

HESSEN SCHIENE

Nr. 117 Oktober - Dezember 2019



- Verkehrsstation Lauterbach vor Neugestaltung?
- Taunusbahn mit großen Änderungen
- 365 Euro-Ticket: Der richtige Weg?



TRAU, SCHAU, WEM : SÖDERS GESCHÄFTSIDEES *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, Erich Hof, Stefan Gottschlich

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 15.11.2019
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,

„Stillstand ist Rückschritt“ – getreu diesem Motto kann die Erfolgsgeschichte der Taunusbahn nur fortgeführt werden, wenn zur rechten Zeit Geld in die Hand genommen wird, um weitere Verbesserungen umzusetzen. Und dieser Zeitpunkt ist jetzt gekommen. In diesem Heft beschäftigt sich ein längerer Artikel mit den aktuellen Planungen für die nächste Zukunft der „TSB“.

Vor einem viertel Jahrhundert war die Taunusbahn DIE Modellstrecke für innovativen Nahverkehr in Hessen. Vieles wirkt noch heute mustergültig, etwa das aufeinander abgestimmte Farbdesign an den Fahrzeugen und auf den Stationen. Oder die Einbindung der Bahnhöfe in das Wanderwegnetz des Taunusclubs. Deutlich in die Jahre gekommen sind dagegen die kantigen Fahrzeuge vom Typ VT2E.

Außerhalb des künftigen S-Bahn-Bereichs, zwischen Usingen und Brandobersdorf, wird die Taunusbahn in Zukunft mit Triebwagen befahren, die ihre Energie aus einer Brennstoffzelle erhalten. Hoffen wir, dass die Taunusbahn, gemeinsam mit der benachbarten Königsteiner Bahn, damit an ihre Rolle als hessische Innovationsstrecke anknüpfen kann. Beide Strecken weisen eine anspruchsvolle Topografie auf und einen aus Fahrgastsicht erfreulich straffen, dichten Fahrplan. Für neue Techniken ist das eine Herausforderung, positiv formuliert.

Für die Fahrgäste der auch künftig nicht elektrifizierten „hinteren“ Taunusbahn wird das Reisen durch den regelmäßigen Umsteigezwang in Usingen ja nicht gerade angenehmer. Da sollten die neuen Triebwagen durch Fahrkomfort und Zuverlässigkeit glänzen, damit auch dort ein neues Kapitel in der Erfolgsgeschichte Taunusbahn geschrieben werden kann.

Apropos „Geschichte schreiben“. Eine Reihe hessischer Städte und Gemeinden scheint nicht so recht mitbekommen zu haben, dass sie an den 23 von „Hessen-Mobil“ für reaktivierungsfähig erklärten ehemaligen Bahnstrecken liegen. Wie sonst ist es zu begründen, dass in Solms ein Baugebiet ausgerechnet auf der Trasse der Solmsbachtalbahn ausgewiesen werden soll? Die Solmsbachtalbahn war einst die nördliche Fortsetzung der Taunusbahn.

Solms ist mit dieser Haltung leider nicht allein. Häufig sind es Straßenbauprojekte, denen auch heute noch – trotz intensiver Klimadiskussion – Bahntrassen geopfert werden. Es ist die kommende Generation, die ihren Altvorderen zurufen wird: „Ihr habt keine Erfolgsgeschichte geschrieben – ihr habt das Buch zugemacht“.

Schlagen Sie, liebe Leserinnen und Leser, stattdessen das Heft auf. Und freuen Sie sich an den positiven Entwicklungen in Sachen Bus und Bahn, die es auch in Hessen an immer mehr Stellen gibt.


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



Pinwand 4
 Tipps und Infos 6



Längere Streckensperrung durch verlängerte Baumaßnahme 7
 Steffen Müller ist neuer NVV-Geschäftsführer 8



Wichtige Weichenstellung für die Zukunft des Bahnhofs Lauterbach 9
 Güterverkehr: Hess. Landesregierung zeigt sich offen für neue Ideen aus Bebra.. 12



Neuer Bahnhof Berstadt-Wohnbach muss besser erreichbar sein 15
 Barrierefreier Umbau des Bahnhofs Großen-Buseck 18
 Stadt Karben schafft 1 Euro-Ticket wieder ab 20
 Oberwesterwaldbahn: Neuer Fahrplan soll Reisezeit verkürzen 21



Taunusbahn 2.0 24
 Dreieichbahn: Viel Ärger mit den neuen PESA-Link 29



Stündliche RE-Züge auf der Linie RE60 zwischen Frankfurt und Mannheim 30
 Kommt mit „RMVsmart Flex“ der gerechte, verbrauchsabhängige Tarif? 32
 NVV stimmt Seniorenticket Hessen zu 34



Der nicht ganz einfache Weg zum 365 Euro-Ticket 35
 Zahlreiche Zugausfälle wegen Personalmangel in Wetterau und Vogelsberg 39
 Ein Zugausfall der Linie RB45 - Ein Erlebnisbericht 41
 Stellungnahme der Hessischen Landesbahn zum Zugausfall 42
 Kommentar zu den Zugausfällen 43



Dampflok 01 118 in privates Eisenbahnmuseum überführt 44
 Streckentelegramm 46
 Schlusslicht 50

Titelbild: Zugkreuzung im modernisierten Bahnhof Erndtebrück

Rückseite: Ein ICE-TD der Baureihe 605 fährt als advanced TrainLab am 21. Juni 2019 durch den Bahnhof Kerkerbach. Nach der Abstellung der Baureihe 605 im ICE-Verkehr wurde ein Fahrzeug als rollendes Labor umgebaut, um neue Bahntechniken erproben und testen zu können. Foto: Ronny Michael Köppel

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
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. Terminauskünfte telefonisch oder per Mail beim Regionalleiter Hermann Hoffmann.

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

Unsere Aktiven vor Ort:

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

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

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

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

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

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

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

Jede S-Bahn hat jetzt WLAN

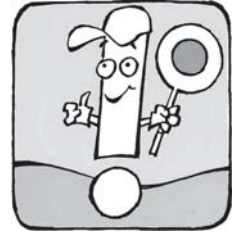
(jl) Reisende, die mit der S-Bahn im Rhein-Main-Gebiet unterwegs sind, können von nun an in jedem Zug kostenlos im Internet surfen. Nach gut einem Jahr ist die Ausstattung aller 194 S-Bahnen mit WLAN damit abgeschlossen. Der RMV und die S-Bahn Rhein-Main hatten im Juli letzten Jahres damit begonnen, die ersten Züge mit WLAN auszustatten. Der RMV investierte fünf Millionen Euro in das Zusatzangebot.

Wie gut das Angebot bei den Fahrgästen ankommt, berichtet Christian Roth, Leiter der S-Bahn Rhein-Main: "Wir sind gut vorangekommen und sogar etwas schneller fertig geworden als ursprünglich geplant." Dem S-Bahn-Chef zufolge wird der neue Service von den Kunden sehr gut angenommen. "In den letzten Monaten haben sich jeweils über vier Millionen mobile Endgeräte mit dem WLAN in der S-Bahn verbunden."

Die Verbindung mit dem WLAN in der S-Bahn ist einfach. Sobald am mobilen Endgerät die Funktion "WLAN aktivieren" ausgewählt ist, reicht es, das Netzwerk "WLAN@RMV S-Bahn" auszuwählen und die Nutzungsbedingungen zu akzeptieren. Dann stehen pro Endgerät und Tag 100 MB kostenlos Verfügung.

RMV setzt auf WLAN

Neben den S-Bahnen gibt es bereits sieben Regionalzuglinien sowie eine Expressbuslinie mit WLAN. In Zukunft gehört WLAN sogar zum Standard bei den Ausschreibungen neuer Verkehrsleistungen im Regionalzugverkehr des RMV. Um den Fahrgästen auch an den



Bahnhöfen einen stabilen und kostenfreien Internetzugang zu ermöglichen, bietet der RMV zudem bereits seit letztem Jahr an den mehr als 600 Fahrkartenautomaten das wohl größte öffentliche WLAN-Netz Deutschlands.

Wochen- und Monatskarten jetzt auch in der RMV-App

(jl) Seit Montag, dem 07. Oktober, sind Wochen- und Monatskarten auch über die RMV-App schnell und bargeldlos verfügbar. Außerdem können alle Fahrkarten, die in der RMV-App gekauft werden, auch über PayPal bezahlt werden.

Für die Erweiterung des Angebots um Zeitfahrkarten waren umfangreiche Überarbeitungen des HandyTickets notwendig. So bieten Zeitkarten beispielsweise zusätzliche Sicherheitsmerkmale sowie die Möglichkeit, das Ticket auf ein anderes Smartphone zu übertragen, sollte der Fahrgast sich beispielweise während der Gültigkeit ein neues Gerät anschaffen. Die Bezahlung kann neben PayPal auch über die bereits bekannten Zahlungsweisen erfolgen: per Lastschrift oder Kreditkarte. Einzelfahrkarten, Tageskarten sowie Gruppenkarten können auch ohne Anmeldung via Mobilfunkrechnung gezahlt werden.

Kassel – Korbach: Längere Streckensperrung durch verlängerte Baumaßnahme

(js) Wir berichteten bereits in der Hessenschiene 116 über geplante Bauarbeiten zwischen Zierenberg und Wolfhagen in den hessischen Sommerferien. Die Arbeiten waren für den Zeitraum vom 29. Juni bis zum 11. August geplant. Nach Informationen der Kurhessenbahn konnten die Bauarbeiten nicht rechtzeitig abgeschlossen werden, so dass die Streckensperrung mit Schienenersatzverkehr um weitere drei Wochen bis zum 1. September verlängert wurde.

Als Grund für die Verzögerungen gab die Kurhessenbahn auf ihrer Internetseite schwierige Baugrundverhältnisse bei einer Brücke nahe Altenhasungen an. Nicht vorhersehbar waren umfangreiche Umbauten an einer Wasserleitung sowie an Kanalrohren. Außerdem wurde eine zusätzliche Stromtrasse errichtet.

An der Landesstraße 3390 in der Schubertstraße und an einem Feldweg in Oberelsungen mussten drei Eisenbahnüberführungen erneuert werden. Die Brückenbauwerke waren im Jahr 1898 aus Naturstein und Stampfbeton erbaut worden. Zwei der Brücken hatten einen nach unten offenen Stahlüberbau erhalten. Diese Stahlbrücken mussten vollständig abgebrochen werden und wurden anschließend am gleichen Ort neu errichtet. Über die Landesstraße führte ein Gewölbewerk, bei dem das Mauerwerk einer Sanierung unterzogen und eine Stahlbeton-Fahrbahnplatte aufgesetzt wurde. Nach Angaben der Kurhessenbahn war eine wirtschaftliche Instandsetzung der Brücken nicht mehr möglich, daher wurden die Bauwerke jeweils durch Neubauten ähnlicher Größe ersetzt.

Durch die Verlängerung der Bauarbeiten konnte die Baumaßnahme nicht in-

nerhalb der hessischen Schulferien abgeschlossen werden. Daher wurden während der Zeiten des stark frequentierten Schülerverkehrs zusätzliche Busse



zwischen Zierenberg und Kassel-Wilhelmshöhe sowie zwischen Ahnatal-Weimar und dem ICE-Bahnhof Wilhelmshöhe als Direktverbindungen eingesetzt. So konnten die Kapazitäten erhöht und für einige Verbindungen die Fahrzeiten verkürzt werden.

Die Reisezeiten im Schienenersatzverkehr sind gegenüber den Zugfahrten ohnehin verlängert. Zwischen Korbach und Wolfhagen verkehrten weiterhin die Züge der Linie RB4, allerdings mit teilweise geänderten Abfahrtszeiten. Zwischen Wolfhagen und Kassel fuhren Busse im Schienenersatzverkehr, allerdings ohne Halt an den Unterwegsstationen. Zwischen Zierenberg und Kassel-Hbf verkehrten die Triebwagen der Regiotram-Linie RT4 planmäßig mit Halt an den Stationen Vellmar-Obervellmar / EKZ, Kassel-Jungfernkopf, Kassel-Harleshausen und Kassel-Kirchditmold. Zusätzlich

wurden zwischen Wolfhagen und Zierenberg Busse im Schienenersatzverkehr ein-

gesetzt, die alle Unterwegsstationen bedienten.

Steffen Müller ist neuer NVV-Geschäftsführer

(jl) Steffen Müller ist seit 1. Oktober neuer Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) und löst Wolfgang Rausch ab, der seinen wohlverdienten Ruhestand antrat. Mit Müller hat sich der Aufsichtsrat für einen Kenner des NVV und der Region entschieden, der die erfolgreiche Strategie weiterführen und laufende Projekte mit langjährig erworbenem Sachverstand fortsetzen kann.

Der 41-Jährige bekleidete im NVV bisher die Position des Prokuristen und Personalleiters. Der neue NVV-Chef sieht sich als Interessenvertreter für die Fahrgäste und als Kümmerer, der für ein gutes Bus- und Bahnangebot in ganz Nordhessen sorgen will. Müller dazu: „Wann, wenn nicht jetzt, gibt es die Chancen, um das Angebot von Bus und Bahn in Nordhessen weiter auszubauen. Für den ländlichen Raum schaffen wir mit unserem Ausbauprojekt ‚Jedes Dorf – jede Stunde‘ ein flächendeckendes Bus- und Bahn-Angebot“.

Müller sieht seine Aufgaben darin, das Angebot auszubauen, die Qualität im Alltag zu erhöhen, neue Tarifangebote zu entwickeln und die Chancen der Digitalisierung zu nutzen. Dazu gehören Echtzeit-Informationen, einfache Fahrtsuche und Ticketkauf sowie neuartige „Auf-Abruf-Verkehre“ sinnvoll zu nutzen.

Die Staffelübergabe zwischen seinem Vorgänger Wolfgang Rausch und Steffen Müller lief aus Sicht beider Geschäftsführer reibungslos und menschlich angenehm. „In vielen Fachfragen sind wir uns einig. Angesichts der Diskussionen um

Klimaschutz und Verkehrswende hat der Nahverkehr große Chancen, zum echten Problemlöser zu werden.“ so Steffen Müller.



Der neue NVV-Geschäftsführer Steffen Müller

*Foto:
NVV/Andres Fischer*

Wichtige Weichenstellung für die Zukunft des Bahnhofs Lauterbach

(sgo) Am 17.09.2019 wurden in einer gemeinsamen Sitzung des Bau- und Planungsausschusses sowie des Haupt- und Finanzausschusses der Stadt Lauterbach die Ergebnisse einer von der Stadt beauftragten Machbarkeitsstudie zur Modernisierung der Verkehrsstation Lauterbach präsentiert.

Dabei sollte die Studie kurzfristig eine Entscheidungsbasis für die Stadt Lauterbach liefern, ob die derzeit durch die DB AG zum Verkauf stehenden Flächen rund um das bereits in Privatbesitz befindliche Empfangsgebäude genug Potential für eine Modernisierung der Verkehrsstation Bahnhof Lauterbach bieten. Von dem Ergebnis der Studie hat die Stadt einen möglichen Erwerb der Grundstücke abhängig gemacht.

