

# HESSEN SCHIENE

Nr. 121 Oktober - Dezember 2020



- Neuausschreibung Netz Lahn, Vogelsberg, Rhön
- Fünf Jahre reaktivierte Edertalbahn
- Bad Homburg: U2 weiter verlängern



EILE MIT WEILE

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, Lars Kühnemund  
Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 16.11.2020  
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,

2020 ist ein Jahr der Erkenntnisse und eine davon lautet: Das Homeoffice gewinnt spürbar an Zustimmung. Unter anderen hat sich kürzlich die Krankenkasse DAK mit der Akzeptanz des Homeoffice beschäftigt und ist überwiegend auf positive Resultate gestoßen. Die Kasse hatte Mitte Juli Beschäftigte nach ersten Erfahrungen mit dem Arbeiten zuhause unter Coronabedingungen gefragt. Demnach berichteten 56 Prozent derer, die mittlerweile regelmäßig zu Hause arbeiten, von einer höheren Produktivität als im Büro. Zwei Drittel sehen eine bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf, verursacht unter anderem durch den Zeitgewinn, den sie durch den Verzicht auf das Pendeln haben.

Die technische Entwicklung ist heute so weit, dass ein signifikanter Teil an Büroarbeit dezentral verrichtet werden kann. Mit dieser Erkenntnis müssen sich Verkehrsplanerinnen und -planer auseinandersetzen. Offen ist aber die Frage, wo genau die Entwicklung hingeht. Wird es einen neuen Trend zum Wohnen auf dem Land geben? Dorthin, wo die Wohnkosten niedrig sind, wo die Nahversorgung durch Jahrzehnte des Strukturwandels aber besonders stark gelitten hat? Wenn ja, welche neuen Verkehrsströme zieht diese Veränderung nach sich? Und in welchem Maße wird sich das Bildungswesen ebenfalls dem „Home-Trend“ öffnen?

Beim stetigen Fahrgastzuwachs des letzten Vierteljahrhunderts hat der klassische Pendlerverkehr ohnehin nicht mehr die erste Rolle gespielt. Die Nutzergruppen sind vielseitiger geworden, was gerade in Hessen auch durch den einfacheren Zugang per Schüler-, Job-, Studenten- und Senientickets erreicht wird. Angebote, die zwar überwiegend für das Pendeln konzipiert sind, die aber in erstaunlichem Umfang auch in der Freizeit genutzt werden, manchmal sogar nur in der Freizeit, wie bei vielen Landesbediensteten.

Mit dem neuen PrePaid-Tarif für rabattierte Einzelkarten zeigt der RMV, dass er auf die neue Situation reagieren kann. Wobei die Absenkung der Einzelkartenpreise ohnehin überfällig war und die Beschränkung auf Handytickets auch dem offensichtlichen Ziel dient, den Vertriebsaufwand zu minimieren.

Die technische Entwicklung plus Corona hat einen Zug ins Rollen gebracht, dessen Ziel noch nicht festzustehen scheint. Zumindest fühle ich mich gerade wie der Beobachter am Bahnsteigende auf einem großen Kopfbahnhof, der fasziniert auf die zahllosen Verzweigungen blickt. Auf Weichen, die alle paar Minuten ihre Richtung ändern, auf umspringende Lichtsignale. Und wie geht es mir dabei? Als Vertreter eines Fahrgastverbandes, der schon immer einen Schwerpunkt auf die Entwicklung des ländlichen Raumes gelegt hat, eigentlich gar nicht so schlecht!

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



Pinwand ..... 4  
 Tipps und Infos ..... 6



Fünf Jahre Edertalbahn - Akteure ziehen positive Bilanz ..... 7  
 Kurhessenbahn: Abschied vom GTW2/6 ..... 11



GDL Bebra begrüßt Vorschläge zur Reaktivierung lokaler Bahnstrecken ..... 13



Bahnhof Friedberg: Bahnsteigsanierung hat begonnen ..... 15  
 Lollar: Bahnstufunterführung erneuert ..... 18  
 (Wenig) Neues an der Lahn, im Vogelsberg und der Rhön ..... 19  
 Neuer ZOV-Nahverkehrsplan beschlossen ..... 26  
 Verein Lumdatalbahn: TEE-Sonderfahrt zum 10-jährigen Jubiläum ..... 28  
 Lahntal: Neue Stationen und Signaltechnik stufenweise bis 2032 ..... 30



