

HESSEN SCHIENE

Nr. 120

Juli - September 2020



- **Schwerpunktthema Güterverkehr**
- **Zahlreiche Baustellen im Kurhessenbahnnetz**
- **Neuausschreibung Mittelhessennetz**



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: 31.08.2020

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,

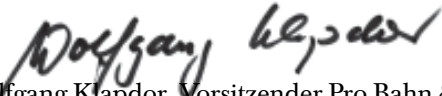
diese Ausgabe der Hessenschiene geht in drei Beiträgen aus zwei hessischen Regionen auf das Thema Schienengüterverkehr ein. Die Entwicklungen sind dabei sehr unterschiedlich. Während im Limburger Raum der Güterverkehr mit Skandinavien bzw. Südeuropa bei einigen Verladern punkten konnte, sieht die Lage in Osthessen weniger erfreulich aus. Immerhin scheint dort der Bau des Anschlussgleises zum großen Holzwerk Pfeifer bei Wallenrod an der Vogelsbergbahn voran zu kommen.

Leider ist die Situation in Osthessen symptomatisch für weite Teile unseres Bundeslandes. Eine Renaissance der Bahn gibt es nur im Personenverkehr, nicht im Güterverkehr. Ganze Landkreise haben keine oder fast keine Verloader mehr. Gleisanschlüsse sind gekappt und nicht ohne weiteres reaktivierbar, weil auch die anschließenden Strecken auf ein Infrastrukturminimum zurückgebaut wurden. Und dieses Minimum dient dem vielfach wieder erfreulich dichten Personenverkehr. Güterzüge können fast nur noch nachts fahren, soweit dies betrieblich überhaupt möglich ist.

Schlimmer noch: Die Bauleitplanung nimmt seit vielen Jahren keinerlei Rücksicht mehr auf den Schienenverkehr. Industrie- und Gewerbegebieten dient die Autobahn als Lebensader, nicht die Eisenbahn. Neuverkehre sind fast nur als kombinierte Verkehre denkbar, mit LKW-Vor- und Nachlauf. Oder das Transportvolumen muss so groß sein, dass sich längere Zulaufstrecken lohnen.

Für die Unternehmen zählen Kostenargumente, sonst gar nichts. Einen Ökobonus kennt die Wirtschaft nicht, alles folgt ökonomischen Gesetzen oder – vielfach unter Protest – politischen Vorgaben. Ein Hoffnungsschimmer kommt in diesen Tagen aus Brüssel. Die längst als unmenschlich erkannten Arbeitsbedingungen in der LKW-Branche sollen verbessert und EU-weit standardisiert werden. Gelingt das, dann werden westeuropäische Bahnbedienstetenlöhne nicht länger mit osteuropäischen LKW-Fahrerlöhnen konkurrieren müssen, dann wird mehr Kostenwahrheit herrschen und die Bahn ihren Produktivitätsvorteil wieder ausspielen können.

Ökologisch spricht so viel für die Bahn als Transportmittel. Die führenden Industrienationen sollten es doch schaffen, diesem vernünftigen Verkehrssystem in Zeiten einer intensivierten Klimadiskussion faire wirtschaftliche Rahmenbedingungen zu schaffen. Pro Bahn & Bus ist übrigens nicht nur Fahrgastverband, sondern Bahnkundenverband, organisiert im Deutschen Bahnkunden-Verband e.V.. Und Bahnkunden sind auch die verladenden Unternehmen, sind die „kleinen“ Güterbahnen mit wenigen Loks, aber hoher Flexibilität, die ihre Dienste auf Gleisen der Deutschen Bahn AG anbieten. All denen bieten wir gerne ein Forum für notwendigen politischen Diskussionen.


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



Pinwand 4
 Tipps und Infos 6



Corona-Fahrpläne bei der Kurhessenbahn 7
 NVV: Neue Bahnangebote ab Dezember geplant 8



Fulda: ICE hui - Güterverkehr pfui! 10
 RMV schreibt Mittelhessennetz neu aus 13



Zahlreiche Baustellen im Kurhessenbahnnetz 17
 Planungen für Hybrid-Obusse in Marburg schreiten voran 21
 Lahntalbahn: Bahn informiert über sechs Tunnelsanierungen 23
 Limburg: Bahn-Logistikzentrum mit umfangreichem Güterumschlag 25
 Lahntalbahn: Eng wie in einer Sardinienbüchse 28
 Bahnterminal Zimmermann: Skandinavien-Hub in Limburg 29



Aktuelles aus dem Rhein-Main-Gebiet 32
 Systematische Erhebung von Fahrgastzahlen am Beispiel Frankfurt 35
 Citybahn-Bürgerentscheid am 01.11.2020 37
 Bahnhof Niedernhausen wird barrierefrei 38



25 Jahre Verkehrsverbünde in Hessen: Zeit für eine Bilanz und neue Ideen 40



Aartalbahn: Eröffnung „ohne Guirlanden für das Locomotiv“ 42
 Streckentelegramm 45
 Schlusslicht 50

Titelbild: Zwischen Krempe und Glückstadt in Schleswig-Holstein ist ein Güterzug mit Öl- und Gaswagen Richtung Hamburg unterwegs. Foto (15.06.2018)

Rückseite: Im Kalkwerk Steeden kuppelt eine MAK-Diesellok an einen Kalkzug an, um diesen anschließend nach Ludwigshafen zu befördern (26.10.2010).

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
04.07.2020	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		
07.09.2020	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

BahnCard-Kulanzregelung wegen Covid-19

(j1) Im Zuge der Covid-19-Pandemie haben viele Reisende ihre Fahrten mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln stark eingeschränkt. In der Spitze gingen die Fahrgastzahlen um 80 bis 90% zurück.

Grundsätzlich ist die BahnCard über die gesamte Laufzeit nutzbar und rechnet sich oft schon nach wenigen Fahrten. Der Deutschen Bahn ist jedoch bewusst, dass das Reisen für viele derzeit nicht bzw. nur eingeschränkt möglich ist. Als Ausgleich bietet sie allen betroffenen Kunden mit einer BahnCard 25 oder BahnCard 50 einen Reisegutschein an.



Foto: Deutsche Bahn

Voraussetzung ist eine aktuell gültige BahnCard und bei Neukunden zusätzlich ein Kauf der BahnCard bis einschließlich 13. März 2020. Der Gutscheinwert orientiert sich dabei an der Art der BahnCard und liegt zwischen 10 und 50 Euro. Inhaber einer BahnCard 25 2. Klasse erhalten zum Beispiel 10 Euro und Inhaber einer BahnCard 50 1. Klasse 50 Euro.

Im Internet findet sich unter www.bahn.de/bahncard-kulanz ein On-



lineformular, wo Sie Ihren Kulanzwunsch ausfüllen können. Erfahrungsgemäß erhalten Sie nach ein bis zwei Wochen den Reisegutschein per E-Mail.

Statt Mehrwertsteuer-senkung mehr Zusatznutzen bei Verbundtickets

(j1) Eine kurzfristige Senkung der Fahrpreise bis zum 1. Juli 2020 war für die Verkehrsverbünde weder genehmigungsrechtlich noch technisch möglich. Der übliche Vorlauf für Tarifänderungen im NVV beträgt mehr als drei Monate vom Tarifantrag bis zum ersten Verkaufstag mit neuen Preisen. Hinzu kommt, dass die meisten Fahrscheinautomaten oder -drucker nicht für Münzen kleiner als 5 Cent ausgerüstet sind, die aber bei der Reduzierung notwendig wären.

Daher haben sich NVV und RMV für Lösungen entschieden, die vielen Fahrgästen im ÖPNV einen wirklichen Mehrwert z.B. durch die Mitnahmeregelung und/oder Netzwirkung der verschiedenen Ticketarten bringt. Dabei werden z.B. im NVV viele Tickets in einer Sommeraktion vom 15. Juli bis 31. August 2020 um einige Zusatznutzen aufgewertet.

Weitere Infos auf den Internetseiten von NVV und RMV

Corona-Fahrpläne bei der Kurhessenbahn

(st) Die vergangenen Monate waren weltweit durch den Ausbruch des Covid-19-Virus geprägt. So gab es, wie in ganz Deutschland, auch im Kurhessenbahn-Netz verkehrliche Einschränkungen durch die Virus-Epidemie und deren Folgen. Während ab Mitte März schlagartig vielfache Einschränkungen das Leben auch in Deutschland veränderten, fuhren die Züge der Kurhessenbahn vorerst ohne Einschränkungen weiter.

Während die meisten Büroangestellten, soweit möglich, ins Homeoffice wechselten und Schulen sowie Kindergärten schlossen, sanken die Fahrgastzahlen im Bahn- und Busverkehr drastisch. So waren die Züge der Oberen Lahntalbahn (RB 94) und der Burgwaldbahn (RB 42) nur noch mit durchschnittlich etwa zehn Reisenden besetzt.

Während dieser Zeit fielen auch alle geplanten Veranstaltungen aus, so dass etliche angekündigte Sonderzüge (z.B.

Messesonderzüge) nicht zum Einsatz kamen. Dies betraf auch Dampfzüge der Eisenbahnfreunde Schwalm-Knüll aus Treysa. Ein Dampfsonderzug hätte am Osterwochenende von Treysa über Marburg die Obere Lahntalbahn befahren sollen, musste aber abgesagt werden.



Ab Samstag, dem 28. März 2020 wur-

Auf der Burgwaldbahn (hier im Betriebsbahnhof Sarnau) verkehrten die Züge fast nach Normalfahrplan. Auf den anderen Strecken der Kurhessenbahn kam es dagegen zu erheblichen Angebotsreduzierungen.

Foto: Stefan Tripp



de auch der Fahrplan im Nordhessennetz aufgrund der Corona-Epidemie und der daher ausbleibenden Fahrgästen ausgedünnt. Auf der Oberen Lahntalbahn (RB 94) wurden die üblicherweise verkehrenden Doppeleinheiten der BR 642 nur als einfache Einheiten gefahren und der Fahrplan auf einen Zwei-Stunden-Takt reduziert.

Dagegen waren auf der Burgwaldbahn (RB 42) kaum Einschränkungen zu spüren. Nur ein Zugpaar am Sonntagnachmittag bzw. -abend wurde durch einen Bus ersetzt und einzelne Züge am Wochenende fielen auf der Gesamtstrecke aus. Auf der Edertalbahn entfiel der Frühzug in Richtung Korbach und Brilon-Wald. Auf der Uplandbahn wurden einige Züge, überwiegend am Wochenende durch Busse ersetzt. Die Tourismuszüge zwischen Brilon-Wald und Willingen entfielen. Außerdem wurde der Verkehr zum großen Teil in Willingen gebrochen, um den Verkehr über die Landesgrenze zwischen Hessen und Nordrhein-Westfalen zu trennen.

Die Züge auf der Linie Korbach – Kassel-Wilhelmshöhe verkehrten überwiegend im Zwei-Stunden-Takt. Allerdings kam dieser manchmal aus dem Rhythmus. Die drastischsten Kürzungen musste die Linie RB 39 (Kassel – Warbern – Bad Wildungen) hinnehmen. Auch hier wurde jeder zweite Zug gestrichen, sodass ein Vier-Stunden-Takt entstand. Die Züge verließen Kassel-Hbf. um 9:43 Uhr, 13:53 Uhr, 17:43 Uhr und 21:43 Uhr, und Bad Wildungen um 7:44 Uhr, 11:05 Uhr, 15:05 Uhr und 19:05 Uhr, allerdings nur an Werktagen. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen wurde der Zugbetrieb vollständig eingestellt. So konnte man sich an Fahrpläne erinnert fühlen, wie sie vor 100 Jahren durchaus üblich waren. Die Linie RB 38 (Treysa – Kassel) wurde nur durch einen einzigen Bus an Werktagen bedient, der Treysa um 6:10 Uhr verließ und Kassel-Wilhelmshöhe um 8:05 Uhr erreichte. Im Regelfahrplan verkehrt die RB 38 mit drei Zugpaaren von Montag bis Freitag.

NVV setzt trotz Corona auf Wachstum: Neue Bahnangebote ab Dezember geplant

(j1) Der Nordhessische Verkehrsverbund treibt nach eigenen Angaben die Verkehrswende voran. Dazu hat der NVV-Aufsichtsrat in seiner letzten Sitzung wegweisende Beschlüsse gefasst, die eine Strategie zu einem weiteren, umfangreichen Ausbau des regionalen Bahn- und Busangebotes umfassen.

Kombiniert sind die Erweiterungen mit Planungen zum Ausbau von Infrastruktur, weiteren digitalen Schritten in der Fahrgastinformation und einer kundenorientierten Ticketgestaltung. Für NVV-Geschäftsführer Steffen Müller beinhaltet diese Entscheidung eine klare Ausrich-

tung für den Verbund: „Wir stärken ab Dezember besonders die Fuldataal-Achse mit vielen neuen Fahrten zwischen Bad Hersfeld und Kassel und dem wichtigen Eisenbahn-Knoten Bebra. Für die Kreisstadt Eschwege und das gesamte Werratal erhöhen wir die Reisegeschwindigkeit in

alle Richtungen enorm. Trotz Corona: Wir stehen erst am Anfang des Ausbaus.“

Daher stehen aktuell auch Bahnstrecken mit hohem Nachfragepotential im Vordergrund, die sowohl die nordhessischen Mittelzentren mit dem Oberzentrum Kassel verbinden, als auch die an den NVV angrenzenden Ballungsräume Rhein-Main, Rhein-Ruhr und Verdichtungsräume wie Göttingen, Eisenach/Erfurt erschließen.

So wird zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 u.a. das Angebot zwischen Kassel und Bad Hersfeld mit weiteren schnellen Verbindungen so verstärkt, dass montags bis freitags ein 30-Minuten-Takt entsteht. Ermöglicht wird dies durch zwei sich dann überlappende Linien im Stundentakt: die bereits existierende Regionalbahnlinie Kassel – Fulda (RB5) und einer neu eingeführten Regionalexpresslinie Kassel – Bad Hersfeld (RE5). Die neue Linie bedient die Bahnhöfe Kassel Hbf, Kassel-Wilhelmshöhe, Melsungen, Rotenburg, Bebra und Bad Hersfeld.

Melsungen profitiert besonders von den Neuerungen, denn ab Dezember stehen dann in Richtung Kassel und Bebra jeweils vier An- und Abfahrten pro Stunde zur Verfügung, da dort außerdem die RegioTram-Linie RT5 Kassel – Melsungen beginnt / endet.