Im Wesentlichen geht es um die Freifläche, die sich westlich des Empfangsgebäudes bis zur Güterhalle erstreckt, sowie um die Zufahrt zu dieser Freifläche vor dem Empfangsgebäude. Auf diese Flä-

chen beschränkte sich auch die Machbarkeitsstudie. Der jetzt ebenfalls zum Verkauf stehende Parkplatz vor dem Empfangsgebäude wurde lediglich als Entwicklungsfläche gekennzeichnet. Allerdings scheint mittlerweile auch an dieser Fläche die Stadt Interesse zu haben, da die Studie durchaus zeigte, dass die bestehenden Entwicklungschancen an räumliche Grenzen stoßen.

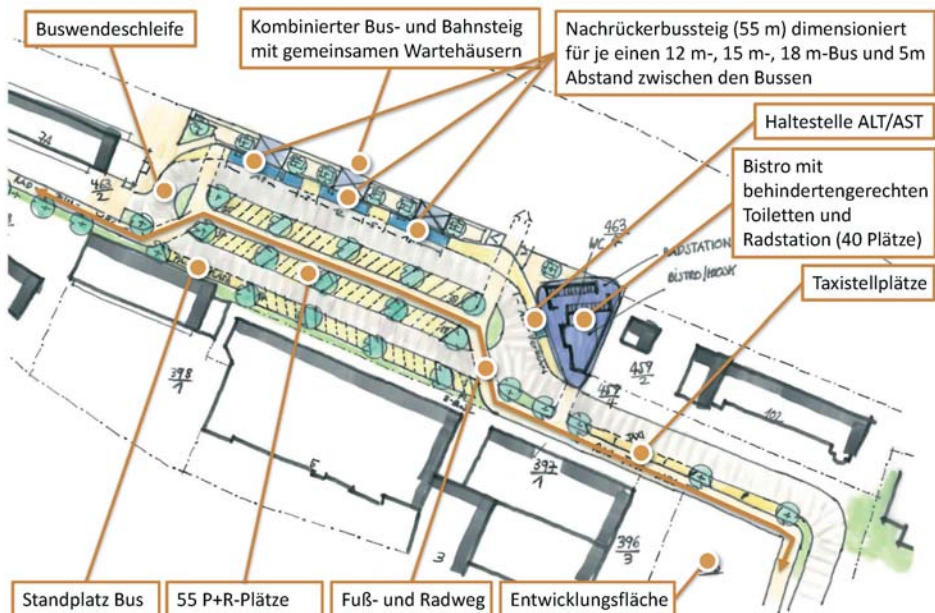
Die Stadt hatte dem Planungsbüro ausdrücklich die planerische Vorgabe gemacht, das Empfangsgebäude aufgrund



Wo heute noch Unkraut sprießt, könnte in Zukunft eine moderne Bahn-/Bus-Umsteigeanlage mit P&R-Parkplatz entstehen

Foto: Stefan Sitzmann





Konzeptstudie für die Entwicklung des Bahnhofs Lauterbach Grafik: StadtLandBahn, Boppard

des privaten Besitzes nicht in die Machbarkeitsstudie mit einzubeziehen und die Verkehrsstation somit vom Empfangsgebäude loszulösen. Andere Varianten wurden daher nicht untersucht.

Das Planungsbüro Stadt, Land, Bahn aus Boppard kam zu dem Ergebnis, dass auf dem infrage stehenden Grundstück ca. 60 PKW-Stellplätze (55 + Behinderte/Carsharing/e-Ladesäule), eine moderne Umsteiganlage Bahn / Bus (für drei Busse), eine Fahrradabstellanlage, öffentliche Toiletten sowie ein Gebäude für Mobilitätszentrale und Gastronomie realisiert werden können.

Allerdings wurden in den Ausschüssen Zweifel an der Bedarfsermittlung der Stellplätze laut. Hier wird gerade auch

im Hinblick auf eine weitere positive Fahrgastentwicklung ein deutlich höherer Bedarf gesehen, der allerdings nicht über die betrachteten Flächen gedeckt werden kann.

Der Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetrieb ZOV machte deutlich, dass die Stadt jede Möglichkeit der Einflussnahme für das Bahnhofsumfeld verliert, wenn sie die jetzt noch vorhandenen Grundstücke nicht erwerben würde.

Insofern gab es vor dem Hintergrund des dargestellten Entwicklungspotentials fraktionsübergreifend Übereinstimmung darüber, die entsprechenden Flächen von der DB AG zu erwerben. Die DB AG hat als Frist für den städtischen Erwerb den 01.11.2019 gesetzt.

Ein weiterer Untersuchungsschwerpunkt der Machbarkeitsstudie war die Herstellung eines barrierefreien Bahnsteigzugangs. Die vom Planungsbüro favorisierte Variante sieht einen neuen verbreiterten Bahnsteig an Gleis 3 (Richtung Gießen) vor, der über einen höhen gleichen Zugang von der neuen P&R-Anlage sowie Bushaltestelle über Gleis 2 (etwas westlich vom bestehenden alten Toilettenhäuschen) erreichbar ist. Die Züge nach Fulda würden dann vor dem Überweg zum Halten kommen (am gemeinsamen Bus-/Bahnsteig), die Züge in Richtung Gießen am verbreiterten neuen Bahnsteig, der sich aber weiterhin in Höhe des Empfangsgebäudes befinden.

Es wurde deutlich gemacht, dass diese Veränderungen nur in Zusammenarbeit mit der DB AG umgesetzt werden können, da sie in die Eisenbahninfrastruktur eingreifen. Die Verwirklichung der P&R- und Busanlage könnte allerdings unabhängig von der DB AG erfolgen.

Der Fahrgastverband Pro Bahn und Bus Regionalverband Osthessen begrüßt die

Entscheidung der städtischen Gremien, den Weg zum Ankauf der zum Verkauf stehenden Grundstücke am Lauterbacher Bahnhof durch die Stadt frei zu machen.

Damit öffnet die Stadt für ihre Bürgerinnen und Bürger perspektivisch den Weg hin zu einem modernen Nahverkehr, der gerade auch vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussionen um Klimawandel und Verkehrswende alternativlos ist, will man nicht gänzlich ins infrastrukturelle Abseits geraten. Damit folgt Lauterbach dem Weg zahlreicher anderer Kommunen, die dieses Potential bereits erkannt und umgesetzt haben.

Die in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie zeigt ansatzweise, welche Verbesserungen gerade auch im Hinblick auf eine Verknüpfung von Bus und Bahn am Bahnhof Lauterbach möglich sind. Die Stadt bleibt aufgefordert, nun mit allen Beteiligten wie der Deutschen Bahn, der Verkehrsgesellschaft Oberhessen, dem Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe, Hessen Mobil und dem RMV, aber auch mit den privaten Eigen-

Das Bahnhofsgebäude in Lauterbach ist in privater Hand. Nach Ansicht von Pro Bahn & Bus muss es ebenfalls eine Aufwertung erfahren

Foto: Stefan Sitzmann



tümern des Bahnhofsgebäudes sowie der Güterhalle ein Gesamtkonzept für die Verkehrsstation zu entwickeln und entsprechend umzusetzen. Die Erneuerung der Bahnhöfe Grünberg oder auch Hünfeld können hier als Impulse genutzt werden.

Dabei ist besonders zu beachten, dass die neuen Anlagen mit ausreichender Kapazität auch im Hinblick auf die angestrebte Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV verwirklicht werden. Dies gilt insbesondere auch für die Anzahl der Park&Ride - Parkplätze sowie die Anzahl von Bussteigen und Bus-Abstellflächen.

Auch die Einbeziehung des Empfangsgebäudes in ein Gesamtkonzept erscheint für Pro Bahn & Bus unerlässlich, will man das Bahnhofsgelände städtebaulich insgesamt aufwerten. Ein drohender Verfall des Empfangsgebäudes muss unbedingt vermieden werden, um die Attraktivität einer erneuerten Verkehrsstation nicht von vornherein zu konterkarieren. Dies sollte auch im Interesse des Eigen-

tümers sein. Die Nutzung des Erdgeschosses als Verkehrsstation mit VGO-Mobilitätsangebot, Toilette und ggf. gastronomischem Angebot (Imbiss, Bäckerei etc.) wäre durchaus denkbar und sollte auch hinsichtlich vertraglicher Bindungen auf Machbarkeit geprüft werden. Dadurch ließen sich ggf. auch öffentliche Investitionskosten an anderer Stelle reduzieren.

Beim Umbau der Bahnsteiganlagen sind auch Beschleunigungen im Betriebsablauf bei Zugkreuzungen mit zu berücksichtigen und sicherzustellen. Perspektivisches Ziel muss es bleiben, die fahrplantechnischen Voraussetzungen zu schaffen, um den Bahnhof Wallenrod reaktivieren zu können und Brauerschwend - und damit die Gemeinde Schwalmtal - mit neuem Haltepunkt an die Vogelsbergbahn anzubinden. Diese Maßnahmen erscheinen für eine erfolgreiche Verkehrswende in Deutschland gerade auch vor dem Hintergrund der geforderten infrastrukturellen Stärkung des ländlichen Raums unumgänglich.

Güterverkehr: Hessische Landesregierung zeigt sich offen für neue Ideen aus Bebra

(jl) Im Rahmen eines Treffens zwischen Karin Müller, Vizepräsidentin des hessischen Landtags, der lokalen Wahlkreis-Abgeordneten Kaya Kinkel (beide Bündnis 90/Die Grünen) sowie Thomas Mühlhausen und Patrick Rehn vom Vorstand der Ortsgruppe Bebra der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) diskutierten die Teilnehmer auch über den Güterverkehr.

Karin Müller: „Seit Jahrzehnten wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn. Bislang fehlte es hierzu an Konzepten, denn selbst im kombinierten Ver-

kehr zwischen Straße, Schiff und Schiene, wo Container, Sattelaufleger und Wechselbrücken auf dem Zug huckepack transportiert werden, existieren meist nur Punkt-zu-Punkt-Verbindungen.“



*Ein Beispiel, wie der Umschlag zwischen Straße und Schiene gelingen kann: Eingereicht in einen Güterzug von Hamburg nach Norditalien, transportiert er einen Tankcontainer, eine Wechselbrücke und einen Sattelaufleger. Alle drei Transportbehälter sind genauso gut auch auf der Straße anzutreffen.
Foto: Patrick Rehn*

Die GDler schlagen daher kleinere Umschlagbahnhöfe mit einer mittleren Entfernung von 80 bis 100 Kilometern vor, welche von Güterzügen mehrmals täglich bedient werden. Patrick Rehn: „Man bricht das Prinzip eines Personenzugs mit Halt an verschiedenen Stationen auf den Güterverkehr herunter. Ein Zug, der beispielsweise von Hamburg nach Nürnberg oder von Mannheim nach Hannover fährt, könnte unterwegs zum Auf- oder Abladen mehrmals halten und es so ermöglichen, Fracht ins System einzustellen. Zudem würden die jeweiligen Regionen profitieren, wo das Frachtaufkommen für einen eigenen Direktzug bislang zu gering war. Es entstünden neue Direktverbindungen.“

Thomas Mühlhausen hierzu: „Diese Züge könnten eine perfekte Ergänzung sein, denn abseits der schnellen Punkt-zu-Punkt-Züge ist der Schienengüterverkehr aktuell nicht schnell genug. Er verliert viel Zeit mit Rangieren und Zugbildung - mitunter auch in den Umschlagbahnhöfen, die teilweise abseits liegen. Die Anlagen müssten unmittelbar an den Hauptstrecken entstehen, die Züge direkt in die entsprechenden Ladegleise einfahren können. Nach maximal einer dreiviertel Stunde muss der Zug wieder unterwegs sein.“

Diese Terminals könnten zudem das „Umsteigen“ von Fracht erleichtern: Besteht beispielsweise zwischen Start und

Zielbahnhof keine Zugverbindung mit einem Güterzug, machte bisher der Lkw das Rennen. Nun könnte jedoch der Container, der Auflieger oder die Wechselbrücke unterwegs von einem auf einen anderen Zug umgeladen werden.

Mühlhausen hierzu: „Mit Hilfe von Adaptersystemen lässt sich heute auch nahezu jeder Lkw-Auflieger auf einen Zug verladen, zudem gibt es Container und Wechselbrücken für nahezu jedes Ladegut. Neben Palettenbehältern existieren Behälter für Chemikalien, Pkw, Schüttgüter, Stahl, Papier, Holz und viele andere Güter. Aufwendige Spezialwaggons, die nur ein Ladegut transportieren, sind nicht nötig. Ein Stellplatz in einem Zug lässt sich während einer Fahrt und bei entsprechenden Halten nach dem Abladen eines Behälters sofort wieder neu nutzen.“

Kaya Kinkel begrüßt solche Ideen: „Wir können das Rad der Zeit nicht zurückdrehen, denn durch falsche politische Vorgaben in der Vergangenheit an die Deutsche Bahn wurden tausende Gleisanschlüsse stillgelegt. In Bahnhöfen wurden Nebengleise entfernt, Weichen ausgebaut und die Kapazitäten, die wir heute dringender denn je bräuchten, vernichtet. Was die Faktoren Zeit und Geld angeht, hat die Bahn bereits vor mehreren Jahrzehnten begonnen, den Kampf gegen

den Straßengüterverkehr zu verlieren. Es braucht daher neue Ideen, die den Bedürfnissen von Umwelt, Kunden und Wirtschaft gerecht werden. Hierzu könnten auch Hochschulen und Universitäten aus der Region eingebunden werden, um Lösungen für heute und morgen zu entwickeln.“

Karin Müller abschließend: „Der Güterverkehr auf der Schiene muss schneller und effektiver werden, ansonsten hat er beim Rennen um die Gunst der Kunden keine Chance. Daher braucht es auch hier neue Ideen und Konzepte, welche wir gerne aufgreifen. In diesem Zusammenhang erscheint es durchaus überlegenswert, die notwendige Infrastruktur durch das Land zu schaffen. Wir wollen das Angebot für möglichst viele Unternehmen im Versand und Empfang, aber auch auf der Schiene attraktiv gestalten. Denn wie wir wissen, haben nur wenige Unternehmen ein entsprechend hohes Aufkommen, dass sich für sie die Vorhaltung eines eigenen Gleisanschlusses rechnet. Sobald sich die Transportzeiten auf der Schiene verkürzen und es ein offenes System gibt, in dem ich mit meiner Fracht genauso unkompliziert einsteigen kann wie als Fahrgast in einen Zug, wird es auch von alleine attraktiver und leistungsfähiger.“

HESSENSCHIENE-ABO

für 20 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause

Bestellungen bitte an die Landesgeschäftsstelle in Lauterbach!

Arbeitsgemeinschaft Horloffthalbahn legt Gestaltungsvorschlag vor Neuer Bahnhof Berstadt-Wohnbach muss besser erreichbar sein

(jl) Die grundlegenden Beschlüsse zur Reaktivierung des 2003 stillgelegten Teilstückes der Horloffthalbahn zwischen Wölfersheim und Hungen sind gefasst. Nun stehen wichtige Planungen an. Dazu meldet sich die Arbeitsgemeinschaft Horloffthalbahn mit einem Vorschlag zur Neugestaltung des Bahnhofs Berstadt-Wohnbach zu Wort.

