

HESSEN SCHIENE

Nr. 118

Januar - März 2020



- **Kassel: Weitere Liniennetzreform soll kommen**
- **Stadt & Ldk. Fulda: Neuer Nahverkehrsplan**
- **TEE-Sonderfahrt nach Nürnberg**



... GRUSS AUS INDIEN! EUER RONALD POFALLA! *Karikatur: Jürgen Janson*

Impressum

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

Druck Druckhaus Gratzfeld, Butzbach
Auflage 1400 Exemplare

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Friedrich Lang, Jürgen Lerch, Hans-Peter Günther, Stefan Tripp, Horst Lorenz, Stefan Sitzmann, Michael Kolb

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 28.02.2020
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,

die Bundesregierung hat der Bahn kürzlich eine zentrale Rolle beim Erreichen der Klimaziele zugedacht. Mehr Geld soll das Staatsunternehmen für seine Infrastruktur erhalten, weniger Steuer auf Fernverkehrsfahrkarten erhoben werden, das Streckennetz vollumfänglich erhalten bleiben.

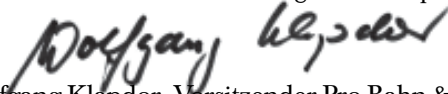
Auch in der Lokal- und Regionalpolitik wird viel über die Rolle des öffentlichen Verkehrs nachgedacht und diskutiert. Da erinnert vieles an die üblichen Brainstorming-Runden mit Sitzkreis, Packpapierwand und bunten Zettelchen, die es zu sortieren gilt. Das Blatt mit der Aufschrift „Seilbahnen im ÖPNV“ scheint schon wieder ein wenig nach unten gerutscht zu sein. Dafür stehen die „365-Euro-Tickets“ und „der kostenlose ÖPNV“ derzeit ziemlich weit oben. Natürlich ist freies Nachdenken nicht nur erlaubt, sondern sogar notwendig. Wir von Pro Bahn & Bus im Deutschen Bahnkundenverband schauen aber bevorzugt auf eine andere Ecke der imaginären Plakatwand - auf die Überschrift „beschlossene Sache“.

Die konsequente Umsetzung prinzipiell beschlossener Ziele ist schließlich auch eine Methode, um sich politisches und fachliches Profil zu verschaffen. Bei der Regionaltangente West hat es leider viel zu lange gedauert, hoffen wir wenigstens auf eine zügige Planfeststellung und einen ebenso zügigen Bau. Bei den Neubaustrecken Hanau – Fulda und Frankfurt – Mannheim könnte vieles schneller gehen, wenn es einen politischen Konsens gäbe, wenn sich die Lokalpolitik mehr auf die Pro- als auf die Kontraseite stellen würde.

Vielleicht würde das den politisch Aktiven und auch den Engagierten in den Umweltverbänden leichter fallen, wenn der Nutzen für die Region besser erkennbar wäre. Bei beiden großen Neubaustrecken in Bayern wurde der Regionalverkehr von Anfang an berücksichtigt. Von München nach Nürnberg fahren ebenso Regionalzüge über Neu- und Ausbaustrecken wie von Nürnberg nach Coburg. Bei der erstgenannten Strecke wurden sogar zwei Stationen eigens für den Regionalverkehr eingerichtet.

Was hindert uns daran, ähnliches für die in Hessen anstehenden Neubauten zu fordern – und als Landesregierung auch zu fördern? Mit der „Wallauer Spange“ wird es einen ersten richtigen Schritt in diese Richtung geben.

Liebe politisch Aktive unter den Leserinnen und Lesern, bleiben Sie dran an „ihrem“ Projekt. Genießen Sie die Feiertage und kehren Sie dann zurück, nicht zu den „bunten Zetteln“, sondern lieber zu den Ordnern mit den fortgeschrittenen Plänen – und dann zum Werkzeug für den Spatenstich.


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



Pinwand 4
 Tipps und Infos 6



Kassel: Nachdenken über die Linienreform und neue Tram-Strecken 7



Nahverkehrspläne bringen Änderungen in Fulda und in der Rhön 10

Übervolle Züge zu den Weihnachtsmärkten 14

Mehr Rufbus-Verkehre im Landkreis Fulda 15



Marburg – Erndtebrück: Streckenjubiläum und Vereinsjubiläum 16

„Harte Schule der Nutzen-Kosten-Untersuchung“ bringt Bewegung in die Politik 20

Vogelsbergbahn: Teilstreckenjubiläum Gießen – Grünberg 22

Mit dem Trans-Europ-Express von der Lumda an die Pegnitz 23

Wieder Güterverkehr auf der Holzbachtalbahn 25



Schienenprojekte im engeren Rhein-Main-Raum: Ein Update 26

RMV erweitert S-Bahn-Auftrag 32

Ländchesbahn im 30-Minuten-Takt 33



Schottland: „Adopt a station“ – Gepflegte Bahnanlagen durch Bahnhofspaten 34

Rheinland-Pfalz meldet zahlreiche Strecken zur Elektrifizierung an 38



Buchvorstellung: Braunfelser Ernstbahn und Lindenbachbahn 41

Seit 20 Jahren fährt die BLE auf DB-Strecken in der Wetterau 43

Streckentelegramm 45

Schlusslicht 50

Titelbild: VT72 der Hessischen Landesbahn hat als RB 61562 Limburg - Westerbürg einen kurzen Halt im Bahnhof Wilsenroth eingelegt. Foto: Holger Schäfer

Rückseite: Ein Zug der Hessischen Landesbahn verlässt den Bahnhof Fulda zur Fahrt Richtung Limburg über die Vogelsbergbahn. Foto (08.01.2017): Stefan Sitzmann

Alle Fotos ohne Namensnennung: Jürgen Lerch

Unsere Treffen vor Ort:

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



Datum	Veranstaltung	Ort
13.01.2020	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		
02.03.2020	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		

Nordhessen: Themenorientierte Regionaltreffen finden im Kasseler Umwelthaus oder in einem Restaurant statt. Terminuskünfte telefonisch oder per Mail beim Regionalleiter Hermann Hoffmann.

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

Unsere Aktiven vor Ort:

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

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

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

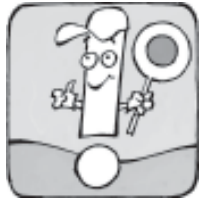
Regionalverband Mittelhessen
Regionalleiter Jürgen Lerch
Bismarckstraße 3, 35510 Butzbach
Telefon (0 60 33) 1 60 47
mittelhessen@probahn-bus.org

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

Bereich Südhessen und Rheinhessen
Ansprechpartner: Wolfgang Klapdor
Zeppelinstraße 16, 67578 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

Fahrten zwischen Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis werden günstiger



(j1) Dank einer neuen Preisstufe werden Fahrten zwischen Wiesbaden und angrenzenden Kommunen im Rheingau-Taunus-Kreis zum Fahrplanwechsel günstiger: Auf Fahrten von Eltville, Kiedrich, Niedernhausen, Schlangenbad und Taunusstein bis in die Landeshauptstadt sinken die Fahrpreise um fast 20 Prozent.

Ticketart	Preisstufe 4	Preisstufe 30	Ersparnis
Einzelfahrt	5,00 €	4,15 €	0,85 €
Tageskarte	9,75 €	8,10 €	1,65 €
Gruppentageskarte	16,70 €	13,90 €	2,80 €
Jahreskarte	1.377,10 €	1.139,50 €	237,60 €

Vergleich ausgewählter Fahrkarten (Preisstand 2020) Quelle: RMV

Teil des Luftreinhalteplans

„Mit den Zwischenpreisstufen wird eine weitere Maßnahme aus dem Wiesbader Luftreinhalteplan Realität“, erklärt Andreas Kowol, Verkehrsdezernent der Landeshauptstadt. „So wachsen Wiesbaden und der Rheingau-Taunus-Kreis auch im ÖPNV enger zusammen.“

bot“, sagt RMV-Geschäftsführer Dr. André Kawai. „Doch nicht nur der Preis macht die Attraktivität des ÖPNV aus – vor allem Qualität und enge Taktung lassen Menschen umsteigen. Deshalb weiten wir auf vielen Linien rund um Wiesbaden, wie RE9, RB10 sowie auf den Buslinien X79 und 171 das Fahrtangebot aus.“

Im Dezember 2018 hatte der RMV für Fahrten über die Grenzen des Frankfurter Tarifgebiets hinaus die Preisstufe 30 eingeführt, wodurch die tatsächliche Wegelänge bei der Tarifbildung noch stärker berücksichtigt wird. Dieses Prinzip wird nun auch zwischen Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis umgesetzt.

„Die neue Preisstufe ist ein wichtiger Schritt für unsere Tarifentwicklung. Immer mehr Flatrate-Tickets wie das Senienticket machen Bus und Bahn für Vielfahrer attraktiv. Und für Gelegenheitsfahrer ermöglichen wir mit fein abgestuften Tarifen ein passgenaues Ange-



Pro Bahn & Bus wünscht allen Leserinnen und Lesern der Hessenschiene frohe Weihnachten und einen guten Rutsch ins Neue Jahr!

Scherenschnitt: Anke Cuntz

Kassel: Nachdenken über die Linienreform und neue Tram-Strecken

(fl) Die große Linienreform der Kasseler Verkehrsgesellschaft KVG fand im März 2018 statt und liegt somit gut eineinhalb Jahre zurück. Zeit für eine Bilanz, auch von Seiten der Stadtpolitik. Denn die Liniennetzreform war weniger eine Unternehmens- als viel mehr eine Politikentscheidung.

Kassels Oberbürgermeister Christian Geselle nahm sich der Aufgabe in einem Interview gegenüber der Regionalzeitung HNA am 3.12.2019 an – und fand bemerkenswerte Worte. „Aus heutiger Sicht bin ich der Meinung, dass die Liniennetzreform in Teilen ein Fehler gewesen ist“ lautet einer der Kernsätze im Zeitungstext.

Geselle kündigte für 2020 eine Überprüfung der Linienreform an, insbesondere im Hinblick auf die offenbar wenig zufriedenstellend funktionierenden AST-Verkehre und mit Fokus auf das 2018 erfolgte Abkoppeln peripher gelegener Siedlungsgebiete. Bei einem Teil der

AST-Verkehre sei die Rückkehr zum Buslinienbetrieb wahrscheinlich, eventuell auch zum Kleinbusbetrieb.



Die Linienreform habe sich auch finanziell nicht gelohnt, die vorgegebene Einsparung von einer Million Euro pro Jahr an Betriebskosten sei nicht erzielt worden. Oberbürgermeister Geselle nimmt den Aufsichtsratsvorsitz der KVG wahr und gehört der SPD an. Von den Verkehrs- und Umweltverbänden war insbesondere auch die Rücknahme von Angeboten am Abend



In Kassel denkt man über eine Reform der Liniennetzreform nach



*Ein gebraucht aus Rostock erworbener Beiwagen versuchte im September 2018 den Kasselnerinnen und Kasselern das Ergebnis der Liniennetzreform schmackhaft zu machen.
Foto: Friedrich Lang*

und an Sonntagen kritisiert worden, beispielsweise der Entfall einer Tram-Linie abends auf der Ihringshäuser Straße. Klagen gibt es auch über häufige Anschlussverluste, insbesondere im Busnetz. Das betrifft sowohl schlecht geplante Anschlüsse als auch solche, die zwar „auf dem Papier“ existieren, in der Praxis aber kaum funktionieren.

Tram nach Harleshausen im Fokus der Stadtpolitik

Die Straßenbahn bezeichnet OB Geselle als „Pfund, mit dem wir wuchern können“ und legt gleichzeitig einen Fokus auf eine mögliche neue Strecke nach Harleshausen. Eine solche Strecke würde auch die Stadtteile Kirchditmold und

Rothenditmold erschließen. Favorisiert seitens der Stadt wird offenbar eine Trasse entlang der Wolfhagener Straße. Näheres soll eine Machbarkeitsstudie ergeben, die im April 2019 beschlossen wurde. Die Studie ist auch wichtig, damit beim demnächst fälligen Ersatz von drei Eisenbahnbrücken die Tram planerisch berücksichtigt werden kann.

Zwischen der Innenstadt und Rothenditmold hat es bereits zwischen dem 28.11.1900 und dem 26.9.1971 eine elektrische Straßenbahn gegeben. Übrigens könnte mit dem Bau einer Strecke über die Wolfhagener Straße auch das auf dem früheren Henschel-Gelände gelegene Technische Museum Kassel einen Anschluss ans städtische Schienennetz erhal-

ten. Dort werden mehrere historische Straßenbahnen aus früheren Jahrzehnten aufbewahrt- Allerdings ist noch nicht ganz klar, ob sich das Museum langfristig an diesem angemieteten Standort entwickeln kann.

Prominente Fürsprecher für die Neue Herkulesbahn

Auch das zweite aktuelle Großprojekt des Kasseler Schienenverkehrs machte im Jahr 2019 von sich Reden. Dass die „Neue Herkulesbahn“ Befürworter auch innerhalb der Landesregierung und des Kasseler Verkehrsbetriebs hat, zeigt eine Pressemitteilung des Fördervereins Neue Herkulesbahn e.V. anlässlich der Verabschiedung des ehemaligen KVG-Bauleiters Reiner Brandau. Der leitende Mitarbeiter des städtischen Verkehrsbetriebs hat die erfreuliche Ausbauphase der Kasseler Straßenbahn in den 1990er und 2000er Jahren maßgeblich begleitet dürfen.

Nach Meinung des Fördervereins Neue Herkulesbahn Kassel muss diese Entwicklung bald fortgesetzt werden. Besonders die Schlussworte von Herrn Brandau „Ich hätte gern die neue Herkulesbahn gebaut...“ lassen die Verzögerungen der letzten Jahre deutlich werden, zeigen aber zugleich die emotionale Verbundenheit mit dem „höchsten Mobilitätsprojekt“ der Stadt Kassel, die bei vielen Bürgern vorhanden ist. In der Bevölkerung findet die Idee der Neuen Herkulesbahn offenkundig breite Zustimmung.

Das Land Hessen sieht großes Potenzial für den Tourismus und hat die Bahn

in der Regierungsübereinkunft festgeschrieben. Nach Vorliegen der aktualisierten Machbarkeitsstudie sollte die Stadt Kassel unverzüglich beim Land Hessen Fördermittel beantragen. Es gibt wohl kaum eine bessere Möglichkeit, den sanften Tourismus zum höchsten Punkt des Weltkulturerbes und die umweltverträgliche Naherholung der Kasseler Bürger im Habichtswald zu fördern, so der stellvertretende Vorsitzende des Fördervereins, Reiner Borchert.