Bad Homburg: U2-Verlängerung über den Bahnhof hinaus? ..... 34  
 Langer „T“-Wagen für Frankfurt ..... 36



Siemens-Mireo für Erweiterung der S-Bahn Rhein-Neckar vorgestellt ..... 37



Reorganisation der DB Netz vollzogen ..... 39  
 DB bleibt sprachlos nach Güterzugentgleisung in Niederlahnstein ..... 43  
 Westerwaldbahn: Entwidmung statt neuem Güterverkehr ..... 47

Streckentelegramm ..... 48

Schlusslicht ..... 50

---

*Titelbild: Eine Regionalbahn der Hessischen Landesbahn fährt auf der Lahntalbahn in den Bahnhof Kerkerbach ein Foto: Ronny Köppel*

*Rückseite: Auf der Rückfahrt der TEE-Sonderfahrt befährt der Zug die neue Talbrücke bei Emskirchen zwischen Nürnberg und Würzburg Foto (19.09.2020): Claus Weber*

*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
07.09.2020	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		
02.11.2020	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](http://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 Rheinhausen  
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

## Neuer RMV-Tarif „PrepaidRabatt“

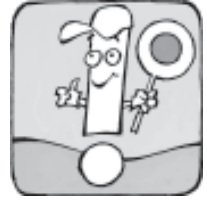
(jl) Wer in Zeiten von Corona weitestgehend im Homeoffice sitzt und nur noch wenige Tage die Woche ins Büro fährt, für den ist die Monatskarte nicht mehr attraktiv. Der RMV hat deshalb seit Ende August den neuen Tarif „PrepaidRabatt“ im Angebot, der nur mit einem Smartphone zu nutzen ist. Einzelfahrten und Zuschläge können mit 20% Rabatt gekauft werden, egal welche Strecke man bucht. Einzige Bedingung: Es müssen vorher mindestens 40 Euro Guthaben auf das eigene RMV-Kundenkonto gebucht werden. Dies kann per Kreditkartenzahlung oder SEPA-Lastschrift geschehen.

Zudem müssen Fahrgäste beim RMV-PrepaidRabatt nicht mehr darauf achten, für welchen Zeitraum und welche Tarifgebiete ihre vorhandene Zeitkarte gültig ist - Sie laden einfach ihr Guthaben auf und kaufen für jede Fahrt das passgenaue Ticket mit 20 Prozent Rabatt. Demnach

*20% sparen mit RMV-PrepaidRabatt  
Foto: RMV, Holger Peters*



kostet zum Beispiel eine Einzelfahrt Erwachsene von Mainz nach Darmstadt mit dem PrepaidRabatt nur noch 6,96 Euro statt 8,70 Euro.



### Fahrkarte für den Wiedereinstieg

Während des Lockdowns waren zeitweise nur noch 20 Prozent der Fahrgäste unterwegs - und das, obwohl rund 75 Prozent des Fahrangebots aufrechterhalten wurde. Seit Mai steigen die Fahrgastzahlen wieder und liegen aktuell bei rund 60 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat. Vor diesem Hintergrund kann der RMV-PrepaidRabatt durch vergünstigte Einzelfahrten auch den Wiedereinstieg in die regelmäßige Nutzung von Bus und Bahn erleichtern. Der neue Tarif PrepaidRabatt kann über die normale RMV-App für Android oder Apple IOS gebucht werden.

### Keine RMV-Preiserhöhung zum Jahresanfang

Der RMV-Aufsichtsrat hat sich dafür ausgesprochen, die traditionell am 1. Januar stattfindende Tarifierung im Jahr 2021 auf den 1. Juli zu verschieben. Damit profitieren die Fahrgäste sechs zusätzliche Monate von den Fahrpreisen des Jahres 2020. In Kombination mit umfangreichen Aktionen wie der verbundweiten Gültigkeit aller Jahreskarten an Sommerferienwochenenden 2020 gibt der RMV auf diese Weise die von der Bundesregierung beschlossene temporäre Mehrwertsteuersenkung unbürokratisch an seine Fahrgäste weiter.



## Fünf Jahre Edertalbahn – Akteure ziehen eine positive Bilanz

(st/fl) Am 14. September 2015 begann der fahrplanmäßige Zugverkehr auf der Edertalbahn zwischen Frankenberg und Korbach nach der Wiedereröffnung. Die Strecke war ursprünglich im Jahr 1900 in Betrieb gegangen. Im Jahr 1986 wurde der Personenverkehr eingestellt, in den Folgejahren wurde noch eine Holzverladung in Ederbringhausen durch die Frankenger Kleinlokomotiven bedient.