In Zukunft wird der Bahnhof eine wichtige Rolle als Kreuzungsbahnhof spielen. Bereits 2015 hatte die AG einen 3-Stufen-Plan zur Reaktivierung in Hungen und Berstadt vorgestellt und die Öffentlichkeit von der Machbarkeit überzeugt. Ein darin enthaltener Plan zum Umbau des Bahnhofs Beienheim wurde vom RMV schließlich übernommen. Ziel

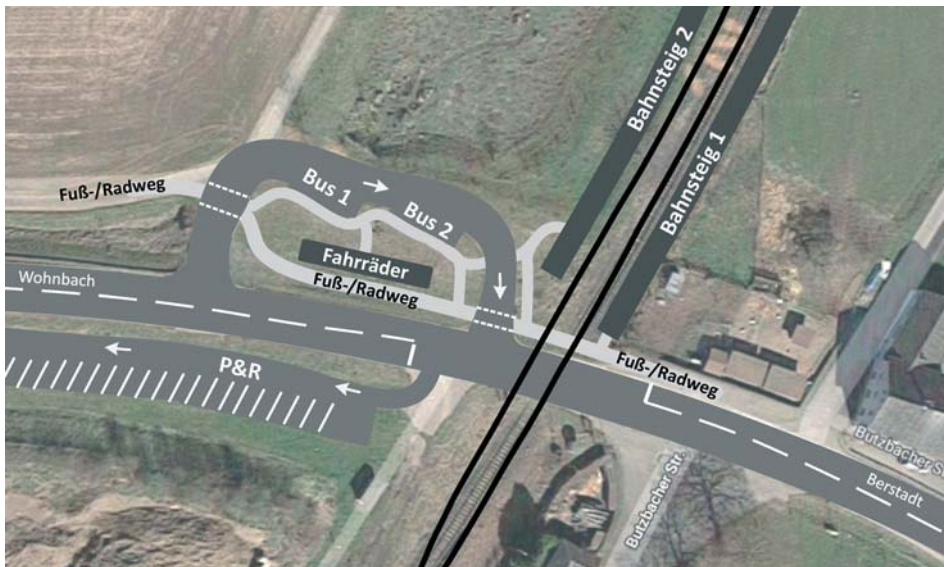
des Umbaus ist, das Umsteigen in Beienheim überflüssig zu machen.

Auf der eingleisigen Horloffthalbahn ist es notwendig, Begegnungsstellen für die Züge einzurichten. Auf Grund des angestrebten Fahrplans



Der alte Bahnhof Berstadt-Wohnbach liegt südlich der Landesstraße. Würde man ihn nach Norden verschieben, wie dieser Vorschlag zeigt, wären die Erreichbarkeit besser, die Umsteigewege kürzer und die Sicherheit höher

Grafik: AG Horloffthalbahn





Das Bahnhofsgebäude Berstadt-Wohnbach links ist an Privat verkauft. Rechts ein Schutzwall, der das Bahngelände von einer Recyclingfirma abgrenzt, welche dort Bauschutt aufbereitet. Der Platz für einen zweigleisigen Bahnhof wirkt beengt und von der Landesstraße her schlecht einsehbar

Foto: Franz Grolig

soll deshalb Berstadt-Wohnbach zum Kreuzungsbahnhof mit zwei Gleisen werden. Davon ausgehend legt die AG nun einen Planvorschlag vor.

In ihm werden sowohl die Belange Berstadts als auch, durch eine optimierte Bus-Schiene-Verknüpfung, die von Wohn-

bach und den südlichen Hungener Ortsteilen Obbornhofen und Bellersheim besser berücksichtigt. Die Bedienung könnte dann wie folgt aussehen: Zuerst erreicht der Bus aus Bellersheim, Obbornhofen und Wohnbach kommend den Bahnhof. Auch aus Richtung Trais-Horloff, Utphe und Berstadt wäre ein Bus

*Blick nach Norden:
Hier liegt das Gleis
auf einem breiten
Damm und ist von der
Straße aus gut
einsehbar. Die
Bahnstrecke wurde in
den 1930er Jahren für
den Einbau eines
zweiten Gleises
vorbereitet.*



*Blick von der
Bahntrasse
nördlich der
Landesstraße
nach Berstadt.
Würden hier die
neuen Bahnsteige
entstehen, könnte
man Berstadt
über einen
Fußweg durch die
Felder kürzer
anbinden*



möglich. Danach treffen aus beiden Richtungen die Züge ein und nehmen die Fahrgäste von den Bussen sowie die übrigen Reisenden auf.

Umgekehrt können die Aussteiger aus den Zügen sofort in die bereit stehenden Busse umsteigen und weiter zu ihren Zielorten fahren. Der große Vorteil: Innerhalb weniger Minuten haben alle Fahrgäste Anschlüsse in alle Richtungen. Für dieses Fahrplankonzept sind deshalb kurze Umsteigewege notwendig.

Das alte Bahnhofsgebäude Berstadt-Wohnbach, das sich in Privatbesitz befindet, liegt südlich der Landesstraße L3136 gegenüber dem Areal einer Firma für Bauschuttrecycling. Auf der Höhe des alten Bahnhofs ist der Raum für eine zweigleisige Anlage sehr beengt, die Umsteigewege von und zu den Bussen sind lang. Zudem ist der Bereich abgelegen und insbesondere nachts schlecht einsehbar.

Deutlich günstiger wäre nach Ansicht der AG, wenn der neue Bahnhof auf der Nordseite der Landesstraße entstehen würde. Dort gibt es ausreichend Platz und zudem drei weitere Vorteile: Auf dieser Seite der Straße kann eine bustaugliche Wendeschleife mit kurzen Umsteigewegen zu den Zügen eingerichtet werden. Hier können die zu Fuß oder mit dem Rad kommenden Fahrgäste aus Berstadt und Wohnbach die Bahnsteige ohne Überquerung der Landesstraße erreichen (wichtig für Schülerinnen und Schüler!).

Der fast durchgängige Radweg von Wohnbach nach Berstadt verläuft ebenfalls auf dieser Seite. Er muss allerdings bis zu dem vorgeschlagenen Bahnhof verlängert und mit einer modernen Fahrradabstellanlage ergänzt werden. Für die Fahrgäste, welche mit dem eigenen Wagen zum Bahnhof anreisen möchten, wäre für eine P&R-Anlage auf der Südseite der Landesstraße noch genügend Platz.

Barrierefreier Umbau des Bahnhofs Großen-Buseck

(eh) Zu den ersten Amtshandlungen des neuen Busecker Bürgermeisters Dirk Haas (SPD) gehörte die Durchführung einer Informationsveranstaltung zum geplanten barrierefreien Umbau des Bahnhofs Großen-Buseck. Die Deutsche Bahn AG, Sparte Station und Service, hatte darum gebeten.



Das Bahnhofsgebäude Großen-Buseck befindet sich im Privatbesitz; die Deutsche Bahn nutzt nur noch die Fahrdienstleiterräume als Mieter

men mit dem Bürgermeister die geplante leichte Verlegung der Bahnsteige ca. 100 m weiter westwärts in Richtung Bahnübergang Pfungstweg / Mollbornsweg und den barrierefreien Umbau.

Von einem Bahnhof im klassischen Sinne kann man nicht mehr sprechen, hatte doch einige Jahre vorher die DB AG ihr Bahnhofgebäude mit dem Bahnhofsvorplatz an Privat verkauft und für ihr Stellwerk einen Raum zurückgemietet. Ein Antrag der SPD-Fraktion in der Busecker Gemeindevertretung, die Gemeinde solle ihn kaufen, fand keine Mehrheit.

Auf der Informationsveranstaltung zeigte sich der DB-Mitarbeiter positiv überrascht über den guten Zuspruch. Er erläuterte zusam-

Die neuen Seitenbahnsteige werden links und rechts der Gleise im Vordergrund entstehen

Es sollen zwei Außenbahnsteige entstehen. Am nördlichen Gleis wird dann immer Richtung Gießen abgefahren, am südlichen Gleis immer Richtung Grünberg / Fulda. Eine Über- oder Unterführung ist nicht vorgesehen. Die Bahnsteighöhe ist mit 55 cm geplant. Wer zeitlich





*Über den Bahnübergang werden in Zukunft die Fahrgäste zu und von den Zügen gelangen
Foto: Erich Hof*

sehr knapp am Bahnhaltepunkt ankommt und über den zu benutzenden Bahnsteig nicht Bescheid weiß, kann eine böse Überraschung erleben. Muss er doch mindestens 300 m Fußweg zum richtigen Bahnsteig zurücklegen und steht unterwegs eventuell vor geschlossenen Schranken.

Eigentlich war der Umbau zusammen mit dem Bahnhof Grünberg im Jahr 2018 geplant. Wegen nicht fertiger Planung wurde er jedoch 2018 überraschend auf unbestimmte Zeit vertagt. Intern war von der Umsetzung in 2021 zu hören. Das Gießener Regierungspräsidium hat kürzlich im Anschluss an das Anhörungsverfahren die Planunterlagen mit befürwortendem Bericht an das Eisenbahn-Bundesamt übersandt.

Die alte P&R-Anlage sowie die Fahrrad-Abstellanlage werden weiterhin bestehen bleiben

Foto: Erich Hof

In der letzten Sitzung hat die Busecker Gemeindevertretung einen Bebauungsplan für eine neue Park&Ride-Anlage mit direktem Zugang von der Wiesenstraße für den Bereich der ehemaligen Bahn-Ladestraße neben dem Südgleis gestartet. Die bisherige gemeindliche Park& Ride-Anlage mit überdachter Fahrrad-Abstellanlage am Bahnsteig des Nordgleises bleibt bis auf weiteres bestehen.



Stadt Karben schafft 1-Euro-Ticket wieder ab

(jl) Im Jahr 2017 führte die Stadt Karben auf ihrem Stadtgebiet für Einzelfahrten ein günstiges 1-Euro-Ticket ein, um für mehr Bürger den Nahverkehr attraktiver zu machen. Wegen des großen Zuschussbedarfs ändert die Stadt das Angebot und verteuert die Einzelfahrt auf 1,50 Euro.

Zunächst schien die Karbener Idee des günstigen Tickets ein Erfolgsmodell zu werden. Die Zahl der Busnutzer stieg um bis zu 40%. Doch die bisherigen Kosten für Züge, Busse, Personal und Betriebsmittel blieben bestehen. Aus diesem Grund hatte der RMV mit der Stadt Karben einen Vertrag ausgehandelt, dass die Stadt bei allen subventionierten Einzelkarten die Differenz zum normalen Fahrkartenpreis an den Verkehrsverbund zahlen muss. Und nicht nur bei Einzelfahrscheinen, auch bei Zeitkarten mussten eventuelle Rückgänge ausgeglichen werden.

2017 musste die Stadt Karben 60.000 Euro ausgleichen, im nächsten Jahr waren es 84.300 Euro. Zwar stieg der Verkauf von Einzelkarten sprunghaft an, der Absatz von Zeitkarten ging jedoch stark

zurück; statt 120 Monatskarten wurden nur 50 verkauft. Und dies war kein Wunder: Eine Monatskarte der Preisstufe 1 kostet 45,60 Euro. Wer aber an 20 Tagen im Monat arbeitet und jeweils eine Einzelkarte für einen Euro löst, spart schon 5,60 Euro. In der Tarifstufe 2 (Monatskarte: 71,50 Euro) ist die Ersparnis noch größer.

Der Magistrat der Stadt Karben hat deshalb eine „Neuausrichtung der Subventionierung des ÖPNV“ erarbeitet, die im September von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde. Die Einzelfahrt auf dem Karbener Stadtgebiet wird in Zukunft 1,50 Euro kosten, die Wochenkarte 12 Euro und die Monatskarte 40 Euro. Damit liegt der Einzelpreis immer noch deutlich unter den 2,10 Euro beziehungsweise 2,70 Euro der normalen RMV-Preise. Mit der Preisänderung hofft man, den Zuschussbedarf auf 25.000 bis 30.000 Euro zu senken.



Ab nächstem Jahr müssen Fahrgäste in Karben wieder mehr für die Einzelkarte zahlen. Dafür werden Zeitkarten etwas günstiger

Oberwesterwaldbahn Limburg - Altenkirchen - Au Neuer Fahrplan soll Reisezeit verkürzen

(hpg) Auf Einladung des ehemaligen Verkehrsministers und heutigen Landtagspräsidenten Hendrik Hering (SPD) fand bereits Anfang April 2019 ein Gespräch mit dem DB-Konzernbevollmächtigten Dr. Klaus Vornhusen, zwei Mitarbeitern von DB Netz (RB Mitte) sowie Thorsten Müller, Verbandsdirektor des SPNV-Nord statt.

Anlass für das Gespräch waren Informationen, dass sich die Ertüchtigung der Oberwesterwaldbahn Limburg (Lahn)–Altenkirchen–Au(Sieg) mit abschnittsweiser Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit voraussichtlich noch bis zum Fahrplanwechsel 2023/24 hinziehen wird. Dies bestätigte u.a. ein Schreiben von Gerald Hörster, Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA). Darin waren die in der Vergangenheit unvollständig

und mit zahlreichen Fehlern behafteten Antragstellungen von Seiten der DB Netz aufgelistet. Zur Klärung der Sachverhalte und des aktuellen Standes der Umsetzung war der Termin in Hachenburg vereinbart worden.

Lange Aufenthalte

Der seit Dezember 2015 geltende Fahrplan der RB 90 (Limburg–Siegen) war in Erwartung einer zeitnahen Umsetzung des

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember sollen in Langenhahn, dem höchstgelegenen Bahnhof der Oberwesterwaldbahn, stündliche Zugkreuzungen erfolgen. Als Einzelgänger ist dort am frühen Morgen der VT72 der HLB anzutreffen. Foto: Holger Schäfer



Streckenausbaus gemäß der Ausschreibung für das Eifel-Westerwald-Sieg (EWS-) Netz (Los 2) auf einen Stundentakt zwischen Westerburg und Siegen ausgelegt worden. Dies hat seit Dezember 2015 zur Brechung fast aller Zugläufe in Westerburg geführt. Die Weiterfahrt verzögert sich dadurch zwischen 24 und 39 Minuten. Hinzu kommen Kreuzungsaufenthalte in Fahrtrichtung Westerburg im Bahnhof Nistertal/Bad Marienberg von überwiegend 13 bis 15 Minuten sowie bis zu sechs Minuten in Ingelbach. Zwar wurde auf eine gute Anbindung an die Züge der Siegstrecke Wert gelegt, allerdings ist die Reisegeschwindigkeit auf dem 50 Kilometer langen Abschnitt zwischen Westerburg und Au(Sieg) mit Fahrzeiten zwischen 1:36 und 1:43 Stundenvöllig unattraktiv.