Besondere Stärkung durch die Angebotserweiterung erfährt der Bahnhof in Bebra. Hier entsteht ein neuer Umsteigeknoten zwischen den Linien RB7 Bebra - Eichenberg – Göttingen, RE5 Bad Hersfeld – Bebra – Kassel Hauptbahnhof und



bei einzelnen Fahrten auch mit dem RE50 Bebra – Fulda – Frankfurt. Außerdem können auf der Regionalexpresslinie RE50 zusätzliche Fahrten von Bebra über Bad Hersfeld nach Fulda und Frankfurt angeboten werden. Insgesamt ergibt sich dadurch auch für die Fahrgäste aus und nach Eschwege eine deutlich verbesserte Verbindung über Bebra, Fulda nach Frankfurt, die durch kurze Umsteigezeiten in Bebra ermöglicht wird.

Durch die neue Entwicklung auf der RE5 ergeben sich weitere Vorteile für die Fahrgäste der Regionalbahnlinie RB7 Göttingen – Eschwege – Bebra, die zukünftig im präzisen Stundentakt verkehrt und keine langen Standzeiten mehr in Eschwege haben wird. Hintergrund ist die neue Anschlussmöglichkeit zwischen der RB7 und dem RE5 in Bebra, so dass in Bebra immer unmittelbarer Anschluss nach Kassel besteht.

Darüber hinaus entstehen in Eichenberg immer stündliche Anschlussverbindungen mit kurzem Umstieg zwischen Eschwege und Kassel, da sich die Übergänge mit den sogenannten Flügelungen von der RB7 Eichenberg – Bebra und der RB8 Kassel – Eichenberg von bisher 20 auf nur 5 Minuten reduzieren.

Fulda: ICE hui – Güterverkehr pfui!

(pbb) Fulda ist bekannt als Drehscheibe im nationalen Schienenfernverkehr. Ein dichter ICE-Takt verbindet die in der Mitte Deutschlands liegende Stadtregion (ca. 110.000 Einwohner) mit nahezu allen Ballungsräumen im Norden, Süden, Westen und Osten der Republik; und das bei maximal rund drei Stunden Fahrzeit. Doch wie sieht es eigentlich im Schienengüterverkehr aus?

Profitiert hier Fulda auch von seiner zentralen Lage im deutschen Schienennetz? Hat das Oberzentrum Fulda für sein Einzugsgebiet (insgesamt rund 500.000 Menschen in Hessen, Westthüringen und Nordbayern) im Schienengüterverkehr eine ähnliche Bedeutung?

Das Schild „Containerbahnhof“ an der Einmündung der Mehlerstraße in die Künzeller Straße lässt Großes hoffen, doch das Emaille-Schild stammt aus einer längst vergangenen Zeit. Container



Das Schild zum Containerbahnhof existiert noch, der Containerkran ist aber schon lange abgebaut

im größeren Stil werden in Fulda schon lange nicht mehr verladen. Der in den 70er-Jahren errichtete Containerkran wurde Anfang der 90er-Jahre abgebaut. Seither bietet zwar die Spedition Olbrich KG mit ihrem mobilen Containerstapler eine Verladung an, die zwischen Straße

und Schiene umgeschlagenen Verladeeinheiten tendieren allerdings gegen Null; und das an einem Güterbahnhof, der an einer der Hauptachsen im schienengebundenen kombinierten Ladungsverkehr (KLV) liegt.



Die Laufschiene des alten Containerkrans

Der Güterbahnhof in Fulda erzählt eindrucksvoll die Geschichte des niedergehenden Schienengüterverkehrs in Deutschland. An dem einen oder anderen Gleis sind noch die verrosteten Hemmschuh-Auswerfer montiert. Sie zeugen vom ehemaligen Ablaufbetrieb, als in Fulda noch wirkliche Zugbildung betrieben wurde. Lademaß und Gleiswaage sind verwaist, der Einzelwagenladungsverkehr im Landkreis Fulda ist seit Jahren praktisch tot. Einzig der Anschluss



*Am Ablaufberg rosten die Hemmschuh-Auswerfer vor sich hin
Sechs Fotos: PB&B Osthessen*

Offensichtlich setzen die Fuldaer Firmen voll und ganz auf die Straße. Der Gleisanschluss für das Tanklager der Firma Knittel wird seit Jahren nicht mehr genutzt, der ehemalige Anschluss der Firmen Döring und Stabernack im Kohlhäuser Feld ist abgebaut. Auch der Gleisanschluss der Fulda-Reifen (Goodyear-Dunlop)

der Papierfabrik Jass in Fulda wird noch bedient und die Holzverladung, die früher im Vogelsberg oder in der Rhön erfolgte, findet nun am Güterbahnhof Fulda statt, mit entsprechenden negativen Folgen für den innerstädtischen Schwerlastverkehr. Daneben wird das Sandlager der Fa. Leinweber, welches sich auf dem Gelände des Güterbahnhofs befindet, regelmäßig per Ganzzug mit Sand beliefert.

rostet seit Jahrzehnten vor sich hin. Und die jahrelang von der Stadt Fulda freigehaltenen Flächen im Industriegebiet West für den Bau eines Gleisanschlusses wurden vor gar nicht allzu langer Zeit für die Bebauung freigegeben.

Seit der letzten Strukturreform der DB Cargo AG gibt es nicht mal mehr eine eigene Rangierlokomotive im Bahnhof Fulda. Der

Güterbahnhof wird seither von Neuhof bedient, da dort durch den



Am 12. Juni 2020 wird die Papierfabrik Jass im Industriegebiet Eisweiher bedient. Das Unternehmen ist eines der letzten in Fulda mit eigenem Gleisanschluss



Der Sand-Ganzzug der HLVE wird im Güterbahnhof Fulda für die Firma Leinweber entladen

Kali & Salz-Anschluss noch ein erhebliches Aufkommen im Schienengüterverkehr besteht.

Wie soll unter diesen Vorzeichen die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene gelingen? Die Antwort ist erschreckend einfach: gar nicht! Es fehlen Konzepte in der Regionalentwicklung, kommunalpolitisches Engagement, Angebote der Schienengüterverkehrsunternehmen und

Anreize für Handel und Industrie. Und wie immer ist es dieses komplexe Zusammenspiel im Schienenverkehr, das letztlich zu weniger Verkehr auf der Schiene führt, weil sich jeder stets selbst optimiert, zu Lasten der Umwelt und des Klimas.

In den Anschlüssen zum Tanklager der Firma Knittel und dem Gummierwerk wachsen die Bäume



RMV schreibt Mittelhessen-Netz neu aus

(jl) Der Rhein-Main-Verkehrsverbund schreibt die Leistungen des Mittelhessen-Express und zweier weiterer Linien neu aus. Start soll das Fahrplanjahr 2024 sein (Beginn im Dezember 2023). Neben der schon bestehenden Linie RB49 (Gießen –) Friedberg – Hanau Hbf wird es eine neue Linie RB37 geben, welche von Gießen nach Frankfurt Hbf führt und in der Hauptverkehrszeit von und bis Kirchhain verlängert wird.

Ende 2023 sollte ursprünglich die erste Stufe des viergleisigen Ausbaus der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt-West und Bad Vilbel abgeschlossen sein. Nach Informationen der Deutschen Bahn in den letzten Wochen wird sich die Fertigstellung jedoch um ein Jahr nach hinten verschieben. Grund sind Verzögerungen beim Zugang von einigen für den Bau wichtigen Grundstücken, aber auch Ausschreibungen für Oberleitungsarbeiten, auf die sich niemand beworben hat.

Man muss deshalb davon ausgehen, dass auch die in der RMV-Ausschreibung

neue Linie RB37 erst ein Jahr später realisiert werden kann. Die Linie verkehrt zweistündlich von Frankfurt Hbf mit Halt in Frankfurt-West und Bad Vilbel nach Friedberg. Von Friedberg bis Gießen werden alle Unterwegshalte bedient. In der Hauptverkehrszeit fahren die Züge weiter bis Marburg oder Kirchhain.



Züge nur bis Gießen wenden dort auf Gleis 3 und fahren nach wenigen Minu-

Ein dreiteiliger Mittelhessenexpress zwischen Bad Nauheim und Ostheim



Eckdaten zur Ausschreibung Mittelhessen-Netz

Die zu vergebenden Leistungen sind im Teilnetz Mittelhessen auf folgenden Strecken zu erbringen:

- RMV-Linie RB37: (Kirchhain – Marburg –) Gießen – Frankfurt Hbf;
- RMV-Linie RB40: Dillenburg – Gießen – Frankfurt Hbf;
- RMV-Linie RB41: Schwalmstadt-Treysa – Gießen – Frankfurt Hbf;
- RMV-Linie RB49: (Gießen –) Friedberg – Hanau Hbf.

Die zu vergebenden Leistungen umfassen im Fahrplanjahr 2024 (Betriebsstufe 1) insgesamt ca. 3,9 Mio. Zugkilometer/Jahr und im Fahrplanjahr 2026 (Betriebsstufe 2) insgesamt ca. 4,3 Mio. Zkm/Jahr.

Kapazitätsgrößen der Züge: K1: 200 Plätze, K2: 280 Plätze, K3: 400 Plätze, K4: 480 Plätze, K5: 560 Plätze, K6: 600 Plätze und K7: 760 Plätze.

Laufzeit des Vertrags: 10.12.2023 bis 11.12.2038

ten wieder zurück nach Frankfurt. Die Züge verkehren in Zeitlagen des heutigen „langsamen“ Mittelhessenexpress, der an den gleichen Bahnhöfen hält. Die RB37 und der Mittelhessenexpress RB40/RB41 wechseln sich dabei stündlichen mit der Bedienung der Bahnhöfe ab.

In der zweiten Stufe ab 2026 wird das Angebot weiter verdichtet. Dann entfallen die Überholungen durch den ICE in Gießen, weil die ICE-Linie 26 nach Planungen der Deutschen Bahn um eine halbe Stunde verschoben wird. Die freie Trasse wird genutzt, um die RB37 im Stundentakt verkehren zu lassen. Damit erhalten auch die kleinen Stationen zwischen Gießen und Friedberg erstmals einen sauberen Stundentakt nach Frankfurt. Außerdem kann der Mittelhessenexpress wieder jede Stunde schnell verkehren und hält zwischen Gießen und Frankfurt nur noch in Butzbach, Bad Nauheim, Friedberg und Frankfurt-West.

Einschränkungen wird es dagegen bei der Linie RB49 (Gießen –) Friedberg – Hanau Hbf geben. Heute verkehren die Züge alle zwei Stunden durchgehend von Gießen bis Hanau und zurück. Zukünftig werden die meisten Züge nur noch zwischen Friedberg und Hanau pendeln; ein Zugpaar soll weiterhin durchgebunden werden. Weiterhin verkehren Regionalbahnen zwischen Gießen und Friedberg und verdichten damit zusammen mit der RB37 das Angebot auf einen Halbstundentakt in verkehrsstarken Zeiten.

Wieder neue Fahrzeuge

Mit der dritten Ausschreibung des Mittelhessen-Netzes fordert der RMV erneut Neufahrzeuge. Die heute eingesetzten Talent 2-Triebwagen des Herstellers Bombardier fallen leider durch ihre Unzuverlässigkeit und hohen Schadbestand auf. Deshalb verkehren in Spitzenzeiten die Züge des Mittelhessenexpress oft nur

„Zug fällt aus“ hieß es am
14.01.2020 in Bad
Nauheim bei der RB49.
Wahrscheinlich waren
wieder zu viele
Triebwagen defekt.



mit zwei statt drei Triebwagen, was zu drangvoller Enge und langen Fahrgastwechselzeiten in den Bahnhöfen führt. Auch fallen Regionalbahnen auf der RB49 immer wieder aus, weil nicht genügend Fahrzeuge einsatzfähig sind.

Die neuen Fahrzeuge sollen eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erreichen, elektrisch angetrieben sein und eine Einstiegshöhe von 55cm aufweisen. Leider gibt es im Mittelhessennetz immer noch zahlreiche Stationen mit Bahnsteigen, die nur 38cm hoch oder sogar noch niedriger sind, sodass ein Einstieg nur über Stufen möglich ist. Für mobilitätseingeschränkte Personen wird daher ein Hublift oder eine Rampe gefordert.

Bewerber können sich mit Ein- oder Doppelstocktriebwagen bewerben. Der RMV gibt je nach Tageszeit und Nachfrage insgesamt sieben Kapazitätsgrößen vor (siehe Kasten), die durch Kuppeln von verschiedenen großen oder mehreren Triebwagen erreicht werden sollen. Für den Mittelhessenexpress werden in der Standardkonfiguration zwei Triebwagen je 280 Plätze vorgesehen, die in Gießen gekuppelt oder geflügelt werden, sodass nach und von Frankfurt 560 Sitzplätze vorhanden sind. Maximal sollen pro Zug 760 Sitzplätze angeboten werden können.

Kommentar: Längere Züge und längere Bahnsteige!

Gegenüber den heutigen Zügen werden die Sitzplatzkapazitäten beim neuen Mittelhessenexpress auf den Strecken zwischen Gießen und Treysa/Dillenburg um rund 40 Sitzplätze je Zug steigen. Aber schon heute bekommt man hier oft nur einen Stehplatz, weil das Fahrgastaufkommen hoch ist. Und Sitzplatz ist nicht gleich Sitzplatz: So erlaubt der RMV in der Ausschreibung, dass bis zu 20 Prozent Klappsitze verbaut werden dürfen.

Jeder Fahrgast weiß, dass diese Sitze oft nicht verfügbar sind: Sei es wegen davor stehender Fahrräder, Kinderwagen oder aber auch einem „überbreiten Nachbarn“, der noch einen zweiten Sitz in Anspruch nimmt, weil die Sitze

sowieso viel zu schmal sind. Und wenn die Klappsitze sich direkt gegenüber der Toilettentür befinden, wie im Talent 2, kommt bestimmt keine Reiselust, sondern Reisefrust auf. Ebenso unverständlich sind Klappsitze direkt im Einstiegsbereich, wie sie bei den Flirt der Hessischen Landesbahn zu finden sind.

Nicht zu verstehen ist die kleinste Fahrzeuggröße K1 mit 200 Plätzen, die einem dreiteiligen Triebwagen entspricht. Diese Größe soll sowohl tagsüber für die Regionalbahnen zwischen Friedberg und Gießen als auch in den Abendstunden von Frankfurt her auf der RB37 nach Gießen eingesetzt werden. Wenn in Frankfurt Großveranstaltungen wie Konzerte, ein Bundesligaspiel oder der Weihnachtsmarkt stattfinden, quellen diese Zügelchen hoffnungslos über. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen auch, dass dem RMV Großveranstaltungen zwar bekannt sind, er seine Züge dem größeren Bedarf jedoch nicht anpasst, indem er keine oder zu geringe Mehrleistungen bei den Verkehrsunternehmen bestellt.