Der Förderverein dankt Herrn Brandau für seine jahrelange Arbeit zugunsten des öffentlichen Verkehrs und hofft gemeinsam mit Herrn Brandau, dass die Nachfolger die Chance erhalten, das Projekt „Herkulesbahn“ und viele weitere sinnvolle Mobilitätsprojekte voran zu bringen.

Der Verein betont stets, dass die Tram nach Harleshausen und die Neue Herkulesbahn zueinander nicht in Konkurrenz stehen. Vielmehr seien beide Projekte prinzipiell förderfähig. Der Verein erteilt damit auch Kommunalpolitikern eine Absage, die eine Priorisierung der Harleshäuser Strecke gegenüber der Neuen Herkulesbahn befürworten.

Ruhig ist es dagegen um eine mögliche Anbindung des Stadtteils Waldau an das Schienennetz der KVG geworden. Dabei sind beide Stadtteile – Harleshausen und Waldau – im Zuge der KVG-Linienreform mit einer „Hauptbuslinie“ bedacht worden, was die hohe Nachfrage in beiden Siedlungsgebieten beweist.

Nahverkehrspläne bringen Änderungen in Fulda und in der Rhön

(mk/fl) Zum Fahrplanwechsel wird in der Stadt und im Landkreis Fulda jeweils ein neuer Nahverkehrsplan (NVP) in Kraft treten. Bei der Erstellung der NV-Pläne kooperierte die Lokale Nahverkehrsgesellschaft (LNG) Landkreis Fulda mit derjenigen der Stadt Fulda. Die Fahrpläne sollen dadurch besser aufeinander abgestimmt werden. Stadt Fulda und LNG Fulda versprechen den Fahrgästen ein verbessertes Angebot.

Es handelt es sich um die erste Stufe des dreigliedrig aufgebauten Nahverkehrsplanes im Stadtgebiet Fulda. Die Frage, ob und in welcher Form die zweite und dritte Umsetzungsstufe verwirklicht wird, liegt bei der Entscheidungskraft der Politik. Und damit an der Frage, ob man Geld für einen guten ÖPNV verwenden will oder nicht.

Bei der Erstellung des NVP der Stadt Fulda konnte Pro Bahn & Bus aktiv mitwirken. Viele unserer Vorschläge wurden mit eingearbeitet. Allerdings hätte sich unser Verband gewünscht, dass die Angebote in den „Nebenzeiten“ - und da insbesondere bei den Spätverkehren und am Wochenende - deutlicher verbessert werden. Eine Grundidee der gemeinsamen Planung von Stadt- und Kreis-LNG war es natürlich, die Angebote besser aufeinander abzustimmen und Parallelfahrten zu vermeiden.

Ein Manko in der Nebenverkehrszeit ist nach wie vor die schlechte Abstimmung der Stadtbuslinien mit der Bahn am Bahnhof Fulda. Die Stadtbusse fahren in der Regel etwa zur Minute 30 vom Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) ab, der dem Bahnhof unmittelbar benachbart ist. Nach Ankunft der Kinzigtalbahn aus Frankfurt oder der Rhönbahn aus Gers-

feld muss mitunter über 30 bis 40 Minuten gewartet werden, bis ein Bus fährt. Wer mit der cantus-Bahn aus Richtung Norden in Fulda ankommt, darf satte 50



Minuten auf den Stadtbus warten. Die letzten Stadtbusse fahren auch weiterhin schon um etwa 22:30 Uhr ab ZOB bzw. Stadtschloss. Am Samstagnachmittag setzt wie bisher bereits ab 15 Uhr die Nebenverkehrszeit ein (Stundentakt). Lücken werden mit Anrufsammeltaxen (AST) aufgefüllt. Angekündigt war eigentlich, dass die Hauptverkehrszeit bis 19 Uhr erweitert wird.

Blick in den Landkreis

In der Nebenverkehrszeit fahren zwar generell weniger Lokal- bzw. Regionallinien in das Umland von Fulda, aber die verkehrenden Busse sind immerhin gut auf den Regionalbahnverkehr am Bahnhof Fulda abgestimmt. Enttäuschend ist dagegen die Tatsache, dass das Abendangebot allenfalls minimal ausgeweitet wurde. Von dem im NVP vermerkten Abendverkehr, an Freitagen und Samstagen auf allen wesentlichen Linien bis etwa 1 Uhr, ist zumindest in der aktuellen Umsetzungs-Stufe leider nichts zu sehen.

Hessens höchst gelegene Bushaltestelle auf der Wasserkuppe wird seit Dezember 2019 häufiger angefahren. Optimal wären noch mehr Sonntagsangebote im Winter; denn auch dann wird der Berg regelmäßig von Touristen aufgesucht.



*Foto:
Friedrich Lang*

Dabei wäre ein abendliches Angebot im Busverkehr der Stadtregion Fulda mehr denn je nötig. Pro Bahn & Bus hatte im Vorfeld die kostengünstigere Version von drei Nachtlinien vorgeschlagen. Leider wurde dem nicht nachgegangen.

Aktuelle Verbesserungen und Kritikwürdiges im Überblick

Die Linien 20 (Tann, Hofbieber), 21 (Hofbieber, Langenbieber, Hilders), 30 (Eckweisbach, Hilders, Wüstensachsen), 31 (Künzell, Wissels, Dipperz), 32 (Hilders, Dipperz, Tann), 33 (Margrethenhaun, Armenhof, Dipperz) und 35 (Weyhers, Poppenhausen, Wasserkuppe) dienen hauptsächlich, neben kleineren Linien, der Verbindung der Rhön-Region mit der Stadt und dem Bahnhof Fulda.

Die Linien 31 und 33 stellen dabei eine Art Ringverkehr dar, welcher bei Dipperz die Liniennummer wechselt.

Damit kommt allen Linien auch eine

Bedeutung für den Tourismus zu, die in Kombination mit der Freizeitlinie 90 ein grundsätzlich gutes Angebot darstellen.

Auf den Linien 20, 32 und 35 fährt künftig werktags ein weiterer Bus um 20:10 Uhr ab Fulda. An Samstagen und Sonntagen ändert sich leider gar nichts. So hat beispielsweise die Linie 32 samstags stolze sieben Fahrtenpaare, sonntags dagegen nur vier. Die letzte Abfahrt ab Fulda erfolgt dann schon um 16:10 Uhr Richtung Rhön. Die Linie 20 hat am Samstag nur drei Fahrtenpaare, sonntags gar kein Angebot.

Die Linie 35 ist mit rund 1300 Fahrgästen täglich die am stärksten frequentierte Linie überhaupt. Leider hat auch diese zur Wasserkuppe verkehrende Linie nur vier Fahrtenpaare am Wochenende anzubieten. Allerdings werden die Orte Hofbieber, Langenbieber und Wasserkuppe auch durch die Tourismuslinie 90 erschlossen.

Die Linie 90 verkehrt samstags ganzjährig, unverständlicherweise aber nur im Sommer auch an Sonn- und Feiertagen. Im Sommer verkehrt die Linie 90 als RhönRadBus mit Fahrrad-Anhänger, wovon insbesondere der Milseburg-Radweg profitiert. In ihrem Verlauf erschließt die Linie 90 auch Hilders, die Wasserkuppe und Gersfeld (Bahnhof). Gerade die Wasserkuppe bietet auch im Winter Potenzial für einen Sonntagsverkehr, kommt es doch an Schneetagen immer wieder zum Parkchaos rund um Hessens höchste Erhebung.

Zum Fahrplanwechsel wird die Anbindung der Wasserkuppe von Montag bis Freitag verbessert und auf einen Zweistundentakt verdichtet. So kommt man sogar noch um 19:07 Uhr ohne Umsteigen von der Wasserkuppe nach Fulda. Samstags und sonntags bestehen um 17:07 Uhr letztmalig Fahrtmöglichkeiten vom höchsten Berg in Hessen hinab. Mit der (sonntags saisonalen) Linie 90 besteht noch um 17:50 Uhr die Möglichkeit, nach Gersfeld zu fahren und dort in die Rhönbahn umzusteigen.

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, dass von Gersfeld zur Wasserkuppe auch die Linie 37 fährt. Fünf Fahrten aufwärts, sechs Fahrten abwärts, auch diese Fahrten nur Montag bis Freitag.

Positivbeispiel aus dem „Speckgürtel“

Der Landkreis Fulda initiiert, gemeinsam mit der Stadtrandgemeinde Künzell auch ein Positivbeispiel, das Schule machen sollte. Zum Fahrplanwechsel wird die neue Linie 36 eingeführt.

In Kombination mit der Linie 35 ergibt sich damit für Künzell Ortsmitte ein 30-Minuten-Takt. Zusammen mit der Stadtbuslinie 5 hat die Haltestelle Gemeindezentrum sogar einen 15-Minuten-Takt aufzuweisen. Die Linien 35 und 36 binden auch das Klinikum Fulda an. Die neue Linie 36 fährt über Pilgerzell und endet in Dirlos. Der Künzeller Ortsteil mit seinen etwas mehr als 2000 Einwohnern bekommt zum Fahrplanwechsel dadurch einen Halbstundentakt in der HVZ und einen Stundentakt in der Nebenverkehrszeit.

Dirlos wurde vor dem Fahrplanwechsel, in der HVZ im Stundentakt angebunden. In der Nebenverkehrszeit gab es am Wochenende durch die Linie 35 vier Fahrtenpaare. Nun erhält Dirlos in der Nebenverkehrszeit einen Stundentakt.

Die letzte Abfahrt ab Fulda ZOB im aktuellen Fahrplan findet leider schon um 22:10 Uhr in Richtung Dirlos statt. Bedauerlicherweise fährt der letzte Bus nicht in Richtung Fulda zurück. Bedauerlich, denn in Dirlos gibt es eine über die Landesgrenzen weit hinaus bekannte Location: die „Alte Piesel“ in der Ortsmitte. Hier fanden schon so manche Partys und Mega-Konzerte statt – geradezu prädestiniert für ein gutes ÖPNV-Angebot in Richtung Fulda Zentrum.



Kommentar:

Für eine touristisch interessante und stark frequentierte Region wie die Rhön mit ihren zahlreichen Gästen ist das ÖPNV-Angebot nach wie vor dürftig und sollte dringend ausgebaut werden. Idealerweise in Kombination mit einer Gästekarte, die eine kostenlose ÖPNV-Nutzung einbezieht.

Immerhin – in vielen Orten verbessern sich im Dezember 2019 die ÖPNV-Angebote. Fahrpläne werden leichter verständlich, Taktungen werden verbessert. So sind Orte wie Eiterfeld, Hofbieber, Hilders oder Dipperz jetzt noch ein Stück weit besser angebunden. Leider gelten diese guten Angebote nur Montag bis Freitag, auf manchen Linien nur bis etwa 20:10 Uhr (Abfahrt ZOB Fulda). Auf den meisten Linien sogar nur bis etwa 19 Uhr.

An den Wochenenden verkehren viele Buslinien weiterhin sehr spärlich. So werden drei Fahrtenpaare am Samstag als ausreichendes touristisches Angebot für einen Besuch der Gedenkstätte „Point Alpha“ angesehen. Sonntags fährt dort gar nichts.

Laut NVP gehören die Linien 20 (Tann, Hofbieber), 30 (Simmershausen, Hilders, Dipperz, künftig auch Linie 32) und 35 (Weyhers, Poppenhausen, Wasserkuppe) zu den Linien mit über 1000 Fahrgästen täglich. Eigentlich müsste man meinen, dass genau diese Linien nun noch stärker gefördert werden, da hier doch erhebliches Potenzial für mehr Fahrgäste verborgen scheint. Aber auch hier bleibt es beim mäßigen Abend- und Wochenendverkehr.

Es bleibt die spannende Frage, ob die Stufen zwei und drei des Nahverkehrsplanes Fulda eine ausreichende Unterstützung in der Politik finden werden und tatsächlich für mehr Angebot am Abend und am Wochenende sorgen. Denn dort findet das Wachstum statt. Die Politik muss bereit sein, für die alternative Mobilität der Menschen Gelder bereit zu stellen. Und die Bürger müssen im Gegenzug willens sein, das Angebot im Linienverkehr auch rege zu nutzen. Sonst kann es mitunter so gehen wie bei der Ringbus-Linie 40 (Eichenzell). Denn diese Linie wurde zum 14. Dezember eingestellt. Der Aufschrei mancher Fahrgäste kam leider zu spät...

Wer den Weg gehen will oder muss, unabhängig ohne Auto leben zu wollen, der wird mitunter kalt erwischt, wenn seine Lokalpolitik nicht dazu bereit ist, den ÖPNV gleichberechtigt gegenüber anderen Mobilitätsformen zu fördern und zu unterstützen. Gern versteckt man sich dann hinter dem Argument „leerer Finanzsäckel“. Letzten Endes ist es aber die Hoffnung, die zuletzt stirbt, und wir zählen die errungenen Erfolge.

Michael Kolb

Übervolle Züge zu den Weihnachtsmärkten

(si) Immer mehr Weihnachtsmarktbesucher lassen aus Vernunft ihr Auto stehen und fahren sicher, günstig und bequem mit der Bahn nach Gießen oder Fulda. Leider hat der RMV das Platzangebot nicht der deutlich stärkeren Nachfrage an den Adventswochenenden auf der Schiene entsprechend angepasst, sodass zahlreiche Züge überfüllt waren.

So quollen die Lint 41-Triebwagen auf der 106 Kilometer langen Vogelsbergbahn mit Fahrgästen über. Einerseits erfreulich, andererseits bisweilen für die Fahrgäste am Rande der Zumutbarkeit, so Stefan Sitzmann vom Fahrgastverband Pro Bahn & Bus.

Am 7. Dezember 2019 kam ein Zug der Linie RB 45 aus Gießen bereits um 11:03 Uhr in Lauterbach nahezu voll an; hier mussten schon Fahrgäste stehen. Am Lauterbacher Nordbahnhof stiegen nochmals eine Vielzahl von Fahrgästen zu, weitere starke Zustiege erfolgten in Angersbach, Bad Salzschlirf, Großenlüder und Oberbimbach. Ähnlich starke Frequenzen herrschten den ganzen Tag hinweg. Nicht besser sah es bei den Rückleistungen am Abend aus. So war der Zug um 20:34 Uhr ab Fulda nach Limburg/Lahn, über Lauterbach, Alsfeld, Gießen, bei der Abfahrt in Fulda rappelvoll.

Überfüllte Züge zu den Weihnachtsmärkten am 7.12.2019

Foto: Stefan Sitzmann

Die fehlende Platzkapazitäten sind umso unverständlicher, da am Wochenende abgestellte Züge in Fulda, Alsfeld und Gießen vorhanden sind und genutzt werden könnten, um die Züge in Doppeltraktion fahren zu lassen. Auch wäre es hilfreich, wenn auf den Bahnrelationen Gießen – Limburg verstärkt darauf geachtet wird, dass die Toiletten in den Zügen funktionieren und nicht ständig außer Betrieb sind. Auch hier gab es am Wochenende einige Ausfälle zu verzeichnen.

