

HESSEN SCHIENE

Nr. 119

April - Juni 2020



- **Bahnhof Sarnau vor Großumbau**
- **Ausbau der Niddertalbahn geplant**
- **Eisenbahn auf Aartalbahn muss bleiben**



BOMBENSTIMMUNG IM BOMBARDIER IC2

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, Lars Kühnemund

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 31.05.2020

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,

selbstverständlich kommt auch diese Ausgabe der Hessenschiene nicht ganz am Thema Corona-Pandemie vorbei. In einer nur dreimonatlich erscheinenden Publikation erheben wir nicht den Anspruch, auf die fast täglich wechselnde Situation reagieren zu wollen. Wieviel Bahn- und Busangebot ist in einer Pandemie-Situation leistbar und sinnvoll? Dazu gibt es keine Erfahrungswerte, kein Drehbuch. Hätte dies jemand vor einem halben Jahr diskutieren wollen, er oder sie wäre belächelt worden. Deshalb halten wir uns mit Forderungen dazu auch ganz stark zurück.

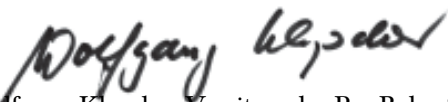
Gleichwohl gilt es, aus den Erfahrungen zu lernen und auf ähnliche kommende Situationen vorbereitet zu sein. Dieser Gedanke wird sicher auch unsere Arbeit im Verband, in den Fahrgastbeiräten und vielleicht auch den einen oder anderen Beitrag in der Hessenschiene prägen.

Viele von uns kommen in diesen Tagen in eine Situation, in der sie Hilfe benötigen. Andere sind in der erfreulicheren Lage, Hilfe leisten zu können. Dabei hat die Abwendung menschlichen Leids Vorrang vor allem anderen, das ist keine Frage. Wenn Ihnen darüber hinaus Ressourcen zur Verfügung stehen, dann möchten wir sie ganz herzlich um die Unterstützung einer Reihe von Vereinen bitten, die in Hessen am Erhalt von Eisenbahnen oder Nahverkehrsmitteln arbeiten.

Die Museumsbahnen erhalten wertvolle Eisenbahninfrastruktur, und das ist uns als Fahrgastverband ebenfalls ein großes Anliegen. Zwei längere Bahnstrecken werden in Hessen durch Vereine für Museumsfahrten unterhalten, auf denen seit vielen Jahren regelmäßiger Fahrbetrieb stattfindet. Eine dieser Strecken steht sogar für Holztransporte zur Verfügung und entlastet damit unsere Umwelt.

Andere Vereine bemühen sich um den Aufbau oder Wiederaufbau musealer Angebote auf ihrer Strecke, betreuen Fahrzeugsammlungen oder bieten regelmäßig Fahrten auf dem Netz der Deutschen Bahn AG. Allen gemein ist die Tatsache, dass jeder Euro aus Fahrgeldeinnahmen und Eintrittsgeldern in den Erhalt der historischen Zeitzeugen fließt. Und alle sind vom Herunterfahren des öffentlichen Lebens betroffen. Vielleicht, liebe Leserinnen und Leser, können Sie mit einer Spende beitragen, die Arbeit der Vereine weiter zu ermöglichen. Wir sind sicher, dass jeder Betrag willkommen ist. Herzlichen Dank.

Natürlich möchten auch wir Ihnen Gesundheit wünschen. Ausnahmsweise rufen wir Sie nicht zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel auf, obwohl wir die notwendigen Reisen – unter Beachtung der Abstands- und Hygieneregeln – für sicher und weitgehend unbedenklich halten.



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



Pinwand 4
 Tipps und Infos 6



Sonderzüge zum Skispringen nach Willingen 7
 Streckensperrungen wegen Baustelle in Sarnau 9



Holztransport von der Straße auf die Schiene 13
 Angebotsverbesserungen im Lauterbacher Busverkehr gefordert 15
 Die Rhönbahn und der Ausbau der Strecke Hanau - Fulda 16



20 Jahre Vogelsberger Vulkanexpress 20
 Reaktivierungsbemühungen um die Ohmtalbahn 24
 Fortschreibung der Nahverkehrspläne 25
 Beschleunigung der Vogelsbergbahn: Keine neuen Informationen 27



Diskussion um Verbesserungen auf der Niddertalbahn nimmt Fahrt auf 29
 Umbau des Regionalbahnhofs am Frankfurter Flughafen abgeschlossen 33



Moderne Doppelstockwagen auf der Taunusstrecke 35
 Die CityBahn und die Aartalbahn: Die Option auf eine Eisenbahn muss bleiben ... 37
 Buchvorstellung: Anschluss an den Weltverkehr: 150 Jahre Gießen - Hungen 44
 Adressetiketten auf der Hessenschiene entfernen 45

Streckentelegramm 45
 Schlusslicht 50

Titelbild: Der Bahnhof Sarnau wird wegen einer Straßenbaumaßnahme in den nächsten Monaten großflächig umgebaut. Die alten Formsignale und die Schranke werden verschwinden. Foto (16.03.2020): Sören-Helge Zschke

Rückseite: Am 8. Mai 2010 pendelte ein Triebwagen der vectus Verkehrsgesellschaft zum Sektfest bei Henkell. Auf der freien Fläche zwischen Strecken- und Anschlussgleis könnte zwischen Wiesbaden Ost und Dotzheim eine neue Haltestelle Landesdenkmal entstehen – mit direktem Übergang zur meterspurigen CityBahn auf der Biebricher Allee. Foto: Günther

Alle Fotos ohne Namensnennung: Jürgen Lerch

Unsere Treffen vor Ort:

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



Datum	Veranstaltung	Ort
04.05.2020	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		
04.07.2020	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. Terminauskünfte telefonisch oder per Mail beim Regionalleiter Hermann Hoffmann.

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

Unsere Aktiven vor Ort:

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

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

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

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

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

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

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

Corona ändert Betrachtungsweisen

(si) Noch bis vor wenigen Wochen galten Verkaufsschalter hinter Glas und Gelddrehteller, bei Bahn, Bank oder Post als etwas in die Jahre gekommen und veraltet. Offene Kundentresen ohne trennende Fenster galt fortan seit Jahren als zeitgemäß und „modern“, solange bis COVID-19, besser bekannt als das Coronavirus, uns bezüglich des Umgangs und der Kontakte miteinander eine neue Betrachtungsweise aufgezwungen hat.

Nunmehr ist zum Beispiel der Fahrkartenschalter der Reiseagentur Rosenthal im Lauterbacher Nordbahnhof so modern und zeitgemäß wie nie zuvor. Das Verkaufspersonal sitzt geschützt hinter Glas und Drehteller und kann trotz Corona-Krise die Bahnkunden wochentags von 7-11 Uhr und 14-18 Uhr, samstags von 9-14 Uhr, umfassend beraten. So schnell kann aus angeblich „altmodisch“ zeitgemäß und modern werden...



Corona und Bahnfahren



(jl) In den Zügen, Bussen und Bahnhöfen der DB gelten die allgemeinen Hygiene-Empfehlungen, die das Robert-Koch-Institut (rki.de) für alle Lebensbereiche ausgegeben hat. Das betrifft auch das empfohlene Abstandhalten zu den Mitreisenden.

Die DB hat weitere zusätzliche Maßnahmen getroffen, um eine Ausbreitung des Coronavirus möglichst einzudämmen. Dazu gehört beispielsweise die Installation von Plexiglasscheiben in den Reisezentren in den Bahnhöfen. In den Zügen werden Tickets nur noch auf Sicht kontrolliert, in Bussen bleibt die vordere Bustür beim Fahrer geschlossen, der Ein- und Ausstieg erfolgt über die hinteren Türen.

Flexibel reisen

Wer wegen der Corona-Maßnahmen nicht reisen kann, hat die Möglichkeit, die Reise an einem anderen Tag bis zum 30. Juni 2020 durchzuführen. Tickets, die bis zum 13. März 2020 für Reisetage bis 30. April 2020 gekauft wurden, können bis zum 30. Juni 2020 flexibel zur Reise genutzt werden. Die Zugbindung bei Sparpreisen und Super Sparpreisen - national und international- ist aufgehoben. Die Cityfunktion ist nicht von dieser Sonderkulanz erfasst. Möchte man gar nicht mehr fahren, kann die Fahrkarte (auch Supersparpreise!) in einen Gutschein umgetauscht werden, welcher drei Jahre lang gültig bleibt.

Sonderzüge zum Skispringen in Willingen

(st) Auch in diesem Jahr fand in Willingen wieder das Weltcup-Skispringen statt. Auch wenn die Wochen des Winters zuvor viel zu warm waren, um genügend Schnee produzieren zu können, änderte sich die Situation glücklicherweise in den letzten beiden Wochen vor dem Event. So konnte das Großereignis wie geplant vom 7. – 9. Februar 2020 stattfinden und Sonderzüge der Kurhessenbahn brachten viele Zuschauer nach Willingen.

Am Freitag ab 9 Uhr hielten wieder alle Züge im Weltcup-Bahnhof Willingen-Stryck, der nur für diese Veranstaltung genutzt wird. An allen anderen Tagen hält dort kein einziger Zug. Ein zusätzlicher Spätzug verkehrte ab 21:46 Uhr ab Korbach nach Brilon-Wald. Weiterhin wurde ein Zusatzbus eingesetzt, der ab 22:30 Uhr von Frankenberg nach Korbach fuhr. Für einige Zugleistungen wurden die Triebwagen als Doppel- oder Dreifach-Einheiten verstärkt.

In der Fahrplanelage des letzten Zuges wurden am Freitag zwei Doppelstockzüge von Marburg nach Frankenberg überführt. Während die beiden ersten Wagen den Reisenden als Planzug zur Verfügung standen, wurden die weiteren vier Wagen leer und unbeleuchtet überführt.



Am 8. Februar 2020 kreuzen zwei Doppelstockzüge im Bahnhof Usseln, dem höchsten hessischen Bahnhof (607m). Die Sonderzüge zum Skispringen verkehrten auf der Linie RB 42. Zum Einsatz kamen die Loks 245 016 und 245 017. Foto: Stefan Tripp



Am Samstag wurden zwischen Korbach und Brilon-Stadt ab 6:15 Uhr bis Mitternacht mindestens stündlich Fahrten angeboten. Während am frühen Morgen und am Nachmittag einige Busleistungen verkehrten, sind alle Zugfahrten mit Doppelstockzügen oder Triebwagen in Dreifachtraktion durchgeführt worden. Um über ausreichende Fahrzeugkapazitäten zu verfügen, wurde ein dritter Doppelstockzug als Planzug um 7:29 Uhr ab Marburg nach Korbach überführt.

Somit konnten tagsüber insgesamt drei Doppelstockzüge, jeweils bestehend aus vier Wagen, zwischen Korbach und Brilon-Stadt eingesetzt werden. Zum Einsatz kamen die Dieselloks 246 016 bis 018. Während alle Züge aus Marburg aus Desiro-Triebwagen der Baureihe 642 gebildet wurden und in Korbach endeten, starteten die Doppelstockzüge auf dem kurzen Stumpfgleis 4 und wendeten meist im Stadtbahnhof von Brilon. Der letzte Sonderzug am Samstag erreichte Marburg um 22:35 Uhr.

Ein ähnliches Fahrplanangebot war auch für den Sonntag geplant; alle Zugfahrten zwischen Korbach und Brilon-Stadt sollten mit Doppelstockzügen durchgeführt werden. Nur vereinzelt sollten Triebwagen als Dreifacheinheiten zum Einsatz kommen. Doch die Fahrplanplanung wurde noch ohne die Zustimmung von Petrus durchgeführt, denn dieser hatte andere Pläne: Für den Sonntag-nachmittag wurde eine Sturmwarnung herausgegeben; Sturmtief Sabine brachte alle Planungen für den Sonntag durcheinander. Zuerst wurde der Hauptdurchlauf des Skispringens vom Nachmittag auf

den Vormittag verlegt und später ganz abgesagt. Die Sprünge wären bei Sturm für die Sportler zu gefährlich geworden.

Nachdem die Veranstaltung für Sonntag vollständig abgesagt war, waren auch alle zusätzlichen Zugfahrten überflüssig geworden. Um die geliehenen Doppelstockzüge mit deren Loks nicht unnötigen Gefahren auszusetzen, wurden diese aus dem Fahrplan herausgenommen. Die Gefahr der Kollision mit umgestürzten Bäumen oder umher fliegenden Gegenständen sollte für die Leihfahrzeuge unbedingt vermieden werden, da diese am Montag wieder zwischen dem Vogelsberg und dem Rhein-Main-Gebiet eingesetzt werden sollten.

Der erste Doppelstockzug verließ Korbach bereits um 8 Uhr morgens als erste Zugfahrt von Korbach in Richtung Marburg. Ein anderer verließ Korbach um 16 Uhr gen Süden, zu diesem Zeitpunkt hatten bereits die ersten stärkeren Windböen eingesetzt. Später am Abend stellte die Kurhessenbahn den Zugverkehr auf ihrem gesamten Netz aus Sicherheitsgründen komplett ein. Erst am Montagvormittag gegen 10 Uhr verkehrten die Züge wieder. Glücklicherweise war der Sturm in Nordhessen nicht so stark geworden, wie zuvor befürchtet.



Streckensperrungen wegen Baustelle in Sarnau Strecken nach Frankenberg und Biedenkopf für 4 Monate unterbrochen

(st) Seit Jahren arbeitet die Kurhessenbahn an der Modernisierung ihres Streckennetzes. Stück für Stück werden nicht nur Gleise und Stellwerkstechnik erneuert, der Fahrzeugpark modernisiert oder Brückenbauwerke saniert. Sogar der Neubau eines Tunnels wurde bereits realisiert. Jedoch ist eine solch weit-räumige Neugestaltung leider auch immer mit Baustellen verbunden, die von den Fahrgästen zum Teil erhebliche Einschränkungen abverlangen.

So wird die Kurhessenbahn auch in diesem Jahr wieder eine neue Großbaustelle in Angriff nehmen, die mehrere Streckensperrungen am südlichen Netzknoten zur Folge hat. Der Kernpunkt der Bauarbeiten konzentriert sich auf den Betriebsbahnhof des Streckenabzweiges Sarnau, an dem sich die Streckenäste Marburg – Bad Laasphe – Erndtebrück und Marburg – Frankenberg – Korbach trennen.

Die von Marburg kommenden Züge verlassen in Cölbe die Hauptstrecke der Main-Weser-Bahn um dem Lauf der Lahn zu folgen. In Sarnau wird die Linie RB 94 dann weiter durch das Lahntal in westliche Richtung geleitet, während die Züge der Linie RB 42 weiter durch das Wetschaftstal in nördliche Richtung dem Edertal entgegenstreben. Der Bahnhof Sarnau stellte nach Eröffnung der Bahnstrecke nach Frankenberg im Jahr 1890

Im Bahnhof Sarnau werden wegen eines Straßenneubaus mehrere Gleise verlegt, das Stellwerk abgerissen und der Bahniübergang beseitigt. Foto: Sören-Helge Zschke



und der späteren Verlängerung nach „Corbach“ im Jahr 1900 den Endpunkt der Strecke dar. Die Reisenden in Richtung Marburg mussten hier in die Züge aus Biedenkopf umsteigen. Deshalb verfügte der Bahnhof sogar über einen Lokschuppen.

