassen.

Denn die Reaktivierung von Bahnstrecken bedeutet heute vielfach den Wiederaufbau bereits abgerissener Schienenstränge. Das war in den vergangenen 25 Jahren – dem Betrachtungszeitraum der VDV- und Allianz-pro-Schiene-Veröffentlichung – anders. Da gab es noch zahlreiche Strecken, die bis dahin dem Güterverkehr dienten oder erst kurz zuvor den Gesamtverkehr verloren. Ungeachtet des heute erhöhten Aufwandes für die Wiederinbetriebnahme von Bahnstrecken steigen die Chancen, weil sich die politischen Rahmenbedingungen ändern. Dazu äußerte sich VDV-Präsident Ingo Wortmann: „Im Koalitionsvertrag hat sich die

Bundesregierung eine Verdopplung der Fahrgastzahlen vorgenommen. Wenn wir das erreichen wollen, müssen wir den langjährigen Rückzug der Schiene aus der Fläche stoppen und ihn an geeigneten Stellen rückgängig machen. Eine von der Bundesregierung beauftragte Studie belegt zudem, dass die Reaktivierung von Schienenstrecken aus Umweltgründen sinnvoll ist.“

Laut Deutschland-Karte der Allianz pro Schiene wurden zwischen 1994 und 2019 insgesamt 827 Kilometer an Verbindungen für den Personenverkehr und 359 Kilometer für den Güterverkehr wieder in Betrieb genommen. Allerdings wurden in diesem Zeitraum mit über 3.600 Kilometern deutlich mehr Strecken



*Bahnhof Hungen:
Während die Lahn-
Kinzig-Bahn weiterhin in
Betrieb ist (Gleis links),
wurde die Horloffthalbahn
nach Wölfersheim-Södel
2002 stillgelegt (rechts).
Jetzt soll die Strecke
wieder reaktiviert werden*

Allianz pro Schiene – auch mit hessischer Beteiligung

Die Allianz pro Schiene ist ein breites Bündnis von Unternehmen und Umweltverbänden, Gewerkschaften, Hochschulen und Verbraucherorganisationen mit dem gemeinsamen Interesse an einer Stärkung des Schienenverkehrs. Der Deutsche Bahnkundenverband als Dachverband von Pro Bahn & Bus gehört dazu, die Technische Hochschule Mittelhessen ebenfalls. Insgesamt arbeiten 23 Non-Profit-Verbände und über 150 Unternehmen aus der gesamten Eisenbahnbranche mit insgesamt 30 Milliarden

Euro Umsatz im Schienenverkehr dauerhaft zusammen. An Verbänden sind unter anderem auch der Verkehrsclub Deutschland (VCD) sowie PRO BAHN vertreten.

Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), dem Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs, sind über 600 Unternehmen, Verbände und Aufgabenträger organisiert. Täglich ersetzen die Busse und Bahnen der VDV-Mitglieder rund 20 Millionen Autofahrten und 77.000 voll beladene Lkw.

im Personenverkehr abbestellt als reaktiviert. Beim Güterverkehr fällt der Saldo ebenfalls klar negativ aus. Insgesamt hat das Schienennetz derzeit eine Streckenlänge von rund 38.500 km – im Bahnreform-Jahr 1994 waren es noch 44.600 km.

Der VDV hat eine umfangreiche Liste mit Reaktivierungsvorschlägen erarbeitet. Insgesamt kommt der Branchenverband dabei auf 186 Strecken mit 3.072 Kilometern Länge. Auf einer entsprechenden Deutschland-Karte wird deutlich, dass nahezu überall in der Republik Reaktivierungspotenzial im Schienennetz vorhanden ist.

Dabei hat der VDV nicht nur Reaktivierungen von Schienenpersonennahverkehr, sondern auch solche für den Güterverkehr oder Personenfernverkehr untersucht. „Ich möchte ausdrücklich betonen, dass die Reaktivierung von

Eisenbahnstrecken im Nahverkehr nicht gegen den Bus gerichtet ist. Und es gibt auch keine Bevorzugung von Personen gegenüber Güterverkehr. Wir haben Reaktivierungsvorschläge abgelehnt, wenn damit attraktive Busverkehrssysteme gestört würden und der Gesamtnutzen für das System infrage stand“, so Wortmann.