Da sich die Baumaßnahmen bis voraussichtlich ins Jahr 2023 hinziehen, hat der Zweckverband SPNV-Nord – in Abstimmung mit DB Netz und den Aufgabenträgern in NRW und Hessen – für den Fahrplanwechsel im Dezember 2019 ein verändertes Fahrplankonzept bei der

DB bestellt. Dieses sieht nach den bislang bekannten Planungen eine umsteigefreie Zugverbindung im Zweistundentakt zwischen Limburg und Au(Sieg) vor, für die allerdings einige Unterwegshalte wegfallen müssen, um längere Kreuzungsaufenthalte zu vermeiden. Die Fahrzeit wird für die 78 Kilometer lange Oberwesterwaldbahn bei knapp über zwei Stunden liegen. Die von diesen Zügen ausgelassenen Halte sollen von den zwischen Limburg und Altenkirchen ebenfalls in einem Zweistundentakt verkehrenden Regionalbahnen bedient werden. Für diese Züge soll es zu einer Brechung in Altenkirchen kommen, die jedoch mit etwa 20 Minuten deutlich kürzer ausfällt. Die endgültige Konzeption wollte der SPNV-Nord schon im Juni vorstellen, eine offizielle Presse-Information ist jetzt erst für den 2. Dezember vorgesehen.

Stundentakt in Hessen

Derzeit verkehren die Züge im südlichen Abschnitt zwischen Limburg und Westerburg in einem zweistündlichen Grundtakt, der an Werktagen verdichtet wird. Das bislang bekannt gewordene

Konzept sieht von Montag bis Freitag in den geraden Stunden umsteigefreie Verbindungen von Limburg nach Au (Sieg) vor. Die Halte in Rotenhain, Enspel



Die zahlreichen, technisch nicht gesicherten Bahnübergänge verhindern bisher, dass die Züge auf der Oberwesterwaldbahn schneller fahren können

Foto: Holger Schäfer

In Enspel sollen nach dem neuen Fahrplankonzept nur die Schülerzüge halten sowie die Züge des zweistündlichen Zwischentakts

Foto: Holger Schäfer



und Büdingen werden außerhalb des Schülerverkehrs nicht bedient. In den vom Grundtakt ungeraden Stunden werden alle Stationen bedient, und es ist ein Umstieg in Altenkirchen erforderlich, der die Fahrzeit bis Au von 124 Minuten auf 138 Minuten verlängert. Die ausgelassenen Halte werden mit den Zügen des zweistündlichen Zwischentakts angebunden, der zwischen Limburg und Altenkirchen umsteigefreie Verbindungen herstellt. Für den überwiegend im Landkreis Limburg-Weilburg verlaufenden Teil der Oberwesterwaldbahn sollte dies zu einem verbesserten Angebot führen. Als Ziel wird nach Abschluss aller Arbeiten ein Stundentakt zwischen Limburg und Au mit Fahrzeiten von 117 bzw. 119 Minuten angestrebt.

Als notwendige Infrastrukturmaßnahmen für das Erreichen des Zielfahrplans ist die Anpassung von 40 Bahnübergängen erforderlich, von denen 15 neu gebaut, 12 geändert und acht beseitigt werden sollen. Zwei Brücken und 16 Durchlässe sind laut DB zu ertüchtigen, Signalanlagen und Oberbau an die höhere Streckengeschwindigkeit anzupassen.

Erschwerend und verzögernd wirken sich die vom Eisenbahn Bundesamt (EBA) geforderten umfassenden Planfeststellungsverfahren (PFV) aus. Hinzu kamen die im Juni 2016 und Januar 2019 veröffentlichten „EBA-Leitfaden“ mit deutlich erweiterten Forderungen zu Inhalten und neuen Gestaltungsvorschriften.

Nachgefordert wurden beispielsweise Begründungen zu Antrags- und Planungsentscheidungen, umfangreiche Variantenvergleiche zu BÜ-Maßnahmen und Abwägungen zu Umweltauswirkungen, viele schalltechnische Gutachten sowie Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzepte, die oftmals von externen Fachbüros - nach einer rechtssicheren Vergabe - erstellt werden mussten. Die überarbeiteten Unterlagen sollten im März für den Westerwaldkreis, im Sommer für den Kreis Altenkirchen und im September für die Abschnitte im Kreis Limburg-Weilburg und den wenigen hundert Metern im Rhein-Lahn-Kreis erfolgen.

Taunusbahn 2.0

(fl) 26 Jahre nach Betriebsaufnahme der damals von Grund auf erneuerten Taunusbahn steht die Strecke erneut vor einer Umwälzung. Ziel ist die Aufnahme des elektrischen Betriebs bis Usingen Ende 2022 mit Zügen der S-Bahnlinie S5. Für die übrige Strecke sollen dann Triebwagen mit Wasserstoffbetrieb eingesetzt werden, welche der RMV bereits bestellt hat.

In Usingen wird das Umsteigen zwischen S-Bahnen und Regionalbahnen also künftig zum Regelfall, denn nur noch in der Hauptverkehrszeit soll es durchgehende Fahrten über die Gesamtstrecke geben. Über das vorgesehene Betriebskonzept hat die Hessen-Schiene bereits berichtet. Details zum geplanten Bauablauf und zur Gestaltung des Bahnhofs Usingen wurden jetzt bekannt.

Zunächst steht eine Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik an. Diese

wird im kommenden Jahr 2020 beginnen und soll Mitte 2021 abgeschlossen sein. Das zu Beginn der 1990er Jahre errichtete Stellwerksgebäude in Usingen



kann zwar genutzt werden, die damals verwendete Technik lässt sich aber nicht für die Erfordernisse des S-Bahn-Betriebs anpassen. Zwischen Saalburg und Wehrheim wird ein zweigleisiger Begegnungsabschnitt gebaut. In Friedrichsdorf stehen

Im Bahnhof Friedrichsdorf werden zukünftig alle S-Bahnen gestärkt oder geschwächt.

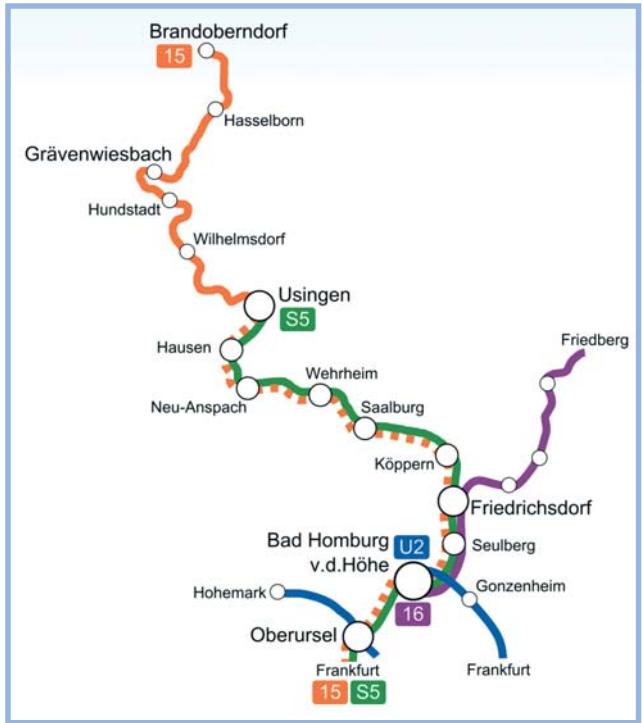
Die Züge der Taunusbahn fahren dann nur noch in der Hauptverkehrszeit den Bahnhof an

Foto: Friedrich Lang



Das zukünftige Betriebskonzept der Taunusbahn: Die S-Bahn-Linie S5 wird bis Usingen verlängert. Die Linie RB15 verkehrt von Brandobersdorf bis Usingen und in der Hauptverkehrszeit weiter bis Frankfurt. Die Linie RB16 verkehrt zwischen Friedberg und Bad Homburg neu durchgehend. Auch die U2 wird zum Bad Homburger Bahnhof durchgebunden

Grafik: RMV



Umbauten an mit dem Ziel, das regelmäßige Stärken und Schwächen der Züge zu ermöglichen. Auch Hundstadt wird einen Kreuzungsbahnhof erhalten, um die planmäßigen Kreuzungen dorthin verlegen zu können.

Die größten Änderungen wird der Bahnhof Usingen erfahren. Durch den Bau eines weiteren Bahnsteiges werden künftig vier Bahnsteiggleise zur Verfügung stehen. Damit soll stets ein Umstieg zwischen der S-Bahn und der Regionalbahn auf dem gleichen Bahnsteig möglich werden, unabhängig von der Fahrtrichtung und auch dann, wenn vier Züge gleichzeitig im Bahnhof sind. Um den neuen Bahnsteig anzubinden, aber auch zur Verbesserung der Fußwegesituation im westlichen Stadtgebiet, wird ein Steg über alle Gleise hinweg errichtet.

Insgesamt investiert der Verkehrsverband Hochtaunus VHT als Eigentümer der Strecke 59 Millionen Euro – und damit erheblich mehr als die ursprünglich prognostizierten 17 Millionen Euro für die reine Elektrifizierung. Im Gegenzug erwartet der VHT eine weitere markante Steigerung der Fahrgastzahlen, nämlich von derzeit 11.000 werktäglichen Reisenden auf 18.000.

Am 20.9.2019 führte der VHT eine Bürger-Informationsveranstaltung in Wehrheim durch. Ausführlich wurde dort die Notwendigkeit des zweigleisigen Begegnungsabschnittes begründet, denn an dieser Stelle dürfte das größte Anwoh-



So stellen sich die Planer den Bahnhof Usingen zukünftig vor: Am gleichen Bahnsteig kann von der S-Bahn auf die Wasserstoff-Triebwagen der Taunusbahn umgestiegen werden. Beide Bahnsteige werden über eine große Fußgängerbrücke mit Treppen und Aufzügen angebunden. Das Gewerbegebiet südlich des Bahnhofs wird erstmalig mit einem Zugang links an die Fußgängerbrücke angebunden. Computersimulation: Schüßler-Plan

ner-Konfliktpotenzial lauern. Nach RMV-Angaben bestehe für die S-Bahn Rhein-Main ein festes Fahrplangefüge, der Frankfurter Citytunnel fungiere als Taktgeber für die Region. Zeitliche Verschiebungen auf den Außenästen seien kaum möglich. Auch bestünden hohe Anforderungen an die Fahrplanstabilität, denen ein einfacher Kreuzungshalt nicht Rechnung tragen könne.

Enttäuscht zeigten sich zahlreiche Besucher, als klar wurde, dass nur jede zweite S-Bahn nach Usingen geführt wird. Auf der weiterhin großenteils eingleisigen Strecke ist nur ein Halbstundentakt mit der S-Bahn möglich. Wegen der vorhandenen Bahnsteige und der relativ kurzen Kreuzungsgleise sind auch keine S-Bahn-Langzüge in den Taunus möglich. In Friedrichsdorf werden die S-Bahnen gestärkt oder geschwächt; für das Anknüpfen werden drei Minuten veranschlagt.

Für Pro Bahn & Bus stellt sich – ebenso wie für andere Verkehrsinitiativen – die Frage nach der Attraktivität des auch künftig fahrdrahtlosen Abschnittes Usingen – Brandoberndorf. Mittelfristig anvisiert wird die Fortführung des elektrischen Betriebs bis Grävenwiesbach, wodurch sich die Wasserstoff-Pendelstrecke auf unwirtschaftliche acht Kilometer verkürzen würde. Für die eigentlich sinnvolle Gesamtelektrifizierung stellt der 1300 Meter lange Hasselborner Tunnel eine deutliche Erschwernis dar. Klar ist allerdings auch, dass auf dem hinteren Abschnitt der Taunusbahn keine S-Bahn-Vollzüge benötigt würden. Selbst Kurzzüge, die sich durch nochmaliges Abkuppeln in Usingen erzielen ließen, wirken hier überdimensioniert.

Knapp vier Kilometer der alten Solmsalbahn wären problemlos reaktivierbar, nämlich der Abschnitt bis Kraftsolms,

Das Streckengleis der Taunusbahn endet wenige Meter hinter dem Bahnhof Brandoberndorf. Der Fahrgastbeirat des Lahn-Dill-Kreises und der Stadt Wetzlar möchte die Trasse sichern lassen, damit der Wiederaufbau bis Solms-Albshausen prinzipiell möglich bleibt.

Foto: Friedrich Lang



wodurch die Pendelstrecke immerhin rund 12 Kilometer betragen würde. Der Kreistag des Lahn-Dill-Kreises beschloss sich bereits mit diesem möglichen Wiederaufbau, eine Nutzen-Kostenanalyse könnte folgen.

Langfristiges Ziel bleibt die Taunusquerung

Der Fahrgastbeirat des Lahn-Dill-Kreises und der Stadt Wetzlar hat am 4.9.2019 beschlossen, alle Bürgermeister und sonstige Verantwortliche entlang der nördlichen Taunusbahn zum Trassenerhalt aufzurufen. Dieser Streckenteil heißt traditionell Solmsbachtalbahn oder verkürzt Solmstalbahn und wurde bis Ende Mai 1985 im Personenverkehr betrieben. Zwischen Grävenwiesbach und Waldsolms-Brandoberndorf erfolgte bereits 1999 der Wiederaufbau im Rahmen des damaligen Taunusbahn-Konzeptes mit den seinerzeit modernen Dieseltriebzügen. Auf den knapp 17 Kilometern zwischen Solms-Albshausen und Brandoberndorf fehlen

aber seit Beginn der 1990er Jahre die Gleise.

Leider ist die Stadt Solms derzeit dabei, einen Bebauungsplan aufzustellen, dem wesentliche Teile der Solmstalbahn-Trasse zum Opfer fallen würden. Nicht nur der lokale Fahrgastbeirat, auch der VCD, PRO BAHN und Pro Bahn & Bus intervenieren dagegen. Weiter oben im Solmsbachtal zeigen sich die Anliegerkommunen aufgeschlossener gegenüber dem Trassenerhalt, Waldsolms wünscht die baldige Verlängerung bis Kraftsolms. Zum Hintergrund: Solms verfügt über zwei Stationen an der Lahntalbahn und ist mit der Buslinie 185 werktags halbstündlich mit Wetzlar verbunden, der ÖPNV ist damit deutlich besser als in jeder der anderen Solmsbachtal - Städte bzw. Gemeinden. Die Trasse durch Solms zu erhalten würde also insbesondere auch einen Akt der Solidarität mit Braunsfels und Waldsolms bedeuten – aber damit ist es offensichtlich im kommunalen Gefüge nicht weit her.

Im Resolutionstext des Lahn-Dill-Wetzlar - Fahrgastbeirates heißt es unter anderem:

„Auch wenn sämtliche Gleise und die meisten Bauwerke der Solmstalbahn zwischen Solms- Albshausen und Waldsolms-Brandoberndorf zurückgebaut sind, so stellt doch alleine der Verkehrsraum eine wichtige Ressource dar. Für völlig neue Bahntrassen bestehen hohe planungsrechtliche Hürden, weswegen besonders in Tallagen das Zurückgreifen auf existierende Trassen vielfach der einzig realistische Weg ist.