Diese Zeiten sind längst vorbei, nachdem der Bahnhof, der sich weit abseits der Ortslage befindet, seine Bedeutung für den Personenverkehr vollständig eingebüßt hat. Nachdem Sarnau einen neuen, ortsnahen Haltpunkt erhalten hatte, wurden die Bahnsteige im heutigen Betriebsbahnhof abgetragen und die Bahnsteigunterführung zugeschüttet.

Im Zuge des Neubaus zweier Bundesstraßen als Ortsumgehungen wird ein erneuter Umbau im Bahnhof Sarnau notwendig. Beide Bundesstraßen verlassen die B3 bei Cölbe und verzweigen in der kleinen Ortschaft Göttingen, dass sich in unmittelbarer Nähe des Betriebsbahnhofes Sarnau befindet. Während die B62 dem Lahntal parallel zur oberen Lahntalbahn folgt, begleitet die B252 in nördlicher Richtung die Burgwald- und Edertalbahn.

Um die Ortslage von Göttingen umfahren zu können, sollen die Bundesstraßen, noch auf gemeinsamer Trasse vor dem Ort ihre alte Streckenführung in westlicher Richtung verlassen. Zwischen dem Bahnhof Sarnau und der Lahnbrücke wird die Straße das Flüsschen Wetschaft und die Bahntrasse überbrücken, um anschließend parallel zum Betriebsbahnhof Sarnau einzuschwenken. In der derzeitigen, nördlichen Bahnhofsausfahrt wird die Straße dann die obere Lahntalbahn überqueren, exakt am Standort des heutigen Stellwerks. Die Weiterführung erfolgt in einer Linkskurve über die Trasse der Burgwaldbahn um das Gelände eines Schrotthändlers herum, um anschließend in westlicher Richtung zu verlaufen. Von dort wird die B62 auf ihre bestehende Trasse zurückgeführt, während die B252 auf einer neuen Trasse bergan, westlich an Wetter vorbei bis Münchhausen verlaufen wird. Zwischen Sarnau und Wetter ist die neue Trasse bereits weitgehend fertig gestellt.

Der Umbau des Bahnhofs Sarnau war aufgrund der seinerzeit noch nicht abgeschlossenen Planungen der Ortsumgehungen bei der Modernisierung der Burgwaldbahn herausgenommen und zeitlich verschoben worden. Doch in die-



Am 26. Juli 2009 hielten noch Personenzüge in Sarnau und auch die Fußgängerunterführung war noch in Betrieb.

Foto: Sören-Helge Zaschke



Blick aus Richtung Westen auf den Bahnhof Sarnau, in Bildmitte das ehemalige Bahnhofsgebäude. Das Gleis Richtung Frankenberg (links) soll einen größeren Radius bekommen, so dass schneller ein- und ausgefahren werden kann.

Foto: Sören-Helge Zschke

sem Jahr wird der Umbau in Angriff genommen, da Teile der Bahntrasse für die Ortsumgehung benötigt werden. Dazu soll die Gleistrasse um einige Meter nach Osten verschwenkt werden, der Gleisbogen erhält dadurch einen größeren Radius. Derzeit begrenzt der enge Bogen, zusammen mit den anschließenden Weichen, die Streckengeschwindigkeit auf 50 km/h.

Der dort befindliche Bahnübergang der B62 wird durch die Umbauten entbehrlich. Die nordwestliche Weichenstraße, an der sich derzeit das mechanische Stellwerk befindet, wird komplett umgebaut. Die Weichen werden in Richtung Süden verlegt, die Bahnhofsgleise dadurch verkürzt. Die Gleise sollen aber auch zukünftig eine ausreichende Länge für die plan-

mäßig verkehrenden Züge bieten. Dabei sollen alle drei Bahnhofsgleise erhalten bleiben. Derzeit kommt es bei Verspätungen der Züge aus Richtung Biedenkopf von mehr als zehn Minuten durchaus zu Zugkreuzungen der RB 94 im Betriebsbahnhof Sarnau, die planmäßig auf der Hauptstrecke zwischen Cölbe und Marburg stattfinden. Da die RB 42 nur fünf Minuten nach der RB 94 in Marburg abfährt, kommt es vereinzelt noch zur Begegnung oder Überholung im Betriebsbahnhof Sarnau, sodass alle drei Gleise belegt sind.

Neben dem Umbau der Gleisanlagen und dem Rückbau von vier Bahnübergängen wird das mechanische Stellwerk gegen ein elektronisches ersetzt, welches vom Bahnhof Friedensdorf aus gesteuert

wird. Das alte Gebäude wird abgerissen. Die drei Form-Einfahrtsignale, sowie die sechs Form-Ausfahrtsignale werden durch Lichtsignale ersetzt und notwendige Vorschaltlampen ergänzt.

Bahnhof Buchenau wird modernisiert

Weiterhin erfolgt auch im Bahnhof Buchenau ein größerer Umbau. Hier sollen die beiden Bahnsteige erneuert und das Gleis 2 verschwenkt werden. Auch hier wird das mechanische Stellwerk mit seinen Formsignalen mit einem elektronischen Stellwerk mit Lichtsignalen ersetzt. Das heutige alte Stellwerk wird nur bedarfsweise durch einen Fahrdienstleiter besetzt.

Deshalb ist der Bahnhof im allgemeinen durchgeschaltet, wodurch ein sehr langer Streckenabschnitt Sarnau – Friedensdorf entsteht, der nur durch einen Zug befahren werden kann. Da der Bahnhof Buchenau zukünftig ebenfalls vom Stellwerk Friedensdorf aus gesteuert wird, steht dieser dann ständig als Block- und Zugkreuzungsstelle zur Verfügung, wodurch die Anfälligkeit für Verspätungen im Zugverkehr deutlich minimiert wird.

Darüber hinaus werden im Bf. Buchenau eine neue technische Reisendensicherung installiert und die beiden Bahnübergänge der Straßen „Am Burgberg“ und „K22“ erneuert. Zusätzlich fallen außerhalb der beiden Bahnhöfe weitere Baumaßnahmen an. So erhält der Bahnübergang der Kreisstraße K75 bei Kernbach eine technische Sicherung und der Bau von Ersatzwegen wird erforderlich. In den Bahnhöfen Biedenkopf, Sterzhäuser und Goßfelden werden ebenfalls

neue Bahnsteige gebaut. Auf einer Länge von fünf Kilometern werden neue Kabel im Tiefbauverfahren verlegt und Wasser- sowie Hochspannungsleitungen verlegt. Weiterhin sind neue Entwässerungsanlagen mit Wasserdurchlässen entlang der Strecke vorgesehen.

Um diese Großbaustelle bewältigen zu können, müssen die beiden Strecken über einen langen Zeitraum gesperrt und im Schienenersatzverkehr bedient werden. Bereits in den Osterferien kommt es zu Streckensperrungen, um wichtige Vorarbeiten leisten zu können. Diese Sperrungen sind vom 6. bis 8. April und vom 14. bis 18. April 2020 vorgesehen.

Die große Baustelle beginnt mit den Sommerferien am 4. Juli und soll erst am 31. Oktober 2020 abgeschlossen werden. Die Linie RB 94 wird dazu in Friedensdorf enden, die RB 42 in Wetter. Der Bereich Friedensdorf – Marburg und Wetter – Marburg wird auch im Schülerverkehr im Schienenersatzverkehr bedient. Die genauen Fahrpläne für den Schienenersatzverkehr waren zum Redaktionsschluss noch nicht veröffentlicht.

Letztendlich sind die seit vielen Jahren regelmäßig wiederkehrenden Streckensperrungen mit Schienenersatzverkehr für Schüler, Pendler und Touristen störend und nervenaufreibend. Dagegen muss immer wieder betont werden, dass dadurch eine zukunftssichere, moderne und leistungsfähige Nebenstrecke entsteht, die für viele Jahre nutzbar bleibt. Nach den zahlreichen Baustellen ist inzwischen fast die gesamte Strecke neu gebaut worden. Der Baustellenmarathon wird also hoffentlich bald ein Ende finden.

Holztransport von der Straße auf die Schiene

Firma Pfeifer Group will nun tatsächlich Gleisanschluss in Wallenrod bauen

(si) Als vor zehn Jahren die österreichische Pfeifer Group (damals Heggenstaller) im Lauterbacher Stadtteil Wallenrod ihr neues Grosssägewerk baute, war auch ein Gleisanschluss vorgesehen. Bis vor wenigen Wochen ist aus dieser Absichtserklärung nichts geworden. Immer wieder wurde das Vorhaben verschoben, diverse Gründe für die Nichtrealisierung genannt.

Nunmehr war die Überraschung ziemlich groß, als im Dezember 2019 die Bagger für die Erdarbeiten anrollten und mit den Arbeiten zum Bau der ca. 1,7 Kilometer langen Bahntrasse vom Holzwerk zum Bahnhof Wallenrod begonnen wurde. Vermessungsarbeiten am Streckenverlauf hatten bereits Monate vorher stattgefunden.

Der Gleisanschluss soll demnach voraussichtlich ab Mitte 2021 in Betrieb gehen und sowohl für die Rohstoffan-

lieferung als auch dem Abtransport von Fertigware dienen. Die veranschlagten Baukosten werden mit rund 16 Millionen Euro beziffert, wobei die Firma hier noch auf eine Förderzusage des EBA hofft, um die Wirtschaftlichkeit des Großprojektes zu garantieren. Die hohen Baukosten ergeben sich durch die Notwendigkeit eines Brückenbauwerkes.



Blick auf die abgesteckte Trasse des neuen Gleisanschlusses. Vor den Bäumen verläuft das Gleis der Vogelsbergbahn, im Hintergrund liegt Wallenrod *Foto: Stefan Sitzmann*



*Am Holzwerk selbst haben schon
Planierungsarbeiten für die neuen
Gleise begonnen*

Foto: Pfeifer Group



Die Firma Pfeifer Group liess verlauten, dass man langfristig mit dem Gleisanschluss eine Einsparung von bis zu 20.000 LKW-Fahrten pro Jahr erwarte. Eine Lärmbelästigung durch die Bahntransporte sei nicht zu befürchten, da keine Nachtbedienung vorgesehen sei.

Es wird abzuwarten sein, wie bei der jetzt schon dichten Taktfolge im SPNV auf der Vogelsbergbahn die zusätzlichen Güterzüge noch integriert werden können, ohne dass es zu Beeinträchtigungen im Betriebsablauf kommt. Pro Bahn & Bus hat daher schon frühzeitig dafür Sorge getragen, dass zum Beispiel die von Abbau bedrohte zusätzliche Kreuzungsmöglichkeit im Bahnhof Großenlüder mit Blick auf den geplanten Gleisanschluss erhalten bleibt. Auch ist es wichtig, dass im Bereich des Bahnhofs Lauterbach (Hess.) Nord

zur Zeit nicht genutzte Gütergleise und Gleisflächen wieder in Betrieb genommen werden, um ggf. notwendige Abstellgleise für Güterwagen oder Züge möglich zu machen.

Die Realisierung des Gleisanschlusses in Wallenrod sollte zudem Anlass dazu geben, die Bestrebungen zur Wiedereinbetriebnahme des seit Dezember 2011 stillgelegten Personenzughaltes Wallenrod wieder ernsthaft in Betracht zu ziehen.

*Nach der Auflassung des Halts in
Wallenrod fahren die
Personenzüge heute durch. Der
Kreuzungsbahnhof ist aber immer
noch personell besetzt.*

Foto: Stefan Sitzmann



Angebotsverbesserungen im Lauterbacher Busverkehr gefordert Busanbindung an Lauterbacher Krankenhaus fehlt

(si) Die seit Dezember 2015 fehlende Busanbindung des Lauterbacher Eichhof-Krankenhauses hat Vertreter des Fahrgastverband Pro Bahn & Bus dazu veranlasst, dieses Thema erneut öffentlich zu thematisieren. Seit 1986 wurde das Lauterbacher Krankenhaus im Stundentakt vom Stadtbus angefahren.

In den letzten Jahren wurde die Busanbindung bis auf wenige Alibifahrten ausgedünnt. Mit Einstellung des innerstädtischen Stadtbusverkehrs endete im Dezember 2015 die ÖPNV-Anbindung zum Eichhof.

Pro Bahn & Bus hat mehrfach, erst unlängst wieder, bei der Stellungnahme zur Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans, dringlich auf die Notwendigkeit einer adäquaten ÖV-Anbindung des Lauterbacher Eichhof-Krankenhauses hingewiesen. „Es ist weder hinnehmbar noch zumutbar, dass der größte Arbeitgeber der Region nicht mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar ist,“ ergänzt Sitzmann. „Ganz abgesehen davon, dass die Patienten und Besucher einzig auf den PKW angewiesen sind und man nur Überlegungen anstellt, noch mehr Parkplätze auszuweisen.“

*Ehemaliger Stadtbus in Lauterbach
Foto: Stefan Sitzmann*



Die Feststellung, dass der ÖPNV praktisch keine Rolle spielt, was man an der fehlenden Anbindung des künftigen Finanzamtes in der Schillerstraße sieht, zeigt vielmehr die diesbezügliche Tatenlosigkeit, stellt Pro Bahn & Bus in einer Presseerklärung fest. Hier sieht der Fahrgastverband die Stadt Lauterbach in der Verantwortung, Planungen voranzutreiben und das innerstädtische ÖPNV-Angebot für ihre BürgerInnen deutlich zu verbessern.

„Wenn das Angebot stimmt, dann nutzen die Bürger auch Busse und Bahnen“, so Sitzmann. „Bestes Beispiel ist das deutlich verbesserte Zugangebot auf der Vogelsbergbahn Gießen – Lauterbach – Fulda. Moderne Fahrzeuge, Taktverdichtungen und Angebotsausweitungen bis in die späten Abendstunden sorgen für spürbare Nachfragezuwächse. Was fehlt, ist die ÖV-Verknüpfung der innerstädtischen Gebiete mit dem am Stadtrand gelegenen Lauterbacher Nordbahnhof.“

„Eine Verkehrswende kann nicht damit umgesetzt werden, indem man ÖPNV-Angebote kürzt oder gar einstellt und dies dann damit rechtfertigt, es fahre angeblich niemand mit,“ kritisiert Stefan Sitzmann von Pro Bahn & Bus.

Die Rhönbahn und der Ausbau der Strecke Hanau – Fulda

(oh) Die Ein- und Ausfädelung der Rhönbahn Fulda – Gersfeld in den Bahnhof Fulda muss im Zuge des Ausbaus der Strecke Hanau – Fulda sowie der Konzeption der Anschlussbeziehung im Bahnhof Fulda im Rahmen des Deutschlandtaktes neu gestaltet werden. Der unbefriedigende Status quo kann auf gar keinen Fall beibehalten werden, will man die Leistungsfähigkeit auch der ausgebauten Strecke Hanau – Fulda erhöhen und die Betriebsqualität in puncto Pünktlichkeit und Anschlussqualität im Bahnhof Fulda verbessern.