Elf hessische Strecken in der Diskussion

Die Allianz pro Schiene und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen halten elf Eisenbahnstrecken oder frühere Kleinbahnstrecken in Hessen für reaktivierungswürdig. Es ist davon auszugehen, dass die Veröffentlichung der beiden Interessenverbände keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt. Die Aufnahme der Kasseler Herkulesbahn in den Forderungskatalog erweckt den Eindruck, die Papiere der Interessenverbände

setzen sich auch mit dem Thema reaktivierbarer Straßenbahnen auseinander. Die Herkulesbahn war aber als Kleinbahn konzessioniert und somit eher dem System Eisenbahn zuzuordnen. Für alle genannten Strecken wird die Aufnahme des täglichen Personenverkehrs vorgeschlagen. Die Liste der hessischen Strecken:

- (Kassel-Wilhelmshöhe -) Baunatal – Schauenburg (auf den Gleisen der Museumsbahn Hessencourrier)
- Kassel-Wilhelmshöhe – Kaufungen (als Ergänzung der Lossetalbahn im Netz der Kasseler Straßenbahn und auf vorhandenen Gleisen)
- (Kassel-Wilhelmshöhe -) Druseltal – Herkules (Wiederaufbau als Straßenbahn)
- (Marburg -) Niederwalgern – Bad Endbach-Hartenrod (Wiederaufbau)
- (Gießen -) Lollar – Rabenau-Londorf (auf vorhandenen Gleisen)
- Wölfersheim-Södel – Hungen (auf vorhandenen Gleisen)
- Wiesbaden – Bad Schwalbach (auf vorhandenen Gleisen, Diskussion um Umspurung und Aufnahme ins Netz der Citybahn Wiesbaden läuft)
- Neu Isenburg – Neu Isenburg Stadt (auf vorhandenen Gleisen, Teil der Regionaltangente West)
- Darmstadt Ost – Groß Zimmern (überwiegender Wiederaufbau)
- Dieburg – Groß Zimmern – Reinheim (Wiederaufbau)
- Reinheim – Groß Bieberau (auf vorhandenen Gleisen)

Kommentar

Einige Strecken sind nicht genannt, obwohl es vor Ort einige politische Unterstützung für die Wiederinbetriebnahme gibt, beispielsweise die Solmstalbahn zwischen Waldsolms-Brandoberndorf und Waldsolms-Kraftsolms oder die Überwaldbahn Mörlenbach – Wald Michelbach, auf der ein touristisches Angebot mit Elektrodrainagen existiert. Für die Aartalbahn schlagen die Allianz pro Schiene und der VDV auf rheinland-pfälzischer Seite nur die Stichstrecke (Limburg -) Diez – Hahnstätten vor. Hier orientieren sich die beiden Verbände stark an den offiziellen Planungen der Länder bzw. der Gebietskörperschaften vor Ort und offenbar weniger am Aufbau eines Gesamtnetzes. Immerhin ist die Aartalbahn auf voller Länge vorhanden und aktuellen Deutschlandtakt zwischen Limburg und Bad Schwalbach enthalten. Dagegen stellt die Nennung der bereits 1965 stillgelegten Strecke Dieburg – Reinheim eine sehr weitreichende und mutige Forderung dar. Gleichwohl ist sie richtig, denn 1965 wurde auch in den damals schon existierenden Ballungsraum-Randlagen „ohne Sinn und Verstand“ stillgelegt. Die lesenswerten Veröffentlichungen von Allianz pro Schiene und VDV arbeitet diese historischen Fehlentwicklungen sehr gut heraus.

Friedrich Lang

Frischekur für 875 Brücken Innovative Technik sorgt für kurze Sperrpausen

(hpg) Derzeit setzt die Deutsche Bahn AG nach eigenen Angaben das größte Modernisierungsprogramm ihrer Geschichte um. Gemäß der sogenannten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) zwischen Bahn und Bund werden zwischen 2015 und 2019 rund 28 Milliarden Euro in die Schieneninfrastruktur investiert. Bis 2019 sollten aus diesen Mitteln heraus insgesamt 875 Brücken modernisiert werden.

Laut DB sind zwischen 2015 und 2018 im gesamten Bundesgebiet schon über 770 Brücken erneuert worden. In einer Vergabeübersicht des 875-Brücken-Programms werden zahlreiche Ausschreibungen jedoch noch bis ins Jahr 2024 angekündigt. In der Regel dauert es anschließend bis zu einem Baubeginn noch mindestens ein weiteres Jahr. Über bereits modernisierte Brücken im Verlauf der Unterwesterwaldbahn (Limburg–Montabaur) hatten wir bereits 2017 berichtet. In diesem Jahr sind auch an der Main-Lahn-Bahn (Frankfurt–Limburg) zwei Brücken innerhalb kurzer Sperrpausen eingefügt worden.