Die strategische Bedeutung für das Militär in der Zeit des Kalten Krieges verhinderte den Abbau der Gleise. Sie sollten im Krisenfall als Umleitungsstrecke für die Hauptstrecke Marburg – Kassel dienen. Im Jahr 1997 wurde die Edertalbahn für den ersten Hessentag in Kor-

bach für die Dauer von zehn Tagen reaktiviert. Danach versank sie wieder im Dornröschenschlaf.



Später begann die Kurhessenbahn einige Ausflugszüge in den Sommermonaten zwischen Frankenberg und Herzhausen einzusetzen, damit die Strecke nicht in Vergessenheit geriet. Es folgte ein langer politischer Diskussionsprozess um die mögliche Reaktivierung, an dessen Ende der Beschluss zur Wiederinbetriebnahme stand.

Inzwischen ist die Strecke nach umfangreichen Sanierungsarbeiten seit fünf Jahren wieder in Betrieb und verbindet die nördlichen und südlichen Teilnetze der Kurhessenbahn miteinander. Viele Reisende nutzen die Streckenverbindung, um aus dem Rhein-Main-Gebiet, dem Marburger Raum, der Region Kassel sowie dem Ruhrgebiet in die Tourismusregionen am Edersee und nach Willingen zu gelangen. Aufgrund steigender



*Seit fünf Jahren fahren die Züge wieder durch das Edertal zwischen Frankenberg und Korbach, hier bei Schmittlotheim*

Fahrgastzahlen wurde in den Jahren 2017 und 2018 der anfängliche Zwei-Stunden-Takt nach und nach zum Stundentakt verdichtet. Um dies zu ermöglichen, war der Bau eines Kreuzungsbahnhofes in Viermünden notwendig geworden.

Die Corona-Krise brachte ab März 2020 einen Einbruch der Fahrgastzahlen, die sich seit dem Sommer wieder langsam erholen. Ebenso verhindern bislang regelmäßige Baustellen in den Sommermonaten, die einen Schienenersatzverkehr erforderlich machen, die vollständige Nutzung der Strecke für den Ausflugsverkehr. Trotz allem übersteigt die Nutzung der Strecke die anfänglich erwarteten Prognosen. Die von einigen Seiten geforderte Nutzung der Strecke für den Güterverkehr ist dagegen in weite Ferne gerückt, selbst der Bahnhof in Frankenberg wird inzwischen nicht mehr im Güterverkehr bedient, obwohl dort die Ladeleise erneuert worden sind.

Der Nordhessische Verkehrsverbund zog Anfang September eine Bilanz zum fünfjährigen Jubiläum der Wiederinbetriebnahme. In seiner Pressemitteilung schreibt der für die Bestellung und Koor-

dinierung der Zugleistungen zuständige Verbund unter anderem:

Die Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach-Frankenberg ist eine Erfolgsgeschichte, denn mehr als 340.000 Fahrgäste nutzen jährlich das im September 2015 eingeweihte Stück der Regionalbahnlinie 42. Damit hat sich die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer seit dem Start mehr als verdoppelt. Bahnfahren gehört jetzt wieder zum Alltag. Davor war das 25 Jahre lang nicht möglich und zwischen den beiden Orten waren Busse unterwegs.

### **Fahrgastzahlen haben sich verdoppelt**

Entgegen aller Befürchtungen, Kritik und Erwartungen hat sich die Reaktivierung für die gesamte Region gelohnt. Rasch wuchsen die Fahrgastzahlen von 146.000 auf über 340.000 pro Jahr an. Besonders die Fertigstellung des Kreuzungsbahnhofes in Viermünden hat zum Anstieg der Fahrgastzahlen beigetragen. Seitdem sind die Züge nachmittags stündlich unterwegs und bieten eine attraktive Alternative zum PKW. Gut genutzte P&R-Parkplätze zeugen ebenfalls von vielen Fahrgästen, die vom PKW auf den Zug umsteigen.