Heute fährt die Rhönbahn von der Ostseite des Bahnhofs Fulda ab bzw. kommt dort an. Genutzt wird dafür der in den achtziger Jahren neu erstellte Bahnsteig mit den Gleisen 8 und 9. Ein Blick auf die Verkehrsgeographie verrät sehr schnell, welches Problem dadurch bereits heute besteht: Während auf der Fahrt in den Bahnhof Fulda hinein das Hauptgleis der Strecke Frankfurt (M) – Fulda in Fahrtrichtung genutzt und die Rhönbahn somit in die normale Zugfolge eingebettet werden kann, wird bei der Ausfahrt in Richtung Gersfeld dieses Richtungsgleis in Gegenrichtung befahren und somit vollständig für Züge aus Richtung Frankfurt (M) blockiert.

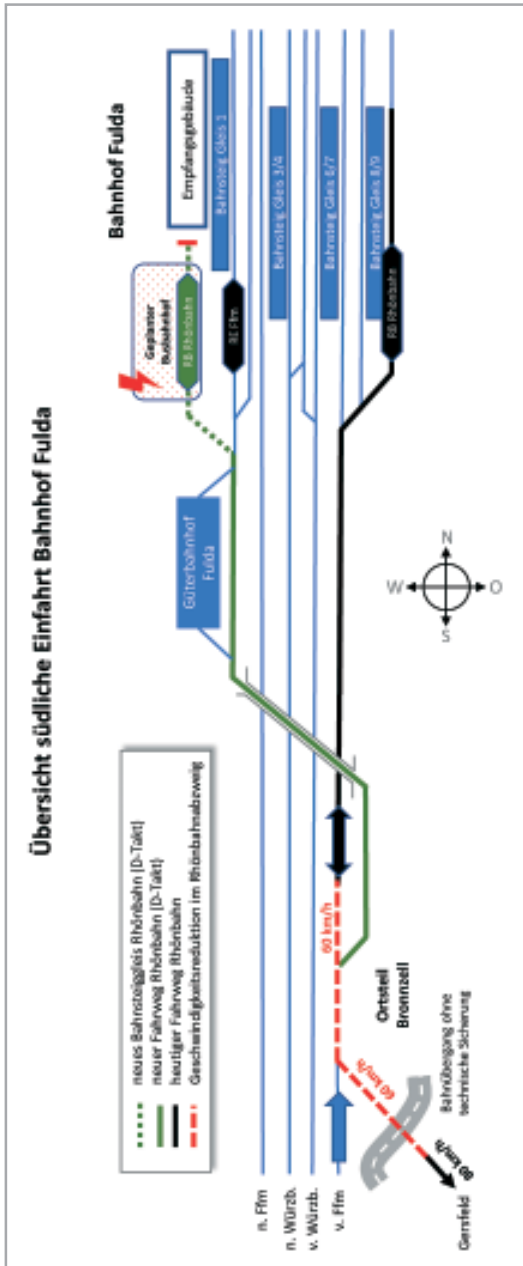
Die dadurch entstehende Sperrzeit beträgt etwa fünf Minuten, d.h. für diese Zeit ist die Einfahrt von Zügen aus Richtung Frankfurt (M) in den Bahnhof Fulda quasi blockiert. Bereits heute ist eine solche Sperrzeit für eine der am höchsten ausgelasteten Eisenbahnstrecken in Deutschland nicht akzeptabel.

Mit dem Ausbau der Strecke Hanau – Fulda ist es deshalb unumgänglich, diese Kapazitätseinschränkung zu beseitigen. Hierfür ist es notwendig, die Rhönbahn analog zu den in Fulda endenden Regionalexpresszügen aus Richtung Frankfurt/Main auf die westliche Seite des Bahnhofs Fulda einzufädeln. Die Rhönbahn könnte dann kreuzungsfrei über die Kohlhäuser Brücke (Einfahrtgleis zum Güterbahnhof) die Hauptgleise queren. Allerdings fehlt es im Bahnhof Fulda auf der Westseite an entsprechender Bahnsteigkapazität, da Gleis 1 von den REs von/nach Frankfurt



Ein Regionalexpress aus Frankfurt auf der Kohlhäuser Brücke kurz vor dem Bahnhof Fulda. Nach dem Vorschlag von Pro Bahn & Bus könnte über die Brücke in Zukunft auch die Rhönbahn den Bahnhof erreichen.

Fotos: PB&B Osthessen



genutzt wird. Daher scheint es zwingend erforderlich, die alte Gleisachse des Güterschuppen-
gleises westlich von Gleis 1 als Rhönbahngleis zu nutzen und die Rhönbahn südlich des Empfangs-
gebäudes in einem neuen Bahn-
steiggleis enden und beginnen zu
lassen.

Diese einzig sinnvolle Option ist dringend bei den nun anlaufenden
verschiedenen Planungen zur
Entwicklung des Bahnhofsumfelds
in Fulda zu berücksichtigen. Die
Stadt Fulda hat exakt im Bereich
der früheren Post- und Güter-
schuppen Grundstücke erworben
und plant die Verlagerung des zentralen
Omnibusbahnhofs in den
Bereich südlich des Empfangs-
gebäudes. Grundsätzlich befürwor-

*Am ehemaligen Güterschuppen in
Fulda fehlt heute das Gleis. Hier
könnte in Zukunft die Rhönbahn
einfahren und halten*





Blick vom Hausbahnsteig des Bahnhofs Fulda nach Süden. Rechts der Busbahnhof, welcher erweitert werden soll. Dazu sollen die Gebäude im Vordergrund abgerissen werden. Dort könnte auch das Gleis der Rhönbahn enden. Fotos: Pro Bahn & Bus Osthessen

tet Pro Bahn & Bus diese Verlagerung, werden doch so günstigere Umstiegssituationen vom Bus auf die Bahn hergestellt. Allerdings muss die Option zur Schaffung eines Rhönbahn-Bahnsteigs unbedingt erhalten bleiben und in die Planungen der Stadt mit einfließen. Nur so kann die Kapazität des Knotens Fulda im Hinblick auf den Ausbau Hanau–Fulda deutlich erhöht und die Netzqualität verbessert werden.

Übrigens ist die Dauer der Sperrzeit des Hauptgleises Hanau–Fulda heute auch deshalb so hoch, weil bei der Sanierung der Rhönbahn in den 90er-Jahren vom ursprünglichen Plan abgewichen wurde und damit eine kaum nachvollziehbare Fahrdynamik für die Rhönbahn entstanden ist. Das Ende der 80er-Jahre erstellte DEC-Gutachten zur Modernisierung der Rhönbahn sah ursprünglich vor, die

Abzweiggeschwindigkeit der Rhönbahn im Bahnhofsteil Fulda–Bronnzell von 60 auf 80 km/h zu erhöhen. Mit der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf der Rhönbahn auf 80 km/h im folgenden Abschnitt sollte die Fahrzeit nach Eichenzell deutlich reduziert werden. Positiver Nebeneffekt wäre die Reduzierung der Sperrzeit auf dem Hauptgleis Hanau–Fulda gewesen.

Vermutlich um die Kosten der technischen Sicherung des direkt hinter dem Abzweig befindlichen Bahnübergangs zu sparen, als auch die notwendigen Anpassungen im Stellwerk Fulda so gering wie möglich zu halten, hat man bei der Sanierung der Rhönbahn dann auf die Erhöhung der Abzweiggeschwindigkeit verzichtet, während man die Streckengeschwindigkeit direkt hinter dem Bahnübergang – wie geplant – auf 80 km/h

Der Bahnübergang in Bronnzell ist nur mit Andreaskreuzen gesichert und darf deshalb mit max. 60 km/h vom Zug befahren werden

erhöht hat. Die Folge dieser Einsparung ist durchaus als gravierend zu bezeichnen. Ab dem Ausfahrtsignal etwa in Höhe der Überführung der B 254 darf die Rhönbahn bis zum Bahnübergang direkt hinter der Abzweigeweiche lediglich 60 km/h fahren und kann erst dann wieder auf die Streckengeschwindigkeit von 80 km/h in Richtung Eichenzell beschleunigen.



Um die Pünktlichkeit auf der stark befahrenen Strecke Hanau – Fulda zu verbessern, wäre es aus Sicht von Pro Bahn & Bus dringend erforderlich, die ursprünglichen Planungen wieder aufzugreifen und die Abzweiggeschwindigkeit auf mindestens 80 km/h zu erhöhen. Diese Maßnahme hätte gleich mehrere positive Effekte:

- Erhöhung der Kapazität und Betriebsqualität auf der Strecke Hanau–Fulda
- Wegfall der Pfeifsignale der Rhönbahn in der Ortslage Bronnzell durch technische Sicherung des Bahnübergangs
- weitere Verkürzung der Fahrzeit der Rhönbahn im Abschnitt Fulda–Eichenzell sowie Reduzierung des Energieverbrauchs durch Wegfall von Abbremsung und anschl. Beschleunigung.

Das vermeintlich kleine Beispiel der Rhönbahn zeigt sehr anschaulich, wie komplex die Infrastrukturplanung ist und welche vielfältigen Wechselwirkungen zu

verschiedensten Themen und vermeintlich unabhängigen Projekten bestehen (Entwicklung Bahnhofsumfeld). Daher sind alle Beteiligten und auch die politisch Verantwortlichen aufgerufen, sich ein umfängliches Bild zu verschaffen, bevor erneut Fehlentscheidungen getroffen werden, die letztlich den Betrieb im Bereich des Knotens Fulda über lange Zeit negativ beeinflussen könnten.

Die heutigen Fahrplanzwänge bilden letztlich auch die Ursache dafür, dass die Rhönbahn als eine der wenigen Strecken in Hessen bzw. Deutschland fahrplan-technisch nicht ungefähr 00-symmetrisch ausgerichtet ist. Das bedeutet, dass sowohl im Bahnhof Fulda als auch in Gersfeld entweder potenzielle Anschlüsse verloren gehen oder nur mit überlangen Umsteigezeiten angeboten werden können. Mit der Beseitigung des Engpasses könnte endlich auch der Fahrplan der Rhönbahn symmetrisch werden, sodass sich bei Umstiegen sowohl bei der Hin- wie der Rückfahrt die gleichen Umsteigezeiten ergeben.

20 Jahre Vogelsberger Vulkan-Express

(hl) Die Arbeitsgemeinschaft Vogelsbergbahn im Fahrgastverband Pro Bahn & Bus hatte sich bereits Mitte der 90er Jahre mit der Thematik eines umweltfreundlichen Tourismus auseinander gesetzt und die Grundzüge für eine Fahrradtour unter Einbeziehung der Vogelsbergbahn ausgearbeitet. Das Ergebnis war der Flyer „Radwandern mit der Vogelsbergbahn von Mücke nach Gießen“.

Dieser Flyer beinhaltete eine Tourenbeschreibung, Streckenskizze und Informationen zu interessanten Punkten entlang der Strecke sowie Tarif-, An- und Abfahrtsinformationen zur Vogelsbergbahn.

Am 30. Mai 1999 wurde mit zahlreichen Aktionen am Mücker Bahnhof die „Radstation Mücke“ – damals eine Besonderheit in Mittelhessen – eröffnet und der Flyer „Radwandern mit der Vogelsbergbahn“, der von der Vogelsberger Verkehrsgesellschaft (VBV) gefördert wurde, der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Fahrgastbeirat des Vogelsbergkreises und die VBV hatten gemeinsam das attraktive Rahmenprogramm dieser Veranstaltung erarbeitet.

Dabei sollte es aber nicht bleiben, denn der Fahrgastbeirat und Fahrgastverband waren schon seit einiger Zeit mit der VBV im Gespräch, um den Hoherodskopf, den ältesten Naturpark der Bundesrepublik – Naturpark Hoher Vogelsberg - im Freizeit-

verkehr in irgendeiner Form an die Schiene „anzubinden“. So gab es bis in die 80er Jahre die Buslinien 5153 Lauterbach-Ulrichstein-Schotten-Nidda-Frankfurt und 5154 Mücke-Ulrichstein-Schotten, welche jeweils mit der Haltestelle Poppenstruth zwar den



Naturpark „berühren“, aber nicht auf den Freizeitverkehr ausgerichtet waren.

1994, mit der Einstellung des Güterverkehrs auf der Oberwaldbahn von Lauterbach nach Grebenhain-Oberwald, gab es die Idee, auf dieser Strecke eine Museumsbahn einzurichten. Die Preisvorstellungen der DB konnten die Bürgermeister der Anrainerkommunen Lauterbach, Herbstein, Grebenhain nicht mittragen; damit war das Museumsbahnprojekt gescheitert.

In den folgenden Monaten entwickelten die





Ein Bus des Vulkanexpress mit Fahrradanhänger wartet an der Haltestelle Grundschule in Schotten.

Foto: Sören-Helge Zschke

Anliegerkommunen in Abstimmung mit der VBV und RMV den Plan, die Bahntrasse mit der Bezeichnung „Vulkan Radweg“ für einen touristischen Radverkehr auszubauen – im ersten Schritt bis Grebenhain. Wie die Alsfelder Allgemeine (03.05.2000) berichtete, konnte der Umbau dieses Streckenabschnittes in der kurzen Zeit von nur 17 Monaten für 3,2 Mio. DM ausgeführt werden. 70% der Kosten wurden vom Land Hessen übernommen.

So konnte bereits am 1. Mai 2000 das erste Teilstück des Vulkan Radweges mit Fest und Festzelt in Grebenhain eröffnet werden. Gleichzeitig nahm auch der Vulkan-Express als Zubringerbus mit kostenloser Fahrradbeförderung zum Vulkan Radweg seinen Betrieb auf. Im Eröffnungsjahr bestand der Vulkan-Express

aus den drei Linien von Bahnhof Lauterbach, Bhf. Mücke und Schotten zum Hoherrodskopf. Der Betriebsstart aller Vulkan-Express Linien wurde am Bahnhof/ Radstation Mücke mit zahlreichen Attraktionen und Infoständen der beteiligten Institutionen gefeiert.

Ab diesem Zeitpunkt verkehrt der Vulkan-Express immer samstags, sonntags und feiertags vom 1. Mai bis Ende Oktober. Zur Kostendeckung der Vulkan-Express Buslinien mussten und müssen sich die Anliegergemeinden anteilig an den Kosten beteiligen. Allerdings wird der größte Anteil vom RMV übernommen. Am 10. März 2002 wurde der Radweg auf der stillgelegten Bahntrasse von Bad Salzschlirf nach Schlitz eingeweiht. Im Juni 2003 konnte das restliche Stück der ehemaligen Oberwaldbahn bis Glauburg-

Die Linien des Vulkanexpress

- **Linie VB-90:** Schlitz - Bad Salzschlirf - Lauterbach - Herbstein - Grebenhain - Hartmannsrain - Gedern - Stockheim (zwischen Schlitz und Stockheim entlang des Vulkanradweges)
- **Linie VB-91:** (Schlitz - Bad Salzschlirf -) Lauterbach - Herbstein - Hoherodskopf (zwischen Schlitz bzw. Lauterbach und Hochwaldhausen entlang des Vulkanradweges)
- **Linie VB-92:** Hungen - Laubach - Schotten / Grünberg - Mücke - Ulrichstein - Hoherodskopf (zwischen Mücke und Ulrichstein entlang des Radfernweges R7)
- **Linie VB-93:** Nieder-Wöllstadt - Nidda - Schotten - Hoherodskopf (zwischen Nidda und Schotten entlang des Niddaradweges / Radfernweges R4)
- **Linie VB-94:** Stockheim - Gedern - Hartmannshain - Hoherodskopf (zwischen Glauburg und Hartmannshain entlang des Vulkanradweges).
- **Linie VB-95:** Bad Orb - Wächtersbach - Birstein - Hartmannshain - Grebenhain - Hoherodskopf (zwischen Wächtersbach und Hartmannshain entlang des Südbahnradweges; zwischen Hartmannshain und Hochwaldhausen entlang des Vulkanradweges)

Stockheim als Radweg seiner Bestimmung übergeben werden. Am 19. Mai 2004 wurde der Südbahn-Radweg eröffnet. Diesen Erweiterungen der Radstrecken wurden dann natürlich auch sukzessive mit den Ergänzungen der Vulkanexpresslinien Rechnung getragen.