Rund 100 Meter unterhalb der im Oktober 2001 eröffneten S-Bahn-Haltestelle Bremthal unterquert ein Waldweg die Trasse der im Oktober 1877 eröffne-

ten Main-Lahn-Bahn. Die als Backstein-Gewölbebrücke errichtete und beim zweigleisigen Streckenausbau um 1912 auf 8,50 Meter verbreiterte Unterführung war aufgrund von Bauwerksschäden aus technischer Sicht dringend erneuerungsbedürftig. Vorgesehen war zunächst eine aufwendige Erneuerung als Stahltrögbrücke im laufenden Betrieb. Im Rahmen der Planung schlug das beauftragte Unternehmen KAF Falkenhahn Bau AG einen alternativen Entwurf vor, der sowohl zu Kosteneinsparungen, als auch zu erheblich geringeren betrieblichen Einschränkungen im Zugverkehr führte. Daraufhin wurde die neue Stahlbetonbrücke als offenes Rahmenbauwerk neben der Bahnstrecke fertiggestellt und während einer viertägigen Sperrpause über Ostern 2019 in den Bahndamm eingefügt.

Da die Brücke für den Einbau um 90 Grad gedreht und etliche Meter verschoben werden musste, war das gesamte Bauwerk auf zwei mitein-



Die neue Eisenbahnbrücke bei Bremthal wiegt rund 500 Tonnen. Um das neben der Bahnlinie errichtete Bauwerk um 90 Grad zu drehen und in den Bahndamm einzufügen, waren zwei Schwerlast-Plattformen der Firma Riga im Einsatz. Foto: Günther



Frei schwebend auf einem dünnen Film aus Stickstoff gelangte die 504 Tonnen schwere Eisenbahnbrücke an ihren vorgesehenen Platz im Bahndamm bei Eschhofen. Foto: Günther

ander verbundene Schwerlast-Plattformen der Firma Riga aus Mainz gelagert worden. Die als SPMT (Self Propelled Modular Transporter) bezeichneten Fahrzeuge verfügen über je 20 drehbare Doppelräder und eine leistungsstarke Motoreinheit, die für den hydraulischen Antrieb sorgt. Für eine ausreichende Bodenfreiheit beim Transport und das Ablassen der rund 500 Tonnen schweren Brücke auf die Fundamente sorgten vier, auf den beiden Plattformen installierte Schwerlast-Hubeinrichtungen.

Eine zweite Feldwegüberführung wurde kurz vor der Einmündung der Strecke in die Lahntalbahn bei Eschhofen während einer Sperrpause ab dem Fronleichnamstag eingeschoben. Für den Querverschub der neuen Brücke in den Bahndamm waren zwei massive Stahlgleitbahnen für das Schwerlast-Transport-

system erforderlich. Das 1986 von der Bauakademie der DDR im sächsischen Erdmannsdorf zum Verschieben von Kränen für den Bau von Plattensiedlungen entwickelte und als „Luftfilmgleiter für Horizontaltransporte“ patentierte Fluidits-System ist seit 2014 ein Geschäftsfeld der Firma Multilift Transportsysteme Deutschland.

Die 504 t schwere Brücke stand auf vier hydraulischen Lastmodulen, die das Bauwerk anhoben. Auf jeder Seite sorgten zwei weitere hydraulische Zylinder für die horizontale Verschiebung auf einem aus Stickstoff gebildeten Luftfilm. Bereits eine Dreiviertelstunde später war die vorberechnete Lage erreicht. Als weitere Schritte folgten bei beiden Baustellen die Verfüllung des Bahndamms, die seitlichen Hangsicherungen sowie die Verlegung und Ausrichtung der Gleise.

Parkbahn auf der Bundesgartenschau 1989 in Frankfurt

(ac) Bundesgartenschauen finden alle zwei Jahre in deutschen Großstädten statt. Nach Berlin (1985) und Düsseldorf (1987) gab es im Jahre 1989 in Frankfurt/M eine Bundesgartenschau. Von Mai bis Mitte Oktober hatte die BUGA ihre Tore geöffnet.

Es wurde Wert darauf gelegt, dass möglichst viele der Besucher wegen der ohnehin starken Verkehrsbelastung Frankfurts mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Gartenschau kommen sollten. Das wurde dadurch erreicht, dass in der Nähe des BUGA-Geländes, außer für Busse, kein Großparkplatz zur Verfügung gestellt wurde. Auswärtige Besucher wurden mit ihrem Pkw auf den Messeparkplatz Rebstock gelotst und mit Pendelbussen zur Gartenschau gefahren. Schließlich wurde auf der U-Bahn-Linie U1 eine neue

Haltestelle „Volkspark Niddatal“ eingerichtet, an der seit Eröffnung der Gartenschau alle Züge der U-Bahn-Linie Südbahnhof–Ginnheim halten. Diese Haltestelle, schon in den siebziger Jahren beim U-Bahn-Bau mit eingeplant, blieb danach bestehen.