Es ist schade, dass es der RMV nach über 25 Jahren nicht gelernt hat, Fahrzeugkapazitäten für den zukünftigen Betrieb nach oben hin anzupassen. Ob Odenwaldbahn, die VIAS-Strecke in den Rheingau, die HLB-Züge nach Siegen/Kassel und verschiedene S-Bahn-Linien: Die Züge werden bei Ausschreibungen zu kurz bestellt und quellen dann über. Zusätzliche Fahrzeuge müssen teuer in Miniserien nachbeschafft werden. Hier muss der RMV längere Triebwagen und mehr Reservekapazitäten bestellen, damit die Fahrgäste auch in 10 Jahren noch einen Sitzplatz vorfinden!

Die Fahrgastzahlen zwischen Mittelhessen und dem Rhein-Main-Gebiet nehmen weiterhin stark zu, sodass längere Züge und Bahnsteige benötigt werden. Stattdessen wurden die Bahnsteige von DB-Station&Service z.B. in Gießen, Bad Nauheim und jetzt in Friedberg soweit gekürzt, dass der heute längste Zug gerade noch an den Bahnsteig passt. Wo früher ein langer ICE1 halten konnte, passen jetzt noch drei fünfteilige Flirt-Triebwagen gerade so an den Bahnsteig.

Dass vielleicht schon in wenigen Jahren die Züge länger sein müssen, um die Fahrgäste adäquat befördern zu können, scheint niemanden zu interessieren. Und so warnt die aus dem gleichen Bahnkonzern stammende DB-Netz in einer Fahrplanstudie zum neuen Mittelhessennetz den RMV, das „für bestimmte Fahrzeugkonfigurationen die Bahnsteiglängen nicht ausreichen“. Wer hätte das gedacht?!

Jürgen Lerch

Streckensperrungen von Juli bis Oktober: Zahlreiche Baustellen im Kurhessenbahnnetz

(st) Während der Osterferien fand im Betriebsbahnhof Sarnau die erste Streckensperrung für den Umbau des Bahnhofs Sarnau statt. Dabei wurden die neuen Kabelkanäle für die Umrüstung auf das elektronische Stellwerk eingebaut. Aufgrund der Einschränkungen durch die Corona-Epidemie waren während dieser Zeit nur sehr wenige Fahrgäste unterwegs, sodass die Einschränkungen durch die erste Streckensperrung gering ausfielen.

Der Baustellenfahrplan mit Schienenersatzverkehr betraf beide in Marburg beginnenden Linien: RB 94 und RB 42. Der Zeitraum der Streckensperrung war von Montag, dem 6. April bis Mittwoch 8. April und vom Dienstag, dem 14. bis Samstag 18. April. Zwischen den beiden Blocks der Sperrung lag das Osterwochenende, an dem der Zugverkehr nach dem Coronafahrplan abgewickelt wurde.

Auf der Linie RB 94 verkehrten zwischen Marburg und Friedensdorf Busse im Schienenersatzverkehr, zwei Fahrten-

paare wurden bis Bad Laasphe als Busleistung angeboten. Auf der Linie RB 42 wurden die Züge zwischen Marburg (Lahn) und Wetter im Schienenersatzverkehr gefahren. Um einen Puffer für die Umsteigezeit in Wetter zu erhalten, fuhr der Frühzug ab Frankenberg elf Minuten früher.

Die Ersatzbusse der übrigen Zugverbindungen erreichten Marburg dagegen sechs Minuten später als in den Zugfahrplänen. Der Umstieg in die Anschlusszüge nach Frankfurt war dadurch mit

Am 21. Juni 2020 rollt der letzte Holzzug vor dem Umbau durch den Betriebsbahnhof Sarnau. 253 014 und 253 015 der Pressnitztalbahn befördern den Ganzzug von der Verladestelle bei Breidenstein nach Nieder-Görne. Foto: Stefan Tripp





Eine Triebwagen-Doppereinheit der Baureihe 642 der Kurhessenbahn passiert als RB 94 das Stellwerk in Sarnau, welches bereits Anfang Juli abgerissen wird. Das Stellwerk Sf versteckt sich hinter der Einschulung für den Brückenpfeiler der Umgehungsstraße. Etwa 30 Meter neben dem Gleisbogen der Burgwaldbahn ist bereits das Gleis auf der neuen Trasse verlegt. Die Strecke wird im Zuge der Bauarbeiten verschwenkt. Foto (21. Juni 2020): Stefan Tripp

sechs Minuten Übergangszeit recht knapp, zumal die Busse am Bahnhofsvorplatz ankamen.

Nach Beendigung der Baustelle galt wieder der eingeschränkte Corona-Fahrplan. Dieser wurde am 20. April 2020 aufgehoben und nach Regelfahrplan gefahren, allerdings mit geringen Einschränkungen auf der Linie RB 42. Die Verstärkerfahrten für den Ausflugsverkehr zwischen Brilon-Wald und Willingen an Freitagen, Samstagen und Sonn- und Feiertagen wurden auch weiterhin nicht angeboten, da der Tourismus aufgrund geschlossener Gaststätten und Hotels praktisch zum Erliegen gekommen war.

Ab dem 4. Juli begann die Großbaustelle im Betriebsbahnhof Sarnau, über die wir in der vergangenen Ausgabe der

Hessenschiene bereits berichtet haben. Die geplanten Baumaßnahmen wurden ausgehend beschrieben, daher soll an dieser Stelle kurz über den geplanten Schienenersatzverkehr berichtet werden, der die Baumaßnahmen in verschiedenen Stadien begleitet. Die Kurhessenbahn legt Sonderhefte in ihren Zügen aus, in denen die Fahrpläne abgedruckt sind. Diese sind natürlich auch über die Internetseite der Kurhessenbahn abrufbar.

Auf der Linie RB 42 (Marburg – Frankenberg – Korbach – Brilon-Stadt) ist der Schienenersatzverkehr in zwei Phasen eingeteilt. In der Phase 1 vom 4. – 19. Juli wird der Schienenersatzverkehr zwischen Marburg (Lahn) und Frankenberg (Eder) eingerichtet. Während dieser Zeit werden zusätzliche Schnellbusse um

16:30 Uhr, 17:30 Uhr und 18:30 Uhr ab Marburg nach Frankenberg eingesetzt, um den Anschluss von den Linien RE 30 bzw. RE 98 sicher zu stellen. Alle Busse verkehren über Abzweig Wiesenfeld direkt nach Frankenberg. Reisende mit dem Startpunkt oder Ziel Burgwald oder Birkenbringhamen müssen am Abzweig Wiesenfeld umsteigen. Die abseits liegenden Haltestellen werden durch eine Zweiglinie bedient, um die Fahrzeit der Hauptlinie nicht zu verlängern. Der Umstieg am Abzw. Wiesenfeld erfolgt in beiden Fahrrichtungen.

Die zweite Phase des Schienenersatzverkehrs dauert vom 20. Juli bis zum 31. Oktober. Während dieser Zeit wird der Schienenersatzverkehr zwischen Marburg (Lahn) und Wetter eingerichtet. Während beider Phasen des Schienenersatzverkehrs verlassen die Busse den Bahnhof Marburg bereits ca. 13 Minuten früher (Minute 16),

Das Stellwerkgebäude in Sarnau-Betriebsbahnhof wurde Anfang Juli abgerissen. Der linke Streckenast führt über Bad Laasphe nach Erndtebrück. Das Gleis der Burgwaldbahn im Vordergrund wird im Zuge der Bauarbeiten verschwenkt, der Bahnübergang mit der B62 entfällt.

Foto (1. April 2020): Stefan Tripp



so dass ein Anschluss von den Linien RE 30 und RE 98 aus Frankfurt nicht möglich ist. Die Anschlüsse können nur vom Mittelhessen-Express der Linie RB 41 erreicht werden. Die Anschlüsse der RE-Linien in Richtung Gießen/Frankfurt werden dagegen erreicht.

Auf der Linie RB 94 (Marburg – Bad Laasphe – Erndtebrück) teilt sich der Schienenersatzverkehr in fünf (!) Phasen ein. Auch hier können die Anschlüsse in Marburg von den Linien RE 30 und RE 98 aus Frankfurt nicht abgewartet werden. Diese Anschlüsse werden ebenfalls durch den Mittelhessen-Express RB 41 ersetzt. Der Anschluss von den RE-Zügen wird durch Schnellbusse erreicht, die zusätzlich morgens und nachmittags in der Hauptverkehrszeit verkehren.

Die Phase 1 beginnt am 4. Juli und dauert bis zum 30. August. Der Schienenersatzverkehr verläuft von Marburg (Lahn) bis Friedensdorf. Die Busse verlassen Marburg allgemein zur Minute 14, die Fahrzeit bis Friedensdorf verlängert sich um Durch-

schnittlich 13 Minuten. Die Abfahrtszeiten der meisten Züge Richtung Erndtebrück verschieben sich im Minutenbereich. Die Schnellbusse verkehren durchgehend bis Bad Laasphe, da der Zug unterwegs nicht mehr erreicht werden kann. In der Gegenrichtung erreichen die Busse Marburg zur Minute 41, wodurch der RE-Anschluss nach Frankfurt verpasst wird. Auch in dieser Richtung verkehren drei Schnellbusse pro Tag, die den Anschluss an die RE-Linien sicherstellen. Die Schnellbusse halten allerdings nicht an allen Stationen des Schienenverkehrs.

Die Phase 2 erstreckt sich vom 31. August bis zum 13. September mit Schienenersatzverkehr ebenfalls von Marburg (Lahn) bis Friedensdorf. Da in dieser Phase der Bahnübergang der Bundesstraße 62 am Betriebsbahnhof Sarnau gesperrt ist, muss der Schienenersatzverkehr über Marburg-Wehrda umgeleitet werden. Die Phase 3 dauert vom 14. September bis zum 18. Oktober. Während dieser Zeit gilt der gleiche Fahrplan wie in Phase 1.

In der Phase 4 wird der Schienenersatzverkehr auf die Gesamtstrecke von Marburg (Lahn) bis nach Erndtebrück ausgedehnt. Sie dauert vom 19. bis zum 23. Oktober. In dieser Zeit ist ein komplett neuer Fahrplan entstanden, der fast vollständig vom Regelfahrplan abweicht. Es fährt zwar in jeder Stunde ein Bus, aber die Taktung liegt bei etwa 30 / 90 Minuten. Zweistündlich besteht ein Anschluss von und zum RE in und aus Richtung Gießen / Frankfurt. Diese Busse enden in Bad Laasphe, und erreichen ihr Ziel etwa 26 Minuten später. Die zweistündlich nach Erndtebrück verkehrenden Busse erreichen dort die vorgesehenen An-

schlusszüge, die Fahrtzeit verlängert sich allerdings um 24 Minuten, entsprechend früher beginnen diese Busse in Marburg. Durch diese Konstellation wird wechselseitig der Anschluss in Marburg oder in Erndtebrück sichergestellt. Während dieser Bauphase werden zwischen Erndtebrück und Bad Laasphe zusätzlich Eisenbahnüberführungen erneuert.

Die Phase 5 erstreckt sich vom 24. bis zum 31. Oktober. In diesem Zeitraum ist der Schienenersatzverkehr zwischen Marburg (Lahn) und Bad Laasphe eingerichtet. Das Fahrplanmuster entspricht dem der Phase 4, jedoch verkehren Züge zwischen Bad Laasphe und Erndtebrück. Auch auf diesem Streckenabschnitt bis Bad Laasphe werden Eisenbahnüberführungen erneuert.

Die samstäglichen Zugverbindungen nach Siegen und Betzdorf finden während der gesamten Bauphase statt. Die Schülerzüge zum Südbahnhof in Marburg werden durch den Schienenersatzverkehr erbracht, der Halt erfolgt in der Gisselberger Straße, nahe dem Südbahnhof.

Weitere Bauprojekte sind auf der Linie RB 4 (Korbach – Kassel) vorgesehen. Vom 19. Juli bis zum 9. August, sowie vom 19. September bis zum 4. Oktober sind Gleisumbauten zwischen Korbach und Volkmarsen geplant. Am 10. und 11. Oktober werden in Tagesrandlagen zwischen Zierenberg und Wolfhagen Gleisstopparbeiten im Bereich von drei Brücken durchgeführt. Vom 10. bis zum 18. Oktober wird zwischen Zierenberg und Weimar eine Eisenbahnüberführung erneuert.

Planungen für Hybrid-Obusse in Marburg schreiten voran

(j1) Ende 2018 verabschiedete das Marburger Stadtparlament einstimmig, in die Planungen für einen Obus-Ringverkehr zu den Lahnbergen einzusteigen. Geplant ist, die Stadtbuslinien 2 und 7 auf Hybrid-Oberleitungsbusse umzustellen. Dabei wird die benötigte Oberleitung nur auf Teilstrecken errichtet.

In oberleitungsfreien Abschnitten sollen die Busse mit Strom aus Batterien verkehren, welche vorher über die Oberleitung aufgeladen werden. Damit wäre es möglich, bis zu 10 Kilometer lange Abschnitte ohne Oberleitung zu befahren. Entsprechende Busse sind bereits in anderen Städten vorhanden und verkehren z.B. in Solingen, Bern und Zürich.

In der Universitätsstadt Marburg stellt die Anbindung der Lahnberge mit dem ÖPNV ein besonderes Problem dar. Durch das enge Lahntal war es der Universität nicht möglich, im Talbereich zu expandieren. So wurden seit den 1970er Jahren die Fachbereiche Medizin, Chemie und Biologie auf die Lahnberge ver-

legt. Auch das Universitätsklinikum und der neue Botanische Garten befinden sich dort.

Dies hat zur Folge, dass bis 2030 rund 10.000 ÖPNV-Fahrten pro Tag zu und von den Lahnbergen erwartet werden. Schon heute sind die Busse sehr stark ausgelastet; in Spitzenstunden werden bis zu 550 Personen befördert. Dabei werden Diesel- und Erdgasbusse eingesetzt,



Erwartete Fahrgastzahlen zwischen dem Lahntal (links) und den Lahnbergen (rechts).

*Quelle:
Präsentation
Stadtwerke Marburg
Unternehmensgruppe*

wobei neben Standardbussen auch Gelenkbusse und zwei Anhängerzüge zum Einsatz kommen.

Auf Nachfrage der Hessenschiene teilte Christoph Rau (Geschäftsführer von Stadtwerke Marburg Consult GmbH) mit, dass die Planungen weit fortgeschritten sind. Technisch gesehen gebe es keine Probleme, da es sich um ein ausgereiftes System handle. Vorgesehen sei, die Steigungsstrecken in Richtung der Lahnberge einspurig mit einer Oberleitung zu überspannen. Im Stadtbereich soll es zwei Abschnitte geben, wo beide Spuren jeweils mit Strom aus der Oberleitung versorgt würden. Im Bereich der Altstadt sowie zwei weiteren Abschnitten soll ausschließlich mit Batterie gefahren werden.