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus hat an den RMV sowie die Hessische Landesbahn ein dringliches Schreiben gerichtet mit der Bitte, dafür Sorge zu tragen, dass sich die Situation an den weiteren Adventswochenenden für die Fahrgäste spürbar entspannt.



Mehr Rufbus-Verkehr im Landkreis Fulda

(mk/fl) Im neuen Fahrplan für den Landkreis Fulda werden - den Zielen des aktuellen Nahverkehrsplans entsprechend - mehr Orte mit Rufbussen bedient. Ganz neu werden Ergänzungslinien mit Rufbussen eingeführt, die kleine Orte miteinander verbinden, in der Regel mit Anschluss an eine übergeordnete Linie.

So kommt man künftig beispielsweise von Weyhers zum Rhönbahn-Haltepunkt nach Schmalnau. Im Laufe des Jahres 2020 wird der Rufbus auch auf der Linie 72 von Hünfeld Bahnhof über Burghaun nach Langenschwarz eingeführt.

So werden im gesamten Landkreis auf diversen schwach frequentierten Linien und Linien-Teilabschnitten Rufbusse eingeführt. Leider wurde die Ausweitung der bedarfsorientierten Verkehre nicht genutzt, um die Abend- und Wochenendlücken auf dem übrigen Liniennetz aufzufüllen. In diesem Bereich gibt es im Landkreis Fulda erhebliche Defizite – siehe Artikel „Nahverkehrspläne bringen Änderungen in Fulda und in der Rhön“ in dieser Ausgabe.

Im Landkreis Fulda gibt es schon den „Präzedenzfall“ für erfolgreiche Abendverkehre. Ein erfolgreiches Abend-ÖPNV-Angebot ist auf der Rhönbahn

zu beobachten. In der 2018 eingeführten Abendfahrt um 23:23 Uhr ab Fulda sind rund 40 bis 60 Fahrgäste je Fahrt keine Seltenheit.

Ein Erfolgskonzept, das auch auf entsprechenden Bus-Routen nach Marbach, Dipperz oder Margrethenau ziehen könnte. Marbach und die auf dem Weg dorthin befindlichen weiteren Petersberger Ortsteile (Steinau, Götzenhof, Steinhaus) haben insgesamt an die 6000 Einwohner. Diese Bürger werden zur Hauptverkehrszeit mit der Stadtbuslinie 6 durch einen Stundentakt an das Oberzentrum Fulda angebunden. Zur Nebenverkehrszeit fährt hier trotz Stadtnähe gar nichts, noch nicht einmal ein AST oder dergleichen.

Im Laufe des Jahres 2020 wird zwischen Tann und Theobaldshof der Rufbus eingeführt. Bis zum Fahrplanwechsel konnte man von Fulda bis nach Theobaldshof durchfahren; ab Fahrplanwechsel muss man in Tann umsteigen.

Foto: Michael Kolb



Marburg – Erndtebrück: Streckenjubiläum und Vereinsjubiläum

(st) Am 15. September 2019 konnte ein doppeltes Jubiläum gefeiert werden: 30 Jahre „Arbeitskreis Schienenverkehr Südwestfalen (ASS)“ und 130 Jahre Bahnstrecke „Creuzthal – Cölbe“. Aus diesem Anlass fand eine Festveranstaltung unter der Schirmherrschaft von Landrat Andreas Müller, gleichzeitig Verbandsvorsteher des Nahverkehrsverbands Westfalen-Lippe (NWL), statt.

Die Veranstaltung wurde auch von der Kurhessenbahn unterstützt, welche die Räume ihres Cafes im Bahnhof Bad Laasphe sowie einen Sonderzug zur Verfügung stellte. Die Veranstaltung war nicht öffentlich, sondern nur für geladene Gäste vorgesehen, die zahlreich erschienen waren.

Die Anreise aus Richtung Gießen und Rhein-Main stellte die Gäste an diesem

Tag auf die Probe. Der Regionalexpress Gießen – Siegen, der zur Anreise dienen sollte, fiel aus, der RE in Richtung Kassel hatte erhebliche Verspätung, sodass der Anschlusszug der RB 94 von Marburg ebenfalls nicht erreicht werden konnte.



Am 15. September 2019 steht ein Zug der Linie RB 93 der Hessischen Landesbahn (HLB) am neuen Bahnsteig im Bf. Erndtebrück. Foto: Stefan Tripp



Ein Triebwagen der Dreiländerbahn der Hessischen Landesbahn (HLB) der Linie RB 93 verlässt am 15. September 2019 den Bf. Erndtebrück mit dem Ziel Betzdorf. Während das alte, mechanische Stellwerk „Ef“ links vom Gleis steht, befindet sich das neue Zentralstellwerk „Ef“ rechts vom Gleis in dem Containerbau.
Foto: Stefan Tripp



Die ersten Gäste trafen sich bereits um 10:30 Uhr am Bahnhof Siegen. Dort war eine halbe Stunde Zeit, um die dortigen neuen Bahnsteiganlagen besichtigen zu können. Anschließend führen die Gäste gemeinsam mit der RB 93 nach Erndtebrück. Gegen 12 Uhr trafen sie dort auch auf die über Marburg angereisten Gäste und konnten sich während einiger Grußworte den ebenfalls modernisierten Bahnhof ansehen. Bei dem Umbau sind beide Bahnsteige komplett neu erstellt und mit neuen Treppenabgängen, einer erneuerten Bahnsteigunterführung und Aufzügen versehen worden. Weiterhin wurden auch

alle Gleise und Weichen erneuert und moderne Lichtsignale aufgestellt. Ein modernes, computergesteuertes Stellwerk ersetzt das alte mechanische und befindet sich in einem unscheinbaren Containerbau neben den Gleisanlagen. Das neue Stellwerk konnte ebenfalls besichtigt werden.

Der freundliche Fahrdienstleiter führte den Gästen die Abfertigung eines Zuges per Computer vor und erläuterte den gesamten Laufweg bis zum Bahnhof Hilchenbach und die Übergabe des Zuges an das dortige, noch mechanische Stellwerk. Vom Bahnhof Erndtebrück wer-

Das neue Zentralstellwerk „Ef“ in Erndtebrück am 15.09.2019. Die beiden oberen Bildschirme zeigen zwei Bahnübergänge, die unteren Bildschirme eine Liste der Fahrstraßensicherungen und die Gleisbilder der Stationen Hilchenbach (nur Einfahrtsignal und Strecke), Lützel und Erndtebrück.

Foto: Stefan Tripp



*Besucherandrang am
15. September 2019
im KHB-Cafe im
Bahnhof Bad Laasphe.
Während der Fest-
reden finden nicht alle
Gäste im Cafe einen
Platz, und sitzen bei
sonnigem Wetter
draußen.*

Foto: Stefan Tripp



den die gesamten Bahnanlagen von Hilchenbach (ohne den Bahnhof selbst) über Erndtebrück bis einschließlich des Bahnhofes Bad Berleburg überwacht und gesteuert, inklusive der Bahnübergänge und Anschlussgleise.

Nach der Stellwerksbesichtigung brachte ein Sonderzug der Kurhessenbahn die Gäste zum Bahnhof Bad Laasphe. Ab 13 Uhr richteten zahlreiche Gratulanten ihre Grußworte an die anwesenden Gäste, bevor im dortigen Bahncafe das Mittagessen und Getränke gereicht wurden. Zu den Gastrednern zählte unter anderem Joachim Kuhn, Sprecher der Kurhessenbahn, Andreas Müller, Landrat und Schirmherr der Veranstaltung, Marian Zachow, erster Beigeordneter des Landkreises Marburg-Biedenkopf, Volkmars Klein, Bundestagsabgeordneter in Siegen-Wittgenstein sowie Christel Rother, stellvertretende Bürgermeisterin von

Bad Laasphe. Der Arbeitskreis überreichte der Kurhessenbahn ein Gastgeschenk für die intensive Unterstützung bei der Veranstaltung. Dabei handelte es sich um das 30 Jahre alte Bahnhofsschild von Laasphe, damals noch ohne „Bad“ mit schwarzer Schrift auf weißem Hintergrund.

Nach dem Mittagessen bestand die Möglichkeit, erneut mit dem Sonderzug nach Erndtebrück zu einer weiteren Besichtigung aufzubrechen, und anschließend mit Planzügen der RB 93 weiter in Richtung Siegen die Heimreise anzutreten. Alternativ konnte diese auch mit der RB 94 in Richtung Marburg erfolgen.

Im Gründungsjahr des Arbeitskreises Schienenverkehr Südwestfalen, im September 1989, waren die Aussichten für den Schienenverkehr im Wittgensteiner Land sehr düster. Viele Strecken waren

Neue Zugverbindung Marburg – Siegen

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wird wieder eine direkte Zugverbindung die Universitätsstädte Marburg und Siegen miteinander verbinden. Bis vor 27 Jahren bestand eine solche Verbindung mit den so genannten Hecken-eilzügen. Die durchlaufenden Züge, zwei Zugpaare, verkehren allerdings nur an Samstagen, also am 21. Dezember 2019 zum ersten Mal. Die Züge fahren von Marburg (Lahn) über Biedenkopf, Bad Laasphe, Erndtebrück, Hilchenbach, Kreuztal, Siegen bis nach Betzdorf, und umgekehrt.

Die Abfahrtszeiten in Marburg sind um 8:24 Uhr und 14:24 Uhr, in Siegen um 12:59 Uhr und 18:59 Uhr in Richtung Marburg. In Betzdorf fahren die Züge um 12:35 Uhr bzw. 18:35 Uhr ab, die Fahrzeit für die Gesamtstrecke beträgt knapp 1,5 Stunden. Die Kurhessenbahn führt die Fahrten mit Triebwagen der Baureihe 642 durch, die zwischen Marburg und Erndtebrück als Doppelheiten verkehren. In Erndtebrück besteht ein Anschluss von und nach Bad Berleburg. Um die umsteigefreie Verbindung anbieten zu können, wurden Züge der Linie RB 94 verlängert. Die übrigen Zugleistungen auf der Strecke Siegen – Erndtebrück – Bad Berleburg werden von der Hessischen Landesbahn (HLB) erbracht.

bereits stillgelegt, andere für die Stilllegung vorgesehen, so beispielsweise der Streckenabschnitt Bad Laasphe – Erndtebrück. Auf diesem Abschnitt verkehrte über einen Zeitraum von 10 Jahren lediglich ein einziges Alibi-Zugpaar im Schülerverkehr. Noch bevor auf Nebenstrecken Taktverkehre eingeführt wurden, fuhr dieser Schienenbus schon damals im Takt: Dem 24-Stunden-Takt, der am Wochenende ausgedünnt war...

Die damaligen Umstände brachten Otto Wunderlich dazu, den Arbeitskreis zusammen mit anderen Mitinitiatoren zu gründen. Seit Gründungsbeginn an agiert Wunderlich als 1. Vorsitzender. Unterstützung bekam er durch Otto Duisberg, damals Bürgermeister von Bad Laasphe, sowie durch Karl-Ludwig Völkel und Loke Mernitzka.

Die langjährige intensive Arbeit des Arbeitskreises hat sich indes für die Mitglieder gelohnt. Nicht nur, dass viele der damals stilllegungsgefährdeten Bahnstrecken heute noch betrieben werden, die Anzahl der Zugfahrten konnte deutlich gesteigert werden. Attraktive Spätverbindungen sowie ein dichter Wochenendverkehr sorgen heute für gute Verbindungen bei den inzwischen zahlreichen Fahrgäste.

Die Fahrgastzahlen konnten von etwa 700 pro Tag in den 1980er Jahren auf heute über 2.000 gesteigert werden. Ein solcher Erfolg deutet auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Fahrgastverbänden, Politik und Eisenbahnunternehmen hin. Pro Bahn & Bus wünscht allen Beteiligten ein gutes Händchen für weitere Verbesserungen.

Lumdatalebahn

Die „harte Schule der Nutzen-Kostenuntersuchungen“ bringt Bewegung in die Politik

(fl) Seit fast drei Jahrzehnten gibt es die „Hessenschiene“ bzw. die „Mittelhessenschiene“, und in fast jeder der mittlerweile 118 Ausgabe wurde über die mögliche Reaktivierung der mittelhessischen Lumdatalebahn berichtet. Mehrere Nutzen- Kostenuntersuchungen (NKU) bzw. Voruntersuchungen dazu wurden erstellt.

Und obwohl aktuell eine positive NKU vorliegt und in den vergangenen Jahren auch einige politische Weichen in Richtung der Wiederinbetriebnahme gestellt wurden, so zeigt das Beispiel der Lumdatalebahn doch exemplarisch die Schwierigkeiten, die sich bei der gutachterlichen Untersuchung von Zweigstrecken hinsichtlich ihrer Reaktivierungschancen ergeben.

Dabei muss die zu untersuchende Strecke nicht einmal im „ländlichen Raum“ liegen, wo der Schiene zumindest bei der Flächenbedienung gegenüber den Ballungsräumen fast generell schlechtere Nutzen-Kosten-Relationen bescheinigt werden. Es gibt Ballungsraumstrecken, die ganz offensichtlich einen positiven Nutzen für die Region haben. Sie entlasten parallele Straßen, reduzieren die CO₂-Emissionen und die Unfallzahlen, reduzieren die Wegezeiten der ansonsten im Stau stehenden Menschen und sorgen damit für mehr volkswirtschaftliche Produktivität – und erhalten dennoch keinen positiven Nutzen-Kosten-Faktor. Paradoxerweise sind gerade kleinere Projekte mit Investitionssummen unter 50 Millionen Euro von dieser Misere betroffen.

Kritik an der Standardisierten Bewertung – ein Beispiel aus Südhessen

Auslöser der Diskussion ist unter anderem auch die Bahnstrecke Darmstadt Ost – Groß Zimmern. Entlang dieser mitten in Hessens Boomregion gelegenen Strecke besteht ein besonders hohes Pendleraufkommen, erkennbar an der stauträchtigen Bundesstraße 26 und den häufig fahrenden, aber ebenso häufig überfüllten Gelenkbussen. Die Nutzung der alten Bahntrasse als Straßenbahn oder Eisenbahn wollen viele in der Region. Die Reaktivierung wird als dringend erachtet, und entsprechende Forderungen sind vom Vorwurf der „Schönrechnerei“ weit entfernt.