Um außerdem das touristischen Angebot rund um den Vulkan-Express und die Region besser bekannt zu machen, veranstaltete der Vogelsbergkreis am 15. Juni 2003 den „Vogelsberger Radsonntag“ unter dem Motto „Radwandern auf dem Vulkan – erleben und genießen“. Die ca. 50 km lange Radstrecke startete in Mücke, das Ziel war Lauterbach, wo an die-

sem Tag der Prämienmarkt stattfand. In den Ortschaften am Streckenverlauf fanden vielfältige Ausstellungen, Feste und andere Veranstaltungen statt. Um den Teilnehmern/ Besuchern von diesem Event einen optimalen ÖPNV Service zu bieten, wurden an diesem Tag neben den verstärkten Regelzügen noch weitere Sonderzüge mit speziellen Fahrradstellplätzen auf der Vogelsbergbahn und beim Vulkan-Express Sonderkurse eingesetzt.

Inzwischen hat sich der Vulkan-Express, dessen Saisonstart alljährlich am 1. Mai mit einer Festveranstaltung auf dem Hoherodskopf gefeiert wird, zu einer festen touristischen Institution entwickelt



Logo des Vulkanexpress an einem Bus
Foto: Sören-Helge Zaszke

und ist aus der Region nicht mehr wegzudenken. Auch die im vergangenen Dezember von der VGO veröffentlichten Nutzerzahlen für 2019 sprechen für sich. So wurden in dieser Saison 44.500 Fahrgäste und mehr als 10.000 Fahrräder befördert. Nach Aussage der VGO ist der Vulkan-Express eines der größten Verkehrsangebote dieser Art in Deutschland. Aus den ursprünglich drei Buslinien mit Fahrradbeförderung sind inzwischen sechs Vulkan-Express-Linien entstanden.

Neu bis nach Nieder-Wöllstadt an die S-Bahnlinie S6

Mit der Jubiläumssaison 2020 der Vulkan-Express-Linien wurden einige Neuerungen auf den Weg gebracht. Neben einer überarbeiteten Broschüre im

neuen Design und Format erfolgt eine Verlängerung der Linie VB-93. Sie verkehrt vom Hoherodskopf über Schotten und Nidda weiter über Ranstadt und Florstadt zum Bahnhof in Nieder-Wöllstadt.

In Nieder-Wöllstadt wird der Anschluss an die S6 in Richtung Karben – Bad Vilbel – Frankfurt bzw. Friedberg hergestellt, so dass der Hohe Vogelsberg oder zum Beispiel der Premiumradweg Regionalpark Niddaroute künftig mit öffentlichen Verkehrsmitteln einfacher erreichbar ist.

Die von der Verkehrsgesellschaft Oberhessen (vgo) und dem RMV für den 1. Mai 2020 auf dem Hoherodskopf geplanten Feierlichkeiten zum 20-jährigen Jubiläum des Vogelsberger Vulkan-Express wurden aufgrund der Coronakrise abgesagt. Ob die Jubiläumsfeierlichkeiten zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden, stand laut einer Pressemitteilung vom 14. März 2020 noch nicht fest. Es wurde aber ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Busse planmäßig starten werden.

Weitere Infos im Internet unter:

<https://www.rmv.de/c/de/start/vgo/freizeit/vulkan-express/>

HESSENSCHIENE-ABO

**für 20 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause
Bestellungen bitte an die Landesgeschäftsstelle in Lauterbach!**

Reaktivierungsbemühungen um die Ohmtalbahn

(si) Vor nunmehr genau 40 Jahren wurde die Ohmtalbahn, also die etwa zwanzig Kilometer lange Schienenstrecke von Burg- und Nieder Gemünden nach Kirchhain im Personenzugverkehr stillgelegt. Bis zum heutigen Tag existiert im Güterverkehr der Abschnitt von Kirchhain bis Nieder-Ofleiden.

Nunmehr mehren sich die Bemühungen, die Ohmtalbahn für den Personenverkehr wieder zu reaktivieren, um die Verkehrsanbindung zwischen dem Vogelsbergkreis und dem benachbarten Landkreis Marburg-Biedenkopf zu verbessern. Insbesondere die Anbindung von Homberg (Ohm) steht hier im Fokus.

Ob die Ohmtalbahn reaktiviert werden kann, soll im Rahmen einer Vorstudie geklärt werden. Darauf haben sich bei einem gemeinsamen Gespräch am 29. Januar im Homberger Rathaus der Landrat des Vogelsbergkreises, Manfred Görig (SPD) die beiden Ersten Kreisbeigeordneten Jens Mischak (Vogelsbergkreis/CDU) und Marian Zachow (Marburg-Biedenkopf/CDU) sowie die Rathauschefs der Anliegerkommunen Homberg, Gemünden, Kirchhain, Amöneburg und Stadtallendorf verständigt.



Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus begrüßt diese Reaktivierungsbemühungen, welche aber nur dann Sinn machen, wenn damit auch der Ausbau der Vogelsbergbahn Gießen – Fulda verknüpft ist. So macht heute oft fehlende Bahninfrastruktur an vielen Stellen bewusst, dass zu einer erfolgreichen Verkehrswende einiges revidiert werden muss.

Dazu gehört z.B. der stark rückgebaute ehemalige Abzweigbahnhof Burg- und Nieder-Gemünden, welcher zum Haltepunkt heruntergestuft wurde.

*Einer der letzten Sonderfahrten auf der noch durchgehenden Ohmtalbahn am 22.09.1991 im Bahnhof Neuhaus (Oberhess); im Hintergrund Homberg/Ohm.
Foto: Stefan Sitzmann*



Fortschreibung der Nahverkehrspläne

(hl) In den ersten Monaten des Jahres 2020 wurden sowohl die Entwürfe des Regionalen Nahverkehrsplans (NVP) des RMV als auch des lokalen Nahverkehrsplans des Zweckverbands Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) zu Stellungnahmen vorgelegt. Der ZOV erstellt die Pläne für die Landkreise Gießen, Vogelsberg und Wetterau.

An dieser Stelle soll keine gesamtliche Bewertung der Pläne vorgenommen werden. Aber bei der Durchsicht der Unterlagen – hier der ZOV-Entwurf für den Vogelsbergkreis am Beispiel des Mücker Ortsteils Flensungen – kann sich der Beobachter des Eindrucks nicht erwehren, dass die Planer das ein oder andere Mal ihre Expertisen vermutlich nur am sogenannten „Grünen Tisch“ getroffen haben.

Bei den Anhörungsveranstaltungen im Juni 2019 wurden geplante Veränderungen zu den Vorgängerplänen den Kommunen und Verbänden erläutert und diese aufgefordert, ihre Ergänzungs- bzw. Änderungswünsche in einer Stellungnahme einzubringen. Jedoch fanden selbst fristgerechte Eingaben von Kommunen manchmal nur ungenügende Berücksichtigung.

Zur bedarfsgerechten Erschließung von Siedlungsgebieten für den Buspersonennahverkehr (BPNV) und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hat man bei den Planentwürfen die Empfehlung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) als Vorgabe übernommen. In den beigegeführten Erschließungslücken-Kartenwerken wird die ÖPNV-Erschließung als erfüllt dokumentiert, wenn – wie vorgegeben – Wohngebiete im Einzugsradius von 400 m von einer Bus-/ALT-Haltestelle und SPNV im Einzugsradius von 600 m von einem Bahnhof erschlossen werden. Doch die Realität sieht leider anders aus.

Der Mücker Ortsteil Flensungen wird durch die im alten Ortskern gelegenen Haltestelle „Feuerwehr“ mit der Linie VB 76 an den ca. 1000 m entfernten Bahnhof Mücke angebunden. Alle weiteren Haltestellen in diesem Ortsteil – ausgenommen die Haltestelle Industriefweg in unmittel-



Zu Fuß sind es von „Am Flensunger Hof 10“ (grün) zur Bushaltestelle „Feuerwehr Mücke“ (rot) rund 650 Meter.

Grafik: Openstreetmap

Möchte man vom „Flensunger Hof 10“ nach Gießen mit dem ÖPNV, muss man laut RMV-Fahrplanauskunft oft rund 1400 Meter zum Bahnhof Mücke laufen (blaue Linie). Laut Nahverkehrsplan findet sich aber schon nach 400 Metern eine Bushaltestelle, wo man einsteigen könnte. Tatsächlich handelt es sich dabei um einen reinen Schulbus-Ausstiegshalt, der dazu nur selten angefahren wird.

Grafik: Openstreetmap

barer Bahnhofsnähe – sind lediglich Schulbus-Ausstiegshaltestellen der Linien VB 79 bzw. GI 77 und fahren nicht den Bahnhof an. Im Gegensatz zu allen anderen Mücker Ortsteilen finden aber auch in Flensungen keine Frühfahrten statt, die erste Fahrtmöglichkeit erfolgt erst um 7:40 Uhr. Somit bestehen im Berufsverkehr für diesen Ortsteil auch keine Verbindungen zum Bahnhof.

Außerdem besteht in dem seit Jahrzehnten bestehenden Flensunger Siedlungsgebiet „Flensunger Hof“, welches zurzeit nochmals erweitert wird und dann mehr als 200 Einwohner aufweist, weder eine Schulbus- noch eine Bushaltestelle. Obwohl die Gemeinde in ihrer Stellungnahme zur Anhörung des NVP darauf hingewiesen hatte, wurde dieser Mangel im vorliegenden Entwurf des NVP nicht berücksichtigt.

Um in dem nun vorgelegten Entwurf des NVP nach außen hin die Voraussetzungen für den Ortsteil Flensungen mit dem Siedlungsgebiet „Flensunger Hof“ zu erfüllen, hat man offensichtlich in der zugehörigen Karte lediglich einen 400 m Umkreis um eine reine Schulbus-Ausstiegshaltestelle gezogen.



Bemüht man allerdings die RMV-Fahrplanauskunft, um aus diesem Wohngebiet zu einem Ziel in eine Nachbargemeinde oder Stadt zu gelangen, so wird dem Nutzer ein Fußweg von bis zu 650 Metern zur Haltestelle „Feuerwehr“ oder aber mehrheitlich zum Bahnhof mit 1400 Metern vorgeschlagen.

Als weiteres Beispiel kann man den Bahnhof Mücke mit der größten verkehrswichtigen Umsteiganlage im Vogelsbergkreis anführen. Die derzeit vorhandenen 70 P&R-Plätze sind überlastet und sollen auf 90 Stellplätze aufgestockt wer-

den. Obwohl dies ein eindeutiger Gradmesser für die Bedeutung der Station in dieser Region ist, wird er im NVP nicht als wichtiger Bahnhof im Vogelsbergkreis gelistet und auch übersehen, dass dieser Sachverhalt (Landtagsdrucksache 16/5880) in ähnlicher Form schon einmal Thema im hessischen Landtag war.

Anhand dieser Beispiele stellt sich die Frage, welchen Stellenwert eigentlich das ganze Prozedere der vorgeschalteten Anhörungsveranstaltungen hat, wenn die

fristgerechten Eingaben kaum Niederschlag im Entwurf finden? Genau dazu hatten im vergangenen Jahr mehrere Verbände eine Beschwerde über das laufende Verfahren und Berücksichtigung von Eingaben zur Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans des ZOV bei den verantwortlichen Kreispolitikern eingelegt. Im Antwortschreiben vom 22.10.2019, welches von den Landräten der Kreise Gießen, Wetterau und Vogelsberg unterzeichnet war, wurde dies als unbegründet zurückgewiesen.

Beschleunigung der Vogelsbergbahn: Keine neuen Informationen

(hl) Zur Beschleunigung der Vogelsbergbahn hatten die Landkreise Gießen und Vogelsberg, der Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) und RMV im Jahr 2018 eine Untersuchung in Auftrag gegeben. Obwohl das Ergebnis der Studie mittlerweile vorliegt, wurde es bisher nicht veröffentlicht.

Im lokalen ZOV-Nahverkehrsplan wird unter dem Punkt „Beschleunigung der Vogelsbergbahn“ wie nachstehend Stellung genommen: „Aktuell wurde eine Machbarkeitsstudie mit dem Ziel durchgeführt, zusätzliche und beschleunigte Direktverbindungen zwischen Alsfeld und Gießen anzubieten. Im Fokus stand hierbei, welche infrastrukturellen Maßnahmen (zweigleisige Streckenabschnitte, weitere Kreuzungspunkte) hierfür vorgenommen werden müssten. Die Studie hat zu keinem verkehrlich sinnvollen Ergebnis geführt. Mit einem modifizierten Zielkonzept, welches mindestens einen zusätzlichen Halt im Bereich Gießen

vorsieht, soll eine erneute Untersuchung durchgeführt werden.“

In einer Pressemitteilung (GA 14.02.2020) benennt die Gießener Stadträtin Gerda Weigel-Greilich mit „Gießen Alter Flughafen (Depot)“ und „Gleisgabel Aulweg“ zwei neue Gießener Haltepunkte an der Vogelsbergbahn. In einer Presse-



Am ehemaligen US-Depot schlägt die Stadt Gießen einen neuen Haltepunkt vor

mitteilung (GA 04.03.2020) wird festgestellt, dass mit einer Realisierung in der Laufzeit der anstehenden NVP bis 2025 nicht zu rechnen ist: „Ungeachtet bislang nicht gegebener Förderwürdigkeit ermöglichen die infrastrukturellen Gegebenheiten der Vogelsbergbahn (Eingleisigkeit) keine Umsetzung“. An anderer Stelle wurde festgestellt, dass ein Baubeginn dieser Haltestellen ohne zweigleisige Begegnungsabschnitte in diesem Jahrzehnt unwahrscheinlich sei und gar mancher Stadtverordneter somit eine Umsetzung der Haltestellenpläne nicht mehr erleben werde.

Alle diese Aussagen stehen im Gegensatz zu den in den letzten Wochen in der Presse veröffentlichten kommunalen Stellungnahmen zur Vogelsbergbahn im Regionalen Nahverkehrsplan des RMV. Hier werden immer zweigleisige Begegnungsabschnitte und die Elektrifizierung eingefordert. Da man aber seitens des ZOV das Ergebnis der Vogelsbergbahn-Studie noch unter Verschluss hält, könnte man vermuten, dass sich die Forderungen der Kommunen zur Beschleunigung im Untersuchungsergebnis wiederfinden, man aber aus Kostengründen nicht gewillt ist, diese Richtung einzuschlagen.

Kommentar: Alles schon mal da gewesen!