Laut Rau ist ein solches Projekt jedoch finanziell nicht von der Stadt alleine zu stemmen. Die Infrastruktur für Stromversorgung und Fahrleitung sowie die Busse würden mit rund 25 Millionen Euro veranschlagt. Nachteilig für die Obus-Pläne von Marburg ist, dass Busse und dazugehörige Infrastruktur allgemein von der Förderung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ausgeschlossen sind. Bisher werden nur schienengeführte Verkehre bezuschusst.

In der Schweiz bestehen in vielen Städten Obus-Netze, wie hier in Luzern. In Bern und Zürich sind bereits Hybrid-Busse im Einsatz, wie sie auch für Marburg geplant sind.



Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat aber letztes Jahr deutlich gemacht, dass er auch die Hybrid-Obusse und deren Infrastruktur in die Förderung mit aufnehmen will. Obusse gelten aufgrund des elektrischen Antriebs als besonders umweltfreundlich und besitzen einen hohen Wirkungsgrad. Sie können mit 100 Prozent regenerativer Energie betrieben werden und sind leiser als Dieselbusse.

Der Geschäftsführer ist deshalb zuversichtlich, dass im Rahmen eines Pilotprojekts der Bund das Marburger Obus-Netz fördert. „Die Oberleitungsinfrastruktur ist auf eine Lebensdauer von 50 Jahren ausgelegt. Zudem können wir dann weitere Stadtbuslinien Schritt für Schritt auf die neue Technik umstellen, ohne das erneut hohe Kosten für die Infrastruktur anfallen“ erläutert Rau. Die Stadtwerke Marburg könnten so innerhalb einiger Jahre das Stadtbusnetz mit einer erprobten und bewährten Technik komplett elektrifizieren, ohne die Nachteile reiner Batteriebusse in Kauf nehmen zu müssen.

Lahntalbahn: Bahn informiert über sechs Tunnelsanierungen

(hpg) Die Deutsche Bahn AG stellt größere Bauprojekte für die einzelnen Bundesländer auf Internet-Seiten vor. Neu hinzugekommen sind Informationen über die Planung zur Erneuerung von sechs Eisenbahn-Tunnelbauwerken entlang der Lahntalbahn in Hessen und Rheinland-Pfalz.

Nach den Planungen der DB sollen sechs Tunnel – nach einer Nutzungsdauer von rund 160 Jahren – bis 2031 bautechnisch erneuert und die Ausstattung, wie beispielsweise die technische Ausrüstung, Kabeltrassen und Entwässerungssysteme an den Stand der Technik angepasst werden. Hierfür ist eine Aufweitung der Tunnel-Querschnitte erforderlich. So entsteht ausreichend Raum für die neue Innenschale, den geforderten Gleisabstand und seitliche Rettungswege. Zusätz-

lich sind Anpassungen an den Voreinschnitten notwendig. In diesen Bereichen vor den Tunneln finden unter anderem Arbeiten an Durchlässen und Stützmauern statt.

Tunnel-im-Tunnel-Methode

Die derzeitigen Planungen sehen vor, dass die Tunnelerneuerungen überwiegend mit Hilfe der „Tunnel-im-Tunnel-Methode“ (TiT-Methode) durchgeführt werden. Im unteren Lahntal wurde die-

Der weitsichtigen Planung von Eisenbahn-Ingenieur Moritz Hilf und des Herzogtums Nassau ist es zu verdanken, dass alle Tunnel der Lahntalbahn für einen zweigleisigen Betrieb erbaut wurden.

Foto: Hans-Peter Günther



ses Verfahren bereits beim Neubau von Hollericher und Langenauer Tunnel zwischen 2011 und 2013 erfolgreich praktiziert.

Die Züge können auch während der Bauarbeiten auf dem zuvor in die Tunnelmitte verlegten Gleis die Baustelle sicher passieren. Sämtliche Arbeiten erfolgen rund um eine Schutzeinhausung herum, sodass in dem Zwischenraum das alte Mauerwerk und Felsen abgetragen und eine neue Beton-Innenschale hergestellt werden kann, während der Zugverkehr im Schutz der massiven Einhausung weiterrollt. Eventuell erforderliche Lockerungssprengungen erfolgen jedoch in betrieblichen Zugpausen.

Baubeginn ab 2023

Nach Angaben der DB werden die Erneuerungen der sechs Tunnelbauwerke unabhängig voneinander bearbeitet und befinden sich derzeit in unterschiedlichen Planungsphasen. Im Landkreis Limburg-Weilburg sollen der 495 m lange Kirschhofener Tunnel (voraussichtlich ab 2025), der 127 m lange Grävener Tunnel (ab 2027) und der 228 m lange Villmarer Tunnel (ab 2029) erneuert werden. Bereits 2023 soll im rheinland-pfälzischen Rhein-Lahn-Kreis die Erneuerung des 794 m langen Cramberger und des 426 m langen Fachinger Tunnels beginnen und ab 2026 der 592 m lange Kalkofener Tunnel folgen.

Mehrdimensionale Modelle

Bis Mitte Mai 2020 erfolgten während der nächtlichen Betriebsruhe die geotechnischen Voruntersuchungen für die drei Tunnel zwischen Weilburg und

Villmar. Ein Arbeitszug mit der speziellen Bohrtechnik war tagsüber zunächst in Eschhofen und dann im Bahnhof Weilburg abgestellt. Erstmals für Tunnel im Lahntal werden die ermittelten Ergebnisse in das digitale „Building Information Modeling“ (BIM) einfließen. Anstelle von Planzeichnungen soll die DB langfristig alle Bauwerke digital erfassen, um aus der virtuellen Bestandskartierung alle Planungen für Baumaßnahmen und Instandhaltung, aber auch digitale Modelle für Präsentationen zu erstellen.

Bürgerinformationen geplant

Für einige Tunnelbauwerke läuft bereits das Planrechtsverfahren. Bei diesem gesetzlich vorgeschriebenen Genehmigungsverfahren werden Behörden und Bürger beteiligt.

Im Rahmen der Planungsphase finden in den Gemeinden öffentliche Bürgerinformationen statt, bei denen die Projekte und ihre Auswirkungen im Detail vorgestellt werden. Über Termine und Orte will die Bahn rechtzeitig informieren. Darüber hinaus bietet die DB weiterführende Informationen zu den einzelnen Tunnelprojekten an. Mit der Anmeldung zum kosten- und werbefreien „Anwohner-Informations-Abonnement“ (AIA) benachrichtigt die DB per eMail über den Baubeginn, Bauzeiträume und Auswirkungen.

Weitere Infos unter:

<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/lahntalbahn>

Limburg: Bahn-Logistikzentrum mit umfangreichem Güterumschlag

Holz, Fliesen und Schüttgut haben größten Anteil

(hpg) Im Gegensatz zu vielen anderen Güterbahnhöfen in Hessen und Rheinland-Pfalz hat Limburg bis heute einen großen Stellenwert im internationalen Güterverkehr und bietet wichtige Umschlagmöglichkeiten zwischen Schiene und Straße. Neben dem Umschlag von Propangas, Schrott, Papier, Fliesen und Schüttgütern wird aktuell in Limburg vor allem Stammholz auf Ganzzüge verladen und zur Verarbeitung transportiert.

Mit der weitsichtigen Entscheidung des Limburger Ehrenbürgers und Eisenbahn-Ingenieurs Moritz Hilf für die Anlage der Limburger Eisenbahnanlagen im Bereich zwischen Stephanshügel und Schafsberg wurden die Grundlagen für die seit fast 160 Jahren erfolgenden Gütertransporte gelegt. Schon 15 Jahre nach der Streckeneröffnung mussten die Gleisanlagen umfangreich erweitert werden.

Am Stephanshügel entstanden die für den Güterumschlag wichtigen Lade-

straßen mit Kopf- und Seitenrampen zur Beladung von Waggons. Bereits zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn wurden die Ladestraßen immer weniger in Anspruch genommen und auch die Deutsche Bahn AG zeigte nur wenig Interesse an einem Ausbau. Lediglich eine neue Holzrampe konnte im Mai 2013 in Betrieb genommen werden, die allerdings nicht für die seitliche Entladung von Güterwagen geeignet ist, da sich die Waggontüren aufgrund der Bauhöhe nicht öffnen lassen.

Seit Ende 2019 starten meist zwei Holzzüge pro Woche. Von der rund 500 Meter langen asphaltierten Seitenrampe des Bahn-Logistikzentrums lässt sich innerhalb kurzer Zeit ein kompletter Güterzug mit Holz aus den heimischen Wäldern beladen. Foto: Günther



Privates Logistikzentrum

Das zunächst in Diez und seit 2007 im ehemaligen Gelände der Maschinenfabrik Ohl an der Industriestraße ansässige Speditionsunternehmen Obel Logistik hatte DB Cargo davon überzeugen können, dass die bislang stets leer aus Italien zurückkehrenden Güterwagen für die Tontransporte aus dem Westerwald beispielsweise mit Fliesen beladen werden können. Mit Zunahme der Transporte und dem Umzug des Unternehmens nach Limburg erfolgte die Instandsetzung des kommunalen Stammgleises an der Industriestraße. Die zusätzlich für den Warenumschlag angemieteten Flächen einer Schrotthandlung am Güterbahnhof reichten schon bald nicht mehr aus und waren für schwere Fahrzeuge nicht geeignet.

So entstanden die Planungen für ein komplett neues Güterzentrum, das Ende 2015 in Betrieb ging. Die Lage der Anlage sowohl auf hessischem als auch auf rheinland-pfälzischem Gebiet hat-

*Pro Woche werden meist zwei lange Holzzüge am Limburger Bahn-Logistikzentrum beladen. Dabei kommen modernste E-Loks zum Einsatz, die für Rangierarbeiten mit einem zusätzlichen Dieselaggregat ausgerüstet sind.
Foto: Günther*



te die Planung und Genehmigung zu einem schwierigen Unterfangen gemacht, doch inzwischen läuft der Speditionsbetrieb problemlos, abgesehen von den aktuellen Corona-bedingten Ausfällen durch den langen Lockdown der italienischen Fliesenindustrie.

Deutliche Erhöhung der Umschlagmenge

Zur 32.000 Quadratmeter großen Betriebsfläche des auch als „Railport“ bezeichneten Logistikzentrums gehören rund ein Kilometer Gleise, sieben Weichen und eine 540 Meter lange Seitenrampe. Vier eigene LKW, ein 45 t Reach Stacker sowie diverse Kräne und Bagger werden für Umladung sowie Vor- bzw. Nachlauf am Standort bereitgehalten. Neben 14 eigenen Mitarbeitern sind weitere 20 Arbeitsplätze bei Systempartnern in der Region unmittelbar mit dem Railport verbunden. Seit Eröffnung hat sich die Zahl der für den Railport arbeitenden Personen damit verdoppelt.



Über 900 Kilometer legen Westerwälder Ton oder italienische Fliesen auf dem umweltfreundlichen Schienenweg zurück. Neben dem Bahnhof Siershahn bildet das Bahn-Logistikzentrum in Limburg die Möglichkeit zum direkten Umschlag zwischen Schiene und Straße. Allerdings sind die Tontransporte in Containern aufgrund der Corona-Krise stark eingebrochen. Foto: Günther

Nach anfänglich unter 70.000 Tonnen steigerten sich die jährlichen Umschlagmengen zwischen Schiene und Straße in den letzten Jahren kontinuierlich. Im vergangenen Jahr konnten rund 130.000 Tonnen umgeschlagen werden. Aufgrund der Covid-19-Pandemie gibt es aktuell jedoch einen starken Rückgang der Tontransporte in den speditionseigenen Openpot-Containern.

Die Obel Internationale Logistik GmbH ist seit 2015 ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der Rail&Sea Logistics GmbH aus dem österreichischen Seekirchen am Wallersee. Für die Spedition Rail&Sea ist Limburg zum wichtigen Knoten- und Umschlagpunkt in der Bundesrepublik geworden. Er ist sowohl über die Lahnstrecke als auch die Main-Lahn-Bahn gut zu erreichen.

Als große Aufgabe sehen Geschäftsführer Ralf Kirion und Standortleiter Jan-Christopher Fassbender die Bewältigung der erheblichen Ausfälle durch die aktuelle Corona-Problematik und mittelfristig den weiteren Ausbau der Paarigkeit der Verkehrsströme. Tonzüge nach Italien bringen auf der Rückfahrt überwiegend Fliesen nach Deutschland, aber auch Schüttgut, wie Carrara-Marmor als Schotter oder Kiesel.

Erhebliche Bedeutung hat die Nutzung des Logistikzentrums für die Holzindustrie erhalten: Nachdem bereits 2017 erste Ganzzüge mit Laub- oder Nadelholz beladen werden konnten, haben sich die Transporte aufgrund der umfangreichen Holzeinschläge durch den starken Borkenkäferbefall seit Ende 2019 verstetigt. In der ersten Jahreshälfte wurden

in der Regel zwei Ganzzüge pro Woche in Limburg beladen.

Zusätzlich zu den von DB Cargo in den Jahren 1997 bis 1999 für den Tontransport beschafften offenen Güterwagen mit Rolldächern (Bauart Tamns) hat Rail&Sea spezielle Container beschafft, die es Westerwälder Tongruben ohne

Gleisanschluss ermöglichen, Ton per Bahn zu exportieren. Diese Container werden in Limburg mit einem Reach-Stacker auf Tragwagen umgesetzt. Neu hinzu gekommen sind Transporte mit Staubgut-Containern, in denen beispielsweise Marmormehl aus Kroatien transportiert und in Limburg umgeschlagen wird.

Platzmangel im HLB-Triebwagen auf der Lahntalbahn: Eng wie in einer Sardinenbüchse

(hpg) Aufgrund der Corona-Krise bleiben viele Familien in den heimischen Regionen und nutzen statt einer Auslandsreise beispielsweise die touristischen Möglichkeiten des Lahntals zwischen Wetzlar und Limburg.

Dabei ist es in den letzten Wochen – vor allem am Brückentag nach Christi Himmelfahrt, aber auch an den vergangenen Samstagen – wieder zu erheblichen Problemen bei den Regionalzügen der Hessischen Landesbahn (HLB) auf der Linie RB 45 (Limburg–Gießen–Fulda) gekommen.

Während der Rhein-Main-Verkehrsverbund an Sonn- und Feiertagen bei der HLB den Einsatz von Doppel-Triebwagen bestellt hat, sind an Samstagen und aufkommensstarken Brückentagen bislang nur Solo-Triebwagen im Einsatz. Am Samstag, 20. Juni, haben mehrere Regionalbahnen im Abschnitt zwischen Aumenau und Weilburg bis zu acht Minuten Verspätung wegen „Haltezeitüberschreitungen“ in den Stationen – insbesondere in der „Kanu-Hochburg“ Fürfurt, aber auch in Weilburg – erhalten.