Nach dem gängigen Regelwerk für standardisierte Bewertungsverfahren zur Nutzen- Kosten-Rechnung im Schienenverkehr ist aber selbst diese Bahn im Umfeld einer hessischen Großstadt bislang nicht förderfähig gewesen. Unter anderem deshalb beschäftigen sich derzeit Fachleute im hessischen Verkehrsministerium damit, nicht nur die relativ leicht zu ermittelnden Kosten für eine Bahnstrecke zu beziffern, sondern auch den Nutzen, beispielsweise für den Klimaschutz, präziser als bisher zu benennen.

Und sie erhalten Unterstützung aus unterschiedlichsten politischen Kreisen: „Wir werden uns überparteilich dafür einsetzen, dass die Kriterien des Bundes für diese sogenannte Standardisierte Bewertung der Förderfähigkeit von Schienenprojekten neu festgelegt werden“, so wurde die CDU-Bundestagsabgeordnete Astrid Mannes am 26.9.2019 im Darmstädter Echo zitiert.

Zu erwarten ist, dass die CO₂-Einsparung durch Verlagerung von der Straße auf die Schiene mit einem wesentlich höheren Geldbetrag als bisher gewichtet wird. Aktuell gelten für Nutzen-Kosten-Untersuchungen nach dem standardisierten Bewertungsverfahren Wertansätze aus dem Jahr 2016. Zu diesem Zeitpunkt wurde eine Tonne eingespartes CO₂ mit einem Nutzen von 149 Euro gewichtet. Der neue Ansatz dürfte erheblich darüber liegen, denn die Methodenkonvention 3.0 des Umweltbundesamtes sieht ebenfalls deutlich höhere Werte vor. Die Frage, wie sich Umweltentlastungen monetär bewerten lassen, spielt derzeit – getrieben durch die Klimadiskussion – in der Umwelt- und Wirtschaftspolitik eine erhebliche Rolle.

Die aktuelle Lumdatalbahn-Nutzen-Kosten-Untersuchung kommt auch nur deshalb auf einen positiven Wert, weil streckenseitig einige Kompromisse eingegangen wurden. So soll die Strecke nur für einen Stundentakt ausgelegt werden, wodurch sich ein Kreuzungsbahnhof mit

samt der erforderlichen Signaltechnik einsparen lässt. Das ist nicht optimal aber praktikabel, weil es eine parallele Busbedienung zur Feinerschließung der Orte im Tal und der etwas abseits gelegenen Stadt- und Ortsteile weiterhin geben soll. Allerdings wird der Fahrplan weniger flexibel als gewünscht, denn die Zugkreuzungen müssen auf der zweigleisigen Main-Weser-Bahn zwischen Gießen und Lollar stattfinden. Und die Möglichkeit, den Fahrplan wenigstens in den Hauptverkehrszeiten auf einen Halbstundentakt zu verdichten, entfällt. Die Forderung nach einem Kreuzungsbahnhof könnte sich ausgerechnet aus dem „Deutschland-Takt“ und damit aus dem Bundesverkehrsministerium heraus ergeben (die Hesseschiene berichtete im Heft 116).

In einer Presseerklärung vom November 2019 sagt Manfred Lotz vom Verein Lumdatalbahn e.V.: „Wir sind stolz, dass unsere Lumdatalbahn die harte Prüfung der Nutzen-Kosten-Untersuchung bereits einmal erfolgreich durchlaufen hat. Wir leben auf dem Land und können mit der Kombination aus Bahn und Bus im Stundentakt sehr gut leben. Wenn jemand auf einen Begegnungsbahnhof besteht, werden die Kosten möglicherweise neu zu errechnen sein. Und es wird zu diskutieren sein, wer welche Anteile trägt. Auf die Baupreise haben wir kaum Einfluss, sie dürfen aber kein Argument sein, sämtliche sinnvollen öffentlichen Investitionen zu hinterfragen.“

HESSENSCHIENE-ABO

für 20 Euro zwei Jahre druckfrisch nach Hause

Vogelsbergbahn: Teilstreckenjubiläum Gießen – Grünberg

(h1) Vor 150 Jahren, am 29.12.1869, konnte der erste Streckenabschnitt Gießen-Grünberg der Vogelsbergbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Anlässlich dieses Datums möchten wir mit einigen 25 Jahre alten Bildern in einer Fotocollage an die Feierlichkeiten zum 125 jährigen Jubiläum dieses Streckenabschnittes erinnern.

Die örtliche Arbeitsgruppe unseres Fahrgastverbandes hatte damals die Stadt Grünberg als Partner gefunden, um dieses Ereignis im Rahmen des Gallusmarktes mit einem Bahnhofsfest mit anspre-

chenden Rahmenprogramm und der betrieblichen Vorstellung des Hoffnungsträgers Pendolino (VT 610) für die Vogelsbergbahn zu feiern. Am Tag der Feierlichkeiten, Sonntag 9.10.1994, über-



nahm der Pendolino drei öffentliche Fahrtenpaare im Regelverkehr zwischen Gießen und Alsfeld; Alsfeld war dann Umsteigepunkt auf Regelfahrzeuge. Dieser Pendolino-Einsatz war nur durch die Kostenübernahme der Stadt Grünberg möglich geworden!

Obwohl die konzeptionellen Planungen für den Einsatz von Neigetechnikzügen auf der Vogelsbergbahn abgeschlossen, Optionen für notwendige Fahrzeuge gesichert waren (ETR Nr. 5/95) und der Ausbau der Vogelsbergbahn gemäß RMV Pressemitteilung vom 17.03.1999 (20 Minuten schneller von Gießen nach Fulda) angekündigt wurde, scheiterten diese

Maßnahmen jedoch aus verschiedenen Gründen; der Pendolino kam somit nicht zum Zuge.

Am 10.06.2008 wurde in Grünberg das Eckpunktepapier zum Erhalt und Ausbau der Vogelsbergbahn unterzeichnet. So kam es letztendlich bis 2011 doch zu einer „abgespeckten“ Ausbaubversion. Dieser Ausbau beinhaltete die Sanierung der Infrastruktur mit der abschnittswisen Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 Stundenkilometer und wurde in darauf folgenden Jahren mit Investitionsmitteln aus dem Konjunkturprogramm II in Höhe von ca. 24,3 Millionen Euro umgesetzt.

5. Bahn-Erlebnistag des DBV-Partnervereins Lumdatalbahn e.V. Mit dem Trans-Europ-Express von der Lumda an die Pegnitz

(fl) TEE Trans-Europ-Express – noch heute ist dieser klangvolle Name in vielen Köpfen präsent, wenn es um Reisekultur und Geschwindigkeit auf der Schiene geht. Dabei beendete der letzte rot-beige TEE bereits vor mehr als drei Jahrzehnten seinen Dienst in Deutschland.

Die Startbahnhöfe hießen Amsterdam, Rom, Kopenhagen oder Wien, aber niemals Lollar. Das will der DBV-Mitgliedsverein Lumdatalbahn e.V. im Jahr 2020 ändern – für einen Tag und mit einem besonderen Reiseziel. Für den 19. September 2020 hat der LB e.V. den historischen TEE-Zug des DB-Museums Koblenz gechartert, um eine Reise nach Nürnberg zu unternehmen.

Nach dem Zustieg in Lollar fährt der legendäre Schnellzug zunächst durch den Spessart sowie entlang des Mains nach Würzburg und von dort weiter durch die

mittelfränkische Landschaft nach Nürnberg. Ziel ist der Hauptbahnhof, dessen beeindruckendes Gebäude bereits viel über die Geschichte und Bedeutung der Eisenbahn in der Frankenmetropole erzählt.

Nürnberg ist zusammen mit der Nachbarstadt Fürth die Wiege des Schienenverkehrs in Deutschland. So verwundert es nicht, dass bereits 1882 ein Verkehrsmuseum gegründet wurde. Es besteht heute als DB-Museum und somit als Firmenmuseum der Deutschen Bahn AG. Rund 40 Originalfahrzeuge, die ihre je-

weiligen Epochen mitgeprägt haben, bilden den Kern der Sammlung. Darunter sind einige Salonwagen, beispielsweise der von König Ludwig II. Aber auch andere Aspekte des Eisenbahnwesens kommen nicht zu kurz: Die Signaltechnik, die Bedeutung der Eisenbahn für die Wirtschaft und die Menschen oder auch die Eisenbahn im Modell. Kinder finden eine große Abteilung für sich ganz alleine. Das DB-Museum liegt wenige hundert Meter vom Hauptbahnhof entfernt.

Nürnberg bietet aber auch eine Reihe weiterer Museen. Im gleichen Gebäude befindet sich das Museum für Kommunikation. Ebenfalls in der Nähe gelegen ist das renommierte Germanische Nationalmuseum Nürnberg mit seiner umfassenden Ausstellung über die Kultur des deutschen Sprachraumes. Etwas weiter entfernt, aber immer noch in der sehenswerten Altstadt gelegen, finden Sie das große Spielzeugmuseum oder das Dürerhaus. Und noch viele weitere Perlen warten darauf, von Ihnen entdeckt zu werden.

Der LB e.V. hat Nürnberg auch deshalb als Reiseziel gewählt, weil der Bahnhof und die historische Altstadt in direkter Nachbarschaft liegen. So können Sie alle Sehenswürdigkeiten mit kurzen Wegen erreichen und finden darüber hinaus tolle Einkaufs- und Einkehrmöglichkeiten.

Die abendliche Heimfahrt genießen Sie wieder im gediegenen Ambiente des TEE-



15. JAHRE 150. GEBURTSTAG

5. Bahn-Erlebnis-Tag
mit dem Trans Europ Express nach Nürnberg

19.09.2020 | Bahnhof Lollar
Erwachsene 65,- € | Kinder 35,- €

Tickets & weitere Informationen unter
lumdatalbahn.de/bahn-erlebnis-tag

Während des Besuchs in Nürnberg haben Sie genügend Zeit, die Altstadt und das DB-Museum in Besichtigung. Im Fahrgastpreis ist die Hin- und Rückfahrt in der 1. Klasse sowie ein Tüddelbrotzeit.

Kinder bis 19 Jahren erhalten eine Spiel- und Süßwarenbox.

DB, TEE, PUNCTUM, V, G, S, M, N, R, T, U, V, W, X, Y, Z

Bis zum 31.12.2019
Tickets bestellen und
6,- € sparen!

Museumszugs. Naschen Sie von ihrem neuerworbenen Nürnberger Lebkuchen oder trinken Sie ein „Detmolder“ und lassen Sie den Tag im Polster ihres 1.Klasse-Abteils Revue passieren.

Der exakte Fahrplan wird voraussichtlich Anfang 2020 erstellt. Vorgesehen ist eine Abfahrt gegen 7 Uhr und eine Rückkehr gegen 21 – 22 Uhr. Der Zu- und Ausstieg ist nur in Lollar möglich. Informationen und Fahrkarten (Erwachsene 65 Euro, Kinder 35 Euro, Frühbucherrabatt bis 31.12.2019) unter www.lumdatalbahn.de.

Wieder Güterverkehr auf Holzbachtalbahn

(hpg) Seit dem Fahrplanwechsel ist der Eisenbahnbetrieb zwischen Altenkirchen und Selters wieder angelaufen. Neue Eigentümerin der Strecke ist seit dem 1. Januar 2019 die LWS Lappwaldbahn Service GmbH (LWS) aus Weferlingen in Sachsen-Anhalt, nachdem die Westerwaldbahn GmbH, beziehungsweise der Landkreis Altenkirchen zuvor den Beschluss gefasst hatten, die Strecke nicht mehr weiter zu betreiben und stilllegen zu wollen.

Nach einigen dringend notwendigen Reparaturen ist die Strecke nun wieder betriebsbereit. Um die zukünftigen Betriebsabläufe zu optimieren und die Fahrpläne abzustimmen, hatte DB Cargo an drei Samstagen erste Probezüge eingesetzt. Für die Steigung aus dem Siegtal nach Altenkirchen unterstützt eine Schublok der Kreisbahn Siegen-Wittgenstein.

Ab dem 16. Dezember plant DB Cargo (Niederlassung Hagen) den Regelbetrieb mit mehreren Zugpaaren pro Woche wieder aufzunehmen. Für den schon ab dem Sommer 2020 vorgesehenen Neubau von mehreren Brückenbauwerken sind mehrwöchige Sperrungen erforderlich. Weitere Baumaßnahmen – unter anderem die Ertüchtigung des gesamten Gleis-Oberbaus bis 2023 – sind „unter dem rollenden Rad“ geplant.

Der Kreisausschuss des Westerwaldkreises hat kürzlich einen Kostenanteil für

die Sanierung der Bahn-Infrastruktur beschlossen. Damit sind die Voraussetzungen für eine 35% Förderung nach der VV NE-Bahnen des Landes Rheinland-Pfalz erfüllt. Die restlichen 50 Prozent für weitere Planungs- und Sanierungskosten sollen vom Bund aus dem 2013 beschlossenen SGFFG (kurz: Schienengüterverkehrsnetzförderungs-gesetz) finanziert werden. Um einer erneuten Klageandrohung eines örtlichen Unternehmens aus Altenkirchen zu entgehen, haben weitere potentielle Güterkunden bereits mit einem „Letter of Intent“ ihr Interesse am Schienen-Güterverkehr bekundet. Zusätzlich könnte ein touristischer Personenverkehr auf der landschaftlich reizvollen Strecke eingerichtet werden.

Ab Mitte Dezember rollen wieder schwere Güterzüge mit Stahl-Coils von Altenkirchen über die Holzbachtalbahn nach Selters. Foto bei Dierdorf: Hans-Peter Günther



Schienenprojekte im engeren Rhein-Main-Raum: Ein „Update“

(fl) Die Wurzeln des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus liegen im ländlichen Raum. Das erklärt sich teilweise aus der Geschichte heraus, schließlich war der Vorläufer „Bürgerverband zur Förderung des Schienenverkehrs“ vor allem ein Zusammenschluss von Bürgerinitiativen, die in den 1980er Jahren gegen Streckenstilllegungen kämpften.



Und diese Stille-
gungsdiskussionen wurden ganz überwiegend auf dem Land geführt. Noch heute spielt die möglichst ge-
rechte Verteil-

lung von Investitionen zwischen dem ländlichen Raum einerseits und den Ballungsgebieten andererseits bei den Diskussionsrunden in unserem Verband eine erhebliche Rolle. Fließen wirklich überproportional hohe Summen in das Rhein-Main-Gebiet? Diese Frage ist schwer zu beantworten. Fakt ist, dass die Planungsprozesse lang, die Widerstände teilweise erheblich sind. Und das bei einer ausgesprochen hohen Belastung der bestehenden Infrastruktur. Dieser Artikel will einen Überblick über aktuelle Projekte in Frankfurt

und im näheren Umland geben – ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

Regionaltangente West (RTW): Bau wurde formal beschlossen

Der Bau der Regionaltangente West wurde zwischenzeitlich beschlossen. Die unterschiedlichen Farben in der Karte stellen die Planungsabschnitte dar

Grafik:

RTW Planungsgesellschaft mbH





Der Bahnhof Bad Homburg wird einer der Startpunkte der RTW werden

Am 28.11.2019 wurde der Bau der Regionaltangente West (RTW) formal beschlossen. Die Presse griff das Thema gerne auf, dabei handelte es sich bei dem Beschluss eher um einen symbolischen Akt. Schließlich hat jeder Gesellschafter durch seinen Beitritt zur RTW Planungsgesellschaft bereits seinen Willen zum Bau des Schienen-Halbrings bekundet. Kurz vor dem Beschluss trat noch die Stadt Langen der RTW Planungsgesellschaft bei, was sich bislang aber (noch) nicht auf die Trassenwahl auswirkt.