Hessen Mobil hat im Auftrag des Hessischen Verkehrsministeriums die „Bestandsaufnahme für den Personenverkehr stillgelegter Bahnstrecken in Hessen“ erstellt und mehrfach aktualisiert. Darin werden bekanntlich 23 von 95 ehemaligen Strecken in drei Kategorien als reaktivierungsfähig angesehen. Die Solmstalbahn ist in diesen 23 reaktivierungsfähigen Strecken gelistet.

Die Solmstalbahn kann am ehesten von Süden, also von Waldsolms-Brandoberndorf her entwickelt werden. Dort fehlen allenfalls kleine Brücken, die mit geringem Aufwand wieder zu errichten sind. Die Strecke lässt sich Station für Station wieder in Betrieb nehmen, die verkürzte Distanz zu den Kernorten von Braunfels oder Solms lässt sich mit Bussen überbrücken.

Fernziel muss die Reaktivierung der Gesamtstrecke bleiben, denn die Fahrgastströme verlaufen mehr auf Wetzlar und Gießen als auf den Hochtaunus und das Rhein-Main-Gebiet zu. Gelingt das Gesamtprojekt, dann entsteht eine schnelle und attraktive Verbindung aus dem Hintertaunus in die mittelhessischen Zentren mit Ihren Arbeitsplatz-, Schul- und Hochschulangeboten.

Schon die schrittweise von Süden her reaktivierte Solmstalbahn würde sich positiv auf den Tourismus auswirken. Die Kombination „Fahrrad und Bahn“ ist so erfolgreich, dass es im benachbarten Lahntal regelmäßig zu Kapazitätsengpässen kommt. Tagestouristen aus dem Rhein-Main-Gebiet und der expandierenden Taunusregion rund um Friedrichsdorf, Neu-Anspach und Usingen könnten als neue Zielgruppe hinzukommen, schließlich stellt die „Lücke“ in der Solmstalbahn für Radtouristen kein Problem dar.

Ernstzunehmende Hemmnisse beim Wiederaufbau betreffen ausschließlich den nördlichen Abschnitt zwischen Solms-Albshausen und Braunfels-Bonbaden. Dort sind die Einschnitte vor dem knapp 100 Meter langen Burgsolmsener Tunnel verfüllt und die talquerende Bonbadener Brücke demontiert worden. Der Neubau eines kurzen Tunnels sowie einer etwas größeren Brücke ist aber finanziell beherrschbar, zumal wenn der Wiederaufbau zeitlich gestreckt erfolgt. Gerade beim Tunnelbau gibt es fast regelmäßig Technologiesprünge, die einfacheres und kostengünstigeres Bauen ermöglichen.

Grundvoraussetzung für alle Überlegungen zur Solmstalbahn ist die Sicherung der Trasse als Verkehrsweg, bevor noch mehr Siedlungsentwicklung auf dem ehemaligen Gleiskörper und unmittelbar daneben stattfindet. Auch wenn es keine kurzfristige Wiederinbetriebnahme der Gesamtstrecke gibt, so soll zumindest unsere Folgegeneration auf einen planungsrechtlich gesicherten und gut in die Landschafts- und Siedlungsstruktur integrierten Verkehrsweg zurückgreifen können.“

Dreieichbahn - viel Ärger mit dem PESA-Link

(fl) Seit Februar 2019 - und damit erheblich hinter dem Zeitplan - setzt DB Regio die neuen Dieseltriebwagen vom Typ PESA-Link auf der Dreieichbahn zwischen Frankfurt, Dreieich-Buchschlag und Rödermark - Ober Roden ein. Mittlerweile ist die Flotte von zehn Triebwagen fast komplett. Bestellt wurden sie im Jahr 2013.

Leider häufen sich die Beschwerden; vor allem die Lärmentwicklung steht dabei im Mittelpunkt. Darüber berichteten mehrere Lokalzeitungen, darunter auch die Offenbach-Post OP. In ihrer Ausgabe vom 9.10.2019 schreibt die OP, im Innenraum herrschten bei Vollbetrieb der Klimaanlage Lautstärken bis 80 Dezibel. Die Klimaanlage lasse sich zudem nur unzureichend regulieren, häufig sei sie maximal wirksam und der Fahrgastraum dementsprechend kalt.

*Der Prototyp des PESA-Link auf der
Innotrans 2014 in Berlin*



Beim Außenlärmpegel spielt nach Angaben der OP das Bremssystem eine unrühmliche Rolle, neben den ebenfalls als laut empfundenen Motoren. Im Fokus der Kritik steht nicht nur PESA als Hersteller der Triebwagen, sondern auch die Firma MTU als Lieferant der Antriebsanlage. Der PESA-Link sorgt auch in anderen Einsatzgebieten, etwa im Sauerlandnetz von DB-Regio, für erheblichen Ärger. An der Dreieichbahn hat die Deutsche Bahn bereits Lärmmessungen durchführen lassen. Anwohner tun natürlich das Gleiche und kommen dabei regelmäßig auf Werte, die nach ihren Angaben bei 70 bis 80 Dezibel liegen.

Aus DB-Kreisen ist zu vernehmen, dass über die fest bestellten 72 Exemplare hinaus keine weiteren Triebwagen bezogen werden. Der Rahmenvertrag hätte die Bestellung von bis zu 470 Exemplaren erlaubt. Bei den im Bestand befindlichen Triebwagen sind erhebliche Nachbesserungen zu erwarten, mit denen im Sauerlandnetz kürzlich begonnen wurde.

Ab Dezember: Stündlich Regionalexpresszüge auf der Linie RE60 zwischen Frankfurt und Mannheim

(jl) Im Rahmen seiner Sommertour stellte Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann am 31. August während einer Sonderfahrt von Schwetzingen nach Neu-Edingen/Friedrichsfeld das neue Fahrplankonzept zwischen Frankfurt und dem Rhein-Neckar-Raum vor.

Mit dem Vertragspartner DB Regio sowie Vertretern der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (VRN) verschaffte sich der Minister einen Eindruck von der Strecke, die mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 in das Netz Main-Neckar-Ried integriert wird. Damit werden Zugfahrten von Schwetzingen nach Frankfurt/Main deutlich attraktiver, da Reisende nicht mehr umsteigen müssen, teilten der Verkehrsminister und Frank Klingenhöfer, Vorsitzender der Regionalleitung der DB Regio, Region Mitte mit.

Laut Verkehrsminister Hermann werden mit dem neuen, schnellen Nahverkehrsangebot zwischen Frankfurt (Main) Hbf und Mannheim auf der Linie RE60 ein stabiler Stundentakt gefahren und damit das Angebot faktisch verdoppelt. Zwischen Neu-Edingen/Friedrichsfeld und Frankfurt entsteht damit ein Halbstundentakt. Dies wird vor allem die Berufspendler auf dieser stark frequentierten Linie zwischen den beiden Oberzentren freuen. Baden-Württemberg geht damit konsequent den Weg



Die RE-Züge der Linie RE60 von Frankfurt nach Mannheim werden zukünftig im Stundentakt verkehren



v. l. n. r.: Kathrin Vobis-Mink; Frank Klingenhöfer, Vorsitzender der Regionalleitung der DB Regio, Region Mitte; Minister Winfried Hermann; Manfred Kern MdL; OB Schwetzingen René Pörtl; Christian Wühl, VRN GmbH sowie Sabine Walter

Foto:
Verkehrsministerium
Baden-Württemberg

weiter, das Angebot im Schienenpersonennahverkehr auszubauen und die klimafreundliche Mobilität zu stärken. Zusätzlich erfolgt eine Verlängerung der Linie RB 67 von Neu-Edingen/Friedrichsfeld nach Schwetzingen alle zwei Stunden. Mit den zusätzlichen Leistungen auf der Linie RE60 zwischen Mannheim und Frankfurt am Main und der Erweiterung der Linie RB 67 bis Schwetzingen verspricht sich die Landesregierung Baden-Württemberg deutlich mehr Fahrgäste.

Das neue Angebot von Land, DB Regio AG, Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) und Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) wird die Stadt Schwetzingen mit Frankfurt am Main alle zwei Stunden verbinden. In Neu-Edingen/Friedrichsfeld werden die Züge mit den aus Heidelberg beziehungsweise Wiesloch/Walldorf kommenden Zügen gekuppelt und dann über Darmstadt Hbf direkt nach Frankfurt (Main) Hbf weitergeführt.

Bisher verkehren die modernen Doppelstocktriebzüge vom Typ TWIN-DEXX-Vario der Firma Bombardier stündlich als Linie RB 67 / RB 68 von beziehungsweise nach Frankfurt (Main) Hbf über Darmstadt Hbf bis nach Neu-Edingen/Friedrichsfeld. Dort wird der Zugverband aufgeteilt. Ein Teil verkehrt weiter über Heidelberg Hbf nach Wiesloch/Walldorf, der andere Teil nach Mannheim Hbf. Die Züge der Linie RB 67 / RB 68 bedienen dabei alle Unterwegshalte und -bahnhöfe auf diesen Streckenabschnitten. Darüber gelagert ist nun die stündliche RE-Linie 60 von Frankfurt (Main) Hbf nach Mannheim Hbf.

Insgesamt wird das Land Baden-Württemberg ab dem Fahrplanjahr 2019/2020 139.000 Zugkilometer pro Jahr zusätzlich im Verkehrsvertrag Netz Main-Neckar-Ried bestellen. Alle Partner zusammen bestellen über 343.000 Zugkilometer pro Jahr – das heißt über zehn Prozent mehr Zugkilometer als bisher.

Kommt mit „RMVsmart Flex“ der gerechte, verbrauchsabhängige Tarif?

(fl) Nicht nur im Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV gibt es gefühlt eine „Dreiklassengesellschaft“ in Bezug auf die Fahrpreise für Bahn und Bus. Die „erste Klasse“ kommt in den Genuss sehr günstiger Fahrten, die entweder subventioniert sind oder deren Preisgestaltung einem Solidarsystem nach dem Motto „alle zahlen, aber nicht alle fahren“ entspringt.

Dazu gehören die Jobtickets, die Semestertickets, die 365-Euro-Jahreskarten für Schüler und bald auch für Senioren in Hessen, sowie die Kombitickets. Die „zweite Klasse“ fährt so häufig, dass sich der Kauf von Zeitkarten nach dem Regelarif lohnt. Der Preis pro Fahrt sinkt damit auf den Bruchteil einer klassischen Einzelfahrkarte, freilich in Hessen auf einem vielfach kritisierten hohen Niveau. In vielen Regionen Baden Württembergs etwa ist Bus- und Bahnfahren deutlich günstiger.

Die „dritte Klasse“ fährt selten und kommt nicht in den Genuss einer irgendwie subventionierten oder solidarisch finanzierten Fahrkarte. Der klassische Einzel- oder Tageskartenkunde zahlt pro Fahrt eine Summe, die locker mehrere hundert Prozent über dem anteiligen Wochen-, Monats- oder Jahreskartenpreis für die gleiche Strecke liegen kann. Abmilderung kann im RMV ein Einsatz der Bahncard bringen, allerdings mit den bekannten Einschränkungen bei der Reiseentfernung und der Verkehrsmittelwahl.

Fahrgastverbände kritisieren regelmäßig das deutliche Missverhältnis zwischen Zeitkartenpreisen und Einzelkartenpreisen. Einzelkarten sind auch „Einsteiger-Fahrkarten“, deren Preis mitent-

scheidet, ob ein Neukunde zum Dauerkunden wird oder nicht.

Mehrfahrtenkarten, die anderswo als guter Kompromiss zwischen der Einzelkarte bzw. der typischerweise etwa doppelt so teuren Tageskarte einerseits und den stark rabattierten Zeitkarten (zwischen Wochenkarte und Jahreskarte) andererseits gelten, sind im RMV seit jeher un-

Ticketkauf mit RMVsmart Flex

The screenshot shows a mobile app interface for purchasing a ticket. At the top, it says "Ticketkauf" with a back arrow and a close button. Below that, "Erwachsene" is displayed. There are five buttons labeled 1 through 5, with button 1 highlighted in green. Underneath, "Tarifinfos" is expanded to show a promotional offer for "RMVsmart 50": "50% auf alles! Für 10 Euro im Monat alle Tickets zum halben Preis." with a "Mehr erfahren" button. Below this is an information icon (i) and the text "RMVsmart Flex Noch 17,50 € und Sie erhalten 20% Rabatt". The final price is displayed as "Ihr Preis: 2,50 €". At the bottom, there is a large blue button that says "Weiter zum Ticketkauf".

bekannt. Für Mehrfahrtenkarten in der klassischen Form als Papierticket werden nämlich Entwerter benötigt, die es aber außer in Mainz in keinem RMV-Verkehrsmittel gibt.

Seit 2016 ist der RMV dabei, mit dem Großversuch „RMVsmart“ ein elektronisches Ticket zu etablieren, welches nicht nur die üblichen Papiertickets auf den Bildschirm überträgt, sondern auch die technischen Möglichkeiten nutzt, den Fahrpreis gezielter und entfernungs-gerechter als bisher zu ermitteln. Ein erklärtes Ziel von RMVsmart ist es, die als willkürlich und ungerecht empfundenen Preissprünge an den Wabengrenzen abzumildern bzw. ganz abzuschaffen. Derzeit erproben 30.000 Fahrgäste den digitalen Pilottarif des Rhein-Main-Verkehrsverbundes.

Seit 1. Oktober 2019 befindet sich RMVsmart Flex im Testbetrieb. Damit sparen Testkundinnen und -kunden nach RMV-Angaben umso mehr, je häufiger sie fahren. Bei RMVsmart Flex gibt es fünf Rabattstufen, bezogen auf den Einzelkartenpreis: Wenn 20 Euro Umsatz im Abrechnungszeitraum erreicht sind, gibt es 20 Prozent Ermäßigung auf jedes weitere gekaufte Ticket, ab 40 Euro 40 Prozent, ab 60 Euro 60 Prozent, ab 120 Euro 80 Prozent und ab 240 Euro Umsatz ist jede weitere Fahrt für den Rest des Monats kostenlos.

RMVsmart 50 für Gelegenheitsfahrer – RMVsmart Flex für Vielfahrer

In der auch weiterhin angebotenen Tarifvariante „RMVsmart 50“ wird gleichzeitig der Grundpreis von fünf auf

Fahrt	Rabattsatz	Preis für jeweilige Fahrt
1	0%	13,10 €
2	0% und 20%*	11,86 €
3	20%	10,48 €
4	20% und 40%*	9,00 €
5	40%	7,86 €
6	40% und 60%*	7,80 €
7	60%	5,24 €
8	60%	5,24 €
9	60%	5,24 €
10	60%	5,24 €
11	60%	5,24 €
12	60%	5,24 €
13	60%	5,24 €
14	60%	5,24 €
15	60%	5,24 €
16	60%	5,24 €
17	60%	5,24 €
18	60% und 80%*	3,75 €
19	80%	2,62 €
20	80%	2,62 €
SUMME		126,73 Euro

*Preisbeispiel: 20 Fahrten Frankfurt
Südbahnhof – Fulda Innenstadt
mit RMVsmart Flex Tabelle: RMV*

zehn Euro angepasst. Ziel ist herauszufinden, welche Tarifvarianten die Fahrgäste künftig nutzen. Bei RMVsmart 50 zahlen die Kunden eine Grundgebühr und erwerben damit den Anspruch auf Einzelkarten zum halben Preis für einen Monat – also das Prinzip Bahncard, übertragen auf den Verbundtarif. Grundsätzlich sei RMVsmart 50 vornehmlich für Gelegenheitsfahrer attraktiv, während die Flex-Variante spannend für Vielfahrer werden soll. RMV-Auswertungen zeigen, dass mehr als ein Drittel der Testnutzer die dritte Rabattstufe erreicht und so mit dem Flex-Modell weniger zahlt als mit der RMVsmart 50-Variante. Beispielsweise kosten zehn Fahrten innerhalb eines Monats vom Frankfurter Südbahnhof in

die Fuldaer Innenstadt und zurück mit RMVsmart 50 141,00 Euro und mit RMVsmart Flex 126,73 Euro.