Provisorisch nur während der Zeit der Gartenschau hingegen wurde ein S-Bahn-Haltepunkt „Bundesgartenschau“ an der in dieser Zeit verstärkten Linie S6 (Frankfurt–Friedberg) eingerichtet. Im gesam-

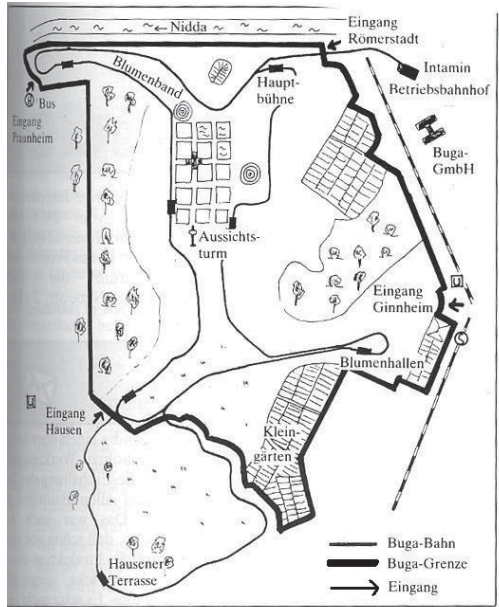
Eine Akku-Lok mit ihrem Vier-Wagen-Zug auf dem Bugagelände in Frankfurt. Im Hintergrund der Frankfurter Fernsehturm Foto (22.8.1989): Andreas Christopher



Gleisplan der BUGA-Parkbahn

ten Tarifgebiet des Frankfurter Verkehrs- und Tarifverbundes (also auch beispielsweise in Mainz oder Darmstadt) konnte man am Automaten die BUGA-Taste drücken und eine Eintrittskarte zu 12 DM lösen; die Hin- und Rückfahrt war dann kostenlos. Im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Main-Weser-Bahn entsteht heute an fast gleicher Stelle der neue S-Bahn-Haltepunkt „Ginnheim“.

Diese Bevorzugung des Öffentlichen Verkehrs wurde im Nachhinein als Fehler angesehen. Man sieht sie als einen der Gründe an, warum bei der Gartenschau statt der erwarteten 7–8 Mio. nur insgesamt 4,1 Mio. Besucher gezählt werden konnten. Weitere Gründe sind sicher die Tatsache, dass ein großer Teil des Gartenschaugeländes als Wildbiotop belassen wurde, um Umweltaspekte zu berücksichtigen, was bei den Besuchern nicht so gut ankam, sowie die damals recht negative Pressekritik über die BUGA in den Tageszeitungen.



Parkbahnen zählen zu den Randgebieten des Eisenbahnhobbys, sind deshalb aber nicht weniger reizvoll. Auf dem BUGA-Gelände in Berlin beispielsweise ist heute ein gut gehender Museumsbahnbetrieb eingerichtet, der neben historischen Feldbahn-Dieselloks und Wag-

gons sogar den Besuchern aus nah und fern einen mit einer rekonstruierten Feldbahn-Dampflok bespannten Zug bietet!

In der Nähe des Eingangs Ginnheim wartet der Zug auf neue Fahrgäste, im Hintergrund ein Zug der Linie U1

*Foto (22.8.1989):
Andreas Christopher*





Der Rundkurs war abwechslungsreich angelegt und führte über große Teile des Ausstellungsgeländes Foto (22.8.1989): Andreas Christopher

Wie zu jeder Bundesgartenschau errichtete auch diesmal wieder die in Rüscheid (bei Neuwied) ansässige Firma Intamin eine Bahnanlage mit 600 mm Spurweite und einer Streckenlänge von 6,2 Kilometern. Die Gleisanlage war sehr solide ausgeführt und durchweg auf Holzschwellen verlegt. Die Bahn verließ auf ihrem Rundkurs auch auf ca. zwei Kilometern das Gartenschaugelände.

Die innerhalb des Geländes verlaufende Abkürzung wurde nur für Betriebsfahrten benutzt. Die Strecke war eingleisig und ohne Ausweichen verlegt, und die Züge verkehrten nur in einer Richtung entgegen dem Uhrzeigersinn. Auch die Wagenhallen mit Werkstatt befanden sich außerhalb des eigentlichen Gartenschaugeländes.

Insgesamt waren zehn Züge vorhanden, die jeweils aus einer Akkulok und

fünf passenden Personenwagen, davon einer rollstuhlgeeignet, bestanden. Die Grundfarbe der Fahrzeuge war weiß, aufgelockert durch Seitenwandreklame. Die Strecke wurde nach Bedarf etwa alle 5 bis 10 Minuten von 9 bis ca. 19 Uhr befahren, wobei ein Zug knapp 45 Minuten für eine Runde benötigte.

Nach dem Ende der Bundesgartenschau am 15.10.1989 wurde gleich mit dem Streckenrückbau begonnen. Auch die Lokomotiven wurden schon bald abtransportiert, während die Personenwagen noch bis Anfang Dezember im Betriebshof zu sehen waren und erst dann verschwanden.