Dabei wurden die fahrplanmäßig vorgesehenen Aufenthaltszeiten für den Fahrgastwechsel, beziehungsweise den Zustieg in die schon sehr gut besetzten



Die Züge auf der Lahntalbahn (hier beim Start in Gießen) haben oft nur einen Triebwagen. Zu wenig für die vielen Lahntouristen an gut frequentierten Werktagen

Züge, jeweils stark überschritten. Häufig ist dies auch der Verladung von Fahrrädern geschuldet oder der mangelnden Einsicht von Fahrgästen, die nicht akzeptieren wollen, wenn ihnen aufgrund bereits belegter Stellplätze die Mitfahrt verweigert wird. Schon oft wurden Zugbegleiter, Triebfahrzeugführer oder DB-Mitarbeiter von uneinsichtigen Radlern beschimpft, wenn die Mitnahme aus Sicherheitsgründen verweigert werden musste.

Bahnterminal Zimmermann – Skandinavien-Hub in Limburg

(hpg) Das 1969 in Betrieb genommene Limburger Werk von Tetra Pak bezieht Papier aus Skandinavien seit 50 Jahren in großem Umfang auf der Schiene. Da das Werk keine Bahnanbindung hat, müssen die tonnenschweren Papierrollen vom nächstgelegenen Güterbahnhof aus mit dem Lkw angeliefert werden. Von Beginn an ist die Zimmermann-Spedition GmbH mit der Organisation des letzten Teils der Transportkette beauftragt.

Anfangs wurden die zwei Tonnen schweren Rollen mit purer Manneskraft aus den Waggons in kleine Lkw (7,5t) gerollt und jeweils drei Rollen pro Fahrt vom Bahnhof ins Werk an der Autobahn transportiert. Als das Volumen größer wurde, kamen ab 1982 Stapler an der damaligen Ladestraße zum Einsatz. Im nächsten Entwicklungsschritt sollten die Rollen zwischengelagert und nach Bedarf zu Tetra Pak geliefert werden. Da es zu dieser Zeit in Limburg keine geeigneten und verfügbaren Flächen mit Bahnanchlussgleis gab, mussten die Aktivitäten nach Kerkerbach in eine 4.000 m² große Halle mit Anschlussgleis verlagert werden. Ende der 1980er-Jahre ergab sich eine Möglichkeit am Bahnhof Limburg und es entstand am heutigen Standort auf Diezer Gemarkung – zusammen mit der Spedition Kühne & Nagel – eine neue 5.000 m² große Lagerhalle, die Ende 1991 in Betrieb genommen wurde.

Im Jahr 2008 hat Andreas Zimmermann die Geschäftsführung des fast 120 Jahre alten Familien-Unternehmens in 4. Generation übernommen. Da Kühne & Nagel aus dem gemeinsamen Papiergeschäft ausstieg, erwarb die Zimmermann-Spedition GmbH im Dezember 2010 nicht nur das 14.000 m² große Ge-

lände von Aurelis und die Lagerhalle von Kühne&Nagel, sondern auch alle Kundenverträge in kompletter Eigenverantwortung.

Die Investition war der Start für den Ausbau der Bahntransporte in Richtung Skandinavien. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden die Bahnwaggons nur entladen und rollten meist leer zurück. Mit Partnern und Kunden in Schweden wurde analysiert, für welche Produkte aus Deutschland ein paar Tage mehr Transportzeit unproblematisch sind und dementsprechende Konzepte und Angebote entwickelt.

Werktäglich bringt DB Cargo im Schnitt zwölf Schiebewandwagen von Koblenz-Lützel nach Limburg. Der Nachmittagszug ist oft zu 75 Prozent ein „Zimmermann-Zug“. Drei- bis viermal pro Tag tauscht der Rangierdienst der DB Cargo die Bahnwaggons im Anschlussgleis. Auf der überdachten Rampe ist ständig Bewegung, wenn ankommende Waggons ent- und anschließend wieder neu beladen werden. „Heute haben wir eine Wiederbeladungsquote von 80 Prozent, in manchen Perioden laden wir jeden Waggon wieder mit Ware Richtung Schweden“, berichtet Andreas Zimmermann.



Während mehrere Tonnen schwere und bis zu 2,8 m breite Papierrollen mit Spezialgreifern und Stapler entladen werden, ist ein anderer Waggon bereits mit Ware in Richtung Skandinavien versandbereit. Foto: Günther

Aus diesem Grund wurde in den vergangenen Jahren weiter investiert und neue Flächen hinzugekauft. Aufgrund der gestiegenen Anzahl der täglichen Lkw-Fahrten musste eine neue Verkehrsanbindung geschaffen werden. Anstelle einer einspurigen Zuwegung entlang des Güterbahnhofs erhielt das Areal mit einer 120 Meter langen Privatstraße den Anschluss an die Industriestraße und neue Lkw-Stellplätze entstanden. 2018 konnten eine weitere 2.000 m² große Halle und im letzten Bauabschnitt ein Bürogebäude neu gebaut werden. Gleichzeitig wurde die Bahnrampe auf eine nutzbare Länge von 175m verlängert, sodass gleichzeitig sechs Doppelwaggons be- und entladen werden können.

Ankommende Ware wird gelagert und später mit dem Lkw nach Bedarf ausgeliefert. Mit dem Lkw angelieferte Ware wird nach kurzer Zwischenlagerung in die

Bahnwaggons weiterverladen und geht meist am gleichen Tag von Limburg aus in Richtung Skandinavien auf die Reise. Jeder Bahnwagon kann zwischen zwei und drei Lkw-Ladungen aufnehmen. „Aufgrund der engen Taktung und täglich angepasster Planung können wir eine Transportzeit von 5 bis 6 Tagen vom Versender in Deutschland bis zum Empfänger in Schweden garantieren“, sagt Zimmermann und erläutert: „Das sind zwar 3 bis 4 Tage mehr im Vergleich zum reinen Lkw-Transport, aber die letzten Jahre haben gezeigt, dass selbst zeitkritische Just-In-Time-Lösungen – beispielsweise für die Automobilindustrie in Schweden mit Bremscheiben aus Deutschland oder auch dringend benötigte Teile für die Baustellenversorgung von Großprojekten in Norwegen – in der Kombination Straße/Schiene ohne Probleme abgewickelt werden können.“

Zimmermann ist überzeugt und zeigt mit seinen Partnern, dass Produkte – sobald sie ein gewisses Transportvolumen erreichen – durchaus mit der Bahn auf der Hauptstrecke transportiert werden können. „Es ist »nur« eine Sache der Planung“ sagt Zimmermann mit einem Schmunzeln. Sobald der Produktionszyklus angepasst wird, ist der Bahntransport eine umweltfreundliche Alternative.

Wichtig ist dem Speditionsunternehmen, dass nicht nur die leeren Fahrten der Bahnwaggons nach Skandinavien vermieden werden, sondern auch, dass anliefernde Lkw wieder Ware mitnehmen. Mitte der neunziger Jahre hat die Zimmermann-Spedition den eigenen Fuhrpark stillgelegt, um sich auf das Handling und die Lagerung am Standort mit der Verknüpfung der Verkehrsträger Straße/Schiene in Richtung Skandinavien zu konzentrieren.

Seit diesem Zeitpunkt setzt die Zimmermann-Spedition die Limburger Spedition Stähler für den Lkw-Transport ein. Es ist inzwischen ein jahrzehntelanges Miteinander zweier lokaler Unternehmen, begonnen durch die Väter und fortgeführt durch die Söhne. Jeder konzentriert sich auf seine Stärken. Sämtliche Waren, für die Zimmermann die Transporte organisieren muss, lässt er von der Spedition Stähler im Nahverkehr befördern. Lkw-Züge, die früher leer zurück nach Limburg kamen, haben heute Waren für Zimmermann dabei. „Die vorhandenen Kapazitäten optimal zu nutzen, ist der Schlüssel zum Erfolg und dem Gelingen eines Projektes und vermeidet umweltschädliche Leerfahrten“, sind sich die beiden Ge-

schäftsführer Egon Bürger von der Spedition Stähler und Andreas Zimmermann einig.

Papierrollen aus Skandinavien werden bei TetraPak in Limburg zu Getränkekartons, die von Stähler zur Abfüllanlage transportiert werden. Mit demselben Lkw wird ein fertiges Produkt, wie zum Beispiel Wein von der Mosel – abgefüllt in TetraPak-Getränkekartons – zurück zu Zimmermann transportiert und dort in die Bahn nach Schweden verladen. „Das ist ein optimaler Rundlauf und zeigt die Möglichkeiten einer verantwortlichen Ressourcennutzung“, findet Zimmermann.

Natürlich liefern auch andere Lkw bei Zimmermann an, wenn Kunden den Transport selbst organisieren, aber auch das macht konzeptionell Sinn und ist durchdacht, denn die Lkw laden meist in der Nähe von Limburg andere Ware zurück zum Kunden. „Es gibt noch einige Möglichkeiten und mit dem Ausbau der Anlage haben wir die Voraussetzung geschaffen, noch mehr Ware in Limburg von der Straße auf die Schiene zu verlagern“ sagt Zimmermann und nennt Zahlen: „Aktuell entladen wir rund 2000 Bahnwaggons pro Jahr und damit etwa 110.000 Tonnen Papier. Nahezu 1800 dieser Waggons laufen beladen wieder zurück in Richtung Skandinavien.“



Aktuelles aus dem Rhein-Main-Gebiet

(fl) Die Hessenschiene gab zuletzt in der Ausgabe 118 zu Beginn des Jahres 2020 einen Überblick über anstehende Neuerungen im Rhein-Main-Gebiet unter dem Titel „Schienenprojekte im engeren Rhein-Main-Raum – ein Update“. Eine solche Aktualisierung steht auch jetzt wieder an, denn vor allem die Entwicklung neuer Projektideen verläuft recht dynamisch, beflügelt durch die Verkehrswende-Diskussion und ein Stückweit sicher auch durch den ideenreichen Frankfurter Verkehrsdezernenten Klaus Oesterling.

Die Umsetzung beschlossener Projekte verläuft nicht ganz so zügig, aber auch da gibt es Neues zu vermelden.

Bad Homburg – Zeitplan für die U2-Verlängerung konkretisiert

Anfang Mai 2020 gaben die beiden Oberbürgermeister der Städte Bad Homburg und Frankfurt, Alexander Hetjes und Peter Feldmann, einen Überblick über die U2-Verlängerung. Demnach kann mit einem Baustart im Jahr 2023 und mit einer Inbetriebnahme 2028 gerechnet werden. Die voraussichtlich 56 Millionen Euro teure Strecke führt, über 1,6km Länge und teilweise im Tunnel liegend, vom Stadtteil Gonsenheim zum Bahnhof der Stadt Bad Homburg.



Der Bad Homburger Bürgerentscheid über den Bau der U2-Verlängerung fand im Oktober 2018 statt. Bei Baubeginn werden also 5 Jahre und bei Inbetriebnahme 10 Jahre seit dem mit 70 Prozent Zustimmung sehr deutlich ausgefallenen Bürgervotum vergangen sein. Die Frage stellt sich auch hier, wie sich Planungs- und Bauprozesse erheblich beschleunigen lassen. Gehen alle derzeit diskutierten

Verkehrswendeprojekte in diesem Tempo voran, dann werden viele davon erst in der zweiten Hälfte des 21. Jahrhunderts ihre sozialen und klimaschützenden Wirkungen entfalten – zu spät!

Frankfurter Straßenbahn – Wachstum in alle vier Himmelsrichtungen

Erweiterungen des Frankfurter Straßenbahnnetzes nach Bad Vilbel im Norden und Offenbach im Osten werden derzeit untersucht, und auch im südlich angrenzenden Neu Isenburg trägt man sich nach Jahrzehnten der Verweigerung mit dem Gedanken einer Verlängerung der Tram. Gerade im Süden könnte jetzt der „große Wurf“ kommen, denn dort werden die Optionen für eine Verlängerung der Linie 17 bis nach Dreieich ausgelotet.

Neu Isenburg würde damit von Nord nach Süd durchquert und erhielte zusammen mit der künftig von West nach Ost verlaufenden Regionaltangente ein respektables „städtisches Netz“ – ein visionäres Konzept für eine Stadt, in der bislang die Umnutzung von Verkehrsräumen zugunsten der Straßenbahn entlang der zentralen Frankfurter Straße verpönt war. Oberbürgermeister Peter

Die Straßenbahnlinie 17 könnte in Zukunft über Neu Isenburg hinaus bis nach Dreieich fahren



Feldmann und Verkehrsdezernent Klaus Oesterling (beide Frankfurt am Main) sowie die Bürgermeister Martin Burlon (Dreieich) und Herbert Hunkel (Neu-Isenburg) haben vereinbart, eine entsprechende Studie in Auftrag zu geben.

In Richtung Westen wird die Frankfurter Tram- und U-Stadtbahn das Stadtgebiet (zunächst?) nicht verlassen. Allerdings liegt hier der Entwicklungsschwerpunkt der Regional-Stadtbahn Regionaltangente West. Innerstädtisch ist die Verlängerung der Tram 11 bis Höchst Bahnhof seit Jahrzehnten und die Erweiterung der U-Stadtbahn U5 über den vorläufigen Endpunkt Wohnpark West hinaus seit kurzem in der Planung.

RTW – Inbetriebnahme voraussichtlich von Süden her

Die ersten Zweisystem-Züge auf der Regionaltangente West (RTW) können zum Fahrplanwechsel 2026/2027 rollen. Davon geht Horst Amann als Geschäfts-

führer der RTW-Planungsgesellschaft in einer Erklärung gegenüber der Frankfurter Rundschau aus. Möglich sei eine Betriebsaufnahme zwischen Neu Isenburg und dem Frankfurter Flughafen. In Neu Isenburg sind bei der RTW – im Gegensatz zur Verlängerung der Tram 17 – wenig Konflikte zu erwarten, denn zwischen Neu Isenburg Bahnhof und Zentrum wird die Regional-Stadtbahn auf einer alten Güterzugtrasse verlaufen. Die Gestaltung der Haltestelle Neu Isenburg Zentrum soll die mögliche Kreuzung mit der Tram 17 berücksichtigen.