Ein Wechsel von RMVsmart Flex zu RMVsmart 50 ist jederzeit möglich, aller-

dings können die Rabattmodelle nicht kombiniert werden. Ein Wechsel von RMVsmart 50 zu RMVsmart Flex ist hingegen erst nach dem letzten Gültigkeitstag des erworbenen RMVsmart50-Rabattzeitraums möglich.

Kommentar:

Mit der kürzlich vorgestellten „elektronischen Mehrfahrtenkarte“ RMVsmart Flex hat sich der Verbund offenbar das ehrgeizige Ziel gesetzt, den großen Preissprung zwischen Einzel-/Tageskarten und länger gültigen Zeitkarten aufzuheben. Der Ansatz verdient ein großes Lob. Allerdings handelt es sich auch dabei wieder um einen Großversuch und (noch) nicht um ein neues Regelangebot. Und – RMVsmart Flex ist mit seinen fünf Rabattstufen nicht ganz unkompliziert in seinem Aufbau, auch wenn der Verbund natürlich anderes behauptet. Eine einzelne Fahrt kann in Teilbeträgen unterschiedlich stark rabattiert sein, nämlich immer dann, wenn ein Umsatzziel beim Kauf erreicht wurde – siehe Tabelle. Das mag gerecht sein, ist aber gewiss nichts für Freunde einfacher, klarer Angebote.

Friedrich Lang

NVV stimmt Senienticket Hessen zu Hessenweites Flatrateticket für Senioren startet am 1. Januar 2020

(jl) Mit der Zustimmung des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) steht nun fest: Das Senienticket Hessen wird zum 1. Januar 2020 landesweit starten. Nach den Aufsichtsräten von RMV und VRN hat auch der Aufsichtsrat des dritten hessischen Verkehrsverbundes NVV grünes Licht für die Einführung dieses bundesweit einmaligen Angebots gegeben.

Der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir begrüßte die Entscheidung: „Ich bin mir sicher: Das hessenweite Flatrate-Ticket für einen Euro am Tag wird ein Renner.“ Das Senienticket Hessen knüpft an den Erfolg des Schülertickets an und richtet sich

an die knapp 1,3 Millionen Menschen in Hessen, die 65 Jahre und älter sind. Mit dem Ticket können Busse, Straßenbahnen, U-Bahnen, S-Bahnen sowie Regionalzüge in ganz Hessen werktags ab 9 Uhr morgens und an Wochenenden und Feiertagen ganztägig genutzt werden.

Der nicht ganz einfache Weg zum 365-Euro-Ticket

Gedanken des VDV-Präsidenten Ingo Wortmann

(fl) Wohin geht eigentlich generell die Reise bei den Bahn- und Buspreisen? Weite Teile der Politik lassen differenzierte Angebote wie „RMVsmart Flex“ links liegen und haben das 365-Euro-Ticket als griffige Formel für attraktiven Nahverkehr für sich entdeckt. Vor allem als Beitrag zur Klimadebatte wird der drastisch verbilligte Bahn- und Busverkehr gerne genannt.

Aber wie durchdacht ist diese Forderung? Welche Rahmenbedingungen müssen eigentlich geschaffen werden, bevor das 365-Euro-Ticket funktioniert – flächendeckend, dauerhaft und als wirklicher Beitrag zum Klimaschutz? Eine interessante Position dazu vertritt Ingo

Wortmann, Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und Vorsitzender der Geschäftsführung der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG). Da seine eher kriti-



Wenn Ingo Wortmann von Kapazitätsengpässen im ÖPNV redet, dann hat er Beispiele dafür von seiner eigenen Tür. Fehlende politische Entscheidungen verzögern in München den Bau neuer Strecken vielfach um Jahre, manchmal um Jahrzehnte. Gut ausgegangen sind die politischen Diskussionen für den Stadtteil Schwabing. Auch die junge Straßenbahnlinie 23 fährt allerdings manchmal an der Kapazitätsgrenze.

Foto: Friedrich Lang



Nicht billige Tickets, sondern mehr Geld für die überlastete Infrastruktur wird benötigt. Besonders die großen Bahnhöfe wie Frankfurt, oder hier im Bild Hamburg, sind überlastet und müssen erweitert werden

sche Haltung zum 365-Euro-Ticket wichtige Denkanstöße in Richtung (Kommunal-) Politik gibt, soll sie hier leicht gekürzt wiedergegeben werden.

Wortmann hat im Rahmen der VDV-Jahrestagung im Juli 2019 klargestellt, dass ein ÖPNV zum Nulltarif oder für einen Euro am Tag hohe und dauerhafte Finanzierungszusagen für die Kommunen und Länder bedeutet. Zudem sei der Fahrpreis nicht das entscheidende Kriterium für den Umstieg auf Bus und Bahn.

„Ein gutes ÖPNV-Angebot muss entsprechend finanziert werden. Moderne Fahrzeuge und Infrastrukturen, ausreichende Kapazitäten und gutes Personal kann man von einem 365-Euro-Jahresticket nicht bezahlen. Das funktioniert nirgendwo auf der Welt ohne entsprechende Gegenfinanzierung. Die Stadt Wien zum Beispiel, auf deren „Wiener Modell“ in diesem Zusammenhang immer gerne verwiesen wird, gibt jährlich rund 400 Millionen Euro für den dortigen Nahverkehr aus. Die Kommunen und Länder, die momentan intensiv über eine solche Preisgestaltung nachdenken, sind also gut beraten, intensiv zu prüfen, ob und wie sie so ein Modell dauerhaft fi-



nanzieren können. Ein 365-Euro-Ticket kann bei stetig wachsendem ÖPNV-Angebot für die Städte und Länder richtig teuer werden“, so Wortmann.

„Man macht den dritten Schritt vor dem ersten, wenn man zunächst die Ticketpreise drastisch reduziert, bevor man die nötigen Voraussetzungen für einen attraktiven Nahverkehr vor Ort geschaffen hat. Erst muss die Infrastruktur ausgebaut und modernisiert werden, dann müssen über zusätzliche Fahrzeuge und qualifizierte Personale die Angebotskapazitäten erhöht werden, also dichtere Takte usw. Und zuletzt, wenn diese Maßnahmen erfolgreich umgesetzt wurden

und das zur Verfügung stehende Bus- und Bahnangebot modern und attraktiv für möglichst alle Bürgerinnen und Bürger ist, kann man als weitere Maßnahme auch über die Reduzierung der Ticketpreise nachdenken. So hat Wien es gemacht, und dieser Prozess hat dort etwa 20 Jahre gedauert. In Deutschland will man jetzt das Pferd von hinten aufzäumen, das halten wir für einen großen Fehler. Zumal der Fahrpreis gar nicht das entscheidende Argument für einen Umstieg ist“, erklärt Wortmann.

Andere Finanzierungsquellen für jährliche Ticketeinnahmen von fast 13 Milliarden Euro? Die Einnahmen der ÖPNV-Unternehmen aus dem Verkauf von Ti-

ckets lagen im Jahr 2018 bei 12,95 Milliarden Euro bundesweit. Jeden Euro aus diesen investieren die Unternehmen direkt wieder in den Ausbau, die Modernisierung und ins Personal. „Ein gutes und sich konstant weiterentwickelndes ÖPNV-Angebot ist in Deutschland ohne die wichtigste Finanzierungssäule der Ticketeinnahmen nicht mehr vorstellbar. Die Kundinnen und Kunden leisten durch ihren Ticketkauf einen wertvollen Beitrag für ein leistungsfähiges Gesamtsystem, das sie für ihren bezahlten Fahrpreis auch zurecht erwarten dürfen. Bei einem Preis von einem Euro am Tag würde dieses Prinzip von Leistung und Gegenleistung nicht mehr funktionieren.“

Wien wird gerne als gutes Beispiel für ein 365-Euro-Jahresticket genannt. Die Stadt hat aber auch Wege gefunden, das Angebot dauerhaft zu finanzieren. So schießt Wien jährlich rund 400 Millionen Euro für den Nahverkehr zusätzlich zu den Fahrkarteneinnahmen zu.

Foto: Friedrich Lang



Die fehlenden Ticketeinnahmen müssten durch andere Finanzierungsquellen aufgefangen werden. Das heißt also, dass entweder die Steuerzahler zur Kasse gebeten würden. Oder man führt, wie zum Beispiel in Wien, zusätzliche Abgaben ein, die in voller Höhe und zweckgebunden direkt dem ÖPNV zugutekommen. Die Mittel für die Investitionen in den Nahverkehr dort kommen unter anderem aus einer extra eingeführten U-Bahn-Steuer sowie aus deutlich erhöhten Parkgebühren im Stadtgebiet.

Das Beispiel zeigt: Am Ende müssen pro Stadt hohe zwei- bis dreistellige Millionenbeträge zusätzlich jährlich in den ÖPNV fließen. Und zwar dauerhaft und planbar, denn Aus- und Neubau von Infrastruktur oder die Beschaffung neuer Fahrzeuge hat mehrere Jahre Vorlauf“, so Wortmann.

GVFG-Anpassung, Fahrzeugförderung und Planungsbeschleunigung

Der VDV empfiehlt, sich bei den Maßnahmen für die Verbesserung der Luftqualität in den Städten nicht zu eindimensional auf die Senkung der Ticketpreise zu fokussieren. Vielmehr müssten Bund und Länder zunächst die Rahmenbedingungen anpassen, um das Wachstum und den Ausbau des umweltfreundlichen Nahverkehrs zu beschleunigen. „Was wir dringend benötigen, um mehr Fahrgäste zu befördern und attraktiver für neue Kunden zu werden, sind mehr Kapazitäten und eine moderne, leistungsfähige Infrastruktur.

Um da schnell voranzukommen, haben Bund und Länder die nötigen gesetzlichen



Die Planung und der Bau von ÖV-Infrastrukturprojekten müssen beschleunigt werden

Hebel in der Hand: Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, das ab 2020 stufenweise auf eine Milliarde Euro erhöht werden soll, muss unserer Ansicht nach auch für Maßnahmen zur Grunderneuerung und Modernisierung geöffnet werden. Damit die zusätzlichen Mittel ab 2020 überhaupt fließen können, muss bis Ende dieses Jahres eine Novellierung des GVFG erfolgen. Für den Angebotsausbau benötigen wir in den kommenden Jahren zusätzliche neue Fahrzeuge. Die Beschaffung können die Länder über entsprechende Förderprogramme unterstützen und beschleunigen. Und schließlich brauchen wir auch für die Bauprojekte der städtischen Schienensysteme eine Planungsbeschleunigung durch den Bund, analog zu der, die es bei der Eisenbahn seit etwa einem Jahr gibt“, so Wortmann abschließend.

Zahlreiche Zugausfälle wegen Personalmangel in Wetterau und Vogelsberg

(Ik) In Mittelhessen, und da besonders in der Wetterau, gehören Zugausfälle seit etwa zwei Jahren zum Alltag. Betroffen sind überwiegend Züge der Hessischen Landesbahn. Aber auch in anderen Regionen und bei anderen Verkehrsunternehmen kommt es fast regelmäßig zu Zugstreichungen.

„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“ sagte Prof. Knut Ringat, Geschäftsführer des RMV. Dieses Zitat stammt aus unserer letzten Hessenschiene, Anlass war die Werbung für ein „Intensivprogramm“ zur Qualitätsverbesserung, mit einem entsprechenden Abkommen zwischen verschiedenen DB-Geschäftsbereichen und dem RMV.

Leider sieht die Realität anders aus, denn auf der Linie RB 49 (Gießen-Hanau) fielen nicht nur in den letzten Wochen diverse Fahrten aus. Insbesondere am 30.7.2019 war ein Großteil der Fahrzeugumläufe betroffen. Noch am gleichen Tag

wurde der RMV um eine Stellungnahme gebeten. Auch nach über einem Monat (sic!) lag noch keine Antwort mit einer Erklärung vor. Bis dato sprach man von internen Recherchen, die durchgeführt würden. Auch unter der Rubrik Verkehrsmeldungen auf www.rmv.de sind die Ausfälle der RB 49 nicht aufgeführt, obwohl sie zum Beispiel auf www.bahn.de einsehbar sind. Allerdings beantwortet auch DB Regio bei weitem nicht jede Anfrage nach den Gründen für Zugausfälle. Dies ist für Pro Bahn & Bus nicht akzeptabel. Nach unserer Ansicht schafft nur eine transparente Kommunikation Vertrauen und auch Verständnis bei den Fahrgästen.

Neben der DB-Regio-RB 49 sind auch



Nicht nur in Mittelhessen fehlen Lokführer, auch in Südhessen sucht die Hessische Landesbahn nach neuen Kräften. Das Bild entstand im Hauptbahnhof Darmstadt

die HLB-Linien RB 16 (Friedberg-Friedrichsdorf), RB 46 (Gießen - Gelnhausen), RB 47 (Friedberg - Wölfersheim / Södel) und RB 48 (Ffm - Friedberg - Nidda) von massiven Ausfällen betroffen. Hier muss erwähnt werden, dass diese Fahrten zumindest in den RMV-Verkehrsmeldungen aufgeführt werden mit dem Grund „Personalmangel“. Ebenso werden die Ausfälle in den Medien der DB kommuniziert. Teilweise verkehren Busse als Ersatz. Selbst Hauptstrecken sind betroffen. So fiel am 15. September 2019 die Regionalexpressleistung von Gießen nach Siegen um 09:09 Uhr ersatzlos aus.

Die Ausfälle haben es auch jüngst bis in die Fernsehberichterstattung geschafft. Laut Betreiberin Hessische Landesbahn fehlen zurzeit 30 Triebfahrzeugführer, 20% des Personalbestandes seien krankgeschrieben. Pro Bahn & Bus merkt hierzu an, dass das gleiche Problem bereits im letzten Jahr bestand. Der Fahrgastverband schlägt einen verlässlichen Ersatzfahrplan vor, kombiniert mit Busfahrten. Es ist den Fahrgästen nicht zuzumuten, täglich kurzfristig zu erfahren, welche Fahrten ausfallen und ob vielleicht ein Ersatzbus fährt, der dann wesentlich länger unterwegs ist. Weiterhin sind konzertierte Aktionen zwischen allen Partnern inklusive Politik notwendig, um Lösungen zu erarbeiten und dem Fahrgast längerfristig wieder einen zuverlässigen Fahrplan anbieten zu können.