Etwa 600.000 Fahrgäste fuhren in den knapp sechs Betriebsmonaten mit dem BUGA-Bähnchen, das entspricht etwa der Einwohnerzahl Frankfurts – eine ganz schöne Leistung für eine 600 mm-Bahn.

Kassel – Korbach

NVV-Linie RB4

Streckensperrungen wegen Bauarbeiten

(js) In den hessischen Sommerferien hat die Kurhessenbahn einen Schienenersatzverkehr zwischen Zierenberg und Wolfhagen auf der Linie RB4 angekündigt. Die Busse sollen vom 29. Juni bis zum 11. August eingesetzt werden, voraussichtlich nur in Tagesrandlagen. Als Grund werden Bauarbeiten an drei Brücken sowie ein Austausch von Schwellen genannt.

Während den hessischen Herbstferien sind Oberbauarbeiten zwischen Korbach und Bad Arolsen geplant. Daher soll es in diesem Zeitraum zu Schienenersatzverkehren in den Tagesrandlagen kommen. Nähere Angaben zu den betroffenen Zügen machte die Kurhessenbahn bislang nicht.

Marburg – Korbach –

Brilon/Stadt

NVV-Linie RB42

Streckensperrungen wegen Bauarbeiten

(js) Eine Streckensperrung mit Schienenersatzverkehr kündigt die Kurhessenbahn für den Zeitraum vom 12. bis 15. August an. Die Linie RB 42 soll dann voraussichtlich zwischen Korbach und Usseln wegen Brückenbauarbeiten (Einbau einer Hilfsbrücke) unterbrochen werden. Zu einer weiteren Unterbrechung der Linie an gleicher Stelle soll es zwischen dem 21. und 24. Oktober kommen, wobei die Hilfsbrücke wieder ausgebaut wird.

Der nächste Schienenersatzverkehr der Linie RB 42 ist dann während der hessischen Herbstferien vom 28. September bis zum 13. Oktober angekündigt. Von dieser Streckensperrung ist die gesamte Strecke von Marburg bis Korbach betroffen. Als Gründe werden „verschiedene Arbeiten“, wie Gleiserneuerung an einem Bahnübergang in Herzhausen, zwei Brückenerneuerungen sowie Kabelarbeiten zwischen Sarnau und Korbach genannt.

Damit werden inzwischen die jährlichen Streckensperrungen der Edertalbahn Korbach – Frankenberg zur Routine. Seit der Streckeneröffnung gab es noch kein Jahr ohne mehrwöchige Streckensperrungen. Diese unbeliebte Tradition wird voraussichtlich auch im Jahr 2020 beibehalten.

Marburg – Bad Laasphe –

Erndtebrück

RMV-Linie RB 94

Bauarbeiten in den Herbstferien

(js) Vom 12. bis 27. Oktober, während der Herbstferien in Nordrhein-Westfalen, wird auch die RB 94 mit einer Streckensperrung belegt. Der genannte Zeitraum wird genutzt, um zwei Brückensanierungen zwischen Biedenkopf und Erndtebrück vorzunehmen. Zusätzlich sollen in der ersten Woche der Bauzeit weitere Bauarbeiten im Bahnhof Biedenkopf stattfinden, wodurch sich der Schienenersatzverkehr auf den Streckenabschnitt von Friedensdorf (Lahn) bis Erndtebrück ausweitet. Hier sind Bauarbeiten am Hausbahnsteig und am Ausfahrtsignal des Gleises 2 geplant.

Biedenkopf: Neuer Name für Haltepunkt

(za) Der Haltepunkt am Schulzentrum in Biedenkopf heißt ab jetzt Biedenkopf Campus. Seit dem Jahr 2012 ist Biedenkopf ein Standort der Technischen Hochschule Mittelhessen.

Vogelsbergbahn Gießen – Alsfeld – Fulda RMV-Linie 45

Blitzeinschlag legt Kreuzungsbahnhof Reiskirchen lahm

(hl) Am 5. Juni 2019 führte ein Blitzeinschlag im Kreuzungsbahnhof Reiskirchen zu einer größeren Weichen- und Signalstörung. Die hier stattfindenden fahrplanmäßigen Zugkreuzungen werden vom Bahnhof Mücke ferngesteuert. Durch den Blitzeinschlag war dies nun nicht mehr möglich. Für zwei Tage mussten die Zugkreuzungen in den benachbarten Bahnhöfen Großen-Buseck und Grünberg durchgeführt werden.