Erhöhter Planungsaufwand besteht im mittleren RTW-Planungsabschnitt, welcher vor allem das Gebiet des Frankfurter Stadtteils Höchst umfasst. Am Bahnhof Höchst müssen die RTW-Bahnsteige dem erwarteten hohen Verkehrsaufkommen mit bis zu 27.000 Umsteigern pro Tag entsprechend angepasst werden. Hier ist ebenso wie in Neu Isenburg eine Schnittstelle mit der künftigen Straßen-

bahn zu berücksichtigen. Auch für die planungstechnisch schwierigeren Abschnitte Mitte (Höchst) und Nord geht Amann optimistisch von einer Inbetriebnahme um das Jahr 2027 herum aus.

Damit könnte die RTW noch vor der Bad Homburger U2-Verlängerung in Verkehr gehen. Und das, obwohl das Bad Homburger Projekt schon lange als baureif gilt.

Kaum Neues von der U4-Trassendiskussion

Der wichtige U-Stadtbahn-Lückenschluss zwischen der Bockenheimer Warte und Ginnheim muss wegen der Höhe der Investitionen auf jeden Fall gutachterlich untersucht und standardisiert bewertet werden. Laut Verkehrsdezernent Oesterling dauern solche Untersuchungen derzeit pandemiebedingt länger als gewöhnlich.

Nicht weniger als 10 Varianten werden geprüft. In der Politik zeichnet sich eine breite Unterstützung für den Anschluss des Campus Westend mit einer eigenen Station ab (die Hessenschiene stellte dazu bereits mehrere Varianten vor). Die ersten Untersuchungsergebnisse werden nicht vor dem Frühjahr 2021 erwartet. Wenig Chancen werden einem Vorschlag der Fraktion Bürger für Frankfurt (BFF) eingeräumt. Er sieht zusätzlich zum Lückenschluss zwischen der Bockenheimer Warte und Ginnheim noch einen Verbindungstunnel vom Campus Westend zur A-Strecke vor. Damit ließen sich weitere Direktverbindungen zum Campus realisieren, etwa vom Südbahnhof her.

Neustrukturierung der Straßenbahnlinien

Frankfurt bekommt drei „neue“ Straßenbahnlinien. Dabei handelt es sich um Zusatzangebote auf bestehenden Streckenästen, die neue Verbindungen schaffen, und auch um Verkehre über bisherige Betriebsstrecken.

Eine Linie 13 soll den Industriebahnhof im Stadtteil Bockenheim mit dem Hauptbahnhof und der Heilbronner Straße verbinden. Faktisch bedeutet dies die Wiederaufnahme des Straßenbahnverkehrs in der Schloßstraße auf Schienen, die zuletzt vor der Inbetriebnahme des C-Tunnels im Linienverkehr befahren wurden und seither als Verbindungsstrecke für Betriebsfahrten dienen.

Eine Linie 19 soll künftig die Friedberger Warte über die Konstablerwache mit Offenbach/Stadtgrenze verbinden, mit der Linie 20 wird eine Direktverbindung zwischen dem Rebstockbad, dem Hauptbahnhof und der Bürostadt Niederstadt geschaffen. Teilweise dürfte der Verkehr der „Neuen“ auf bestimmte Tageszeiten beschränkt bleiben.

Im bestehenden Liniensystem sollen einzelne Endpunkte getauscht werden, um den Fahrgastströmen besser nachzukommen und Umsteigevorgänge zu minimieren. Voraussetzung für die Linienreform dürfte die termingerechte Lieferung und Inbetriebnahme der 45 bestellten neuen Straßenbahnwagen von Alstom sein, wobei coronabedingt ein geänderter Zeitplan gilt. Im Streckennetz müssen einzelne Zwischen-Endstellen eingerichtet werden.

Systematische Erhebung von Fahrgastzahlen am Beispiel Frankfurt

(fl)Zahlreiche Leserinnen und Leser der Hessenschiene beschäftigen sich mit der Angebotsplanung bei Bahnen und Bussen, sei es als Vertreterin oder Vertreter von Verbänden, in der Kommunalpolitik, in den Fahrgastbeiräten oder auch beruflich. Vorschläge für Optimierungen resultieren dabei häufig aus Erfahrungswerten.

Man kennt diejenigen Verbindungen besonders gut, die man selbst nutzt oder die von Bekannten und Arbeitskollegen genutzt werden. Man sieht sich an Knotenpunkten um, man registriert Berichte über fehlende oder überfüllte Bahnen und Busse in der Presse oder den sozialen Medien.

Diese Nutzung von Erfahrungswerten hat ihre Berechtigung in der Verkehrsplanung. Viele Nahverkehrsorganisationen und Verkehrsunternehmen nehmen ihre Beiräte ernst, werten Beschwerden systematisch aus, hören auch ihrem Personal zu. Aber natürlich gibt es noch weitere Instrumente der Angebotsplanung, auch unabhängig von den Nahverkehrsplänen und den damit fast immer verbundenen größeren gutachterlichen Untersuchungen der Verkehrsgebiete. Einen interessanten Einblick dazu gab jetzt die Frankfurter lokale Nahverkehrsorganisation traffiQ: „Die KONTI (Kontinuierliche Haltestellenerhebung) dient seit

dem Jahr 2004 als zuverlässiges Messinstrument zur Entwicklung der Fahrgastzahlen in Frankfurt am Main. An inzwischen 80 Stationen und Haltestellen, in der Regel die stärksten Querschnitte der jeweiligen Linien, wird die Besetzung der U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse festgestellt. Die U-Bahnen werden zweimal jährlich ganztags erhoben sowie zusätzlich zweimal jährlich in der morgendlichen Hauptverkehrszeit (6.30 bis 10.30 Uhr). Straßenbahn- und Buslinien werden einmal im Jahr ganztags und weitere drei Mal in der morgendlichen Hauptverkehrszeit gezählt.

Die Bedeutung der Ergebnisse aus KONTI und zukünftig AFZS (Automatisches Fahrgastzählsystem) beruht auf der Authentizität der ermittelten Fahrgastzahlen. Ihren größten Nutzen entwickelt

Dem Frankfurter Straßenbahnnetz steht ein weiterer Ausbau bevor. Wo neue Strecken oder neue Wendepunkte im bestehenden Netz entstehen sollen, darüber wird auch auf Grundlage regelmäßiger Fahrgasterhebungen entschieden. Foto: Friedrich Lang



sie bei der Festlegung der Kapazitäten im Frankfurter Nahverkehr. Wenn zum Fahrplanwechsel U-Bahnen zusätzliche Wagen erhalten und Straßenbahnen oder Busse in dichterem Takt verkehren – meistens gehen diese Angebotsverbesserungen auf die Erkenntnisse aus der KONTI zurück. Wesentliche Daten aus der KONTI sind im Internet als Open Data (<https://www.traffiq.de/traffiq/service/open-data.html>) öffentlich zugänglich:

Spätestens im Jahr 2021 wird die KONTI allerdings abgelöst durch AFZS, das automatische Fahrgastzählsystem. Ausgewählte Fahrzeuge bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus sind bereits mit der neuen Technik ausgestattet, die automatisch ermittelt, wie viele Fahrgäste ein- und aussteigen. Die Basis für die traffiq-Verkehrsplanung wird in den kommenden Jahren aktueller und noch präziser werden.“

Aktuelle Erkenntnisse aus der Kontinuierlichen Haltestellenerhebung

Die Fahrgastzahlen der U-Stadtbahn wachsen. Als Ursachen hierfür sieht traffiq neben dem starken Einwohnerzuwachs der letzten Jahre Verbesserungen des Angebots, wie den barrierefreien Ausbau der U5, den Linientausch U6 und U7 oder auch die Einführung des Nachtverkehrs auf der Schiene, der einen klaren Attraktivitätsschub brachte. Bei genauerer Betrachtung fällt auf, dass die Fahrgastzahlen auf der A-Strecke (U1, U2, U3, U8) binnen zehn Jahren um etwa die Hälfte zugenommen hat. Die schon stark genutzte Linie U4 (B-Strecke) gewinnt 21 Prozent hinzu.

Bei den Straßenbahnen nehmen die Fahrgastzahlen auf Basis der KONTI-Auswertungen auf allen Linien zu. Markant ist, dass sie in der stark belasteten Mainzer Landstraße seit 2010 um rund 23 Prozent zunahmten. Aufgefangen wird dieses Plus vor allem von der „neuen“ Linie 14 und der 21, während die besonders nachgefragte Linie 11 stabil von etwa gleich vielen Fahrgästen genutzt wird. Die Linien 17 und 18 verzeichnen kontinuierlich steigende Fahrgastzahlen, wobei die 18 in der Friedberger Landstraße zunehmend eine Alternative zur Buslinie 30 darstellt.

Die Fahrgastzahlen im Busverkehr steigen in Summe spürbar an, es gibt aber klare Gewinner und Verlierer. Während auf den Buslinien in den zurückliegenden zehn Jahren ein Plus von 40 Prozent zu verzeichnen ist, beträgt der Zuwachs bei den Linien, die ab Dezember zu Metrobuslinien aufgewertet werden sollen, in diesem Zeitraum sogar beachtliche 52 Prozent.

Vielfach lassen sich Veränderungen der Nachfrage auch aus aktuellen Baumaßnahmen erklären. So legt die Linie 55 (Sindlingen Friedhof – Rödelheim Bahnhof) im Vergleich von 2019 zum Vorjahr nach einer baustellenbedingten „Delle“ deutlich zu (+ 21 %). Wie sich die neue Baustelle am Kreisel Sossenheim auswirkt, bleibt abzuwarten. Die Buslinie 32 (Ostbahnhof – Westbahnhof) verliert 2019 gegenüber dem Vorjahr baustellenbedingt spürbar an Fahrgästen (- 8 %). Insgesamt scheint sich nach langen Jahren des Anstiegs im Busverkehr eine gewisse Konsolidierung einzustellen.

Citybahn-Bürgerentscheid am 01.11.2020

(fl) Anfang Juli legte die Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung den Termin für den Citybahn-Volksentscheid auf den 01.11.2020 fest. Gegen den Termin gestimmt hatte nur die Fraktion der Grünen. Im Vorfeld war in der Wiesbadener Stadtpolitik über den Wortlaut der Frage gestritten worden, die den Bürgerinnen und Bürgern gestellt werde soll.

Durchgesetzt hat sich die Formulierung: „Soll der Verkehr in Wiesbaden, zur Vermeidung von Staus und weiteren Verkehrsbeschränkungen für den Autoverkehr, durch eine leistungsfähige Straßenbahn (City-Bahn) von Mainz kommend über die Wiesbadener Innenstadt bis Bad Schwalbach weiterentwickelt werden, um Verkehrszuwächse aufzufangen und Umweltbelastungen (Luftverschmutzung, Lärmbelastung) zu verringern?“

Für Kritik sorgt der Umstand, dass pandemiebedingt derzeit kaum öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltungen durchgeführt werden können. Die Initiative „Bürger pro CityBahn“ in Wiesbaden argumentiert in ihrer Presseerklärung: „Das Ergebnis des Bürgerentscheids zur CityBahn wird die nächsten Jahrzehnte des Wiesbadener Verkehrs maßgeblich prägen – unabhängig davon, wie er ausgeht. Solch weitreichende Beschlüsse sollten nicht allein von Minderheiten oder auf Basis unzureichender Informationen getroffen werden. Ein solcher Bürgerentscheid verdient eine möglichst große Legitimation durch eine hohe Wahlbeteiligung sowie einen Wahlkampf, der die

flächendeckende Information und Mobilisierung der Bevölkerung ermöglicht.“

Im Hinblick auf die mit dem weiteren Verlauf der Corona-Pandemie verbundene Ungewissheit fordern die „Bürger pro CityBahn“, dass die Stadt Wiesbaden die notwendigen Beschlüsse in die Wege leitet, um den Entscheid als Briefwahl abzuhalten und den Bürgern direkt die Briefwahlunterlagen zuzusenden. Die Bayerische Kommunalwahl im März habe eindrucksvoll bewiesen, dass sich die Wahlbeteiligung so massiv steigern lässt.

Favorisiert hatte die Initiative ohnehin, dass der Bürgerentscheid erst dann stattfindet, wenn der Pandemieverlauf und die Infektionsschutzmaßnahmen im Vorfeld eine angemessene Informations- und Wahlkampfarbeit zulassen. Dies dürfte am 01. November und in den Wochen noch nicht der Fall sein.

Bleiben die Nerobergbahn und der Bus die einzigen städtischen Verkehrsmittel in Wiesbaden oder kommt bald auch die Citybahn?



Bahnhof Niedernhausen wird barrierefrei

(jl) Mit über 3,7 Millionen Euro unterstützt das Land Hessen die DB Station & Service AG beim barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Niedernhausen (Taunus). Der Bahnhof liegt an den Strecken der Main-Lahn-Bahn Frankfurt (Main) – Eschhofen und der Ländchesbahn Wiesbaden – Niedernhausen und wird von den RMV-Linien S 2, RE 20, RB 21 und RB 22 bedient. An Werktagen steigen hier rund 5.000 Fahrgäste ein und aus.

Obwohl die Bahnsteige 3/4 und 5/6 mit einem Blindenleitsystem ausgestattet sind, ist der Bahnhof nicht barrierefrei: Die Bahnsteige sind nur über Treppen zu erreichen, an Gleis 1 ist der Bahnsteig mit nur 38 Zentimeter für den barrierefreien Einstieg in die Züge zu niedrig.

Im Rahmen des Ausbaus wurden an allen drei Bahnsteigen Aufzüge eingebaut, die Bahnsteige 3/4 und 5/6 erhielten zusätzlich neue Treppen. Der Bahnsteig an Gleis 1 wurde auf 76 Zentimeter erhöht. Hier und auf dem Bahnsteig 3/4

wurden das Wegeleitsystem sowie Uhren, Lautsprecher und Zuganzeiger erneuert. Alle Bahnsteige wurden überdacht und erhielten neue Abfalleimer und Sitzbänke. Die Unterführung wurden mit farbigen Platten und LED-Leuchten modernisiert.

Die Bauarbeiten sollten ursprünglich im April 2020 abgeschlossen sein. Jetzt geht man von einer Fertigstellung bis Ende des Jahres aus, wenn auch die Aufzüge abgenommen und Restarbeiten erledigt sind.

Blick auf die großenteils neuen Bahnsteiganlagen in Niedernhausen. Der Hausbahnsteig rechts wurde auf 76cm angehoben, die Mittelbahnsteige haben Aufzüge und neue Dächer erhalten.





Anschluss am Gleis gegenüber: Nach Ankunft der Ländchesbahn (rechts) von Wiesbaden fährt wenige Minuten später der RE von Frankfurt nach Limburg ein. Fotos: PB&B

Neues Betriebskonzept „überschlagene Wende“

Die in Niedernhausen startende und endende S-Bahn-Linie 2 führt über Frankfurt und Offenbach nach Dietzenbach. Aufgrund eingleisiger Abschnitte ist die Linie sehr verspätungsanfällig. Um dem entgegen zu wirken, will der RMV in Niedernhausen die „überschlagene Wende“ einführen.