Die Situation an der Vogelsbergbahn

(hl) Während auf den kürzen RB-Linien häufig ein geordneter Schienenersatzverkehr seitens der HLB eingerichtet wird, werden beispielweise auf der Vogels-

bergbahn (RB 45) keine Ersatzverkehre angeboten. Wenn hier Verbindungen ausfallen, sind das in der Regel paarige Verbindungen, also Hin- und Rückfahrten. So geschehen unter anderem am 26. und 27.07., am 15. und 31.08. sowie am 01.09.2019. Dabei ist es durchaus nachvollziehbar, dass auf der 106 km langen Linie Gießen-Fulda eine vollständig alternierende Busbedienung zeitlich uninteressant ist.

Allerdings ist bei der Vogelsbergbahn nicht nachvollziehbar, dass bei Personalmangel für die in der nachmittäglichen Rush Hour entfallenden Verstärkerzüge Gießen-Mücke keine Schienenersatzverkehr-Alternative (SEV) angeboten wird. Obwohl die HLB bei der Sitzung der kommunalen Arbeitsgemeinschaft AGNV am 14.09.2016 für solche Fälle einen SEV dem Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) zugesagt hatte und dies auch im Protokoll festgehalten wurde, wird sich seitens der HLB darüber hinweggesetzt.

Zufällige Momentaufnahmen ergaben, dass z.B. am 22.07. und 15.08.19 alle Verstärker und vom 24.07. bis 26.07., am 16.08. sowie am 26.08. einige Verstärkerleistungen gestrichen wurden. In Anbetracht der aktuellen Diskussionen zum Klimawandel und zur Erreichbarkeit einer Verkehrswende, auch einer Verkehrswende in der Fläche, kann die HLB in ihrem Einzugsbereich derzeit nur einen mangelhaften Beitrag leisten.



Ein Zugausfall der Linie RB 45

Eine Fahrt von Wetzlar nach Alsfeld – ein Erlebnisbericht

(hl) Am 1. September 2019 endete die Fahrt der RB 24827 von Limburg nach Fulda ohne vorherige Ankündigung in Gießen. Auf dem dynamischen Zugzielanzeiger in Wetzlar war die Regionalbahn mit Ziel Fulda und Abfahrt um 14:26 Uhr angekündigt. Der Triebwagen (keine Doppeltraktion) fährt ein, die Reisenden, einige mit Koffer, und weitere Radfahrer steigen ein.

Kurz vor Gießen wird über den Bordlautsprecher mitgeteilt, dass dieser Zug wegen Personalmangel in Gießen endet. Bei der Ankunft in Gießen müssen alle aussteigen, Weiterreisende Richtung Fulda mit Koffer und Fahrrädern stranden hier. Am dynamischen Zugzielanzeiger wird die Weiterfahrt der RB 24827 nach Fulda angezeigt, am Bahnsteig erfolgt keine Lautsprecherdurchsage, kein Hinweis auf Zugausfall. Die Zugbegleiterin zieht sich sofort zurück, schließt die Tür von innen und als dann die Bahn Richtung Fulda in die Abstellgruppe fährt, stehen die gestrandeten und wartenden neuen Fahrgäste entgeistert am Bahnsteig.

Erst nach einer gefühlten Ewigkeit erfolgt endlich eine Lautsprecherdurchsage mit dem Hinweis, dass in einer Stunde mit der RB 24833 um 15:47 Uhr die nächste Verbindung nach Fulda möglich ist. Als dann der Solo-Triebwagen gegen 15:35 Uhr einfährt, der unter anderem gut mit Radfahrern besetzt ist, gibt es großes Gedränge. Weitere Radfahrer und Reisende mit Koffer steigen zu, einige Reisende müssen auch stehen. An diesem Tag fand das Brückenfest in Wetzlar sowie der Stoffmarkt in Gießen statt.

Kurz vor der Einfahrt dieses Zuges kommen der Lokführer und die Zugbe-

gleiterin der „gestrandeten“ RB 24827 aus der Richtung der Abstellgleise, steigen ebenfalls in die RB 24833 und gehen durch das 1. Klasse Abteil in den rückwärtigen Führerstand. Die beiden Zugbegleiterinnen (heute zwei) der RB 24833 suchen unmittelbar nach Abfahrt des Zuges ebenfalls das Lokführerabteil auf. Auf dem Weg dorthin fordert die Ältere noch in einem nicht angebrachten Tonfall einen Reisenden auf, seinen Koffer aus dem Gang zu entfernen.

Im Lokführerabteil muss es anschließend wohl sehr lustig gewesen sein, denn trotz des dazwischen liegenden 1. Klasseabteils war in dem anderen Fahrgastraum noch das dortige Lachen deutlich zu vernehmen. Erst nach der Abfahrt in Grünberg kam die junge Zugbegleiterin zur Fahrkartenkontrolle in den Fahrgastraum. Eigentlich sollten Zugbegleiter sich nicht „abschotten“, sondern als Servicepersonal den Fahrgästen mit Rat und Tat zur Seite stehen.

Zu diesem Zugausfall hat die Redaktion die Hessische Landesbahn um eine Stellungnahme gebeten. Sie finden diese auf der nächsten Seite.

Stellungnahme der Hessischen Landesbahn zum Zugausfall vom 1. September 2019

Der Zug RB 24827 endete am 01.09.2019 in Gießen, da sich der Triebfahrzeugführer, der für die Weiterfahrt eingeteilt war, kurzfristig krankgemeldet hat. Auf Grund der generell sehr angespannten Personalsituation an Triebfahrzeugführern, war kein Ersatz zu bekommen. Die Dienstzeit des bisher gefahrenen Kollegen durfte auf Grund von Arbeitsschutzbedingungen im Sinne des Mitarbeiters und der Sicherheit der Fahrgäste nicht verlängert werden.

Die Eingabe für die Anzeigetafeln und die Echtzeitportale erfolgten leider erst sehr spät, da auch in der Leitstelle Personal gefehlt hat. Entsprechend spät kamen dann auch die Durchsagen am Bahnhof Gießen bzw. im Zug selbst, da unser Zugpersonal erst die Rückmeldung aus der Leitstelle abwarten musste, ob ein Ersatz gestellt werden kann oder nicht, bevor die Fahrgäste informiert werden konnten. Gerade an Brückentagen und zu Stoßzeiten führt fehlende Information der Fahrgäste natürlich zu Belastungen und Ärger, wenn Züge und Bahnsteige ohnehin sehr voll sind.

Zum Personal vor Ort von dem hier gesprochen wurde - von den vier Personen im Führerstand waren nur zwei, ein Triebfahrzeugführer und eine Zugbegleiterin, im Dienst. Die anderen beiden waren auf dem Weg zum Einsatzort bzw. auf der Heimfahrt nach Feierabend. Da gemäß Eisenbahnbundesamt bis zu vier Personen im Führerstand sein dürfen, sind die Kollegen wohl wegen des überfüllten Zuges dort mitgefahren und nicht im regulären Zugteil. Dies ist aber kein Grund dafür, dass die diensthabende Zugbegleiterin scheinbar nicht dauerhaft bei den Fahrgästen präsent war.

RB46/47/48: Schienenersatzverkehr vom 07.10. – 01.11.2019

Leider müssen wir aufgrund von Personalengpässen vom 07.10. bis 01.11.2019 das Fahrplanangebot auf den Linien RB47/48 Friedberg – Wölfersheim/Nidda und RB46 Gießen – Gelnhausen auf einzelnen Fahrten von einer Bahn- auf eine Busbedienung umstellen.

Der Zug 29325 der Linie RB46 (Abfahrt in Gießen um 12:11 Uhr) verkehrt nur bis Nidda. Zwischen Nidda und Gelnhausen entfällt der Zug ersatzlos.

In den Bussen ist leider keine Fahrradmitnahme möglich. Der geänderte Fahrplan kann in der DB-Reiseauskunft (DB Navigator, www.bahn.de, DB-Fahrkartenautomaten, DB-Reisezentren etc.) sowie in der RMV-Verbindungssuche unter www.rmv.de abgerufen werden. Alle nicht in den Fahrplantabellen aufgeführten Züge verkehren planmäßig nach Regelfahrplan. Die Ersatzhaltestellen des Schienenersatzverkehrs befinden sich nicht an allen Stationen in unmittelbarer Bahnsteignähe, bitte beachten Sie die Wegeleitungen an den Bahnsteigen und auf www.hlb-online.de.

Wir danken für Ihr Verständnis, Ihre Hessische Landesbahn

Ersatzfahrplan

Wegeleitung RB46

Wegeleitung RB47/48



Mitte Oktober kommt es weiterhin auf mehreren Strecken zu Zugausfällen. Die HLB hat auf ihrer Homepage Ersatzfahrpläne und die Lage der Bus-Ersatzhaltestellen veröffentlicht

Kommentar zu den Zugausfällen

In früheren Jahren konnte man die Uhr nach dem Zug stellen – so wurde zumindest immer erzählt. Wer sich allerdings heute im Einzugsbereich der HLB auf diese Aussage verlässt, ist im wahrsten Sinne des Wortes verlassen. Seit Monaten ist der Schienenverkehr der HLB für die Reisenden eine unkalulierbare Größe. Nein, nicht nur wegen den häufig auftretenden Verspätungen durch „Technische Störung am Triebfahrzeug“, sondern insbesondere durch kurzfristigen Personalausfall ist die Bedienung der mittelhessischen Linien RB 16/ RB 45/ RB 46/ RB 47/ RB 48 von Zugausfällen geprägt.

Nicht nur für die treuesten Nutzer, die Pendler, sind diese Zustände inzwischen unerträglich. Gerade für Reisende, die dadurch ihre Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen zum Fernverkehr z. B. in Gießen, Fulda oder Friedberg verpassen, sind die daraus resultierenden Folgen unangenehm und können häufig auch gravierend sein. Zugbindung und Sitzplatzreservierungen gehen verloren, das pünktliche Erreichen des Zielortes wird zum Glücksspiel.

Rhein-Main-Pendler, deren Anschlusszüge ständig außerplanmäßig ausfallen, und Reisende, die ihre Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen nicht erreichen, vergrämt man leider nicht nur kurzfristig. Wenn der Reisende sich vor Fahrtantritt auf der Homepage der HLB „Störungsmeldungen-Hessische Landesbahn“ zu seiner Verbindung informieren möchte, findet er häufig unvollständige und wenig zielführende Informationen. So war am 31.08.19 auf der Homepage die Überschrift „Linie RB 45 Limburg-Weilburg-Gießen-Alsfeld-Fulda“ für den 01.09.19 aufgeführt, aber bei Abruf der Informationen handelte es sich nur um Informationen zur RB 46 (Gießen-Gelnhausen).

In den mittelhessischen Printmedien wurden bisher die ständigen Zugausfälle durch den Personalmangel selten aufgegriffen. Falls noch nicht erfolgt, sollten sich die Politik und die Besteller der Verkehrsleistungen umgehend einmal mit den Ursachen zu den derzeit gravierenden Personalmängeln der HLB beschäftigen. Denn dies sollte kein Dauerzustand werden, es dauert jetzt schon viel zu lange.

An der Entlohnung kann es wohl nicht liegen, denn die Gewerkschaften sorgen schon dafür, dass die Tarifverträge eingehalten, Sonn-, Feiertags- und Nachtzuschläge gezahlt und weitere Sozialleistungen gewährt werden. Wenn die HLB feststellt, dass sie Schwierigkeiten hat eine ausreichende Anzahl an Lokführern zu bekommen, warum bildet sie dann nicht mit anderen Unternehmen einen Lokführer-Pool? Beispielsweise in Baden Württemberg wird dies bereits praktiziert.

Horst Lorenz

Dampflok 01 118 in privates Eisenbahnmuseum überführt

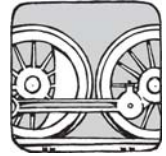
(js, jl) Fast jeder Eisenbahnfreund kennt die elegante Schnellzuglok 01 118, welche Jahrzehnte lang von Frankfurt aus für zahlreiche Sonderfahrten eingesetzt wurde. Jetzt hat die Lok in der Nähe von Battenberg eine neue Heimat gefunden und wird nicht mehr fahren. Und dies, obwohl die Lok noch Fristen hat, die einen längeren Betrieb ermöglicht hätten.

Die Lokomotive wurde 1934 von Krupp in Essen unter der Fabriknummer 1415 gebaut und ist als einzige ihrer Bauart bis heute ununterbrochen betriebsfähig erhalten. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs verblieb sie in der Sowjetischen Besatzungszone und wurde in den Bestand der Deutschen Reichsbahn eingegliedert, wo sie 1970 die EDV-Num-

mer 01 2118-6 erhielt. Die Reichsbahn verzichtete während der gesamten Zeit ihres Einsatzes auf größere Umbauten und Modernisierungen. Dadurch blieb ihr Erscheinungsbild weitgehend unverändert erhalten, das insbesondere durch die großen Windleitbleche der Bauart Wagner geprägt ist.

Das Bild zeigt die Dampflok 01 118 bei einem früheren Besuch im Bahnhof Battenberg/Eder. Die Sonderfahrt fand am 26. September 2004 statt. Foto: Jürgen Schmied





Bis zum Verkauf an die Historische Eisenbahn Frankfurt am 5. November 1981 hatte sie laut Betriebsbuch insgesamt 3.559.271 Kilometer zurückgelegt. Der Verkauf wurde über die Kunst und Antiquitäten GmbH abgewickelt, ein Unternehmen der Kommerziellen Koordination. Diese Abteilung des Außenhandelsministeriums der DDR unter Leitung von Alexander Schalck-Golodkowski hatte die Aufgabe, Devisen durch den Verkauf von Kunstwerken und Antiquitäten an Kunden im westlichen Ausland zu beschaffen.

Am 5. Juni 2019 teilte der Verein mit, dass die Lok bereits 2013 aus wirtschaftlichen Gründen verkauft werden musste, um die Kosten für Instandhaltungsarbeiten finanzieren zu können. Sie durfte dennoch bis 2019 vom Verein genutzt werden. Am Samstag, dem 3. August 2019 führte die Abschiedsfahrt der 01 118 der Historischen Eisenbahn Frankfurt die Maschine mit einem Sonderzug durch das Rheintal. Am folgenden Tag wurde die Lok noch mit eigener Kraft in ihre neue Heimat überführt. Hierzu fuhr die Lok von Frankfurt über die Main-Weser-Bahn und Burgwaldbahn bis Frankenberg/Eder, das gegen 14:20 Uhr erreicht wurde. Einen Zug hatte die Maschine nicht am Haken.