Dies führte in beiden Richtungen zu größeren Verspätungen. Außerdem mussten durch die Kreuzungsverlegungen alle Verstärkerzüge Gießen-Grünberg/Mücke in diesem Zeitraum ausfallen. Die Halte Saasen, Göbelnrod und Lehnheim, die in der Hauptverkehrszeit ausschließlich von diesen Zügen bedient werden, wurden durch zusätzliche Halte der jeweils nachfolgenden Züge übernommen. Selbst am dritten Tag waren durch die noch nicht vollständig behobenen Signalstörungen noch große Verspätungen zu verzeichnen.

Mücke: Fehlender Hinweis an der Bundesstraße 49 auf die größte P&R-Anlage an der Vogelsbergbahn

(hl) Zur Anhörung zum Nahverkehrsplan für das ZOV-Gebiet 2020 hatte Pro Bahn & Bus am 19.08.2018 u.a. schriftlich den fehlenden Hinweis zu P&R-Anlage am Bahnhof Mücke auf einem Vorwegweiser an der B 49 hingewiesen. Die B 49, Einfallstraße aus den Vogelsberggemeinden nach Gießen, verläuft durch den Mücker

Ortsteil Flensungen. Der Bahnhof Mücke liegt in der Nähe der B 49 (ca. 150 m Luftlinie), ist von dort aus leicht erreichbar



Am Bahnhof Reiskirchen fiel durch einen Blitzeinschlag am 5. Juni 2019 das Stellwerk aus.

Archivbild vom 30.11.2014



*Das große Hinweisschild an der Bundesstraße 49 in Mücke weist nicht auf den Bahnhof und den großen P&R-Parkplatz in der Nähe hin
Foto: Horst Lorenz*

und weist seit Jahren die größte P&R-Anlage an der Vogelsbergbahn auf. Obwohl am Ortseingang ein großer Vorwegweiser die Verkehrsteilnehmer informiert, fehlt darauf jeglicher Hinweis auf diese verkehrswichtige Umsteigestation.

Nachdem fast ein Jahr ohne jegliche Rückmeldung vergangen war, wurde Pro Bahn & Bus im Mai mitgeteilt, dass dies nicht in den Zuständigkeitsbereich der Verkehrsgesellschaft fällt. Für solche Maßnahmen sei Hessen Mobil zuständig, die jeweilige Gemeinde muss diesbezüglich dort vorstellig werden.

Diesem Hinweis waren nun die Fraktionen von Freien Wählern und SPD in der Mucker Gemeindevertretung gefolgt, um einen gleichlautenden Antrag in der nächsten Sitzung einzubringen. Dieser Antrag wurde am 12.06.19 von dem Gemeindeparlament einstimmig beschlossen und der Gemeindevorstand beauftragt, bei Hessenmobil die Ergänzung auf dem Vorwegweiser zu beantragen.

Gießen: Neues Otto-Logistikzentrum ohne Gleisanschluss

(jl) Der Versandhändler Otto will in Gießen auf dem Gelände des ehemaligen US-Depots ein Logistikzentrum bauen. Das Unternehmen investiert 300 Millionen Euro und wird bis 2022 eine Halle mit 90.000 Quadratmetern errichten. Wegen der Lage in der Mitte Deutschlands und der guten Verkehrsanbindung sei Gießen ein idealer Logistikstandort, um Bekleidungs- und Lifestyle-Produkte innerhalb von 24 Stunden auszuliefern.

Das US-Depot Gießen war bis Mitte 2007 das zentrale Warenverteilzentrum der amerikanischen Streitkräfte in Europa. Neben der Autobahn A485 führt auch die Strecke der Vogelsbergbahn direkt am Betriebsgelände vorbei. Obwohl das Gelände durch zahlreiche Gleise erschlossen und an insgesamt drei Stellen früher mit der Vogelsbergbahn verknüpft war, wird das neue Logistikzentrum nur über die Straße angebunden.

Laut Gießener Allgemeine hat die Otto Gruppe bestätigt, dass das firmeneigene

*Ehemalige Einfahrt zum Gießener US-Depot.
Links das Streckengleis der Vogelsbergbahn*





Die Fahrgastzahlen bei den Spätzügen der Rhönbahn und der Vogelsbergbahn entwickeln sich positiv

Foto: Stefan Sitzmann

Logistikunternehmen Hermes generell Waren nicht über die Schiene verteilt. Daher werde die vorhandene Schieneninfrastruktur des früheren US-Depots auch nicht benötigt. Gießens Planungsdezernent Peter Neidel kündigte gleichwohl an, dass der Magistrat, wie im Bebauungsplan festgehalten, die Schieneninfrastruktur als Option für die ferne Zukunft erhalten will.

Kassel - Gießen - Frankfurt Main-Weser-Bahn

ICE-Halte in Stadtallendorf entfallen

(jl) Mit dem nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2019 entfallen alle Fernzughalte im Bahnhof Stadtallendorf. Die Bahn hatte die Fernzughalte seinerzeit probeweise eingerichtet. Diese Probezeit dauerte zunächst zwei Jahre und wurde dann 2018 noch einmal um ein Jahr verlängert.