Dabei fahren die ankommenden S-Bahnen nicht nach wenigen Minuten wieder zurück, sondern bleiben über eine halbe Stunde im Bahnhof stehen. Züge mit hoher Verspätung gehen damit nicht

schon mit Verzögerung auf die Rückfahrt, sondern nutzen die längere Wartezeit, um pünktlich zu starten. Allerdings benötigt man dafür mehr Züge und Personal.

Was für die S-Bahn gut ist, wird für die Nutzer der Ländchesbahn vermutlich schlechter: Da zukünftig bis zu zwei S-Bahnen gleichzeitig die Wendegleise 4 und 5 belegen, müssen die Züge der Ländchesbahn zukünftig auf Gleis 1 ankommen und abfahren. Für Umsteiger ist dann immer der Gang durch die Bahnhofsunterführung notwendig, um zu den Anschlusszügen zu gelangen. Bisher konnte oft am selben Bahnsteig umgestiegen werden.

HESSENSCHIENE-ABO

für 20 Euro zwei Jahre druckfrisch nach Hause

25 Jahre Verkehrsverbände in Hessen: Zeit für eine Bilanz und neue Ideen

(fl) Die drei hessischen Verkehrsinitiativen VCD (Verkehrsclub Deutschland), PRO BAHN und Pro Bahn & Bus im Deutschen Bahnkundenverband begleiten die drei in Hessen bestehenden Verkehrsverbände RMV, NVV und VRN seit ihrer Gründung vor rund 25 Jahren wohlwollend-kritisch. In diesen Tagen ziehen sie gemeinsam Bilanz. Dabei stehen die beiden Fragen im Mittelpunkt „was wurde für die Fahrgäste erreicht“ und „wo steht Hessen im Vergleich zu anderen Bundesländern?“.

Vor 25 Jahren war es ein ganz großer Wunsch der Verkehrs- und Umweltverbände, dass für Bahnen und Busse ein gemeinsamer Tarif gelten und dass über die Angebote möglichst in den Regionen entschieden werden sollte. Dieser Wunsch ist für die Verbände zu großen Teilen in Erfüllung gegangen. Ganz zufrieden mit den Ergebnissen sind sie dennoch nicht. Wolfgang Klapdor, Vorsitzender von Pro Bahn & Bus: „Früher hatten wir oft das Problem, dass die Verantwortlichen der Bahn in Frankfurt oder Berlin nicht genau wussten, welcher Regionalzug wo und wann gebraucht wird. Heute müssen sich die Verkehrsverbände untereinander ab-

stimmen, denn sie sind in Hessen für die Bestellung der Regionalzüge zuständig. Sie müssen sich mit den Organisationen der Nachbarländer ebenso einigen wie mit den lokalen Nahverkehrsorganisationen der Landkreise und kreisfreien Städte. Da hakt es nicht selten“.

VCD, PRO BAHN und Pro Bahn & Bus plädieren deshalb dafür, dem Land Hessen eine größere Rolle bei der Konzeption und vielleicht auch bei der Organisation des Regionalzug-Angebotes auf den hessischen Bahnstrecken zuzuweisen. Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Verkehrsräumen beim



Während andere Bundesländer zwischenzeitlich schnelle Regional-expresslinien einführen, ist der „Hessen-Express“ noch nicht in Fahrt gekommen. Im Bild ein RRX aus Nordrhein-Westfalen im Endbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe

*Ein einheitliches
Tarifsystem für ganz
Hessen sowie
praxisgerechte
Übergangstarife in die
Nachbarregionen
mahnen die
Fahrgastverbände an*



Bahn- und Busangebot können am ehesten ausgeglichen werden, wenn es sich das Land zur Aufgabe macht, für zumindest annähernd gleiche Lebensverhältnisse zu sorgen.

„Das Land Hessen muss sehr klare Ideen entwickeln, welche Bahnstrecken zur Reaktivierung anstehen, wo dichtere Fahrpläne benötigt werden und wo Strecken zu elektrifizieren sind. Das sind Dinge, die nicht jeder Landkreis für sich entscheiden kann, denn die Schiene funktioniert nur als Netz“ gibt Gerhard Born vom VCD Kreisverband Gießen zu bedenken - und erteilt damit eine Absage an zuviel lokale Verantwortung. Im gemeinsamen Projekt „Hessen-Express“ von RMV, NVV und VRN sehen die Verbände einen guten Anfang.

Auch ganz praktische Dinge wollen die Verkehrsinitiativen weiterentwickeln. So fehlt beispielsweise im RMV ein System für einheitliche Busliniennummern, und das selbst nach 25 Jahren Verbundarbeit.

Und auch die Übergangstarife an den Verbundgrenzen bereiten immer wieder Probleme. Thomas Kraft, Vorsitzender von PRO BAHN in Hessen: „Eigentlich müsste es heute möglich sein, am Kasseler Königsplatz ein Ticket zum Gießener Marktplatz zu kaufen. Das geht aber allenfalls auf Umwegen, entweder als Hessenticket für fünf Personen oder als Fernverkehrsticket der Bahn. Nach einem Vierteljahrhundert Verbundtarif in Hessen müssen sich solche Dinge zwingend weiterentwickeln“.

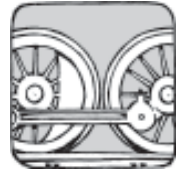
Mit den hessenweit gültigen Angeboten wie „Schülerticket“ und „Seniorenticket“ sehen die Verbände das Land auf einem guten Weg, sie wünschen sich aber die Übertragung auf weitere Nutzergruppen. Die schrittweise Umstellung auf elektronische Tickets bietet die Chance auf mehr landesweit gültige Angebote, bis hin zu einem einheitlichen Tarif. „Einsteigen und losfahren, ohne Tarifstudium, diese Vision muss im Rahmen der Verkehrswende Wirklichkeit werden“ sagt Wolfgang Klapdor von Pro Bahn & Bus.

Eröffnung ohne „Guirlanden für das Locomotiv“ Vor 150 Jahren ging die Aartalbahn nach 502 Tagen Bauzeit in Betrieb

(hpg) Mit einem „Allerhöchsten Erlaß“ vom 20. April 1868 wurde der Bau der beiden Bahnstrecken von Limburg nach Hadamar und von Diez nach Zollhaus in die Wege geleitet, nachdem beide Häuser des preußischen Landtags bereits am 17. Februar des Jahres ihre Zustimmung gegeben hatten.

Die Arbeiten für den Bau der Bahn in das Aartal begannen am 14. Januar 1869 nach den Plänen und unter der Leitung von Moritz Hilf. Dieser war nach der preußischen Annexion des Herzogtums Nassau – als ehemaliger Technischer Direktor der Nassauischen Staats-Eisenbahn – in die Königliche Eisenbahndirektion Wiesbaden als Geheimer Regierungsrat übernommen worden und blieb dem Nassauer Land bis zur Pensionierung treu.

Der breite Unterlauf der Aar ermöglichte Hilf eine möglichst geradlinige Streckenführung, die von Diez bis kurz vor Oberneisen auf dem rechten und bis Zollhaus auf dem linken Ufer verlief und so den Gemeinden etwas größere Entfernungen zwischen dem Ort und den Bahnhöfen bescherte. Bei den Gebäuden konnte Hilf



Um 1905 ist die Photographie mit der Einmündung der Aartalbahn in den Bahnhof Diez entstanden. Vor dem als Posten 18 bezeichneten Schrankenwärterhäuschen stehen das Einfahrsignal und ein Lütewerk.

Foto: Stadtarchiv Diez



auf die bewährten Pläne des Diezer Architekten Heinrich Velde zurückgreifen und so entsprechen die heute noch vorhandenen kleinen Bahnwärterhäuser unterhalb der Burg Ardeck und bei Oberneisen, aber auch die Empfangsgebäude von Flacht, Oberneisen und Hahnstätten sowie der sehr großzügige Bahnhof von Zollhaus den vergleichbaren Stationsgebäuden an der Lahntalbahn oder der Strecke nach Hadamar.

Nachdem am 18. Mai 1870 die landespolizeiliche Abnahme der 10,95 Kilometer langen, als Hauptbahn angelegten Strecke erfolgt war, konnte am 1. Juni 1870 der Betrieb aufgenommen werden. Die Züge rollten über den von Moritz Hilf weiterentwickelten „zweiteiligen eisernen Langschwellen-Oberbau“ und den darauf verlegten sechs Meter langen Schienen. Im ersten Jahr verkehrten zwischen Diez und Zollhaus je zwei Personenzüge und zwei gemischte Züge, die auch Güterwagen mitführten. Schon bald nahm die Zahl auf vier bis sieben gemischte Züge zu. Besondere Bedeutung hatte die Bahn für den Transport der Bodenschätze, wie Kalk und Ton, vor allem aber Erz. Aus diesem Grund war Zollhaus und nicht das größere Hahnstätten der vorläufige Endpunkt der Linie. Die dort angelegten Erzlagerplätze waren bereits am 16. Mai 1870 an Ort und Stelle öffentlich verpachtet worden.

Eröffnung im kleinen Kreise

Feierlichkeiten und Ehrengäste hat es nach einem Bericht im „Kreis-Blatt für den Unterlahn-Kreis“ zur Einweihung der Strecke nicht gegeben, denn dort heißt es: „So kam denn das schon seit Monate

wartende Locomotiv“ und der Autor bedauerte, dass „uns heute nicht vergönnt war im festlichen Gewandte mit Blumen und Guirlanden geschmückt die Fahrt bei Eröffnung der Aarbahn – Diez–Zollhaus – zu begehen ...“ Immerhin gab es ein gemeinsames Mittagessen in Hahnstätten und „Herr Bürgermeister Schaefer von Diez erörterte mit kurzen Worten den Zweck und das fernere Gedeihen der Aarbahn, wünschte ein engeres und festeres Zusammenhalten mit den Bewohnern der Aar und der Stadt Diez in sich verschmelzen zu wissen – und brachte den Bewohnern der Aar, welche sich, auch Ihnen zur Ehre, aus allen Orten betheiliget hatten, ein Hoch!“

Im „Amts-Blatt der Königlichen Regierung zu Wiesbaden“ meldet die Ober-Post-Direction in einem Nebensatz: „Vom 1. Juni an treten in Folge Einführung des Sommerdienstes auf den Mittel- und Süddeutschen Eisenbahnen, beziehungsweise in Folge Eröffnung der neuerbauten Eisenbahn zwischen Diez und Zollhaus nachstehende Veränderungen im Gange der Posten ein.“ Dabei geht es um neu eingelegte Personenpost-Kurse von Hahnstätten nach Wiesbaden, Langenschwalbach, Catzenelnbogen und Nastätten, die vorher teilweise ab und bis Diez liefen.

Eine lange Geschichte

Die Vorgeschichte für den Bau einer Eisenbahnverbindung von Wiesbaden über den Taunuskamm und durch das Aartal nach Diez unterscheidet sich nur wenig von den nahezu endlosen Diskussionen um eine aktuelle Reaktivierung.

Erste Ideen einer direkten Bahnlinie von der nassauischen Landeshauptstadt

Aktuelles von der Aartalbahn und zu Reaktivierungen in RLP

Aktuell haben Hessen und Rheinland-Pfalz – im Zusammenhang mit einer Verlängerung der Wiesbadener CityBahn bis nach Bad Schwalbach – eine erneute Machbarkeitsuntersuchung für einen SPNV auf dem nördlichen Abschnitt in Auftrag gegeben. Fraglich ist allerdings, ob bei einer Ablehnung der CityBahn auch diese Untersuchung für den Papierkorb erstellt wurde und damit eine (Teil-) Reaktivierung auf lange Zeit unwahrscheinlich bleibt.

Die Landesregierung in Mainz stellt sich trotz dringender Klimafragen mit Vehemenz allen Eisenbahn-Reaktivierungen (aktuell der Zellertalbahn) entgegen und lässt Entscheidungen, die zuvor auf den politischen und fachlichen Ebenen getroffen wurden, durch Anrufung des Landesrechnungshofes überprüfen. Obwohl diese Behörde weder Legislative noch Exekutive ist, werden deren teils fragwürdigen Ergebnisse als Entscheidungskriterium zur Ablehnung genutzt.

Wenn weitere kostenaufwendige Untersuchungen positive Ergebnisse bringen, scheint man neue Wege zu finden, die Projekte immer weiter in die Zukunft zu verschieben. Dass die Ampel-Koalition für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Rheinland-Pfalz von „Rot“ noch auf „Grün“ wechseln könnte, ist unwahrscheinlich.

Im Koalitionsvertrag vom Mai 2016 hieß es: „Wir setzen uns für die zügige Reaktivierung folgender Schienenstrecken ein: Die Verlängerung der S-Bahn von Homburg nach Zweibrücken unter maßgeblicher Beteiligung des Saarlandes, den Ausbau der Weststrecke bei Trier sowie der Aartalbahn, südlich von Diez.“ Außerdem: „Wir unterstützen Reaktivierungsprojekte im Rahmen der bestehenden Förderrichtlinien überall dort, wo die Kommunen bereit sind, sich finanziell zu engagieren. Dies betrifft beispielsweise die Wieslauterbahn, die Zellertalbahn, die Eifelquerbahn, die Hochwaldbahn oder die Brexbachtalbahn.“ Doch anstelle von Reaktivierungen kamen die dort bereits bestehenden touristischen Verkehre zum Erliegen.

Hans-Peter Günther

Wiesbaden in die Bischofsstadt Limburg reichen bis in das Jahr 1845 zurück. Zunächst wurden die beiden Stichstrecken von Diez nach Zollhaus (1. Juni 1870) und von Wiesbaden nach Langenschwalbach

(15. November 1889) eröffnet. Erst mit der feierlichen Inbetriebnahme des Mittelstücks zwischen Langenschwalbach und Zollhaus am 1. Mai 1894 war nach fast 50 Jahren die Verbindung fertiggestellt.

Korbach - Wolfhagen - Kassel NVV-Linie RB4

Zahlreiche Bauarbeiten mit Streckensperrung

(st) Weitere Bauprojekte sind auf der Linie RB 4 (Korbach – Kassel) vorgesehen. Vom 19. Juli bis zum 9. August sowie vom 19. September bis zum 4. Oktober sind Gleisumbauten zwischen Korbach und Volkmarshaus geplant. Am 10. und 11. Oktober werden in Tagesrandlagen zwischen Zierenberg und Wolfhagen Gleisstopfarbeiten im Bereich von drei Brücken durchgeführt. Vom 10. bis zum 18. Oktober wird zwischen Zierenberg und Weimar eine Eisenbahnüberführung erneuert.