Verkehrsminister Tarek Al-Wazir bewertete anlässlich der Gesellschafterversammlung am 28.11.2019 die Bedeutung der RTW für das Rhein-Main-Gebiet und listete einige chronologische Daten auf: „Fast auf den Tag genau elf Jahre nach Gründung der RTW-Planungsgesellschaft und ebenfalls fast auf den Tag genau fünf Jahre nach Beitritt des Landes Hessen zur RTW-Planungsgesellschaft ist es nun soweit: Der Bau der Regionaltangente West ist beschlossen.

Für mich persönlich ist das heute ein historischer Moment. Jahrzehntelang wurde folgenlos diskutiert, es fehlte ent-

weder der politische Wille oder das Geld oder beides. Glücklicherweise ist immer mehr Menschen klargeworden, dass nicht mehr nur über die Notwendigkeit von mehr Schienen in Frankfurt-RheinMain geredet wird, sondern dass endlich gebaut werden muss. Der heutige Beschluss zum Bau der Regionaltangente West ist ein

verkehrspolitischer Meilenstein, der für die Rhein-Main-Region enorme Bedeutung hat. Es ist ein interkommunales Mammutprojekt mit zehn Kommunen und Gesamtkosten von rund 1,1 Milliarde Euro, die zum Großteil von Bund und Land getragen werden. Darum spreche ich allen kommunalen Gesellschaftern meine Anerkennung aus, dass sie den Weg mitgehen und die Regionaltangente West tatsächlich auf die Schiene bringen wollen.“

Der Minister appellierte an alle Beteiligten: „Nun müssen wir dranbleiben, mit hohem Tempo gemeinsam weitergehen und Baurecht schaffen. Als Land garantieren wir eine finanzielle Unterstützung in Höhe von bis zu 315 Millionen Euro. Denn mit der Regionaltangente West werden wir den Verkehr in der Region entlasten und zugleich die Schiene und den ÖPNV stärken. Damit ist die Regionaltangente West ein wesentlicher Bestandteil der hessischen Verkehrswende.“

Und der Chef der Planungsgesellschaft Horst Amann ergänzte: „Die Zeit war reif

Linien der zukünftigen RTW

Die RTW wird aus zwei Linien bestehen, die sich im Kerngebiet überlagern. Dabei werden insgesamt 26 Haltestellen bedient, 12 davon sind bereits bestehende S-Bahnhöfe (zzgl. zwei Haltestellen für den möglichen Abzweig bis Nordwestzentrum). Wo immer möglich, wird vorhandene Schieneninfrastruktur mitgenutzt – das schont die Umwelt und senkt Kosten.

Linie 1: Von Bad Homburg über Eschborn – Höchst – Flughafen – Neu-Isenburg nach Neu-Isenburg Birkengewann

Linie 2: Von Praunheim und Bad Soden gemeinsam ab Dunant-Siedlung über Höchst – Flughafen – Neu-Isenburg nach Dreieich-Buchsschlag

Mit dem Beitritt von Langen zur Planungsgesellschaft dürfte sich für die Linie 2 eine Verlängerungsoption bis Langen ergeben.

für diese Entscheidung, und die RTW war auch noch nie so weit wie jetzt in der Planung. Die nächsten Schritte sind keine Selbstläufer, Baurecht schaffen heißt, weitere Hürden nehmen sowie vielfältige, zusätzliche Anforderungen und die daraus resultierenden Konflikte zu bewältigen. Wir wollen nächstes Jahr mit der gesamten Kernstrecke in der Planfeststellung sein, die Abschnitte Nord und Süd sind in der Anhörung, wir kommen hier gut und im Plan voran“ sagte Horst Amann. „Bis Anfang des kommenden Jahres wollen wir auch im Mittelabschnitt die Planung stehen haben und den Antrag stellen. Wenn Realisierungswille dann auch Konfliktlösungsbereitschaft bedeutet, wird es weiter gut laufen.“

In Neu Isenburg darf die Fortführung der RTW über das Stadtzentrum hinaus bis zum Neubaugebiet „Birkengewann“ als gesichert betrachtet werden. Spannend bleibt dagegen die Frage, ob am nördlichen Ende jemals der Verknüpfungspunkt

„Nordwestzentrum“ erreicht wird. Die offizielle Planung wendet sich diesem Bauabschnitt derzeit wieder vermehrt zu, nachdem ihm vor wenigen Jahren eine Absage erteilt worden war. Er gilt als bautechnisch anspruchsvoll, da ein Schulgelände zu untertunneln ist. Das Nordwestzentrum bietet dafür deutlich bessere Anschlüsse ans Netz der Frankfurter U-Stadtbahn, insbesondere nach dem U4-Lückenschluss.

S-Bahn-Station Gateway Gardens

An den Kosten für die neue S-Bahn-Station Gateway Gardens lässt sich der eingangs erwähnte Stadt-Land-Konflikt bei den Investitionen in die Schieneninfrastruktur gut verdeutlichen. Rund 300 Millionen Euro kostet die Station samt verschwenkter Regionalbahn-Trasse. Hat der ost- oder mittelhessische Regionalverkehr auf der Schiene jemals eine Einzelinvestition in dieser Größenordnung gesehen? Immerhin - „Gateway



Anfang November 2019 waren an der neuen Station Gateway Gardens noch einige Arbeiten zur Inbetriebnahme zu erledigen
Foto: RMV, Christof Mattes

Die Entwicklung bei der U-Stadtbahn in Frankfurt

Der U-Stadtbahn könnte ein kleiner Bauboom bevorstehen. Die Verlängerung der U2 um 1,5 Kilometer bis zum Bahnhof in

Gardens“ wurde in relativ kurzer Zeit umgesetzt und wird auch der RTW als wichtige Haltstation dienen. Rund 18.000 Fahrgäste sollen täglich die neue Station nutzen, weshalb sich der hohe Investitionsbedarf wieder etwas relativiert. Die Station wurde am 15.12.2019 in Betrieb genommen.

Die neue Mainbrücke im Rahmen von Frankfurt RheinMain plus

Hessenschiene 108 gab einen Überblick über das Maßnahmenpaket Frankfurt RheinMain plus. Für ein zentrales Projekt zeichnet sich ein Baubeginn im Jahr 2021 ab. Es handelt sich um die zusätzliche Mainbrücke, die einen sechsgleisigen Ausbau zwischen Frankfurt Stadion und dem Hauptbahnhof (Gutleutstraße) ermöglichen soll. Gebaut wird eine 150 Meter lange Stabbogenbrücke sowie eine 70 Meter lange Vorlandbrücke. Auf den Zulaufstrecken zur neuen Brücke müssen weitere Brücken über Straßen hinweg neu gebaut bzw. erweitert werden. Die dritte Stufe des Planfeststellungsverfahrens läuft, 2028 soll die vier Kilometer lange Strecke fertig sein.

Bad Homburg gilt als beschlossen, abgesichert sogar durch den Bürgerentscheid vom Oktober 2018. 2019 sollte die Ausschreibung erfolgen. Eine Nachfrage bei der Stadt Bad Homburg ergab, dass zur Umsetzung der U2-Verlängerung eine Projektgesellschaft gegründet werden soll. Hierfür ist die Stadt Bad Homburg aktuell in Gesprächen mit den Projektpartnern.

Die Erstellung der Ausführungsplanung sowie das Vergabeverfahren für die Bauleistungen können erst nach Abschluss dieser Gespräche erfolgen. Diese Schritte werden etwa 24 Monate in Anspruch nehmen. Die Bauausführung kann im Anschluss daran, also voraussichtlich im Laufe des Jahres 2022, beginnen.

Bis Ende 2019 sollte auch ein Trassenentscheid für den U4-Lückenschluss zwischen Bockenheimer Warte und Ginnheim fallen. Hier geht es um die Frage, wieviel Mehrkosten ein optimierter Anschluss des Campus Westend kosten darf. Ein Pressegespräch Anfang Dezember spiegelte im Wesentlichen den bekannten Stand mit drei Vorzugs-Varianten wi-



*Mit einer Tunnelbohrmaschine wird der U-Bahn-Tunnel unter der Europaallee voran getrieben
Foto: Friedrich Lang*

der, von denen die erste einen zentralen Campus-Bahnhof, die zweite einen peripher gelegenen und die dritte gar keine Uni-Haltestelle aufweist. Für die letzte Variante dürfte es keine politische Mehrheit mehr geben. Klar ist: ohne zeitaufwändige Nutzen - Kosten - Untersuchung (NKU) wird keine Trassenentscheidung gefällt. Die Zeit drängt, denn die Paralleltrasse entlang der Eschersheimer Landstraße mit den Linien U1 bis U3 und U8 gerät immer mehr an ihre Kapazitätsgrenze.

Die größten Änderungen stehen der U5 bevor. Die südliche Röhre des Tunnels zwischen der Rampe Europaallee und dem Hauptbahnhof verlängert sich jeden Tag um rund 10 Meter, der Bau liegt somit

im Zeitplan. Schon jetzt ist absehbar, dass die U5 nicht dauerhaft an der Haltestelle „Wohnpark“ enden wird. Eine Verlängerung um zwei Stationen bis zu einem neu entstehenden Wohngebiet am Römerhof befindet sich in der planerischen Vorbereitung. In einer späteren Phase könnte auch Nied und Höchst erreicht werden. 2024 sollen die ersten U-Stadtbahnzüge zunächst den Wohnpark erreichen.

Bewegung kommt auch in die nördliche Verlängerung der U5 von Preungesheim zum neuen Endpunkt an der S-Bahnstation Frankfurter Berg. 2012 war das Projekt aus finanziellen Gründen zurückgestellt worden, jetzt beschäftigt sich die Stadtpolitik wieder vermehrt damit. Eine

positive NKU liegt vor. Drei neue Stationen werden entstehen, wenn die Stadtverordnetenversammlung demnächst grünes Licht gibt. Auch dieser Lückenschluss kann erheblich zur Entlastung des übrigen Netzes beitragen, ermöglicht er doch den Umstieg von und zur Main-Weser-(S)Bahn bereits vor dem Hauptbahnhof.

Tram

Für das Netz der Niederflur-Straßenbahn existieren viele gute Ideen, wie beispielsweise die Ringtram oder die Erweiterungen nach Offenbach, Bad Vilbel und Neu Isenburg (Zentrum), über welche die Hessenschiene in den letzten Ausgaben teils ausführlich berichtet hat.

Neu ist eine geplante Machbarkeitsstudie über Schienenverkehr in den östlichen Stadtteilen wie Fechenheim, Riederwald und Seckbach. Der Ortsbeirat für Bergen-Enkheim hat bereits die Berücksichtigung der durch ihn vertretenen Stadtteile angemahnt, darunter besonders das seit 1992 vom Tramnetz abgehängte Bergen. Die Untersuchung könnte auf eine Verlängerung der U4 an ihrem östlichen Ende über die Seckbacher Landstraße hinaus nach Seckbach und Bergen zielen, aber auch Verzweigungen vom bestehenden oberirdischen U-Stadtbahnnetz (Ziel Wächtersbacher Straße) oder die Tram nach Offenbach dürften gutachterlich untersucht werden.

Chancen auf eine schnelle Verwirklichung hat dagegen eine Umlegung der Tram-12-Endstelle von der Hugo-Junkers-Straße zum deutlich stärker nachgefragten Gebiet rund um den Ostbahnhof. Entweder könnte am Ostbahnhof eine neue Endstelle eingerichtet werden oder die

Linie 12 würde sogar bis an den Zoo mit der dort befindlichen großen Wendeschleife geführt. Ziel ist es in jedem Fall, eine direkte Verbindung zwischen dem einwohnerstarken Bornheim und dem Handels-, Arbeitsplatz- und Gastronomie-schwerpunkt westliche Hanauer Landstraße zu schaffen. Aus Sicht von Pro Bahn & Bus muss dabei geklärt werden, wie sich der dann noch längere Linienweg der 12 auf die Verspätungsanfälligkeit auswirkt.

Das Projekt „Frankfurter Bogen“

Mitte Oktober stellte Verkehrsminister Tarek Al-Wazir das Projekt „Frankfurter Bogen“ vor. Es beinhaltet einen Rahmenplan für bis zu 200.000 neue Wohnungen, die in Orten gebaut werden sollen, welche per Schiene nicht mehr als 30 Minuten von Frankfurt entfernt liegen. Gelingt das Projekt auch nur in Teilen, dann wird klar, welche Mehrbelastung auf die Schienenwege im engeren Rhein-Main-Gebiet zukommt.

Gerade den Lückenschlüssen (U4 im Westend, U5 zur S-Bahn am Frankfurter Berg und vielleicht auch zum S-Bahn- und RTW-Knoten Höchst) kommt eine herausragende Bedeutung zu. Nur so lassen sich Umsteigevorgänge dezentralisieren, bleibt das Stadtnetz insgesamt funktionsfähig. Hochinteressant bleiben auch die Wirkungen in die Region hinein. So bewirkt die Immobilienpreisentwicklung beispielsweise gerade den voraussichtlichen Wegzug der Pfungstädter Brauerei weg vom Bahnhof und die Entwicklung des Areals hin zu einem reinen Wohngebiet. Und das an einer Stelle, die zwischen 1955 und 2011 vom Schienenverkehr abgehängt war.

RMV erweitert S-Bahn-Auftrag

(j1) Der RMV beabsichtigt, den mit der DB Regio AG abgeschlossenen Verkehrs-Service-Vertrag für das S-Bahn Teilnetz Kleyer vom 30.11.2011 zu erweitern. Grund sind die deutlichen Fahrgastzuwächse und -verlagerungen sowie die Beseitigung bereits eingetretener Kapazitätsengpässe im SPNV im Rhein-Main-Gebiet.

Der RMV sieht einen Fahrzeugmehrbedarf von sieben Neufahrzeugen der Baureihe ET430, welche DB Regio bestellen muss. Die Leistungsänderung bis zum Vertragsende am 14.12.2036 ist erforderlich, um kurzfristig die insbesondere auf einigen Verkehrskorridoren deutlich gestiegene Nachfrage nach SPNV-Leistungen zu erfüllen.