Die erhoffte Änderung bei den Fahrgastzahlen trat aber nicht ein. Für eine Beibehaltung der Halte wären im Schnitt 10 Ein-/Aussteiger je Zug im Durchschnitt nötig gewesen. Für Treysa und Wabern

wird sich dagegen nichts ändern: Bei beiden Halten soll es keine Kürzungen im Fernzugangebot geben, wie die Oberhessische Presse aus Marburg berichtete.

ICE-Züge enden in Kassel

(jl) Die ICE-Züge der Linie 26 enden bis zum Fahrplanwechsel in Kassel-Wilhelmshöhe. Reisende Richtung Norden müssen dort in andere Fernzüge umsteigen. Grund sind Bauarbeiten an der Schnellfahrstrecke nach Hannover. Die Strecke ist zwischen Göttingen und Hannover komplett gesperrt, der Fernverkehr wird über die alte Strecke durch das Leinetal umgeleitet. Da die Streckenkapazität dort begrenzt ist, werden nur die langen ICE-Züge umgeleitet.

Region Fulda

Abendzüge immer stärker nachgefragt

(si) Lange hat der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus Abendzüge auch auf den Regionalbahnen in die Rhön und Richtung Vogelsberg gefordert. Seit geraumer Zeit ist dies, auch im osthessischen Raum, Re-

Die alten Bahnsteige im Bahnhof Messel sind viel zu niedrig und werden durch höhere ersetzt Foto: Friedrich Lang



alität. Nachdem auf der Vogelsbergbahn nun täglich der letzte Zug um 23.08 Uhr Fulda in Richtung Vogelsberg verläßt, fährt nun an Freitag- und Samstagabenden um 23.23 Uhr ein Spätzug auf der Rhönbahn von Fulda nach Gersfeld und wieder retour.

Anlässlich der 1275-Jahrfeier der Stadt Fulda Ende Juni konnte man eindrucksvoll sehen, wie die Bevölkerung dieses abendliche ÖPNV-Angebot stark nachfragt. Leider vermisst man von Seiten des Verkehrsverbundes RMV entsprechende Werbung für das Abendangebot. Dies ist für Pro Bahn & Bus immer wieder Ansporn, durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit auf die Abendverkehre hinzuweisen. Mit diesen Massnahmen baut sich zusehends ein neuer ÖV-Kundenkreis in der ostthessischen Region auf. Mehr Fahrgäste lassen auf weitere Fahrplanergänzungen hoffen, da durch zahlreiche Veranstaltungen in Fulda ein stetiger Bedarf an Abendverkehren vorhanden ist.

Aschaffenburg - Darmstadt - Mainz RMV-Linie RB75 Bahnhof Messel wird erneuert

(fl) Seit Juni laufen umfangreiche Modernisierungsarbeiten am Bahnhof Messel der Regionalbahnlinie 75 Darmstadt – Aschaffenburg. Finanziert wird die 2,79 Milli-

onen Euro teure Modernisierung der Bahnsteige über das Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP), ein „Förderprogramm zur Modernisierung kleiner Bahnhöfe, die sonst häufig zugunsten von Großprojekten hintenangestellt werden“, wie es in der offiziellen RMV-Mitteilung heißt. Dass ausgerechnet Messel in den Genuss einer durchgreifenden Modernisierung kommt, liegt allerdings auch an der laufenden Errichtung eines elektronischen Stellwerks für den Streckenabschnitt Darmstadt-Kranichstein – Babenhausen.

Neben der Erhöhung des Haus- und Außenbahnsteigs auf 76 Zentimeter, umfasst der Umbau auch die barrierefreie Erschließung beider Bahnsteige mithilfe von Zugangsrampen, den Einbau taktiler Leitstreifen für Menschen mit Sehbehinderung und den Neubau der Beleuchtungsanlage. Zusätzlich sollen bis zum nächsten Frühjahr Fahrradboxen, eine Park&Ride sowie eine Bike&Ride-Anlage entstehen. Darüber hinaus ist der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen geplant. Die Station Messel bietet regelmäßig Umsteigemöglichkeiten zur Buslinie F/U der Darmstädter HEAG. Auch das UNESCO Welterbe Grube Messel ist über den Bahnhof erreichbar.

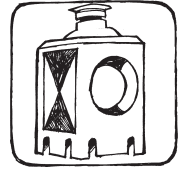
Ade SWT

(fl) Anfang Juni 2019 hat sich das „Schönes Wochenende Ticket“ in seinem 25. Lebensjahr aus dem Tarifsortiment der Deutschen Bahn verabschieden müssen. Sein Dahinscheiden war weitaus unspektakulärer als seine Einführung, denn letztere hat nicht weniger als eine Revolution im Nahverkehr der damals noch sehr jungen Deutschen Bahn AG ausgelöst.