Kassel - Bebra

Fuldatalbahn NVV-Linie RT5

Haltepunkt Melsungen-Schwarzenberg endlich planfestgestellt

(fl) Planungen für einen Regiotram-Haltepunkt im Melsunger Stadtteil Schwarzenberg gibt es seit Betriebsbeginn der Kasseler Regiotram. Trotz erheblicher politischer Unterstützung vor Ort hat der Planungsprozess extrem lange gedauert. Einer der Gründe dafür ist die benötigte Bahnsteighöhe von nur 38 Zentimetern über Schienenoberkante. Solch niedrige Bahnsteige entsprechen nicht mehr den Regularien der Deutschen Bahn für Bahnsteigneubauten, dort sind für den Regionalverkehr 76 Zentimeter vorgesehen, in dafür definierten Netzen auch 55 Zentimeter.

Anfang Juni 2020 hat das Eisenbahn-Bundesamt nun doch dem Neubau von zwei 38cm hohen und 140 Meter langen Bahnsteigen im ca. 570 Einwohner zählenden Stadtteil zugestimmt. Nach deren Bau wird das Regiotram-System vorläufig komplett sein.

Eine kurze Erweiterung ist dann lediglich noch in der Melsunger Kernstadt vorgesehen. Dort sollen die Trams auf der Fuldatalbahn einige hundert Meter über den Stadtbahnhof hinaus zu einem Haltepunkt Melsungen Süd fahren. Gleise liegen dort schon, welche zum Wenden der Regiotrams genutzt werden. Die Kosten für die erforderliche Infrastruktur belaufen sich dennoch auf ca. 2,5 Millionen Euro laut der Lokalzeitung HNA vom 30.10.2019.

Rhönbahn

Fulda - Gersfeld

RMV-Linie RB52

Oberbausanierung auf der Rhönbahn

(pbb) Während der gesamten Osterferien vom 4. bis zum 19. April fanden auf der Rhönbahn Fulda – Gersfeld umfangreiche Oberbauarbeiten statt. Der Zugverkehr ruhte in dieser Zeit vollständig. Als Ersatz wurde ein Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen eingerichtet.

Da in den Osterferien die umfangreichen Kontaktverbote und Ausgangsbeschränkungen bezüglich der Coronapandemie galten, kam es nicht, wie sonst bei bestem Osterwetter zu erwarten, zu Kapazitätsproblemen im Schienenersatzverkehr. Da der SEV auf Basis des Regelfahrplans bestellt war, kam es während



Ein Bauzug mit der Diesellok V500.06 der SGL SchienenGüterLogistik in Lütter (Einfahrt aus Richtung Gersfeld)

der Osterferien auch zu keinen corona-bedingten Angebotseinschränkungen.

Insgesamt wurde in drei Streckenabschnitten der Oberbau grundlegend erneuert, zwischen dem Abzweig Fulda/Bronnzell und Eichenzell, zwischen Lütter und Ried sowie zwischen Ried und Schmalnau. Für die eigentliche Oberbau-sanierung kam ein Schnellumbauzug der Klasse UM-3 zum Einsatz.

*Rhönbahn: Saniertes Gleis zwischen Schmalnau und Ried
2 Fotos: PB&B Osthessen*



Daneben wurde in einigen Bereichen der Oberbau durch seitliche Betoneinfassungen gegen Abrutschen gesichert. Insbesondere im Bereich der Bahnübergänge, die ebenfalls während der Umbauzeit gesperrt waren, wurden schwere Betonschwellen der Bauart B 90n eingebaut. Zur Entsorgung des Altschotter wurde zwischen Eichenzell und Welkers in Höhe des Autohofs eine Entladestelle für den Umbauzug geschaffen außerdem zwischen Lütter und Ried eine zusätzliche Entsorgungsfläche eingerichtet.

Mit der jetzt durchgeführten Oberbau-sanierung wurden zum Teil Streckenabschnitte umgebaut, die erst vor 17 Jahren im Rahmen der umfangreichen Rhön-bahnsanierung erneuert wurden.

Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt Bahnhof Friedberg: Fußgängerunterführung kann nicht modernisiert werden

(j1) Nach mehrjährigen Verzögerungen sollte im August 2020 mit der Modernisierung der Bahnsteiganlagen und der Unterführung im Bahnhof Friedberg begonnen werden. Bei Probebohrungen an der alten Unterführung und deren Aufgängen stellte sich im Mai jedoch heraus, dass bestimmte Boden-Kennwerte zu schlecht sind.

Im Klartext: Der Untergrund ist im Bereich der Unterführung so schlecht, dass die Standsicherheit sowohl in der Bau-phase als auch später im Betrieb nicht nachgewiesen werden kann.

Die heutige Bahnstufenunterführung in Friedberg mit zahlreichen Geschichtstafeln wird durch einen Neubau an anderer Stelle ersetzt.

Der Zugang zu den Bahnsteigen muss deshalb an anderer Stelle neu gebaut werden. Pläne dazu gibt es noch nicht. Die Bahn will deshalb das Projekt splitten: Die Bahnsteiganlagen sollen wie vorgesehen ab August modernisiert werden. In einer zweiten Bauphase soll dann auch die Unterführung mit Treppen und Aufzügen gebaut werden. Die Bahn rechnet frühestens 2024 mit dem Beginn des zweiten Bauabschnitts.

Einen Vorteil hat die Verzögerung: Die Unterführung kann theoretisch bis auf die Ostseite des Bahnhofs in den Stadtteil Fauerbach verlängert werden. Ein Bürgerbündnis hatte sich für den Tunnel stark gemacht und in Fauerbach Unterschriften für das Vorhaben gesammelt. Von Fauerbach aus sind die Bahnsteiganlagen heute teilweise nur über Umwege zu erreichen.

Gießen - Friedberg - Hanau

RMV-Linie RB 49

Weiterhin Ausfälle auf der RMV-Linie 49

(Ik) Nach einem recht stabilen Corona-Fahrplan kommt es in letzter Zeit wieder zu regelmäßigen Ausfällen auf der RMV-Linie 49 (Gießen – Hanau). Mal ist der Friedberger Mittagsumlauf betroffen, mal fallen Fahrten in Grundtakt aus. Mitte Juni fielen über den Tag verteilt zwei Umläufe komplett aus.



Die Informationslage hierzu ist nach wie vor mangelhaft, ein Ersatzverkehr wurde nach Beobachtungen von Pro Bahn & Bus nicht angeboten. Am 16. Juni informierte der RMV zumindest über die geringe Fahrzeugverfügbarkeit im Mittelhessennetz. Das Problem besteht bereits länger, eine ehrliche Kommunikation und ein verlässlicher Fahrplan fehlen allerdings nach wie vor.

Auch hier sei nochmal an ein Zitat von Prof. Knut Ringat (Sprecher der Geschäftsführung des RMV) aus dem Jahr 2019 erinnert: „Pünktlich, sicher, sauber, zuverlässig und gut informiert – das sind die Kriterien, an denen unsere Fahrgäste uns zu Recht messen und die wir als RMV von unseren Partnern einfordern“. Weshalb der RMV das nicht von seinem Partner DB Regio AG Mitte einfordert, bleibt offen und sollte schnellstens geklärt werden.

Stadtwerke Marburg bestellen ersten Elektrobus

(jl) Die Stadtwerke Marburg haben Anfang Juli den ersten rein elektrisch betriebenen Bus für die Universitätsstadt Marburg bestellt. Der acht Meter lange



Solch ein Elektro-Midi-Bus des italienischen Herstellers Rampini wird ab Februar 2021 in Marburgs Straßen unterwegs sein.

Foto: Sarah Möller, Stadtwerke Marburg

Elektro-Midi-Bus des italienischen Herstellers Rampini soll vor allem auf den drei Linien 10, 16, und 20, welche durch die Fußgängerbereiche der Altstadt und zum Schloss führen, eingesetzt werden. „Wir wollen den Ausbau der Elektromobilität in Marburg weiter voranbringen. Mit dem Einsatz von Elektrobussen in unserer Flotte leisten wir hier unseren Beitrag“, erklärt Stadtwerke-Geschäftsführer Holger Armbrüster.

Bereits im Oktober 2019 hatte das kommunale Unternehmen einen Elektrobuss des italienischen Herstellers Rampini zwei Tage lang im simulierten Linienbetrieb – also auf der echten Strecke ohne Fahrgäste – im Hinblick auf Energieverbrauch und Praktikabilität in Marburg erfolgreich getestet. „Das Modell hat bereits damals überzeugt und wir sind froh, dass Rampini nun den Zuschlag erhalten hat. Mit diesem Elektro-Midi-Bus können wir die Fahrgäste zuverlässig zum Schloss und durch die Altstadt befördern – und das ganz ohne schädliche Emissionen vor Ort“, sagt Stadtwerke-Geschäftsführer Dr. Bernhard Müller.

Bad Homburg: ÖPNV-Ticket gegen Führerschein

(j1) Bad Homburger Senioren erhalten zukünftig einmalig ein kostenloses Jahresticket, wenn sie ihren Führerschein abgeben. Der Wirtschafts- und Finanzausschuss hat am 6. Mai 2020 einstimmig der vom Magistrat vorgelegten Regelung zugestimmt.

Die Senioren erhalten das im letzten Jahr neu eingeführte Senienticket Hessen in der Komfortversion (Wert: 640 Euro). Es gilt rund um die Uhr und nicht erst von 9 Uhr an, abends und an Wochenenden können ein weiterer Erwachsener und beliebig viele Kinder mitgenommen werden, und in Zügen kann die 1. Klasse ohne Zuschlag genutzt werden.

Oberursel: Neue Abstellgleise für die U3

(j1) Seit Mitte April entstehen auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs neue Abstellgleise für die Triebwagen der Stadtbahnlinie U3. Nach Abschluss der Arbeiten sollen dort bis zu 16 Triebwagen abgestellt werden können.

Die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) investiert rund 3,4 Millionen Euro. Grund für den Ausbau ist die steigende Nachfrage, für die der Wagenpark aufgestockt werden muss. Während in der Hauptverkehrszeit fast alle Wagen im Einsatz sind, müssen außerhalb der Verkehrsspitzen überzählige Wagen abgestellt werden können. In den bestehenden Depots sind aber keine zusätzlichen Abstellplätze verfügbar.



*Oberursel: Der Güterbahnhof der Stadtwerke Frankfurt war mit einem Gleisdreieck an die Stadtbahnlinie U3 angeschlossen. Rechts der Privatbahnteil, links die DB-Gleise, im Hintergrund das DB-Bahnhofsgebäude. Rechts entsteht jetzt die neue Abstellanlage
Foto (26. März 1982): Andreas Christopher*

Das Gelände in Oberursel neben dem DB-Bahnhof gehört bereits lange der VGF. Früher wurden hier Güterwagen umgeschlagen, denn der Vorgängerbetrieb Stadtwerke Frankfurt bediente zahlreiche Güterkunden an der Stadtbahnstrecke. Bis 1981 wurde die Motorenfabrik in Oberursel und bis 1982 noch das Stammwerk der VDM, ein metallverarbeitender Betrieb in Heddernheim, über die Gleise der U3 mit Güterwagen beliefert.

Frankfurt: U5-Tunnelbau geht weiter

(j1) Der Schaden an der Tunnelbohrmaschine, welche die U5-Verlängerung durch das Europaviertel bohrt, ist behoben. Kurz vor Weihnachten 2019 wurde die Maschine wegen Schwierigkeiten mit dem Schneidrad gestoppt. Bei der Inspek-

tion stellten die Techniker fest, dass wegen übermäßigen Verschleißes am Schneidrad die Abbauwerkzeuge zum Teil zerstört waren. Nach einem halben Jahr Reparaturarbeiten konnte die Tunnelbohrmaschine Mitte Juni ihre Arbeit fortsetzen.

Für die Sanierung des Schneidrads in 22 Metern Tiefe musste die Baufirma einen ausreichend großen und gegen eindringendes Grundwasser gesicherten Raum vor dem Rad herstellen, um Zugang zum Schneidrad zu bekommen. Die dafür erforderlichen umfangreichen und komplexen Bauarbeiten dauerten von Mitte Januar bis Mitte April. Anschließend konnte die Baufirma mit der eigentlichen und aufwändigen Sanierung des Schneidrads beginnen.

Lok-Werbung

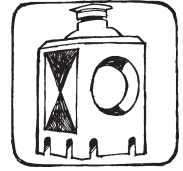
(fl) Werbung verrät viel über die Zeit, in der sie entsteht. Auch darüber, welche technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen gerade hoch im Kurs stehen. Werfen wir heute einen Blick auf drei hessische Unternehmen, bei denen die Eisenbahn eine Rolle im Werbeauftritt spielt oder heute noch spielt.

Da ist zum einen ein namhafter Hersteller von Automobilen aus Rüsselsheim zu nennen. Dessen Modell Omega fuhr viele Jahre lang „wie auf Schienen“, wenn man den aufwändig produzierten Spots von damals Glauben schenkt. Auf man-



che wirkte es etwas befremdlich, dass ein Automodell mit dem Systemvorteil eines konkurrierenden Verkehrsmittels beworben wurde. Wahrscheinlich waren die Schienenwege in den Filmen und Annoncen extra etwas nostalgisch gestaltet, damit potenzielle Omega-Käuferinnen und -käufer nicht auf die Idee kamen, gleich in's Original zu steigen. Heute, in Zeiten der Kooperation verschiedener Verkehrsträger, sieht man das Ganze ohnehin nicht mehr so eng.

Stolz in ihrem Signet trug eine Darmstädter Brauerei über Jahrzehnte eine Lok.



Das war naheliegend, denn die heutige „Braustübl“-Brauerei liegt direkt gegenüber dem Hauptbahnhof der Südhessen-Metropole. Ganz verschwunden ist die Lok auch heute nicht aus dem Markenauftritt der sympathischen Privatbrauerei. Allerdings trägt nur noch die Traditionsorte „Darmstädter Pilsener“ die Lok im Stern.

Ziemlich neu ist die Lok in der Werbung der jungen mittelhessischen Fleisbacher Brauerei. Voller Akribie haben sich die Macher des Unternehmens mit der Geschichte des Herkunftsortes auseinandergesetzt. Aus Tatsachen und Legenden sind dabei Namen und Bilder für die verschiedenen Biersorten entstanden. Auf dem Etikett des „India Pale Lager“ erinnert der Satz „1862 wurde in der Region Sinn, Fleisbach und Edingen eine Eisenbahnstrecke verlegt“ an den Bau der Dillstrecke, die zwar keinen Bahnhof in Fleisbach hat, aber dennoch die Landschaft prägt.



Jetzt auch
online!

Broschüren und Schriften

www.eisenbahnbuecher-online.de

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 1,55 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

Screenshot Youtube

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 120

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