Mit der neu in Auftrag gegebenen Untersuchung, die sich nur auf die zwei zusätzlichen Haltepunkte fokussiert, verliert man den Blick auf das Ganze. Wenn es so sein sollte, dann holt die jüngste Vergangenheit - eine Parallele - wieder einmal die Vogelsbergbahn ein. Denn um die Jahrtausendwende wurde die Vogelsbergbahn in das Bundesschienenwegeausbauprogramm aufgenommen und sollte für 100 Mio. DM für 140 km/h und den Pendolinoeinsatz ausgebaut werden.

Dies scheiterte dann aber letztendlich an den Kosten, weil nach und nach die Vertragspartner aus dem geplanten Vorhaben ausstiegen. Schließlich wurden nur noch 24,6 Mio. Euro investiert und der Fahrplan auf das heutige Angebot geändert. In den letzten Jahren kamen noch einige zusätzliche Fahrten in Tagesrandlagen hinzu.

Obwohl die Zeit für eine Verkehrswende noch nie so günstig war wie jetzt, fehlt augenscheinlich der Mut zu größeren zukunftssträchtigen Investitionen bei der Vogelsbergbahn. An anderer Stelle war/ist man mit der Forderungen zu den schienenparallelen Ortsumgehungen von Lindenstruth/Reiskirchen und Grünberg) nicht mutlos und scheut keine große Investitionen. Wenn diese neuen Straßen erst einmal umgesetzt sein werden, wird an der B 49 die erste Gießener Pfortnerampel aus Richtung Vogelsberg in Mücke und die zweite an der Abfahrt nach Großen Buseck stehen.

Horst Lorenz

Diskussion um Verbesserungen auf der Niddertalbahn nimmt Fahrt auf

(fl) Über Verbesserungen auf der Niddertalbahn Bad Vilbel – Glauburg-Stockheim wird seit etwa zwei Jahren verstärkt diskutiert. Sie weist den niedrigsten Ausbaustandard der radial auf Frankfurt zulaufenden Eisenbahnstrecken auf. Trotz einiger Modernisierungen an den Stationen sowie in der Leit- und Sicherungstechnik ist sie eingleisig und nicht elektrifiziert.

Die Züge benötigen für die 31 Kilometer lange Niddertalbahn ca. 50 Minuten und sind meist im Stundentakt unterwegs, zu den Hauptverkehrszeiten in einem angenäherten Halbstundentakt.

Die in der dynamisch wachsenden Region dringend erforderlichen Kapazitätsausweitungen werden „mehr schlecht als recht“ über den teilweisen Einsatz von Doppelstockzügen realisiert. Kreuzungen sind heute an drei Stellen möglich, in Niederdorfelden, Nidderau und Altstadt (Hessen).

Im November 2019 hat sich eine Reihe politisch Verantwortlicher aus der Region auf einige Eckpunkte geeinigt, die den Ausbau der Niddertalbahn im beginnenden Jahrzehnt kennzeichnen sollen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der 3. Niddertalbahn-Konferenz wünschen den elektrischen Betrieb ab der nächsten Ausschreibungsperiode 2027 (bis 2039) und erteilen dem langfristigen Dieseltrieb damit eine Absage. Auch eine Verknüpfung der Niddertalbahn mit der Frankfurter U-Stadtbahn als Zweisystem-

In Niederdorfelden entsteht an der Strecke ein neues Baugebiet, sodass die Fahrgastnachfrage weiter steigen wird. Foto: Alexander Otto



linie war im Vorfeld überprüft, aber unter anderem von Seiten der Stadt Frankfurt verworfen worden.

In der Diskussion ist nach wie vor auch ein Ausbau ohne Elektrifizierung, der nach Angaben der Frankfurter Rundschau vom 11.3.2020 mit 40 Millionen Euro deutlich billiger ausfallen würde gegenüber der elektrischen Variante mit Kosten von 100 Millionen Euro. Außerdem lasse sich die Planungs- und Bauzeit durch den Verzicht auf den Fahrdraht um drei bis vier Jahre kürzen. Die Anfang 2019 vorgestellte Machbarkeitsstudie hatte diese beiden Varianten gegeneinander abgewogen.

Das Zielkonzept für den Fahrplan sieht einen 15-Minutentakt in der Hauptverkehrszeit und ein 30-Minuten-Intervall tagsüber vor. Dazu sind weitere Belegungsmöglichkeiten erforderlich, die voraussichtlich als „Doppelspurinseln“, also mit abschnittsweiser Zweigleisigkeit, zu realisieren sind.

Anke Münker-Tiedge, Referatsleiterin Eisenbahn und Schieneninfrastruktur im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, ermunterte anlässlich der Niddertalbahn-Konferenz die Verantwortlichen ausdrücklich dazu, sich schnell auf ein Ausbaukonzept zu einigen. Dann könne der Ausbau auch zügig starten.

Zur Konferenz, die Ende November 2019 stattgefunden hat, wurde die folgende Erklärung veröffentlicht:

Die Zukunft der Niddertalbahn ist elektrisch und abschnittsweise zweigleisig – darauf haben sich Vertreter des Wetterau-

kreises, des Main-Kinzig-Kreises, der Kommunen Bad Vilbel, Niederdorfelden, Schöneck, Nidderau, Altenstadt und Glauburg, des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), des ZOV und der KVG Main-Kinzig in einer gemeinsamen Resolution verständigt. (...)

„Wir befürworten den Ausbau und die Elektrifizierung der Niddertalbahn zwischen Bad Vilbel und Glauburg-Stockheim. Nur die Kombination aus Elektrifizierung und abschnittweisem zweigleisigen Ausbau steigert die Leistungsfähigkeit und Attraktivität im notwendigen Maße und ist klimapolitisch nachhaltig“, heißt es in dem Dokument. Planung und Realisierung, so sind alle Akteure sich einig, müssten so schnell wie möglich erfolgen. Spätestens mit dem Start des neuen Verkehrsvertrags im Jahr 2027 sei eine Ausweitung des Zugangebots dringend erforderlich. (...)

Basis der Resolution bildete eine Machbarkeitsstudie, die der RMV gemeinsam mit dem ZOV und der KVG Main-Kinzig in Auftrag gegeben hatte und die nun vorliegt. Die Studie kommt zu dem Schluss, dass ein abschnittsweise zweigleisiger Ausbau mit Elektrifizierung deutliche Vorteile gegenüber anderen Varianten habe. So sind in diesem Fall mehr Züge in der Hauptverkehrszeit und der Einsatz leiser und lokal emissionsfreier Elektrozüge wirtschaftlich vorteilhafter. Auch werden kürzere Fahrzeiten erreicht. Der nächste Schritt, um das Projekt voranzutreiben, ist eine Planungsvereinbarung zwischen dem Land Hessen und der DB Netz AG, die als Eigentümerin der Infrastruktur für die Umsetzung des Bauvorhabens verantwortlich ist.

*Heute hat die Niddertalbahn zwischen Bad Vilbel und Stockheim nur drei Kreuzungsmöglichkeiten. In Zukunft soll es auch zweigleisige Begegnungsabschnitte geben.
Foto (Bahnhof Nidderau):
Alexander Otto*



Rückstau beim Schienenausbau auflösen

„Den Rückstau im Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur zielgerichtet aufzulösen, ist die zentrale Zielstellung des Landes im Interesse einer ökologisch sinnvollen und nachhaltigen Mobilitäts-, Umwelt- und Klimapolitik“, sagt Anke Münker-Tiedge, Referatsleiterin Eisenbahn und Schieneninfrastruktur im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen. „Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes, das sich derzeit in der Novellierung befindet, und die Aufstockung mit Landesmitteln gibt für Vorhaben wie den Ausbau und die Elektrifizierung der Niddertalbahn die erforderliche Finanzierungssicherheit. Wir benötigen von den ÖPNV-Aufgabenträgern nun auf der Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie die konkrete Anmeldung des Vorhabens inklusive der Entscheidung, welche Variante konkret geplant und realisiert werden soll. Ziel muss es nunmehr sein, die Planung des Vorhabens schnell auf den Weg zu bringen, da nunmehr nur noch wenig Zeit für die Schaffung des Baurechts und die Realisierung verbleiben.“

Nach einer kurzen Darstellung der geplanten Infrastrukturmaßnahme aus Sicht des Eisenbahninfrastrukturunternehmens legt Tobias Bückle, Vertreter der DB Netz AG, die Position des künftigen Vorhabenträgers dar. „Die DB Netz AG steht in jedem Fall bereit, die Maßnahme gemeinsam mit den Beteiligten umzusetzen“.

„Wenn die Bahn zuverlässiger und pünktlicher kommt, das Fahrtenangebot erweitert und der Komfort verbessert werden, steigen immer mehr Pendler auf den Zug um. Dies hat unsere kürzlich durchgeführte Fahrgastumfrage ergeben“, ergänzt Bettina Rausch von der Industrie- und Handelskammer (IHK) Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern. Diese Ergebnisse untermauern die Wichtigkeit des Ausbaus für die Pendlerströme der Region. Dies ist das Ergebnis einer Umfrage, die die IHKs Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern und Gießen-Friedberg gemeinsam mit den Anrainerkommunen und den Landkreisen durchgeführt haben.

Winfried Ottmann, Kreisbeigeordneter des Main-Kinzig-Kreises wirbt neben der Resolution auch für kurzfristige Maßnahmen: „Die Regionalbahn 34 ist schon heute zu Stoßzeiten voll. Wir müssen daher prüfen, ob das Platzangebot kurzfristig ausgeweitet werden kann und ob noch mehr Züge schon vor dem Ausbau bis Frankfurt durchfahren können.“

Regionalverband FrankfurtRheinMain nach Osten erweitern

Diesen Aspekt betont auch Rouven Kötter, Erster Beigeordneter und Mobili-

tätsdezernent des Regionalverbands FrankfurtRheinMain:

„Die gesamte Region wächst und entwickelt sich dynamisch. Der Ausbau von Schienenstrecken ist daher eine notwendige Maßnahme, um die wachsenden Siedlungsgebiete der Metropolregion Frankfurt-RheinMain nachhaltig und klimafreundlich miteinander zu verbinden.“ Er wirbt in diesem Zusammenhang auch für die räumliche Erweiterung des Regionalverbands bis in den östlichen Wetteraukreis hinein.

Kommentar: Differenziertes Zugangebot wird benötigt

Politisch Verantwortliche sitzen bei regelmäßigen Konferenzen zu einer Strecke an einem Tisch und einigen sich auf ein Ausbaukonzept. Das ist gut so. Uns als engagierten Fahrgästen kommt die Aufgabe zu, die Ergebnisse aus Nutzersicht zu bewerten. Wir können weiterdenken und Visionen entwickeln.

Bei der Niddertalbahn stellt sich die Frage, ob die Strecke auf lange Sicht mit einer Zugart auskommt. Mit einer weiteren Verdichtung ist vor allem im großstadtnahen Bereich zwischen Bad Vilbel und Nidderau zu rechnen. Werden dort weitere Stationen eingerichtet, dann sinkt die Reisegeschwindigkeit. Ausbaumaßnahmen mit dem Ziel einer höheren Geschwindigkeit sind bei dem dichten Stationsabstand nur begrenzt wirksam.

Unter den häufigen Halten leiden besonders die Kunden mit der größten Reiseweite, und von denen gibt es viele auf der Niddertalbahn. Glauburg-Stockheim am nordöstlichen Streckenende ist Umsteigestation von der Lahn-Kinzig-Bahn und von lokalen Buslinien. Mit dem Bus oder dem PKW aus dem arbeitsplatzarmen Vogelsberg bis nach Stockheim und bequem per Bahn nach Frankfurt – eigentlich ist das eine ideale Reisekette, zumal es keine parallele Schnellstraße gibt.

Will man alle Fahrgastpotenziale ausschöpfen, dann braucht die Niddertalbahn ein differenziertes Angebot: Eine S-Bahn, eine Zweisystem-Stadtbahn oder, was am realistischsten ist, eine Regionalbahn im dichten Takt für alle Stationen. Aber auch ein Regionalexpress mit Halt ausschließlich in den größeren Orten wird benötigt.

Die Niddertalbahn zeigt übrigens auch, wie ernst das Thema Trassen-sicherung genommen werden muss. Als die Oberwaldbahn von Stockheim über Gedern nach Lauterbach stillgelegt wurde, waren Pendlerinnen und Pendler aus dem Vogelsberg nach Frankfurt noch eine exotische Minderheit. Das hat sich massiv gewandelt.

Von Stockheim bis Gedern zeigt sich die Siedlungsstruktur ganz ähnlich wie auf dem Ostteil der Niddertalbahn. Wie hilfreich wäre es, hier auf eine gesicherte Trasse zurückgreifen zu können und zumindest ein weiteres Stück des Niddertales bis Ortenberg oder Hirzenhain wieder „ans Netz“ holen zu können. Die Chance ist vertan, denn der gut genutzte Vulkan-Radweg ist eben auch aus der Verkehrs- und Tourismuslandschaft nicht mehr wegzudenken.

Friedrich Lang

Umbau des Regionalbahnhofs am Frankfurter Flughafen abgeschlossen

(Ik/db) Klar, geordnet, hell und übersichtlich – so präsentiert sich der Regionalbahnhof am Frankfurter Flughafen bereits seit einigen Monaten seinen Fahr-gästen. Rechtzeitig zum Ende der Herbstferien 2019 wurden die letzten Restarbeiten abgeschlossen. Der Umbau und die Modernisierung einer der meist frequentierten Bahnhöfe Hessens sind damit in weniger als einem Jahr erfolgt.

Und das bei laufendem Betrieb: Um die Beeinträchtigungen für die rund 50.000 Reisenden, die den Regionalbahnhof am Flughafen täglich nutzen, möglichst gering zu halten, wurden die Bahnsteige abwechselnd saniert, während auf der jeweils anderen Seite der Verkehr wie gewohnt rollte.

„Wir haben jetzt am Frankfurter Flughafen einen modernen Haltepunkt, der mit einem zeitgemäßen und attraktiven Erscheinungsbild seiner Rolle als Visitenkarte Frankfurts für die vielen Tausenden Pendler, Urlauber und Geschäftsreisenden gerecht wird, die täglich zum Flughafen

fahren“, freut sich Stefan Schwinn, Leiter des Regionalbereichs Mitte der DB Station&Service AG, und bedankt sich nicht zuletzt beim Land Hessen für die finanzielle Unterstützung des Projekts. Das Land beteiligt sich mit einer Zuwendung in Höhe von vier Millionen Euro an den 13,5 Millionen Euro Gesamtkosten für den Umbau.

„Ich freue mich sehr, dass die Modernisierung abgeschlossen ist. Der Regionalbahnhof am Frankfurter Flughafen ist ein zentraler Bahnhof für Reisende aus der Region und aus ganz Deutschland und einer der meistbenutzten Bahnhöfe Hes-



*Der Regionalbahnhof am Frankfurter Flughafen nach Abschluss der Modernisierungsarbeiten.
Foto: Deutsche Bahn AG / Eibe Sönnecken*

sens. Umso wichtiger sind Erscheinungsbild, Service, Barrierefreiheit und die Möglichkeit, schnell zum nächsten Zug oder Terminal zu finden und zu gelangen. Auch mit dieser Sanierung wird der öffentliche Nahverkehr wieder ein Stück attraktiver, und deshalb hat sich das Land Hessen auch an den Kosten beteiligt“, sagt Tarek Al-Wazir, Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.