Blicken wir zurück: Anfang der 1990er Jahre galt auf vielen deutschen Bahnstrecken „Verkehr von Montag bis Freitag“. Allenfalls am Samstagvormittag gab es noch akzeptable Angebote, dann wurde es äußerst dünn in den Fahrplanspalten der damals noch flächendeckend existierenden Kursbücher. Die Fahrpläne waren ein Abbild des Selbstverständnisses deutscher Eisenbahnen, nämlich Verkehrsmittel für Arbeitnehmer, Schüler und Geschäftsreisende zu sein. Vielleicht gehörten noch Urlaubsreisende zur Zielgruppe, aber die zog es in Scharen weder nach Rosbach vor der Höhe noch nach Büches-Düdelshiem. Und wenn samstags und sonntags Züge fahren, dann waren sie vielfach gähnend leer. Ein Familienausflug zum Kilometer-tarif ohne jegliche Gruppenermäßigung? Zu teuer, zu unattraktiv!

Ab Februar 1995 wurden die Preise schlagartig gesenkt, und zwar in einer bis dahin völlig unbekanntem Art und Weise: Eine Gruppenkarte für 15 D-Mark, bundesweit gültig für bis zu fünf Personen. Für 3,00 DM pro Person von Flensburg nach Berchtesgaden zu kommen war theoretisch möglich – und für manche hartgesottenen Fahrgäste auch praktisch. Für kurze Zeit ging es sogar noch doller, denn für 120

DM konnten fünfzig Reisende, für 160 DM sogar einhundert Reisende unterwegs sein. Da die Großgruppenkarten für tumultartige Szenen in einigen Zügen sorgten, wurden sie bereits nach wenigen Monaten wieder abgeschafft. Eng genug ging es auch mit dem Fünferticket in den Zügen zu, denn das neue Tarifangebot ging weg wie warme Semmeln.



Einige Pro Bahn & Bus-Mitglieder haben mit ihren selbst organisierten Probeangeboten Verbandsgeschichte geschrieben. Sie haben auf mehreren Strecken, unter anderem auf der Vogelsbergbahn, den Kunden angeboten, auf die vom Verein gekauften 100-Personen-Fahrkarten mitzufahren. Die Aktion stieß bei den Reisenden auf Anklang, bei den Schaffnern nicht immer, und auch die Pressestelle der DB war nicht begeistert. Man formulierte dort: „Wir werden das rechtlich prüfen lassen“. Immerhin konnte man fürs Leben lernen, dass dies der Ausdruck ist für „stinkt uns zwar gewaltig, aber rechtlich ist da nichts zu wollen.“

Rückblickend war die Einführung des „SWT“ ohnehin ein Riesen-Lernprozess. Die Vorzüge und Probleme, die ein solches Pauschalangebot mit sich bringt, ließen sich hier musterhaft studieren. „Einfachste Kommunikation“, „unkomplizierter Verkauf“, „fehlende Steuerungsmöglichkeit“ und „Möglichkeit der Mehrfachnutzung und des Weiterverkaufs“ – an diesen Vor- und Nachteilen eines supergünstigen Pauschalangebotes kommen auch heutige Tarif- und Marketingstrategen nicht vorbei.

Broschüren und Schriften

Damals auf Linie

(Peter F. Linhart) Linienbusse der fünfziger und sechziger Jahre. Band 6 aus der Reihe „Stadtverkehr-Bildarchiv“. 96 Seiten, 125 Abbildungen, Festeinband. EK-Verlag, 2015.

19,80 Euro

Damals auf Linie - 2

(Peter F. Linhart) Linienbusse der sechziger und siebziger Jahre. Band 7 aus der Reihe „Stadtverkehr-Bildarchiv“. 96 Seiten, ca. 100 Abbildungen, Festeinband. EK-Verlag, 2017.

19,80 Euro

Büssing auf ganzer Linie

(Peter F. Linhart) Die Linienbusse Senator, Präfekt und Präsident. Band 3 aus der Reihe „Stadtverkehr-Bildarchiv“. 96 Seiten, sehr viele Abbildungen in s/w und Farbe, Festeinband. EK-Verlag, 2013.

19,80 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 116

Ort

Datum

Unterschrift

Infoanforderung

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Ort

Datum

Unterschrift

Hessenschiene-Abonnement

- Ich möchte die Hessenschiene abonnieren. Das Zweijahresabonnement kostet 20 Euro (Deutschland) bzw. 32 Euro (Ausland) und endet automatisch. Nach 2 Jahren erhalte ich ein Schreiben, mit dem ich den Bezug verlängern kann.