Im Bahnhof Frankenberg stieg der neue Eigentümer persönlich in den Führerstand, um die letzten Kilometer der Fahrt genießen zu können. Diese führten, Tender voraus, über die obere Edertalbahn nach Battenberg/Eder. Da die Strecke wegen Brückenschäden an der Ederbrücke zwischen Frankenberg und Röddenau seit

über einem Jahr gesperrt ist, benötigte die Maschine eine Sondergenehmigung, mit der sie die Strecke mit 5 km/h passieren durfte. Dazu mussten zuvor kleinere Instandsetzungsarbeiten durchgeführt werden. Mit einer, für eine Schnellzuglok untypischen Langsamkeit rollte die Maschine nach Battenberg. Dort mussten noch zwei Prellböcke vorübergehend abgebaut werden, welche die Weiterfahrt in das private Eisenbahnmuseum versperrten. Diese sind dort Rücken an Rücken auf dem Gleis angebracht, um eine Einfahrt oder Ausfahrt zwischen DB-Strecke und Anschlussgleis zu verhindern.

Nach der Überführung wurde am nächsten Tag die Streckenklasse der Anschlussstrecke herabgesetzt, was eine spätere Überführung per Schiene ausgeschlossen hätte und ebenso eine Rücküberführung oder Fristuntersuchungen unwahrscheinlich macht. Die Lok wird somit aller Voraussicht nach nicht mehr unter Dampf stehen.

Das Museum ist für Besucher leider nicht zugänglich, daher kann die Lok nicht besichtigt werden. Es befindet sich auf einem ehemaligen Fabrikgelände, die Fahrzeuge stehen auf den alten Ladegleisen, die sich in der früheren Versandhalle befinden und können auch nicht von außen eingesehen werden. Im Außengelände hat der Eigentümer einen kurzen Bahnsteig errichtet, der sich an historische Vorbilder anlehnt. In das Museum wurden bereits zuvor andere Loks überführt.

Kassel - Dortmund - Düsseldorf NVV-Linie RE11

NVV zieht positive Bilanz zur RRX- Verbindung: 35% mehr Fahrgäste

(j1) Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember des letzten Jahres ist der RE 11 zwischen Düsseldorf, Essen, Dortmund, Paderborn, Warburg, Hofgeismar und Kassel mit 15 neuen Fahrzeugen des Betreibers Abellio unterwegs. Nach bisherigen Zählungen des NVV sind die Fahrgastzahlen zwischen Kassel und Warburg innerhalb der ersten neun Monate um 35 Prozent von 401.058 Fahrgästen in 2017 auf 543.075 gestiegen, ohne dass eine Angebotsverbesserung stattgefunden hat.

Dabei fallen besonders die Wochenenden auf. Dort stieg der Nachfrage zwischen Freitag und Sonntag überproportional um durchschnittlich 50 Prozent. Aber auch an den Wochentagen verzeichnet der Verkehrsverbund fast 20 Prozent mehr Fahrgäste.

NVV-Geschäftsführer Wolfgang Rausch zog im September 2019 daher eine sehr positive Bilanz: „Ich war schon zum Start davon überzeugt, dass Nordhessen von dem RRX-Konzept profitieren wird. Der Zuwachs von über 140.000 Fahrgästen zeigt, wie wichtig die Verbindung zwischen uns und dem Westen Deutschlands ist und auch zukünftig sein wird. Für einen 2-Stunden-Takt sind die Fahrgaststeigerungen nach so kurzer Zeit sehr beachtlich. Das bestärkt uns in unserer Haltung, den Takt auf ein stündliches Angebot zu verdoppeln.“ Bisher besteht der stündliche Takt nur zwischen Düsseldorf und Paderborn.

Die neuen RRX-Züge bestehen aus einstöckigen End- und doppelstöckigen Mittelwagen mit insgesamt 400 Sitzplätzen. Der RRX fährt fast ausschließlich in Doppeltraktion und bietet damit 800 Sitzplätze im Regelbetrieb. Vorher verkehrten S-Bahn ähnliche Triebwagen der Baureihe 425, welche fast keinerlei Komfort auf den meist langen Fahrten zwischen den großen Städten boten. Sehr harte Sitze, eine laute Geräuschkulisse und eine geringe Innenraumqualität verschreckten viele Fahrgäste.



Die neuen RRX-Triebwagen vom Hersteller Siemens haben sich auf der Strecke von Kassel nach Düsseldorf bewährt, was die steigenden Fahrgastzahlen zeigen

Direktvermarktermesse in Battenberg

(js) Seit vielen Jahren ist der Landkreis Waldeck-Frankenberg zu Gast auf der Messe Land&Genuss in den Messehallen in Frankfurt/Main. Zu diesen Anlässen kamen Sonderzüge der Kurhessenbahn zum Einsatz, um die Messebesucher von Korbach nach Frankfurt zu befördern, mit Ausstieg direkt am Messegelände.

In diesem Jahr lud der Landkreis Interessierte aus dem Rhein-Main-Gebiet zu einem Gegenbesuch zur Direktvermarktermesse nach Battenberg ins obere Ederetal ein. Am 1. September setzte die Kurhessenbahn einen Sonderzug von Frankfurt/Main Hbf. zur Direktvermarktermesse in Battenberg ein. Der Zug konnte kostenfrei genutzt werden und bot maximal 220 Besuchern Platz. Deshalb waren rechtzeitige Anmeldungen notwendig.

Der Sonderzug startete im Frankfurter Hauptbahnhof um 9:30 Uhr. Weitere Zustiege waren in Bad Vilbel, Friedberg und Gießen möglich. Da die Bahnstrecke zwischen Frankenberg und Battenberg aufgrund von Brückenschäden gesperrt ist, mussten die Reisenden in Münchhausen in einen Bus umsteigen und sollten Battenberg um ca. 11:40 Uhr erreichen. Nach dreieinhalb Stunden wurde die Rückfahrt angetreten. Der Bustransfer nach Münchhausen startete gegen 15:30 Uhr, das

Die Erweiterung des Bahnhofsgebäudes Gersfeld ist im Rohbau fertiggestellt

Foto: Stefan Sitzmann

Ziel Frankfurt sollte um 17:34 Uhr erreicht werden.

Auf der Messe in der Bergstadt stellten zahlreiche Aussteller aus den Bereichen landwirtschaftliche Direktvermarktung, Kunsthandwerk und Tourismus aus. Es wurden Waren, wie Landmilch, Käse, Brot, Nudeln, Honig, Fisch und Hausmacherwurst angeboten. Als kulinarische Spezialitäten konnten Schepplerlinge, Krustenbraten, verschieden zubereitete Kartoffeln, Zwiebelkuchen, Räucherforellen, Dämpfkartoffeln, Ziegenkäse, Kuchen, Waffeln und Crepes gekostet werden. Dazu wurden Kaffee, Milchshakes oder Honigbier gereicht.

Rhönbahn Fulda - Gersfeld RMV-Linie RB52 Ehemaliges Bahnhofsgebäude Gersfeld wird erweitert

(si) Am Bahnhof Gersfeld tut sich was. Nachdem vor geraumer Zeit in der Hessenschiene über Pläne zur Neugestaltung der Endhaltestelle der Rhönbahn berich-



tet wurde, nimmt das Projekt nun konkrete Formen an. Der erste Bauabschnitt steht nun im Rohbau. Neben Wohnraum wird hier auch ein gastronomisches und gewerbliches Angebot entstehen. Das Bahnhofsgebäude aus dem Jahr 1888 wird in den Gebäudekomplex integriert und grundlegend saniert. In einem weiteren Bauabschnitt wird daran anschließend eine Tagungs- und Veranstaltungshalle entstehen.

Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie RB45 Keine überdachten Fahrrad- abstellplätze mehr in Grünberg

(hl) Wie bereits in der Hessenschiene 116 gemeldet, befindet sich am Gleis 1 des umgestalteten Bahnhof Grünberg eine Abstellfläche zum Anschließen von 15 Fahrrädern. Die frühere überdachte Abstellfläche für Zweiräder wurde geräumt und wird jetzt für eine Außengastronomie

genutzt. Bisher wurden an nahezu allen Stationen der Vogelsbergbahn überdachte Fahrradabstellplätze geschaffen. Warum dies nicht auch in Grünberg erfolgte, bleibt ein Rätsel. So erreicht man sicher keine Umsteiger.

Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt Umbau in Niederwalgern verschoben

(jl) In der Hessenschiene 115 meldeten wir, dass die Bahnsteiganlagen des Bahnhofs Niederwalgern im Zuge des Baus eines elektronischen Stellwerks modernisiert werden sollen. Anfang August teilte die Deutsche Bahn der Gemeinde nun mit, dass der Ausbau auf unbestimmte Zeit verschoben ist.

In der Erklärung verweist die Bahn auf Verzögerungen im Planrechtsverfahren. Diese Verzögerungen hätten zur Folge, dass bis zum eigentlichen Baubeginn im November noch kein Baurecht vorliegt. Der Bau hätte aber noch dieses Jahr beginnen müssen, um befristete Fördermittel abrufen zu können. Auch hätte sich gezeigt, dass Planungsunterlagen von einem beauftragten Planungsbüro erhebliche Defizite aufwiesen. Ein neuer Bautermin



Die neuen Fahrradabstellplätze befinden sich direkt am Hausbahnsteig. Früher konnte man sein Fahrrad wettergeschützt unter den links sichtbaren Dächern abstellen.

Foto: Horst Lorenz

kann angesichts der offenen Finanzierungsfrage noch nicht genannt werden.

Haltepunkt Ostheim barrierefrei

(jl) Vermutlich im August 2019 wurde am Haltepunkt Ostheim der Zugang zum Bahnsteig Richtung Gießen mobilitätsgerecht ausgebaut. Neben einer Treppe mit Handlauf gibt es nun auch eine kurze Rampe, um mit dem Kinderwagen oder Rollstuhl bequem auf den Bahnsteig gelangen zu können. Damit sind nun beide Bahnsteige mobilitätsgerecht erreichbar und mit einer Fußgängerunterführung mit Rampen miteinander verbunden.

Leider besitzt der Haltepunkt Ostheim immer noch sehr niedrige Bahnsteige von 38 cm Höhe. Da der Halt außerdem in einem Bogen liegt und die Gleise eine Überhöhung aufweisen, ist der Einstieg in Fahrtrichtung Friedberg/Frankfurt besonders beschwerlich. Hier ist zu hoffen, dass in absehbarer Zeit alle Bahnsteige zwischen Ostheim und Großen Linden zeitgemäß auf 55 oder 76 cm Höhe angehoben werden.

Neue Rampe und Treppe am Haltepunkt Ostheim



Odenwaldbahn Darmstadt/Hanau - Groß Umstadt - Eberbach Suche nach mehr Kapazität

(jl) Über 50 Prozent mehr Fahrgäste fahren mit der „neuen Odenwaldbahn“, seitdem im Jahr 2005 kürzere Fahrzeiten, moderne Fahrzeuge und deutlich mehr Fahrten eingeführt wurden. Aktuell nutzen pro Tag rund 15.000 Fahrgäste die Odenwaldbahn.

Laut RMV-Chef Ringat will der Verkehrsverbund im gesamten Bundesgebiet auf die Suche nach geeigneten Fahrzeugen für eine nochmalige Aufstockung der Flotte gehen und prüfen, ob Busse als Ergänzung im Berufsverkehr eine Lösung darstellen. Die Fahrzeugflotte wurde seit 2005 bereits zwei Mal erweitert, zuletzt vor eineinhalb Jahren mit der Anschaffung von vier neuen LINT54-Zügen.

Im Berufsverkehr können seit 2018 durch die größere Fahrzeugflotte noch mehr Fahrten mit drei gekoppelten Triebwageneinheiten angeboten werden, die insgesamt 360 Plätze bieten. Bei planmäßigem Betrieb kommt es so zu keinen Platzengpässen.

Doppelstockzüge keine Lösung

Der in der öffentlichen Diskussion als Idee aufgekommene Einsatz von Doppelstockzügen ist aufgrund deren höherer Platzkapazität eine naheliegende Idee. Leider stellt sie aus Sicht des RMV jedoch keinen gangbaren Weg dar, da schon ein Vier-Wagen-Zug zu lang für die Bahnsteige an mehreren Stationen ist.

Vive le tram

(fl) Die Verkehrsgesellschaft Frankfurt hat 45 Trambahnen beim französischen Hersteller Alstom bestellt. Alstom ist berühmt dafür, für die Züge ein individuelles, auf die jeweilige Stadt zugeschnittenes Design zu kreieren. So erhielt die Stadt Reims Trams, deren Front ein stilisiertes Champagnerglas darstellt.

Die Hessenschiene konnte kürzlich ein geheimes Interview mit einem leitenden VGF-Mitarbeiter führen. Das Wichtigste: Frankfurt erhält keineswegs Bahnen von der Stange, so wie es die bislang veröffentlichten Bilder verhiessen. Frankfurt erhält ein Original!

Hessenschiene: „Herr Trevik, man sagt, der Frankfurter Verkehrsdezernent wünsche eine Tram nach dem Muster von Reims. Fahren wirklich bald Champagnergläser durch Sachsenhausen?“

Herr Trevik: „Nein, nein. Ein Geripptes sollte es sein. Oder ein Bembel. Mit dem Gerippten kamen die Alstom-Designer aber zunächst nicht klar.“

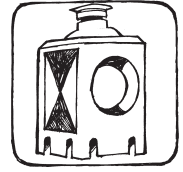
Hessenschiene: „Inwiefern?“

In Reims erinnert die Front der Straßenbahnen an ein Champagnerglas

Foto: Wikipedia, Roehrensee



Herr Trevik: „Die haben die Fahrzeugfront als Unterhemd gestaltet. Darunter stand *Tram avec Ripp finesse – Straßenbahn mit Feinripp*. Da muss der Übersetzer den Franzosen einen Streich gespielt haben.“



Hessenschiene: „Hat Alstom auch eigene Vorschläge unterbreitet?“

Herr Trevik: „*Le Tram saussice Frankfurt* kam aus den Alstom-Ateliers. Aber dazu sagte Verkehrsdezernent Klaus Oesterling nur: *e rollendes Frankfodder Wörschtje kimmt net uff die Streck*.“

Hessenschiene: „Und welche Front wurde letztlich gewählt? Der Bembel oder das Gerippte?“

Herr Trevik: „Das Gerippte machte das Rennen. Beim Bembel bereitete der Henkel Probleme. Peter Feldmann wollte ihn partout in Fahrtrichtung links haben. Aber da machte die Straßenverkehrsbehörde nicht mit. Und die CDU. Außerdem sah der Entwurf so jugendstilmäßig aus. Wegen der Bem-belle Epoque, dachten wohl die Franzosen.“

Hessenschiene: „Nach der Panne mit dem Unterhemd – haben die Alstom-Leute doch noch ein ordentliches Geripptes hinbekommen?“

Herr Trevik: „Oui, oui, wir haben ein paar Flaschen Possmann hingeschickt, als Inspirassjoh. Und plötzlich lief's. Die Franzosen sind erfreut, nennen ihre Fahrzeugreihe jetzt sogar *Cidre-tadis*. Der Klaus Speierling – Verzeihung Oesterling – ist ebenfalls begeistert.“

Hessenschiene: „Merci pour l'information!“

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 117

Ort

Datum

Unterschrift

Infoanforderung

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

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.

Ort

Datum

Unterschrift