„Zu einem attraktiven Nahverkehr gehören Stationen, an denen sich unsere Fahrgäste wohlfühlen“, so RMV-Geschäftsführer Prof. Ringat. „Das gilt ganz besonders für Stationen wie den Frankfurter Flughafen, an denen jeden Tag tausende Menschen ein- und aussteigen.“

Für ein zeitgemäßes und modernes Erscheinungsbild erhielt die 1972 in Betrieb genommene Station am Flughafen

in den letzten Monaten zunächst helle Feinsteinzeugbodenfliesen. Damit sich auch Menschen mit Sehbehinderung in der Station zurechtfinden, wurde ein so genanntes taktiles Leitsystem aus Noppen- und Rillenplatten in den Boden eingelassen. Barrierefrei zugänglich ist die Station mit Hilfe von sechs Aufzügen.

Farblich ist die gesamte Station in verschiedenen Blautönen gehalten, die zum Beispiel in Form von Rauten die Tunnelwand schmücken. Frischen Wind gab es auch für die Möblierung am Bahnsteig: Reisende können am Regionalbahnhof auf Designerbänken der Marke Vitra sowie auf extra angefertigten Rundbänken Platz nehmen. Für ein insgesamt ruhigeres und geordnetes Erscheinungsbild der Station sorgt auch, dass Fahrkarten- und Verpflegungsautomaten sowie Telefonsäulen nicht mehr frei stehen, sondern in die Wand eingelassen wurden.

Moderne Doppelstockwagen auf der Taunusstrecke

(Ik/db) Bis Dezember 2021 modernisiert DB Regio Mitte insgesamt 54 Doppelstockwagen und zehn Lokomotiven der Baureihe 146.1 für den künftigen Einsatz auf den RMV-Linien RE 20 und RB 22, die beide zwischen Frankfurt (Main) Hauptbahnhof und Limburg (Lahn) verkehren. Das Redesign ist Bestandteil des ab Dezember 2021 neu geltenden Verkehrsvertrages. Den Zuschlag für den Weiterbetrieb dieser Linien erhielt DB Regio nach europaweiter Ausschreibung durch den RMV im März 2018 für weitere 15 Jahre.

Nach erfolgreicher Abnahme durch den Aufgabenträger, der Rhein-Main Verkehrsverbund GmbH (RMV), gingen die ersten drei redesignten Doppelstockwagen am 17. Februar 2020 in den planmäßigen Einsatz auf der Taunusstrecke. Die Fahrgäste zwischen Frankfurt (Main) Hbf und Limburg (Lahn) können damit bereits knapp zwei Jahre vor dem offiziellen Weiterbetrieb den verbesserten Komfort in den umgebauten Wagen erleben.

Die klimatisierten, umgebauten Doppelstockwagen zeichnen sich durch

komplett neue Sitze mit größerem Sitzabstand aus. Neben Doppelsteckdosen in den Vis-à-vis Sitzgruppen ist jeder Doppelsitz mit einer Steckdose ausgestattet. Technisch warten die modernisierten Fahrzeuge neben für den Fahrgast kostenfreiem WLAN mit moderner Reisendeninformation über stromsparende LCD-Bildschirme und Videoaufzeichnung im Fahrgastraum auf.

„Mit kostenlosem WLAN können unsere Fahrgäste Nachrichten schreiben, auf sozialen Netzwerken unterwegs sein oder



Die modernisierten Wagen haben in der zweiten Klasse neue Sitze und größere Sitzabstände. Neu sind auch Steckdosen.

Foto: Gerhard Leuthäusser

Die 1. Klasse bietet verstellbare Ledersitze, Klapptische an jedem Platz und eine großzügige Sitzanordnung 2 + 1.

Foto: Gerhard Leuthäusser



Musik streamen, ohne ihr eigenes Datenvolumen zu belasten“, sagt RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat. „Mit den Linien RE20 und RB22 bietet der RMV bereits in zehn Regionalzug- und Expressbuslinien WLAN an. Hinzu kommen rund 200 S-Bahnen und mehr als 600 Fahrkartenselbstbedienungsautomaten.“

Die Mehrzweckbereiche für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder im Steuerwagen haben eine neue Anordnung der fest installierten Sitze und Klappsitze sowie eine Anlehnstange für Fahrräder erhalten. Alle Wandverkleidungen und Toilettenräume der Fahrzeuge werden aufgearbeitet bzw. erneuert. Da der Bodenbelag einheitlich erneuert wird, entfällt in der 1. Klasse der bislang vorhandene Teppichboden und dessen geräuschdämpfende Wirkung.

Die 1. Klasse bietet verstellbare Ledersitze, größere Tische mit Bechermulden, Reihensitze mit Klapptisch, Fußstützen und Zeitungsnetz.

Die Fahrzeugflotte wird zudem um 14 Wagen aufgestockt, so dass ab Dezember 2021 insgesamt auch mehr Platz auf den Linien zur Verfügung steht. Umbau und Neulackierung der Doppelstockwagen erfolgen im DB Werk Wittenberge. Die Lokomotiven der Baureihe 146.1 werden im Werk Dessau umgebaut.

Pro Bahn & Bus zeigt sich erfreut über den weiteren Einsatz der bei Fahrgästen beliebten Doppelstockwagen. Gleichzeitig erinnert der Fahrgastverband die Betreiberin daran, auch im laufenden Betrieb dafür zu sorgen, dass die Wagen funktionstüchtig eingesetzt werden und auch entsprechende Pflege erfahren.

Die CityBahn und die Aartalbahn – die Option auf eine Eisenbahn über den Taunus muss bleiben

(fl/hpg) Im Winter 2019/2020 fanden umfangreiche Rückschnittarbeiten auf der Aartalbahn zwischen dem Haltepunkt Chausseehaus in Wiesbaden und Bad Schwalbach statt. Hintergrund sind ab dem Frühjahr anstehende Baugrunduntersuchungen auf der Trasse, die dazu dienen, den Umfang der erforderlichen Sanierungsarbeiten am Streckenunterbau festlegen zu können.

Der für den 28.06.2020 vorgesehene Bürgerentscheid muss verschoben werden, möglicherweise auf das Datum der Kommunalwahl im März 2021. Für diesen Termin hat sich unter anderem die IHK der Stadt ausgesprochen. Frühestmöglicher Termin wäre, soweit bei Redaktionsschluss erkennbar, der November 2020. Bis dahin sind, durch Corona bedingt, keine Wahlen oder Abstimmungen in Hessen erlaubt.

Option auf Regelspurbetrieb erhalten

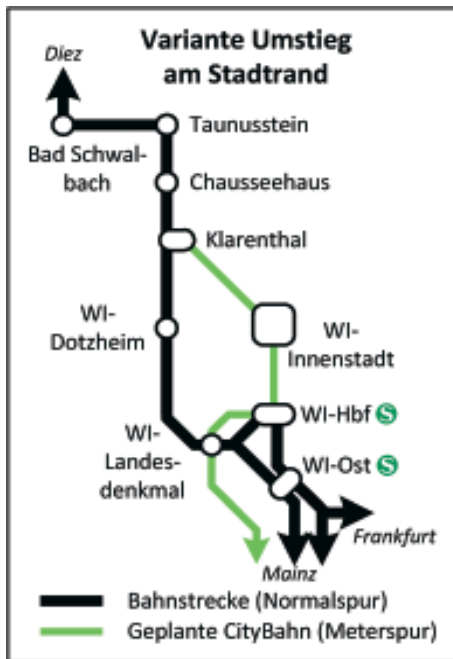
In Wiesbaden ist der Grundsatzentscheid gefallen, die CityBahn als Meter-spursystem gemeinsam mit der Mainzer Straßenbahn zu entwickeln. Vieles spricht dafür, worüber auch die Hessenschiene schon wiederholt berichtete. Die Kompatibilität zum Mainzer Straßennetz bedeutet aber gleichzeitig die Inkompatibilität zur regelspurigen Eisenbahn.

Bekanntlich soll die Aartalbahn von Wiesbaden-Klarenthal oder Dotzheim bis Bad Schwalbach von der CityBahn genutzt werden. Aus planungsrechtlichen Gründen wird sie eine Eisenbahn (auf Meterspur) bleiben, aus finanziellen Gründen der offiziellen Planung entsprechend aber über kein Mehrschienengleis verfügen können. Aus Sicht unseres Verbandes Pro Bahn & Bus sollte aber gerade

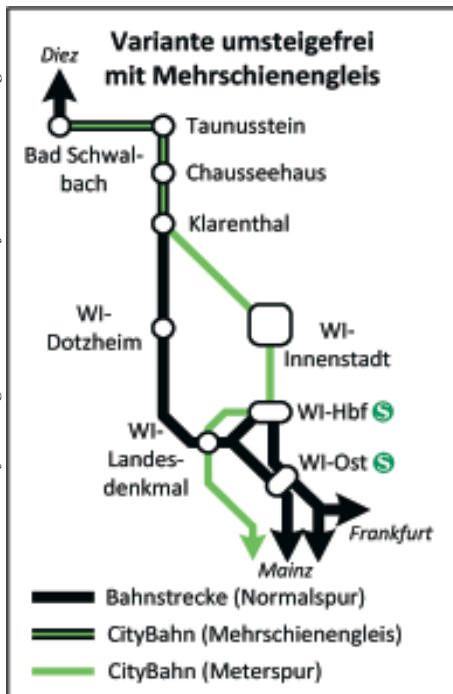
diese Diskussion nochmals geführt werden, bevor Fakten geschaffen werden.

Nicht nur das System Straßenbahn, auch das System Eisenbahn erlebt derzeit eine deutliche Renaissance. Hätte die Aartalbahn das Streckensterben der 1970er und 1980er Jahre überlebt, so wäre sie bereits heute das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im westlichen Taunus,





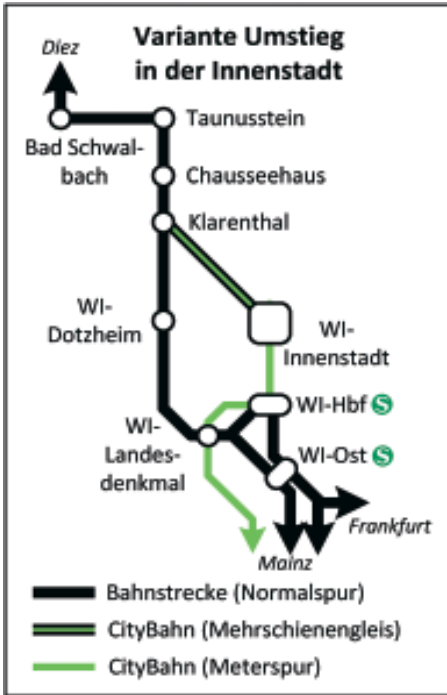
Alternative Streckenführung über Dotzheim jeweils nicht dargestellt



sicher vergleichbar mit der Funktion der Odenwaldbahn in den Verkehrsbeziehungen zwischen Darmstadt und dem Odenwaldkreis. Auf die Frage, ob die Aartalbahn im Netz der Eisenbahn verbleiben sollte, wurde in der Hessenschiene schon wiederholt eingegangen – und sie wurde mit Ja beantwortet. Die Folgefrage ist: Wie kann die regelspurige Aartalbahn erhalten werden und wie lässt sie sich dennoch ins Netz der CityBahn integrieren? Dazu gibt es mehrere Optionen:

- Die meterspurige CityBahn könnte an einer optimierten Umsteigestelle am Stadtrand von Wiesbaden enden. Die Aartalbahn würde regelspurig in Betrieb genommen und die schnelle Verbindung zum Umsteigepunkt Wiesbaden Ost und weiter nach Mainz Hbf herstellen.

- Die Aartalbahn wird mit einem Mehrschienengleis versehen, so dass beide Systeme – meterspurige Citybahn und regelspurige Regionalbahn – in vollem Umfang parallel betrieben werden können. Diese naheliegende Option war bisher aus Kostengründen stets abgelehnt worden. Nun kommt in das starre Regelwerk der Nutzen- Kosten- Untersuchungen aber gerade Bewegung, so dass sich in einem dynamischen Umfeld wie der südwestlichen Taunusregion auch höhere Investitionen pro Schiene rechnen dürften. Der Mehraufwand liegt vor allem im Aufbau der Stationen begründet, die über verschiedene Bahnsteigarten und Weichensysteme für Meter- und Regelspur verfügen müssten.



- Vergleichbar mit Zwickau erreicht ein Regelspurgleis der Aartalbahn einen geeigneten Punkt innerhalb der Landeshauptstadt Wiesbaden mit Übergang zur CityBahn. Die Aartalbahn bleibt durchgängig regelspurig und wird den Erfordernissen des Betriebskonzeptes entsprechend elektrifiziert, mindestens bis Bad Schwalbach. Das Betriebskonzept kann Züge sowohl in die Wiesbadener Innenstadt über die Innenstadtbahnstrecke als auch nach Wiesbaden Ost, Wiesbaden Hbf oder Mainz Hbf über die Bestandsstrecken der Eisenbahn vorsehen. Durchgehende Fahrten von Bad Schwalbach nach WI-Biebrich wären so zwar nicht möglich, die wesentlichen Punkte würden aber umsteigefrei erreicht.

Bei allen drei genannten Varianten steht die Option auf einen wirklich leistungsfähigen Pendler- und Freizeitverkehr (Stichwort Fahrradmitnahme auf die Taunushöhe und entlang der Aar) auf der Habenseite. Pro Bahn & Bus plädiert dafür, die gewonnene Zeit bis zum Bürgerentscheid zum Nachdenken über ein besseres Aartalbahn-Konzept zu nutzen. Die CityBahn wird ganz sicher von Süden, von Mainz her, schrittweise gebaut und in Betrieb genommen. Für die Aartalbahn bedeutet das genügend Zeit, ein zukunftsweisendes Bahnkonzept für die Gesamtregion westlicher Taunus zu entwickeln.

Die Initiative „Bürger pro CityBahn Wiesbaden“ arbeitet in ihren Publikationen sehr gut heraus, welche Funktionen der Straßenbahn in Wiesbaden, neben der Verbindung ins Aartal, noch zukommen könnten und sollten. Die sehr lesenswerte Internetseite www.procitybahn.de zeigt Bezüge zum historischen Straßenbahnnetz der Stadt auf, entwickelt aber vor allem auch ein denkbare Netz aus heutiger Perspektive.

Fahrzeitvergleich 1980 – Bus heute

Im Sommerfahrplan 1980 betrug die kürzeste Zugfahrzeit zwischen Bad Schwalbach und Wiesbaden Hbf 39 Minuten. In der Regel lag sie etwas darüber bei 42 Minuten. Die heutigen Busfahrpläne beinhalten überwiegend ähnliche Fahrzeiten. Allerdings darf der Aartalbahn eine höhere Fahrplanstabilität, vor allem in den Stoßzeiten, unterstellt werden. Außerdem wies die Aartalbahn des Jahres 1980 den Ausbaustandard schon damals längst vergangener Jahrzehnte auf. Der Einsatz der für Berg-

strecken ungeeigneten Akkutriebwagen auf dem technischen Stand der 1950er Jahre dürfte sein Übriges getan haben.