Ursächlich hierfür ist neben der be-

kannten positiven Nutzungsbilanz mit kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen in der Ballungsregion u.a. auch die Erschließung weiterer neuer Nutzergruppen mit einer sprunghaften Nachfragesteigerung und die erforderliche Weiterentwicklung des qualitativen und verkehrlichen Angebots. Im Teilnetz Kleyer sind die Linien S1, S7, S8 und S9 enthalten.

Der RMV benötigt mehr S-Bahn-Triebwagen und will den Servicevertrag mit der Bahn erweitern. Die zusätzlichen Triebwagen der Baureihe 430 werden unter anderem für mehr Langzüge in der Hauptverkehrszeit benötigt



Ländchesbahn (RB21) im 30-Minuten-Takt

(hpg) Seit 140 Jahren stellt die von der Hessischen Ludwigsbahn erbaute Strecke Niedernhausen–Wiesbaden (KBS 627) die Verbindung von der Main-Lahn-Bahn in die Landeshauptstadt her. Das Fahrtenangebot auf der knapp 20 Kilometer langen eingleisigen Strecke wurde zum aktuellen Fahrplanwechsel auf einen durchgängigen 30-Minuten-Takt an Werktagen (Mo–Fr) zwischen 8 Uhr und 20 Uhr erweitert.

Seit dem Ende des Verkehrsvertrages mit der Vectus Verkehrsgesellschaft mbH im Dezember 2014 hat es für die Zugleistungen auf der Ländchesbahn (RB21) keine neue Ausschreibung gegeben. Der Verkehr wird seither von der HLB erbracht, die dort ihre Siemens Desiro und Stadler GTW einsetzt.

Die Strecke sollte in die gemeinsame Ausschreibung des Teilnetzes Taunus (RMV-Linien RB11, RB12, RB15) eingebracht werden. Im April 2014 gab der RMV bekannt, dass die Netze „Wetterau West-Ost“ und „Taunus“ ab Dezember 2019 für weitere 36 Monate von der HLB betrieben werden. Begründet wurde dies einerseits mit der geplanten Beschaffung von Brennstoffzellen-Triebwagen, andererseits den umfangreichen Infrastrukturmaßnahmen, wie u.a. dem Ausbau Main-Weser-Bahn und Homburger Damm, Elektrifizierung der Taunusbahn nach Usingen und der Aus- und Neubau von Stationen.

Da der RMV für den neuen Verkehrsvertrag auf der Ländchesbahn die von der RMV-Tochter fahma GmbH beschaffen und bislang auf der Königsteiner Bahn eingesetzten Alstom-Triebwagen der Bauart Lint41H beistellen wird, erfolgt eine eigenständige Ausschreibung dieser Linie. Aufgrund der Einstiegshöhe von

76cm sind vor der Betriebsaufnahme am 11.12.2022 jedoch die seit vielen Jahren geplanten Bahnsteigerhöhungen an den drei Stationen der Ländchesbahn fertigzustellen. Die dazu erarbeiteten Pläne für den Kreuzungsbahnhof Wiesbaden-Igstadt haben sich 2017 aufgrund der Umstellung der Signaltechnik durch DB Netz jedoch weitgehend zerschlagen. Neue Planungen sehen den Bau von mehreren Treppenanlagen und langen Rampen vor.

Für den Haltepunkt Auringen-Medenbach besteht die Problematik der mangelhaften Zugänglichkeit aus Richtung Medenbach und fehlender Parkmöglichkeiten. Da der Bau einer technisch gesicherten Reisendenquerung von der Südseite der Strecke bislang offenbar am Widerstand des Netzbetreibers scheitert, wird von politischer Seite der Bau eines zweiten Bahnsteiges gefordert.

Insgesamt stellt sich für die Zukunft die Frage, ob es nicht sinnvoll und wirtschaftlicher wäre, die lediglich rund 15 Kilometer lange Lücke im Oberleitungsnetz zwischen der Einfahrt in den Bahnhof Niedernhausen und dem Abzweig Kinzenberg zu schließen und die Gesamtkonzeption in Verbindung mit der Main-Lahn-Bahn (Limburg–Frankfurt) zu überdenken.

Schottland: „Adopt a station“ Gepflegte Bahnanlagen durch Bahnhofspaten

(jl) Die Bahnhöfe und deren Zustand sind oft kein Aushängeschild der Deutschen Bahn. Graffiti, lieblos gepflegte Bahnsteiganlagen sowie Vandalismus findet man oft auf kleinen und mittelgroßen Bahnhöfen, während die großen meist gut gepflegt sind. Schaut man in das benachbarte Ausland, so fallen die deutschen Bahnhöfe im Vergleich oft negativ auf. Am Beispiel von ScotRail (Schottland) soll gezeigt werden, wie dort die Bahnhöfe zu neuer Blüte gelangten.

In Schottland wird der Eisenbahnbetrieb als sogenanntes Franchise an ein Bahnunternehmen auf Zeit vergeben. Zur Zeit betreibt Abellio ScotRail für zehn Jahre fast alle Züge in Schottland. Die Bahnhöfe gehören dem staatlichen Netzbetreiber Network Rail, werden jedoch bis auf wenige Ausnahmen an den jeweiligen Franchisenehmer verpachtet.

Die Bahnhöfe und Züge von ScotRail unterliegen einer Qualitätskontrolle durch Transport Scotland. Alle 28 Tage werden anhand von 36 Kriterien Züge und Bahnhöfe bewertet. Darunter fallen Punkte wie herumliegender Abfall und der Zustand von Wartehäuschen und Wartebereichen. Beim



Im Bahnhof Crianlarich betreibt ein Verein einen Tea Room, der montags bis samstags von 9.30 bis 15 Uhr geöffnet hat. Neben Tee und Kaffee bekommt man hier auch Kuchen und Sandwiches.



Im kleinen Bahnhof Arisaig, dem westlichsten Bahnhof der ganzen britischen Insel, halten nur wenige Züge am Tag. Trotzdem ist der Bahnhof sehr sauber, es gibt umfangreiche Fahrgastinformationen und über den weißen runden Fernsprecher kann jederzeit Kontakt zu einem Bahnmitarbeiter aufgenommen werden



Überschreiten von vorher festgelegten Grenzwerten werden Strafzahlungen durch ScotRail fällig. Sie betragen 2005 785.000 GBP (Great Britain Pound).

Mit „Adopt a station“ (Adoptiere einen Bahnhof) startete Scotrail 2005 ein Programm, welches darauf abzielt, am Bahnhof mit Stolz auf die Errungenschaften der Gemeinde zu zeigen und die Station zu einem Ort zu machen, welchen die Leute gerne besuchen. Durch die Identifikation mit der Kommune wird Vandalismus verhindert: Beschädigungen werden vermieden, weil potentielle Vandalen weniger die eigene Gemeinschaft schädigen statt irgendein gesichtsloses Unternehmen wie die Bahn, welches kein Servicepersonal mehr vor Ort unterhält.

Auf vielen schottischen Bahnhöfen findet man diese Blumenzüge, welche aus alten Whiskyfässern hergestellt werden. Auf größeren Bahnhöfen kommen längere Züge zum Einsatz als bei kleinen Stationen



Das Programm gliedert sich in drei Punkte: Gartenarbeit, leerstehende Räume/Gebäude und Kunstwerke.

Gartenarbeit

Dekorativ bepflanzte Bahnhöfe erinnern an das goldene Zeitalter des Schienenverkehrs. Doch selbst wenn ein Bahnhof heute noch mit Personal besetzt ist, haben die Mitarbeiter selten die Zeit, sich um Pflanzen und deren Pflege zu kümmern. Stattdessen übernehmen in Schottland die Pflege von 346 Stationen Gemeinderäte, Rotary Clubs, Keep Scotland Beautiful-Mitglieder bis hin zu Schulen,

In North Queensferry an der weltberühmten Forth Bridge werden seit 1990 keine Fahrkarten mehr am Schalter verkauft. Der örtliche Museumsverein hat eine Ausstellung über die Brücke im Bahnhof eingerichtet. Der Zustand des viktorianischen Gebäudes ist heute besser als im Jahr 1990



Colleges oder Einzelpersonen.

Sie tragen außerdem zur sozialen Integration bei: Zu den Lieferanten von Pflanzgefäßen zählen Behinderten- und Gefängniswerkstätten, in den Gärtnergruppen arbeiten Menschen mit psychischer Behinderung.

ScotRail hat einfache Sicherheitsregeln für die Arbeit in den Stationen erlassen: Pflanzgefäße müssen befestigt sein, Freiwillige müssen sich zu den Arbeiten an- und abmelden und Warnwesten tragen, wegen der Stolpergefahr dürfen keine Schläuche verwendet werden.

Der Schwerpunkt liegt auf Inkrementalismus: Klein anfangen und später mehr hinzufügen. Die Gartenarbeit hilft dabei, den Bahnhof als Ortsschwerpunkt zu entwickeln. Organisationen, die mit ihren Stationen beginnen, können die ganze Stadt einbeziehen. Der Verein „Keep Scotland Beautiful“ hat mit dem „Tidy Stations Standard“ (Standard saubere Station) eine Bewertungsmöglichkeit

geschaffen, verschiedene Bahnhöfe nach vorgegebenen Kriterien miteinander zu vergleichen. Das spornet die Bahnhofs-paten an: Bei einem Wettbewerb wurden 12 Stationen mit Platin oder Gold ausgezeichnet. ScotRail unterstützt die Bahnhofs-betreuer mit Auslagen für Pflanzen, Töpfe und andere Utensilien.

Leere Räume / Gebäude

Leere Räume entstehen häufig, wenn Gebäude, die über den Bedarf hinausgehen, nicht abgerissen oder entsorgt werden können, weil sie fester Bestandteil des Bahnhofs und unter Umständen von besonderem architektonischem oder historischem Interesse sind. Jede neue Verwendung ist besser als gar keine Nutzung, da sich eine Liegenschaft, die nicht beheizt oder beleuchtet wird, schneller verkommt als andere.

Durch das Programm „Adopt a Station“ konnten unter anderem Buchhandlungen, Bahnhofscafés, Modelleisenbahncubs, Kulturstätten, Künstlerateliers, Besprechungsräume und eine Spielzeug-

bibliothek in Bahnhoofsräume einziehen und beleben. Bei gemeinnütziger Nutzung zahlt der Nutzer nur eine Nominalmiete, bei gewerblicher Nutzung beansprucht die Bahn ihren Anteil an seinem Erfolg. Ein Beispiel für einen erfolgreichen kommerziellen Betrieb in bisher ungenutzten Unterkünften ist die Bügelstation in Dunblane, die Pendlern einen hochwertigen Bügelservice bietet.

Der Nutzer muss seine eigenen Nebenkosten und Ausstattungskosten selbst tragen. Die Unterstützung für letztere wird jedoch vom Railway Heritage Trust bereitgestellt, der vor einem Vierteljahrhundert gegründet wurde, um neue Verwendungszwecke für Gebäude auf dem Eisenbahn-Betriebsgeländen zu finden.

Förderungen für Naturschutzgebiete laufen über den Stations Community Regeneration Fund, der im Rahmen der ScotRail-Franchise-Erweiterung im Jahr 2008 eingerichtet wurde, um leere Unterkünfte in Betrieb zu nehmen.

Kunstwerke

Diese umfassen: Wandgemälde, insbesondere in den beiden schottischen Wandgemäldestädten Prestonpans und Invergordon; Poster, Statuen und ein Buntglasfenster, aber sogar Tierbeobachtungsmöglichkeiten: So können jetzt Vögel im angrenzenden Gezeitenbecken leichter vom Bahnsteig der Station Monrose aus beobachtet werden.

Ergebnisse

Das Adopt a Station-Programm ist eine Win-Win-Situation für alle: Die Bahn profitiert durch weniger Vandalismus, niedrigere Bußgelder durch Transport Scotland, geringere Reparaturkosten sowie mehr Respekt für ihre Mitarbeiter. So konnten die Strafzahlungen an Transport Scotland innerhalb eines Jahres um 325.000 GBP gesenkt werden! Gewinner sind auch die stolzen Patengemeinschaften in den Kommunen und der Respekt für ihre Arbeit und Dienstleistungen sowie junge Menschen, die von der Eisenbahn angezogen werden.



Mehr Infos (in englisch) im Internet unter:

www.scotrail.co.uk/about-scotrail/volunteering/adopt-station

Auch neue Bahnhöfe sind sauber und gepflegt, nicht zuletzt wegen der Videoüberwachung, welche in Großbritannien gang und gäbe ist. Im Bild die Warthalle von Ardrossan South Beach.

Rheinland-Pfalz meldet zahlreiche Strecken zur Elektrifizierung an

(hpg) Das rheinland-pfälzische Wirtschafts- und Verkehrsministerium hat im Sommer 2019 acht Bahnstrecken für ein Sonderförderprogramm des Bundes zur Elektrifizierung für den Güterverkehr angemeldet. Das betrifft rund 350 Kilometer Schienenstrecke, die Fahrleitungen erhalten sollen, darunter die Alsenz- und Nahestrecke, die Eifelstrecke von der Grenze zu Nordrhein-Westfalen bis nach Ehrang bei Trier, die Lahntalbahn zwischen Lahnstein und Limburg, die Bahnstrecke Limburg – Siershahn und die Stichstrecke von Montabaur nach Wallmerod.

Nicht enthalten ist die Hellertalbahn (Betzdorf–Haiger) die zu einer wirksamen Entlastung des Knotens Siegen beitragen könnte. Der 35,8 Kilometer lange, nicht elektrifizierte Mittelabschnitt der ehemaligen „Deutz-Gießener-Bahn“ zwischen Betzdorf und Haiger war als zweigleisige Hauptbahn erbaut worden und der rheinland-pfälzische Abschnitt von Betzdorf bis Herdorf noch bis zum 26. Mai 1987 zweigleisig in Betrieb. Die gesamte Trasse von Herdorf bis Haiger könnte das zweite Gleis wieder aufnehmen oder es wären dort längere Ausweichabschnitte möglich. Im Rahmen der Elektrifizierung der Siegtalstrecke (1980) gab es Überlegungen und Vorplanungen für den Bau von Fahrleitungen durch das Hellertal. Seit fast 40 Jahren sind bereits einige hundert Meter vom Bahnhof

Betzdorf aus in Richtung Herdorf einsatzbereit.

Im Güterverkehr werden heute von der Kreisbahn Siegen-Wittgenstein mit Dieselloks umfangreiche Tonnagen befördert bis nach Herdorf und weiter über die ehemalige Freien Grunder Eisenbahn sowie über den Scheitelpunkt in Würgendorf hinaus zum Mannesmann Röhrenwerk in Holzhausen.