Wiesbaden Ost – Verknüpfungsstation und möglicher Schwerpunkt der Stadtentwicklung

Früher begannen und endeten alle Zugfahrten der Aartalbahn im Wiesbadener Hauptbahnhof, in der Regel auf dem heute abgebauten Gleis 11. Auf Wiesbadener Stadtgebiet wurden außerdem die Stationen Landesdenkmal, Waldstraße, Chausseehaus und der Bahnhof WI-Dotzheim bedient. Daneben gab und gibt es noch immer die Verbindungsstrecke zwischen dem nahe der Biebricher Allee gelegenen Anschluss der Sektkellerei Henkell (nahe Haltepunkt Landesdenkmal) und dem derzeit nur von den S-Bahn-Linien 1, 8 und 9 bedienten Bahnhof Wiesbaden Ost. Diese wurde überwiegend für den Güterverkehr genutzt, jedoch gab es über einige Jahrzehnte (1924-40 sowie 1955-65) Sonntagsausflugszüge von Mainz zur Eisernen Hand bzw. nach Bad Schwalbach.

Heute plädieren in den Fahrgast- und Verkehrsverbänden viele dafür, die regelspurige Aartalbahn künftig nicht mehr in den Hauptbahnhof einzuführen, sondern in Wiesbaden Ost mit den S-Bahn-Linien S1, S8 und S9 zu verknüpfen und in Mainz Hbf beginnen und enden zu lassen. Hierzu ist allerdings der Bau eines neuen Bahnsteiges in WI Ost erforderlich, der zugleich auch von den Zügen der Rheingau-Linie RE9 genutzt werden könnte, die den Wiesbadener Hauptbahnhof umfahren.

Welche Argumente sprechen dafür? Viele Reisewege – vor allem aus dem rheinland-pfälzischen Abschnitt der Aartalbahn – führen nicht in die Wiesbadener Innenstadt, sondern zu anderen Zielorten in der Rhein-Main-Region, wie der Landeshauptstadt Mainz. Die stetige Überlastung der Straßenbrücken zwischen Hessen und Rheinland-Pfalz macht das Verkehrsbedürfnis zwischen beiden Rheinseiten tagtäglich erlebbar. Auf hessischer Seite führen viele Fahrten nach Frankfurt, nach Rüsselsheim, zum Rhein-Main-Airport oder nach Darmstadt. All diese Umsteigevorgänge können mit einer geschätzten Zeitersparnis von 8 bis 10 Minuten am Bahnhof Wiesbaden Ost oder in Mainz Hbf stattfinden.

Rund um den Wiesbadener Ostbahnhof könnte in Zukunft ein Schwerpunkt der Stadtentwicklung liegen. Wegen der Kessellage der Innenstadt wird sich Wiesbaden nach Norden, Nordosten und Nordwesten kaum entwickeln. Flächen stehen am ehesten zum Rhein hin zur Verfügung. Hier ist mit Nachverdichtung oder mit der Konversion von „Flächenverbrauchern“ hin zu einer höherwertigen Wohn- und Gewerbebebauung zu rechnen. Die S-Bahn und mit ihr in Zukunft vielleicht auch die Aartalbahn und die Rheingau-Linie RE9 könnten bei der Erschließung helfen.

Die derzeitige Situation im Regelspurdreieck

Die Strecke zwischen dem Hauptbahnhof und dem Haltepunkt Landesdenkmal wurde mit Stilllegung der Aartalbahn 1983 außer Betrieb genommen. Im Vorfeld des Hauptbahnhofs wurde im ehe-

maligen Streckengleis ein Betriebsgebäude errichtet und das Bahnsteiggleis der Aartalbahn demontiert. Hier gilt es, weitere Rückbauten zu verhindern bis über das Konzept der Aartalbahn endgültig entschieden ist. Selbst bei einem Beschluss für den meterspurigen Umbau der Aartalbahn sollte die Trasse langfristig gesichert werden. Zu wertvoll sind Bahntrassen und Abstellmöglichkeiten, als dass sie im dicht besiedelten Umfeld von Großstadt-Hauptbahnhöfen zerstört werden dürfen.

Die weitere Strecke bis zum Bahnhof Dotzheim sowie die Verbindung von WI Ost zur Waldstraße war auch nach Einstellung des Personenverkehrs in Betrieb, und zwar in wechselnder Trägerschaft von DB Netz, der lokalen ESWE-Verkehrsgesellschaft und aktuell der Aartalbahn Infrastruktur GmbH als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen der Nassauischen Touristikbahn. Für die Belieferung der Henkell-Sektellerei mit Wein in Kesselwagen war das Gütergleis mit Landesmitteln saniert worden, die nach Nichterfüllung der Transportmengen teilweise zurückgezahlt werden mussten.

Im Gesamtkonzept der CityBahn sollten die Streckenäste von WI Hbf bzw. WI Ost bis Dotzheim Ersatz werden für die entfallende Museums-

strecke Dotzheim – Bad Schwalbach – Hohenstein. Auf dem Teilstück bis zur Sektellerei Henkell könnte der Güterverkehr wieder aufgenommen werden. Eine Rückübertragung der Infrastrukturverantwortung an ESWE-Verkehr ist derzeit in der Diskussion.

Die Rolle der Ehrenamtlichen

In den Reihen der Museumsbahner der Nassauischen Touristikbahn (NTB) bzw. der Aartalbahn Infrastruktur GmbH dürfte die CityBahn-Planung für einigen Unmut sorgen. Die Taunusquerung bietet ein ungleich höheres Fahrerlebnis als die Vorstadtstrecke von Dotzheim nach Wiesbaden Ost. Die Einsatzmöglichkeiten für Museumszüge sind ansonsten rund um Wiesbaden aufgrund dichter Streckenbelegung, ungeeigneter Bahnsteige etc. äußerst begrenzt, von den regelmäßig anfallenden Trassenkosten beim Fahren auf öffentlicher Infrastruktur ganz abgesehen.

In den „guten Jahren“ war die NTB regelmäßig an Wochenenden mit Diesel- und Dampfloks unterwegs und gehörte

Museumsbetrieb auf der Aartalbahn am 30.11.2003. Der Museumszug steht im Bahnhof Hohenstein bereit für die Rückfahrt nach Wiesbaden





Im März 2004 machten sich die Teilnehmer der Bereisung noch Gedanken um die Eisenbahnbrücke, die die B54 und Aar vor dem Michelbacher Tunnel quert. Ende August 2009 sorgte ein nicht ordnungsgemäß verladener Bagger für die massive Schädigung eines Brückenpfeilers. Bis heute ist dieser Schaden nicht behoben und die Strecke unterbrochen.

Foto: Günther

zu den größeren Museumsbahnen in Deutschland. „Hessens längstes Denkmal“ war einer der Slogans, mit dem die Aktiven erfolgreich werben konnten. Der Erhalt des 24 Kilometer langen Abschnitts von Dotzheim bis Hohenstein wurde seit Mitte der 1980er Jahre über Jahrzehnte hinweg ganz überwiegend ehrenamtlich geleistet. Ohne dieses Engagement gäbe es heute über den Taunuskamm keine Trasse mehr, die von der CityBahn oder einer regelspurigen Regionalbahn genutzt werden könnte.

Die Aktiven haben mehr verdient als eine Ausweichstrecke im Stadtgebiet, allerdings wurde eine mögliche Alternative in der Vergangenheit immer zurückgewiesen. Die nach den Schäden an der Brücke in Dotzheim an die NTB herangetragenen Vorschläge zu einer Verlagerung der Aktivitäten in den Rheingau-Taunus- und Rhein-Lahn-Kreis stießen bei Vorstand und Aktiven auf Ablehnung. Obwohl die Vandalismusschäden (Brandstiftung) stark zunahmen und die Eisenbahnbrücke über die Flachstraße anfangs noch eine ausreichende Tragfähigkeit

hatte, um Fahrzeuge in Richtung Norden zu überführen, hielt der Verein am Standort Dotzheim fest.

Für eine Betriebsaufnahme im nördlichen Teil der Aartalbahn hatte sich auch der länderübergreifende Arbeitskreis Aartalbahn mit Sitz in Oberneisen stark engagiert. Dieser hat sich dem nördlichen Teil der Strecke zwischen Diez und dem Michelbacher Tunnel angenommen und bietet seit 2003 sehr erfolgreich auf rund 20 Kilometern Länge einen touristischen Betrieb mit Handhebel-Draisinen an. Mit örtlichen Bauhöfen und zahlreichen Ehrenamtlichen war – mit Billigung von ESWE-Verkehr als Pächterin der Strecke bis zur Landesgrenze bei Aarbergen-Rückershausen – der 23 Kilometer lange Abschnitt von Hohenstein bis nach Diez soweit freigeschnitten worden, dass im Jahr 2004 durchgängige Bereisungen mit einer Kleinlok (Köf) und einem Personenwagen durchgeführt werden konnten. Verantwortliche der Landeseisenbahnaufsicht und die örtlichen Betriebsleiter dokumentierten bestehende Mängel und gaben Handlungshinweise.

*Die intensive Vorarbeit von Ehrenamtlichen und örtlichen Bauhöfen ermöglichte am 26. März 2004 eine durchgehende Befahrung der Aartalbahn von Wiesbaden-Dotzheim bis nach Freindiez mit der Landeseisenbahnaufsicht. Die erhoffte Einrichtung eines touristischen Verkehrs kam leider nie zustande.
Foto: Günther*



Leider wurden die Vorleistungen nicht genutzt, und seit der unfallbedingten Streckenunterbrechung an der Sandersmühle, die den Abbau von zwei Brückenfeldern über die Aar zur Folge hatte, ist die Trasse auch nicht mehr durchgängig befahrbar. Ein Wiederaufbau des geschädigten Pfeilers der unter Denkmalschutz stehenden Strecke wurde nie begonnen.

Lage in Rheinland-Pfalz

Für den nördlichen Abschnitt von Diez bis nach Hahnstätten gibt es seit Dezember 2015 einen Verkehrsvertrag mit DB Regio Südwest (Lahn-Eifel-Bahn) für einen SPNV im Stundentakt, der im Rahmen der Ausschreibung des Netzes Eifel-Westerwald-Sieg (Los 1) vergeben wurde. Aufgrund der bis heute nicht hergerichteten Infrastruktur und Einwendungen des Landesrechnungshofes Rheinland-Pfalz ist es zu keiner Verkehrsaufnahme gekommen. Der Streckenabschnitt vom Einfahrsignal in Freindiez bis zur Landesgrenze zwischen Schiesheim und Rückershausen wurde von den Verbandsgemeinden Diez und Hahnstätten im Jahr 2010 von der DB Service Immobilien

GmbH erworben. Der Zweckverband SPNV-Nord hatte ein Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen (EIU) für die Umsetzung der baulichen Maßnahmen und den Betrieb mit Ausschreibung gesucht.

Mit der Entscheidung der Landesregierung in Rheinland-Pfalz, die Reaktivierung im SPNV – trotz der politischen Zustimmung auf allen Entscheidungsebenen – auszusetzen, besteht eine aus Fahrgastsicht unbefriedigende Hängepartie im nördlichen Aartal. Konzepte zur Neuordnung der Buslinien-Bündel als Zubringer zum SPNV können nicht umgesetzt werden. Derzeit setzt man in Mainz auf eine gemeinsam mit Hessen in Auftrag gegebene „Machbarkeitsstudie“, die einen Regionalverkehr im Anschluss an die Citybahn von Bad Schwalbach bis Limburg zum Ziel hat und deren Ergebnisse spätestens im Juni 2020 erwartet werden. Der vom Kreistag des Rheingau-Taunus-Kreises gefasste Beschluss zum Kauf der Strecke wurde bislang nicht umgesetzt, da die DB zwischenzeitlich einen Verkaufsstopp verfügt hat.

Buchvorstellung:

Anschluss an den Weltverkehr

150 Jahre Abschnitt Gießen – Hungen der Oberhessischen Eisenbahn

(ac) Zum 29. Dezember 1869 wurde der Abschnitt Gießen – Hungen der Oberhessischen Eisenbahnen eröffnet. Aus diesem Anlass erschien genau 150 Jahre später ein Buch, welches die Strecke mit ihren Betriebsstellen vorstellt.

Es handelt sich bei den sieben Kapiteln des Buches um einzelne Aufsätze der Autoren Dieter Eckert und Jürgen Röhrig, die außer dem ersten Kapitel „Aus den Anfangsjahren der Oberhessischen Eisenbahnen“ bereits vor längerer Zeit in anderen Publikationen veröffentlicht worden waren. Die Kapitel zwei bis sieben beschreiben die Betriebsstellen Erdkauterweg, Schiffenberg (heute Watzenborn-Steinberg), Pfahlgraben, Lich, Langsdorf und Hungen in ihrer Geschichte und Bedeutung. Da diese Kapitel unverändert aus den früheren Quellen entnommen wurden, gibt es teilweise Wiederholungen im Text, da mehrere Fakten in jedem Aufsatz vorkommen.

Die zahlreichen Fotos sind in ordentlicher Größe wiedergegeben. Einige ältere Farbfotos scheinen jedoch von Papierabzügen eingescannt worden zu sein – hier hätte die Digitalisierung der Negative und die bildliche Bearbeitung noch bessere Ergebnisse erzielen können.

Insgesamt kann das Buch, besonders den an der oberhessischen Eisenbahngeschichte interessierten Lesern, empfohlen werden. Aufgrund der Förderung durch die Sparkasse Gießen ist das Preis-Leistungsverhältnis sehr gut.

Das Buch kann über den Pro Bahn & Bus-Schriftenversand (siehe hintere Um-

schlagseite) oder über die Heimatvereinigung Schiffenberg, c/o Prof. Dr. Georg Erhardt, Bahnhofstraße 93, 35415 Pohlheim, bezogen werden.

*Anschluss an den Weltverkehr –
150 Jahre Abschnitt Gießen – Hungen der
Oberhessischen Eisenbahn*

*72 Seiten im Format DIN A4, fester Einband,
60 Abbildungen, 10,00 Euro.*



In eigener Sache:

Adressetiketten auf der Hessenschiene

(j1) Von Zeit zu Zeit bekommen wir aus unserer Leserschaft die Frage gestellt, warum die Adressetiketten über das Bild auf der Rückseite der Hessenschiene geklebt werden müssen. Die Aufkleber verdecken das Bild und beim Entfernen besteht die Gefahr, das Bild zu beschädigen.

Es ist schlicht eine Preisfrage, denn wir nutzen für den Versand den Dienst Pressepost. Diese Versandart schreibt explizit vor, wo der Aufkleber zu sitzen hat, damit die Adressen maschinenlesbar sind. So benötigen wir keine Umschläge und müssen die Sendungen außerdem nicht extra frankieren. Würden wir die Hessenschiene im Umschlag versenden, müsste unser Verein für die zusätzlichen Verarbeitungsschritte und Umschläge fast das Doppelte gegenüber den aktuellen Versandkosten berechnen.

Etiketten entfernen

Aber es gibt zwei Möglichkeiten, die Adressaufkleber rückstandsfrei zu entfernen. Für die erste Methode benötigt man nur einen normalen Föhn. Damit erwärmt

Vorsichtig wird das Etikett mit einem Föhn erhitzt...



...bis es sich langsam abziehen lässt, sodass die Dampflok wieder zum Vorschein kommt.

Fotos: Andreas Lerch

man vorsichtig den Aufkleber, der sich dann abziehen lässt.

Die zweite Möglichkeit arbeitet chemisch: Im Handel (Büro- und Elektronikfachhandel) gibt es spezielle Sprays, mit denen sich Papieretiketten nach kurzer Einwirkzeit ebenfalls rückstandslos entfernen lassen. So lösen sich z.B. Etiketten nach wenigen Minuten, wenn sie mit Solvent 50 (Firma Kontaktchemie) eingesprüht werden. Das Papier der Zeitschrift wird dabei nicht angegriffen und trocknet nach kurzer Zeit wieder ohne Rückstände. Manche Anwender stören sich am Spraygeruch, der sich aber nach kurzer Zeit verflüchtigt.

Marburg - Biedenkopf - Erndtebrück RMV-Linie RB 94 Neue Zugverbindung Marburg - Siegen

(st) Wie bereits in der Hessenschiene 118 berichtet, fuhr die Kurhessenbahn am Samstag, 21. Dezember 2019, erstmals seit 27 Jahren die wieder neu eingerichtete Zugverbindung Marburg (Lahn) – Biedenkopf – Bad Laasphe – Erndtebrück – Hilchenbach – Kreuztal – Siegen – Betzdorf und zurück. Die beiden durchlaufenden Zugpaare verkehren allerdings nur an Samstagen.

Zwischen Erndtebrück und Kreuztal verkehren üblicherweise die gelb/grauen Triebwagen der Hessischen Landesbahn. Auch im Siegerland zwischen Siegen und Betzdorf sind die roten Triebwagen der Kurhessenbahn bislang unbekannt. Das Erstaunen war den dort einsteigenden Fahrgästen deutlich ins Gesicht geschrieben: „Ist das wirklich der

richtige Zug? Der Zug fährt nach Marburg, das ist doch nicht richtig?“. „Doch, es ist der richtige Zug, und er fährt wirklich nach Marburg“ war die häufigste Auskunft der Zugbegleiter.

Zwar konnte die erste Fahrt ab Erndtebrück nur mit Verspätung durchgeführt werden, dafür war dieser Zug voll besetzt. Zwischen Kreuztal und Siegen wurden sogar die Stehplätze knapp. Befragungen der Fahrgäste ergaben, dass sich mehrere kleine Reisegruppen diese Zugverbindung ausgesucht hatten, um umsteigefrei aus der Region Biedenkopf und Bad Laasphe nach Siegen zum Einkaufen und Bummeln zu fahren. Einige wollten die neue Zugverbindung exklusiv als erste nutzen. Natürlich waren auch viele Reisende im Zug, die diesen nur auf Teilabschnitten nutzten.

Der erste Betriebstag zeigte deutlich, dass diese Verbindung zukunftsfähig und ausbaubar ist. Derzeit verkehrt der Zug zwischen Marburg und Erndtebrück als Doppelheit. Dort wird der Zug getrennt, eine Einheit fährt weiter nach Betzdorf, der andere Zugteil kehrt nach Marburg zurück. Vom Fahrgastaufkommen her gerechtfertigt wäre die Doppelheit auch zwischen Erndtebrück und Siegen.



Am 21. Dezember 2019 macht sich 642 046 der Kurhessenbahn erstmals auf den Weg nach Betzdorf (Sieg). Als RB 23197 hält der Zug im Bahnhof Hilchenbach. Foto: Stefan Tripp

Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie RB 45

Aktuelle Fahrplaninfos & mehr durch „ipster“ im Lauterbacher Nordbahnhof

(si) Durch Zusammenarbeit zwischen Pro Bahn & Bus und der Lauterbacher Zweikopf-Werbeagentur konnte Anfang Februar in der Schalterhalle des Lauterbacher Bahnhofs das digitale Informationsmedium „ipster“ eingeweiht werden. Im Schaukasten des Fahrgastverbandes hängt nun ein 32 Zoll-Monitor, der neben Informationen und Nachrichten in regelmäßigen Abständen die aktuellen Abfahrtspläne von Lauterbach, Fulda und Gießen mit Gleisangaben, möglichen

*Über einen Monitor werden die nächsten
Zugabfahrten angezeigt. Foto: St. Sitzmann*



Verspätungen oder Ausfällen anzeigt. Durch dieses neue Medium wird der Bahnhof noch lebendiger und moderner, nachdem vor wenigen Wochen zudem Sitzbänke, Mülleimer, Innenbeleuchtung, die Schaukästen mit Fahrgastinformationen und Stationsbeschilderung erneuert wurden.

Gießen - Friedberg - Hanau RMV-Linien RE 30, RB 49 Zahlreiche Zugausfälle in den letzten Monaten

(lk, jl) Auch das neue Jahr begann leider mit Ausfällen auf der RMV-Linie 49. Wie auch im Jahre 2019 erhält der Fahrgast über die RMV-Verkehrsmeldungen keinerlei Information, sondern nur über die Kanäle der Deutschen Bahn. Eine sinnvolle Erklärung sucht man meist vergeblich, der Fahrgastverband vermutet weiterhin Probleme mit Fahrzeugverfügbarkeit oder zu geringe Personalreserven. Beim Kundendialog der DB Regio AG Mitte wurden auf Anfrage Probleme mit den eingesetzten Fahrzeugen vom Typ Talent 2 bestätigt. Als Ersatz trifft man zeitweise die Triebwagen der Baureihen 425/426 auf der Strecke an.

Besonders ärgerlich war es Mitte Februar: An mindestens vier Tagen fiel die häufig von Schülern genutzte Verbindung um 6:37 Uhr ab Hanau Richtung Friedberg aus. Auch der Friedberger Umlauf Richtung Hanau um 13:15 Uhr fiel zumindest an drei Tagen ersatzlos aus. Am 13. Februar legte der Zug um 13:50 Uhr ab Friedberg keinen Halt in Assenheim ein; Schüler und andere Fahrgäste strandelten dann in Nidderau.



Überfüllte Regionalbahn 15088 von Bad Nauheim nach Gießen am 26. November 2019. Zum Einsatz kam ein Triebwagen der Baureihe 426, der kürzeste, den die Deutsche Bahn im Bestand hat. Immerhin fuhr der Zug an diesem Tag, an anderen Tagen kam es zu Ausfällen dieser Leistung.

Doch nicht nur zwischen Friedberg und Hanau kam es immer wieder zu Ausfällen, auch auf der Main-Weser-Bahn häuften sich im Winter 2019/20 die Unregelmäßigkeiten. Besonders auffällig sind die Triebwagen der Baureihe 442 (Talent 2) des Mittelhessenexpress (MHE). Im Februar 2020 blieb ein MHE bei Berkersheim wegen eines technischen Defekts liegen. Einer Diesellok gelang es nicht, den liegen gebliebenen Zug abzuschleppen. Nach über vier Stunden (!) konnten die Fahrgäste in einen anderen Zug evakuiert werden.

Weiter dezimiert wurde der Bestand durch Unfälle, wo Triebwagen in durch Windwurf umgefallene Bäume fuhren, und durch Fristarbeiten (Hauptuntersuchungen). Die geringe Anzahl verfügbarer Triebwagen führt seit Monaten dazu, dass die Züge des MHE in der Hauptverkehrszeit oft nur mit zwei statt drei Triebwagen verkehren.

Die Folge: Immer mehr Fahrgäste müssen stehen und sich in überfüllte Züge quetschen, um zur Arbeit oder nach Hause zu kommen. Dadurch entstehen an den Bahnhöfen längere Aufenthaltszeiten beim Ein- und Ausstieg, sodass die

teilweise kurzen Fahrzeiten nicht eingehalten werden können. Damit erhalten auch weitere Züge Verspätungen zwischen Frankfurt und Gießen.

Aber auch im Einsatz der Doppelstockzüge im Berufsverkehr traten in den Wintermonaten gehäuft Probleme auf. So verkehrten im November an mehreren Tagen Züge mit nur drei statt sechs bis sieben Wagen. Defekte Türen und schlecht oder nicht funktionierende Heizungen / Klimaanlage zeugen von schlechter Wartung ebenso wie nicht funktionierende Fahrgastinformationssysteme.

Pro Bahn & Bus hält diese Leistungen für nicht akzeptabel und fordert erneut eine offene und ehrliche Kommunikation gegenüber dem Fahrgast. Ebenso sieht der Verband auch den RMV in der Pflicht, gemeinsam mit der Betreiberin DB Regio kurzfristig Abhilfe zu schaffen.

HLB gewinnt Teilnetz Wetterau West-Ost Lint 41-Triebwagen bestellt

(fl) Die Hessische Landesbahn HLB hat die Ausschreibung der Zugleistungen auf den Dieselstrecken der Wetterau sowie der Lumdatalbahn gewonnen und mittlerweile auch eine Flotte von 30 Triebwagen bestellt. Ende 2022 werden die Fahr-

zeuge zunächst zwischen Gießen und Gelnhausen, zwischen Nidda und Friedberg sowie zwischen Wölfersheim-Södel und Friedberg zum Einsatz kommen. Später soll das Einsatzgebiet noch um den reaktivierten Teil der Horlofftalbahn bis Hungen und um die Lumdatalbahn erweitert werden. Der in Betrieb befindliche Teil des „Netzes Wetterau West-Ost“ wird auch heute schon von der HLB bedient, das Unternehmen setzt also seine Tätigkeit fort. Geboten hatte auch die Deutsche Bahn AG mit einer Regionalverkehrstochter.

Weder die Vergabe an die HLB noch die Bestellung des Fahrzeugtyps Coradia Lint 41 konnte überraschen. Zwar hat die HLB gerade im Wetteraunetz mit massiven Personalproblemen und daraus resultierenden Zugausfällen zu kämpfen, die Vergabeentscheidung blieb davon aber offensichtlich unbeeinflusst. Und auf dem Herstellermarkt fehlt es schlicht an geeigneten wettbewerbsfähigen Fahrzeugen, so dass derzeit fast ausschließlich der Hersteller Alstom zum Zuge kommt. Immerhin zeichnet sich Alstom durch eine hohe Liefertermintreue aus, was nach jüngeren Erfahrungen mit Herstellern wie Bombardier oder PESA zu einem wichtigen Kaufargument geworden ist.

Stadtverkehr Limburg Neue Busse für Stadtlinien

(hpg) Nach der Insolvenz der Firma Schermuly führt der Linien-Bus-Betrieb (LBB) Obertiefenbach den Limburger Stadtlinienverkehr im Auftrag der Stadt weiter. Im März wurden sechs neue Scania Citywide Midi-Busse (10,90m) als Teil des

Limburger Masterplans Mobilität in Betrieb genommen. Die Dieselmotoren der Schadstoffklasse EURO 6d sorgen für weniger Kraftstoffverbrauch und einen geringeren Schadstoffausstoß. Während die bisher eingesetzten Busse rund 46 Liter pro 100 km verbrauchten, sollen die neuen weitgehend barrierefreien Busse weniger als 40 Liter benötigen. Pro Jahr legen die Busse rund 295.000 Kilometer zurück.

Bei einer Neuausschreibung des Linienverkehrs im Jahr 2025 wird geprüft, inwieweit alternative Busantriebe, beispielsweise elektrische, in den Kriterienkatalog aufgenommen werden können. Die Hessen-Agentur hatte im Herbst 2018 ermittelt, dass heutige E-Busse aufgrund der Topografie und der Länge der Strecken in Limburg aktuell nicht infrage kommen.

Am Limburger Busbahnhof wartet einer der sechs neuen Busse. Foto: Günther

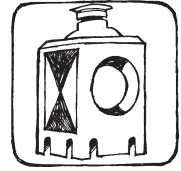


Hoch das Glas!

(fl) Vieles kommt wieder im historischen Lauf der Dinge, manchmal schleichend und manchmal auch sehr schnell. Geradezu raketentypisch erscheint derzeit wieder die trennende Glasscheibe in den Verkaufsräumen der Nation. Dabei galt sie vor dreißig Jahren noch als Inbegriff der angeblichen Servicewüste Deutschland, des Beamtentums und der Behördenbahn. Post, Bahn und Banken hatten ihr scheinbar endgültig einen Platz auf dem Scherbenhaufen der Geschichte zugewiesen, schon damals gegen die gesundheitlichen Bedenken mancher Mitarbeiterin und manches Mitarbeiters.

Freilich, die Gestaltung ließ zu wünschen übrig. Da gab es bei der Bahn den unterhalb der Scheibe angebrachten Drehteller, der dazu diente, Bargeld gegen den gewünschten Fahrschein einzutauschen. Je nach Temperament des Verkäufers ließ der mit einem mehr oder weniger lauten „Klack“ alle Umstehenden wissen, dass sich ein Verkaufsvorgang dem Ende zuneigte, „Dernächstebitte“ also bald an der Reihe war. Einige Blättchen Filz, an geeigneter Stelle angebracht, hätten vermutlich für deutlich mehr Ruhe im Schalterraum gesorgt.

Nicht selten waren die Scheiben am aufklappbaren Sprechloch mit dem Hinweis „Hier sprechen“ versehen. Gerade so, als müsste man Zeitgenossen der einfältigeren Sorte daran hindern, auf die Knie zu fallen und gegen die holzverkleidete oder geflieste Wand unterhalb des Ensembles zu reden. Dann gab es noch die technisierte Variante mit Gegensprech-



anlage. Unter Hygienegesichtspunkten war das sicher die beste Lösung. Mit dem heutigen Verständnis von Diskretion und Datenschutz waren für alle Wartenden gut vernehmbare Sätze wie "zur Herbertstraße in St. Pauli nehmen Sie am besten die S-Bahn bis Altona" dagegen schwer vereinbar. Handgeschriebene Zettelchen mit den Öffnungszeiten und verblasende Rosarote-Elefanten-Aufkleber unterstrichen die These „hier muss etwas Neues hin“.

Man hat der Glasscheibe leider keine evolutionäre Entwicklung gegönnt, sie musste erstmal komplett weg. Sie schien so überflüssig wie die Erdscheibenmodelle nach Entdeckung der Kugelform unseres Planeten. Die 90er-typisch gestalteten „ServicePoints“ waren ein Sinnbild der post-Scheibenzeit in Deutschlands Bahnhöfen. Die aktuelle Generation der Auskunftsschalter ist zum Glück deutlich näher dran an einem guten Kompromiss zwischen Kundennähe und Schutz des Personals.

Wo wird der Weg hingehen beim Kundenkontakt? Das Virus – nicht das Eisenbahn-Virus – wird ein entscheidendes Wörtchen mitreden.

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, 108 Abbildungen in s/w und Farbe, Festeinband. EK-Verlag, 2013.

19,80 Euro

Alle Preise zuzüglich Versandkosten. Folgende Listen können gegen Einsendung von 1,45 Euro Rückporto angefordert werden: Hauptliste mit Eisenbahnliteratur, Veröffentlichungen von Pro Bahn & Bus, Streckenlisten und La's, sonstige Dienstvorschriften, Kursbücher, Fahrplanhefte (In- und Ausland)

Pro Bahn & Bus Schriftenversand, Feldgasse 5, 65510 Hünstetten

Absender

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon (bei Rückfragen)

Bitte

ausreichend

frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach

Beitrittserklärung

Ich unterstütze die Ziele des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus e.V. und möchte Mitglied werden. Als Beitrag zahle ich jährlich

- 36 Euro Einzelmitglied
- 26 Euro Schüler, Studierende, Auszubildende, Freiwilligendienstleistende - Nachweis für Ermäßigung liegt bei
- 139 Euro Kommunen, Verbände, Firmen - Ermäßigung auf Anfrage

HS 119

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