Knoten Siegen überlastet

Der Abschnitt Betzdorf – Siegen ist heute schon durch einen intensiven Regionalverkehr sehr gut ausgelastet und der eingleisige Giersberg-Tunnel in Sie-

Im Bahnhof Siegen sind zu bestimmten Uhrzeiten fast alle Gleise belegt, was die Führung zusätzlicher Güterzüge erschwert



gen ein Nadelöhr. Dies wird sich mit der Einführung der neuen IC-Linie 34 ab Dezember 2020 zusätzlich verschärfen, die auf dem Weg von Münster nach Frankfurt in Siegen die Fahrtrichtung wechseln soll. Auch der stark sanierungsbedürftige 2652 Meter lange Rudersdorfer Tunnel mit seinen beidseitig sehr steilen Zufahrtsstrecken zwischen Siegen und Haiger stellt ein Hindernis für zusätzlichen Güterverkehr dar.

Auf eine Anfrage antwortete die Pressesprecherin des Mainzer Ministeriums: „Das Ministerium hat in Abstimmung mit der DB Netz AG und – bei Ländergrenzen überschreitenden Strecken – mit den Nachbarländern für das Bundesprogramm „Elektrische Güterbahn“ passende Strecken gemeldet. Die Kriterien waren die Eignung einer Strecke für Gü-

terverkehr, die Möglichkeit der Strecke, andere Strecken wie bspw. das Mittelrheintal zu entlasten, die Beseitigung von Lückenschlüssen bei bereits teilelektrifizierten Strecken sowie Strecken mit bereits heute hoher Güterverkehrsnutzung.“

Obwohl damit alle Kriterien für den Abschnitt Betzdorf–Haiger zutreffend wären, heißt es aus Mainz: „Die Hellertalbahn befindet sich in der Region Siegen. Der Bund verfolgt in der Region Siegen bereits ein Ausbauprojekt für den Schienengüterverkehr. Unter dem Projekttitel „Korridor Mittelrhein, Zielnetz 1“ befindet sich der Ausbau der bereits elektrifizierten Rhein-Sieg-Strecke mit Teilmaßnahmen auf den Streckenabschnitt Au – Siegen – Siegen Ost Gbf (mit Weiterführung über Haiger nach

Heute verkehren nur noch Nahverkehrszüge und Güterzugübergaben über die Hellertalbahn. Bei ihrem Bau war die Strecke die erste Fernverkehrsverbindung zwischen Köln und Mittelhessen



*Am Reststück der
Westerwald-
Querbahn von
Montabaur bis
Wallmerod wird
Westerwälder Ton
von zahlreichen
Lkw-Hochrampen
verladen. Eine
Elektrifizierung
macht dort keinen
Sinn.
(Gleisbau in
Meudi 2007,*

Foto: Günther)



Gießen und weiter nach Süden) im BVWP 2030 im vordringlichen Bedarf. Damit existieren für die Infrastruktur im Bereich Schienengüterverkehr in der Region bereits Ausbaupläne. Die Meldung der Hellertalbahn als parallele Schieneninfrastruktur hätte kaum Aussicht, in dem Bundesprogramm berücksichtigt zu werden. Die größten Anteile der Strecke liegen zudem in Hessen und NRW.“

Strom für Anschlussbahn?

Unklar ist allerdings, aus welchen Gründen neben der Unterwesterwaldbahn (Limburg–Siershahn) auch die Stichstrecke von Montabaur nach Wallmerod in das Programm aufgenommen wurde. Obwohl die Strecke zum Fern- und Balunznetz der DB Netz zählt, handelt es sich hierbei prinzipiell um ein verlängertes „Industrie-Stammgleis“ mit einer Vielzahl von Gleisanschlüssen, in denen Westwälder Ton von Hochrampen aus ver-

laden wird. Dazu die Antwort aus Mainz im Wortlaut: „Über die Strecke Montabaur-Walmerod im Westerwaldkreis transportieren täglich mehrere schwere Ganzzüge Tonerde bis nach Südeuropa. Eine Elektrifizierung erscheint aus Sicht des Verkehrsministeriums geboten, um die Züge bereits ab den Verladestellen und nicht erst ab Limburg oder später mit E-Loks bespannen zu können. Die E-Loks sind leistungsfähiger, was insbesondere für die topographisch anspruchsvollen Strecken im Westerwald von Bedeutung ist. Zudem sind E-Loks leiser und umweltfreundlicher als Dieselloks, die bisher auf dieser Strecke verkehren.“

Mit einer Entscheidung des Bundes, welche Bahnstrecken in das Förderprogramm aufgenommen werden, sei bis Ende des Jahres zu rechnen, teilt Staatssekretär Andy Becht mit. Der Bund würde 100 Prozent der Kosten übernehmen, Land und Kommunen blieben außen vor.

Buchvorstellung: Braunfelser Ernstbahn und Lindenbachbahn

(jl) Vom bekannten Kleinbahn- und Werksbahn-Autor Andreas Christopher ist das Buch „Braunfelser Ernstbahn und Lindenbachbahn“ im Verlag Drehscheibe erschienen. Die beiden Bahnen dienten hauptsächlich der Erzabfuhr. Die Braunfelser Ernstbahn führte von 1894 bis 1930 auch Personenverkehr durch und war zu dieser Zeit als Kleinbahn konzessioniert. Während die Lindenbachbahn bereits 1949 (ein Restbetrieb lief bis 1953) stillgelegt wurde, verkehrte die Ernstbahn noch bis Anfang 1961.

Im Buch werden sowohl die Bahnen als auch die hier gelegenen Grubenbetriebe, die über die Bahnen verfrachteten, ausführlich beschrieben. Zahlreiche Fotos, zum großen Teil bisher unveröffentlicht, und viele Zeichnungen ergänzen den Text. Besonders gut gefallen haben die Umschlaginnenseiten. So zeigt die vordere Umschlaginnenseite als Orien-

tierungshilfe eine topografische Karte, wo neben den beiden Bahnen auch alle Grubenfelder eingezeichnet sind.

Die Fotos sind meist in guter Qualität wiedergegeben. Nicht überzeugen kann die Karte auf Seite 10 („Karte der projektierten Schmalspurbahnen im Lahngebiet“), welche viel zu klein abgebildet wurde. Die Ortsnamen dort kann man nur mit der Lupe lesen. Aber dies ist die Ausnahme: Viele Pläne sind in guter Qualität und, soweit im Originalplan vorhanden, in Farbe gedruckt. Zu zahlreichen Randthemen gibt es in Kästen vom Fließtext abgesetzte Infotexte.

Gut gefallen auch die zahlreichen Informationen zu den Erzgruben (Ottlie, Eisenfeld, Bohnenberg, Klöserweide, Maria, Anna, Franziska, Würngengel,



Das Buch kann über den Pro Bahn & Bus-Schriftenversand (siehe hintere Umschlagseite) oder die Autoren Andreas Christopher (achristo@t-online.de) und Rolf Georg (Rolf.Georg@gmx.de) bezogen werden.

Braunfelser Ernstbahn und Lindenbachbahn sowie der Eisenerzbergbau im Iser- und Lindelbachtal. Umfang 112 Seiten im Format DIN A4, 220 Abbildungen, zweifarbiger Druck, teilweise vierfarbig, 19,80 Euro.

Lok 1 der Braunfelser Ernstbahn an der Station Otilie, 1952

Foto: Wilfried Biedenkopf, Sammlung Andreas Christopher

Dickenloh, Helene, Florentine, Martha und einige weitere Gruben). Es ist fast unglaublich, was dort in der Gegend früher los war und das Buch macht Lust, heute nachzuschauen, was vom vergangenen Bergbau noch zu finden ist.

Die Informationen zur Ernstbahn gehen weit über das bisher im „Wolff“ Veröffentlichte hinaus, und über die Lindenbachbahn sowie die Gruben gab es bisher so gut wie keine Literatur. Wer an hessischen Grubenbahnen und Erzbergwerken interessiert ist,



kommt um dieses Buch nicht herum! Auch zum Standardwerk „Eisenerzbergbau in Hessen“ ist das Buch eine sehr gute Ergänzung.

Erz-Leerzug am Mühlengrund in Höhe Neumühle, heute städtischer Bauhof, um 1921
Foto: Archiv Heimatkundliche Arbeitsgemeinschaft Braunfels

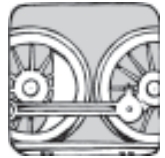


Seit 20 Jahren fährt die Butzbach-Licher Eisenbahn auf DB-Strecken in der Wetterau

(ac) Die im Jahre 1994 in Kraft getretene Bahnreform (Eisenbahnneuordnungsgesetz) sieht grundsätzlich eine Ausschreibung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr vor. Statt des Bundes treten nun die Bundesländer als Besteller dieser Leistungen auf. Das Land Hessen hat die Bestellung an die Verkehrsverbünde – hier den RMV – delegiert.

Um diese Zeit sah die Zukunft der Butzbach-Licher Eisenbahn (BLE) nicht allzu rosig aus. Der Personenverkehr auf dem eigenen Streckennetz war bereits zum 31. Mai 1975 eingestellt worden. Und auch der früher recht bedeutende Güterverkehr auf der Schiene war nach Einstellung des Rübenverkehrs Ende 1991 auf ein Minimum abgesunken. Vor diesem Hintergrund entwickelte die BLE in Zusammenarbeit mit der Hessischen Landesbahn (HLB) 1996 einen „Unternehmensplan 2000“, um für die Ausschreibung von Verkehrsleistungen gerüstet zu sein.

Auf der Grundlage des Unternehmensplans 2000 konnte die BLE ab 1998 Leistungen im Schienen-Personen-Nahverkehr übernehmen. Dies geschah zum 30. Mai 1999 zunächst auf den Strecken Friedberg – Nidda (25 km) und Friedberg – Hungen (23 km). Es handelte sich um eine freie Vergabe ohne Ausschreibung, wie sie in den Anfangsjahren nach der Bahnreform noch häufig erfolgte und auch heute noch in Ausnahmefällen möglich ist.



Am 17. März 2003 ist VT107 auf dem heute stillgelegten Abschnitt Wölfersheim - Hungen beim ehemaligen Haltepunkt Obbornhofen-Bellersheim unterwegs. Foto: Andreas Christopher



Der Personenverkehr bei der BLE begann mit zweiachsigen Triebwagen vom Hersteller DWA, weil die bestellten GTW nicht rechtzeitig fertig wurden. Im Bild ein dreiteiliger Zug am 27. Mai 1999 im Bahnhof Rosbach v.d.H.

*Foto:
Andreas Christopher*



Ab Anfang 2000 kam für die BLE die Strecke Friedrichsdorf – Friedberg (16 km) hinzu, die zuvor ab 24. Mai 1998 durch die Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn bedient worden war. Schließlich folgte zum 8. Januar 2001 die Bedienung der Strecke Gießen – Gelnhausen (70 km) und zum 11. Juni 2001 die Strecke Friedberg – Hanau (32 km).

In den folgenden Jahren gab es teils Ausweitungen, teilweise aber auch Reduzierungen der durch die BLE erbrachten Verkehre. So gibt es seit 22. April 2002 Wochenendverkehr auf der Strecke Friedrichsdorf – Friedberg, seit 5. April 2003 von Friedberg nach Nidda, seit 15. Dezember 2003 auch durchgehend von Gießen nach Gelnhausen, und seit 11. Dezember 2016 von Beienheim nach Wölfersheim. Stattdessen endete zum 4. April 2003 der Reisezugverkehr zwischen Wölfersheim-Södel und Hungen. Im Dezember 2012 ging die Bedienung der Strecke Friedberg – Hanau wieder auf die DB über.

Für die Verkehre in der Wetterau übernahm die BLE 24 fabrikneue Triebwagen der Bauart GTW 2/6, die sie von der HLB gemietet hatte. Für deren Wartung entstand in Butzbach eine neue Betriebswerkstatt, die Anfang September 2003 in Betrieb genommen werden konnte.

Seit Anfang 2006 ist die BLE keine rechtlich eigenständige Bahngesellschaft mehr, sondern ging in der Hessischen Landesbahn (HLB Basis, Infrastruktur) auf, während die Verkehrsleistungen von der HLB Hessenbahn erbracht werden.

Zur Zeit läuft die Ausschreibung der Verkehrsleistungen auf dem Netz Wetterau West/Ost, so dass die Leistungen auf den Strecken ab dem Fahrplanjahr 2023 neu beauftragt werden. Sollte die HLB die Ausschreibung gewinnen, wird es aber zumindest einen Ersatz für die dann rund 25 Jahre alten Triebwagen der Bauart GTW 2/6 geben. Denn in der Ausschreibung sind Neubautriebwagen gefordert.

Großraum Kassel RegioTram-Linien RT1/RT4 Zahlreiche Zugausfälle bei der RegioTram wegen Personalmangel

(js) Im November 2019 mussten zwischen Montag und Freitag bis zu einem Drittel der vorgesehenen Regiotram-Fahrten zwischen Kassel und Zierenberg bzw. Wolfhagen der Linie RT 4 und zwischen Kassel und Hofgeismar der Linie RT 1 aufgrund Personalmangels ausfallen. Einige Fahrten fielen ersatzlos aus, andere wurden im Schienenersatzverkehr mit Bussen bedient.

Die Kurhessenbahn ließ zeitweise die Züge der Linie RB 4 zusätzlich in Calden-Fürstenwald halten. Die Stationen Kassel-Kirchditmold, Kassel-Jungfernkopf und Vellmar-Osterberg EKZ, alle zwischen Kassel Hbf und Obervellmar gelegen, wurden nicht bedient. Nach Angaben des Nordhessischen Verkehrsverbundes begannen die Probleme bereits am 7. November und sollten bis Ende Novem-

ber andauern. Mitte Dezember wurden aber über den Fahrplanwechsel hinaus immer noch einzelne RegioTram-Fahrten durch Busse ersetzt. Die Ersatzverkehre sollen bis kurz vor Weihnachten verkehren.

Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie RB45

Abschluss der Modernisierungsarbeiten in Grünberg verzögert sich

(hl) Im Mai 2019 konnte die wegen der Umbaumaßnahmen mehrmonatige Sperrung der Unterführung zu Gleis 2 wieder aufgehoben werden. Wie wir in der Ausgabe 116 berichteten, standen damals lediglich noch die Fliesenarbeiten an den Seitenwänden von Unterführung und Treppenaufgängen zur Ausführung an.

Wer zurzeit die Unterführung benutzt, muss feststellen, dass die Fliesenarbeiten an den Wänden immer noch nicht ausgeführt wurden. Diesen Sachverhalt hatte am 15.11.2019 die Gießener Allgemeine zum Anlass genommen, um nach einem Gespräch mit dem Bürgermeister in ihrer Ausgabe zu berichten. Demnach verhindern derzeit Feuchtigkeitsschäden an den Betonwänden der Unterführung den weiteren Fortgang der Arbeiten;

Knapp mit Lokführern ist die RegioTram in Kassel, sodass im Herbst zahlreiche Fahrten ausfielen





Die Restarbeiten am Bahnhof Grünberg verzögern sich weiter Foto: Horst Lorenz

vor dem Fliesen müssen erst diese Wände saniert werden.

Laut Zeitungsbericht war der Stadt bekannt, dass es hier schon immer feucht war, aber die Stadt wurde in die detaillierten DB-Bauplanungen nicht einbezogen. Die nun entstandenen Mehrkosten für die Sanierung der Feuchtschäden wurden mit 170.000 Euro beziffert, wovon die Stadt 10% als Eigenanteil übernehmen muss. Die Fertigstellung des Bahnhofumbaus wird erst im Verlauf des Frühjahres 2020 erfolgen.

Ehem. Aar-Salzböde-Bahn Niederwalgern - Gladenbach Die Chancen für eine neue Salzbödebahn steigen

(fl) Im Landkreis Marburg-Biedenkopf ist ein möglicher Wiederaufbau der Bahn im Salzbödetal ein Stück vorangekommen. Eine Vorstufenuntersuchung des Büros ederlog aus Bad Berleburg kommt zu dem Ergebnis, dass sich eine vertiefende Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) lohnen wird. Der mögliche Auftrag für die NKU

befindet sich derzeit in den Gremien der Marburg-Biedenkopfer Kreispolitik.

Die letzten Züge sind 1995 durch das Salzbödetal gefahren, damals noch als Teil der Aar-Salzbödebahn genannten Verbindung von Niederwalgern nach Herborn. Untersucht wurde jetzt ein Wiederaufbau bis Bad Endbach-Hartenrod. Im anschließenden Lahn-Dill-Kreis wurde die Strecke an vielen Stellen überbaut, so dass dort keine Chance auf eine Reaktivierung besteht.

Eine solche Überbauung gibt es im Landkreis Marburg-Biedenkopf im Wesentlichen nur an einer Stelle. Planungsrechtlich war das erlaubt, da die Aar-Salzböde-Bahn derzeit von Bahnzwecken entwidmet ist. Die ederlog-Untersuchung nennt auch die Möglichkeit, die Salzbödebahn künftig nach der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) zu betreiben. Das könnte Investitionskosten sparen, würde für die Weiterfahrt der Züge nach Marburg allerdings Zusatzausrüstungen der Fahrzeuge für den Eisenbahnbetrieb erfordern. Denkbar ist selbstverständlich auch die Weiterführung der Züge über Marburg hinaus, beispielsweise nach Bad Laasphe und Erndtebrück.

Ab Bad Endbach-Hartenrod könnten Teile der Trasse einschließlich des Hartenroder Tunnels zum Radweg umgebaut werden, wodurch sich positive touristische Effekte erzielen ließen. Als erster Schritt zur Verwirklichung der Salzbödebahn soll die Veräußerung von Grundstücken gestoppt und die Trasse somit freigehalten werden.

Ehem. Solmsbachtalbahn (nördliche Taunusbahn) Albshausen - Braunfels - Brandoberndorf

Trasse darf nicht überbaut werden

(fl) Die Stadt Solms plant für ihren Stadtteil Oberndorf ein neues Baugebiet. Nach den Plänen des Magistrats und des zuständigen Ausschusses für Stadtentwicklung, Natur und Umwelt sollte dafür die Trasse der früheren Solmsbachtalbahn in Anspruch genommen werden (die Hessenschiene berichtete in Ausgabe 117 in ihrem Artikel „Taunusbahn 2.0“).

Dem Ansinnen der Stadt Solms hat der zuständige Regierungspräsident in Gießen jetzt widersprochen. Die Trasse der Solmsbachtalbahn bleibt geschützt. Gegen die Entwidmung hatten sich der Fahrgastbeirat des Lahn-Dill-Kreises und der Stadt Wetzlar sowie besonders die darin vertretenen Verbände VCD, PRO BAHN und Pro Bahn & Bus ausgesprochen. Auch in der Solmsener Stadtverord-

netenversammlung war die Entscheidung nicht unumstritten. Die Stadt Solms muss das Baugebiet jetzt so verkleinern, dass die Trasse nicht überbaut wird.

Lahntalbahn Gießen - Limburg - Koblenz RMV-Linie RB45

Durchgehender Stundentakt auch am Wochenende, neue Spätzüge

(hpg) Auf der Lahntalbahn sind die Regionalbahnen (RB 45) zwischen Limburg und Gießen ganzjährig an allen Tagen der Woche im Stundentakt unterwegs. Bislang war der Stundentakt an Sonn- und Feiertagen auf den Zeitraum 1. Mai bis 31. Oktober begrenzt. In den Nächten Fr/Sa und Sa/So sowie vor Feiertagen gibt es Spätzüge von Limburg (0.23 Uhr) bis Weilburg (an 0.59 Uhr) sowie von Gießen (0.21 Uhr) bis Limburg (an 1.35 Uhr).

Streckensperrung bei Diez

(hpg) Die Baustelle für einen Straßentunnel in Diez führt zu einer 18-tägigen



In Solms-Albshausen endet das Gleis der früheren Solmsbachtalbahn nach wenigen Metern an einem Prellbock. Das muss nicht auf alle Zeiten so bleiben.

Foto: Friedrich Lang

Streckensperrung vom Donnerstag, 2.1. bis Montag, 20.1.2020. In dieser Zeit sollen die beiden vor einem Jahr eingebauten 31m langen Eisenbahn-Hilfsbrücken in eine neue Lage umgesetzt werden. Dazu sind umfangreiche Vorbereitungen für neue Widerlager und Anpassungen im Gleisradius erforderlich.

Unklar ist, aus welchem Grund der Schienenersatzverkehr (SEV) mit dem Bus nicht auf den Abschnitt Limburg-Baldunstein begrenzt bleibt, sondern bis nach Nassau erfolgen muss. Dies verlängert die Fahrzeit um gut 50 Minuten. Wie in der Vergangenheit wird der SEV für den RE25 zwischen Limburg und Koblenz ohne Zwischenhalte über die A3 und B49 geführt.

Schnellbus X72

Limburg–Wiesbaden

Mehr Fahrten

(hpg) Das Angebot auf der gut genutzten Expressbuslinie Wiesbaden, Hünfelden-Kirberg, Limburg wird nochmals deutlich erweitert. Hinzu kommen zwei Verbindungen an Vormittagen, eine weitere Fahrt ab Limburg (11.10 Uhr) nach Wiesbaden und eine Abfahrt an Wochenendnächten um 22.37 Uhr ab Wiesbaden.

Außerdem wird zwischen 15 und 19 Uhr ein Halbstundentakt ab Wiesbaden angeboten. Bessere Zuganschlüsse und weitere Fahrten gibt es auch an Samstagen. Noch fehlt allerdings ein Grundangebot an Sonn- und Feiertagen auf dieser Linie.

Schnellbus X89

Weilburg–Grävenwiesbach

(hpg) Die Linie X89 erhält zwei neue Vormittagsfahrten sowie ein Abendangebot an Wochenendnächten.

Main-Weser-Bahn

Kassel – Gießen – Frankfurt

Mehr Züge zwischen Marburg und Frankfurt

(jl) Montags bis freitags startet ein Zug um 6:08 Uhr in Marburg, der die Anschlüsse von den Frühfahrten der RB42 und RB94 aufnimmt. Dieser tauscht ab Gießen die Zeitlage mit dem Mittelhessen-Express RB40/41.

In der Gegenrichtung wird die Fahrt um 18:01 Uhr ab Frankfurt ebenfalls bis Marburg verlängert. Freitags, wenn besonders viele Wochenendpendler unterwegs sind, startet eine neue Fahrt ab Marburg um 17:10 Uhr bis Frankfurt. In der Gegenrichtung wird die Fahrt um 16:01 Uhr ab Frankfurt bis Marburg verlängert, außerdem wird eine neue Fahrt um 20:01 Uhr ab Frankfurt bis Gießen eingerichtet. Am Wochenende fahren wegen der großen Nachfrage die Züge jetzt mit sieben statt sechs Wagen.

Eltville - Frankfurt

RMV-Linie RE9

RheingauExpress: Im Stundentakt von Eltville nach Frankfurt

(hpg) Die Zusammenarbeit von VIAS und HLB ermöglicht zusätzliche Expressverbindungen des RE9. Die HLB hat seit

Sommer 2019 weitere E-Triebwagen vom Typ Coradia Continental erhalten, die aktuell für Zusatzleistungen genutzt werden können. Dadurch kann in den Hauptverkehrszeiten die im Dezember 2018 neu eingerichtete Linie um fünf weitere Fahrten je Richtung zum Stundentakt ergänzt werden. Der Vorteil für die Pendler aus Untertaunus und Rheingau: Von Eltville nach Frankfurt fährt der RE9 ohne Halt in Wiesbaden Hbf. Dies ergibt eine Fahrzeiterparnis von zehn Minuten gegenüber der Rheingaulinie RB10.



*Den Steindorfer Kirchplatz erreichte Bus 007 stets um 0.00 Uhr und damit zur besten Spätfilmzeit
Foto: Friedrich Lang*

Warum sie so hieß blieb stets so geheim wie ihr britisches Vorbild. Sie stand auch nicht im Dienst irgendwelcher Majestäten, eher im Dienst heimkehrwilliger abendlicher Fahrgäste. Roger Moore oder Sean Connery saßen nicht am Steuer, und

der Bus hatte auch keine geheimnisvollen Waffen an Bord.

Auf der Expressbuslinie X79 wird das Leistungsangebot ebenfalls erweitert, so dass alle Fahrten des RheingauExpress in Niederwalluf Anschlüsse von und nach Bad Schwalbach haben. Auch auf der Buslinie 171 gibt es nachmittags neue Anschlussverbindungen in Eltville nach Geisenheim. Aber auch die RB10 fährt häufiger: Zusatzfahrten gibt es morgens und nachmittags zwischen Wiesbaden Hbf und Frankfurt Hbf sowie in den Partynächten eine zusätzliche Spätfahrt zwischen Frankfurt und dem Rheingau je Fahrtrichtung.

Bus Wetzlar

Hessens kurioseste Liniennummer ist verschwunden

(fl) Am 14.12.2019 durchstreifte letztmals die Linie 007 das Stadtgebiet von Wetzlar.

Es handelte sich um die Abendlinie der Wetzlarer Verkehrsbetriebe. Wer wollte, konnte sie Abend für Abend um 22.25 Uhr am Bahnhof der Domstadt betreten und um 0.01 Uhr im Stadtteil Steindorf verlassen. Dazwischen lagen 96 Minuten voll nächtlicher Eindrücke aus Hessens kleinster Sonderstatusstadt, zwei weitere Male wurde der Zentrale Omnibusbahnhof erreicht. Wer die ganze Tour fuhr, war geschüttelt – nicht gerührt. Eine zweite Fahrt startete stets um 22.51 Uhr, die mit 42 Minuten Fahrzeit durch drei Stadtteile aber weitaus bescheidener ausfiel.

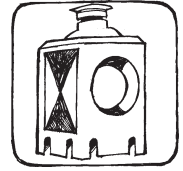
Abendverkehr gibt es weiter in Wetzlar, sogar etwas mehr als mit der 007. Die neuen Angebote sind in die Fahrplantabellen der Regellinien integriert. Das sorgt unbestreitbar für mehr Übersicht. Aber auch für mehr Langeweile...

Erinnerung an den Akku-Triebwagen

(fl) Lange habe ich es vermieden, im Schlusslicht über die Lieblings-Fahrzeuereihe meiner Kindheit und Jugend zu schwärmen. Solch persönlich gefärbte Erinnerungen interessieren doch niemanden, außer mir. Und jetzt passiert es doch. Warum gerade jetzt? Sicher deshalb, weil der Gegenstand der Erinnerung ganz aktuell in moderner Form und – noch – mit Gummireifen statt Stahlrädern versehen zum Problemlöser der Zukunft erklärt wird.

Leserinnen und Leser ab dem mittleren Lebensalter ahnen es schon, es geht um den Akkutriebwagen. „Meiner“ brachte mich regelmäßig zur Schule nach Weilburg an der Lahn. Nicht jeden Tag, sondern nur an den Tagen mit spätem Schulbeginn, zur zweiten oder dritten Stunde. Dann war die „rush-hour“ auf der Lahntalbahn vorbei und es genügte ein ein- oder zweiteiliger „Steckdosen-Inter-city“ für die wenigen Fahrgäste.

Begleiten Sie mich ganz kurz auf eine Tour an einem Herbstmorgen des Jahres 1985. Der „ETA 515“ samt seines Steuerwagens empfängt uns mit einem gediegenen Interieur. An der Decke leuchten Glühlampen. Die Webasto-Ölheizung riecht irgendwie warm und gemütlich, das Fahrzeug vibriert ganz leicht, besticht ansonsten aber durch eine angenehme Laufruhe. Eine schöne Rundumsicht aus dem Fahrgastraum lässt den Fahrschüler mehr nach draußen auf die sich langsam lichtenden Nebel des Lahntals blicken als in die Vokabelhefte, die seiner Aufmerk-



samkeit eigentlich viel mehr bedürfen. Drei Stopps in Braunfels/Lahn, Stockhausen und Löhnberg – dann ist die Fahrt schon zu Ende, der Triebwagen entlässt die wenigen späten Schüler und entschwindet im ersten von 18 Tunneln der Lahntalbahn.

Mehr als bei anderen Fahrzeuereihen „lebt“ beim Akkutriebwagen nur noch die Erinnerung. Die aufwändige Batterietechnik erlaubt es bis heute nicht, eines der wenigen Museumsfahrzeuge betriebsfähig aufzuarbeiten. Nichts weist mehr darauf hin, dass es im bundesrepublikanischen Westen eine fast flächendeckende Ladeinfrastruktur für weit mehr als 200 Akkutriebwagen gab.

Die Technik hat funktioniert und kann ganz so unwirtschaftlich nicht gewesen sein, gehörten Akkutriebwagen doch gut acht Jahrzehnte zum Bild der deutschen Eisenbahnen. An eine Ökobilanz der ausgesprochen schweren, säuregefüllten Batterien wollen wir uns nicht heranwagen. Freuen wir uns lieber auf die neue Anwendung der Technik – sie kommt bestimmt.

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 legt bei
- 139 Euro Kommunen, Verbände, Firmen - Ermäßigung auf Anfrage

HS 118

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