*Der Landrat und NVV-Aufsichtsratsvorsitzende Dr. Reinhard Kubat (links) und der Leiter der Kurhessenbahn Jochim Kuhn bei einer Sonderfahrt des Vereins Lumdatalbahn e.V. im Bahnhof Korbach am 21. Mai 2016. Beide hatten sich immer wieder für die Reaktivierung der Strecke Frankenberg - Korbach eingesetzt*





*Im Bahnhof Korbach treffen sich die Züge aus Kassel, Marburg und Brilon-Wald zur vollen Stunde und bieten direkte Anschlüsse in die jeweils anderen Richtungen*

Die Fahrzeit zwischen den beiden verknüpften Orten beträgt nur 38 Minuten. Die Bahnlinie RB42 bietet so täglich durchgehende Verbindungen zwischen Marburg (Lahn) und Brilon. Für eine komfortable Weiterfahrt hat der Nordhessische VerkehrsVerbund (NVV) auch die Fahrten der Busse rund um den Edersee auf das Bahnangebot abgestimmt.

Staatsminister Tarek Al-Wazir unterstreicht dabei die übergeordneten Effekte: „Das Land hat rund zwei Drittel der Gesamtkosten der Reaktivierung getragen, und das war gut angelegtes Geld. Der Nationalpark Kellerwald-Edersee wurde dank der reaktivierten Bahnstrecke endlich ein ‘Fahrziel Natur’ der Deutschen Bahn. Von der Strecke profitieren aber nicht nur Touristen, sondern auch Berufspendler. Sie ist ein Gewinn für die Regi-

on und ganz Hessen, und sie zeigt, welches Potenzial in stillgelegten Bahnstrecken schlummert. Die Landesregierung arbeitet weiter daran, den Schienenverkehr als klimafreundliche Alternative zum Individualverkehr zu stärken.“

Für Steffen Müller, Geschäftsführer des Nordhessischen VerkehrsVerbundes, ist der Erfolg der Reaktivierung ein wichtiges Signal für zukünftige Überlegungen: „Das wird nicht die letzte reaktivierte Strecke in Nordhessen sein. Unser Interesse ist es auch in der Zukunft, einen attraktiven ÖPNV in Nordhessen anzubieten. Korbach - Frankenberg zeigt eindrucksvoll, dass die Menschen bereit sind umzusteigen, wenn Qualität und Angebot stimmen.“

Auch der Landrat des Landkreises Waldeck-Frankenberg und NVV-Auf-

sichtsratsvorsitzender Dr. Reinhard Kubat zieht eine positive Bilanz: „Unsere Erwartungen sind voll erfüllt worden! Wir haben eine Lebensader zurückbekommen. Die Qualität des Gesamtnetzes ist deutlich verbessert worden und wir können uns durch die Verknüpfung ins Ruhrgebiet und in das Rhein-Main-Gebiet touristisch weiterentwickeln.“

„Für die Kurhessenbahn (KHB) war die Reaktivierung des Abschnitts zwischen Frankenberg und Korbach ein sehr wichtiger Meilenstein in ihrer gesamten Verkehrsentwicklung,“ so Joachim Kuhn, Leiter der Kurhessenbahn. „Die Durchbindung der Strecke hat insbesondere zu signifikanten Reisendenzuwächsen auf den bis dahin als Stichstrecken betriebenen Abschnitten der Burgwaldbahn (Marburg – Frankenberg) und der Uplandbahn (Korbach-Brilon) geführt. Dadurch wurde ein sehr positiver Zuwachs an Reisenden im gesamten Nord-West-Hessen-Netz erzielt. Für die KHB führte der ‘Lückenschluss’ auch zu einer Effizienzsteigerung ihres Netzes, dem Bau einer eigenen Werkstatt in Korbach und dem Einsatz re-designter Fahrzeuge, der allen Reisenden durch Qualitätssteigerungen und Fahrzeitverkürzungen zu Gute kommt. Unsere nächste wichtige Aufgabe wird dabei sein, die Strecke zwischen Marburg und Korbach weiter zu beschleunigen und damit den Kunden ein noch attraktiveres Angebot im SPNV zur Verfügung zu stellen.“

Nach ersten Zählungen 2015 waren auf der Linie pro Tag durchschnittlich 400 und zu Spitzenzeiten wie am Wochenende über 700 Fahrgäste unterwegs. Aber

auch die durchschnittliche Besetzung von montags bis freitags mit über 400 Reisenden lag deutlich höher als der Prognosewert von 250, der als langfristiger Entwicklungshorizont der Fahrgastzahlen bei der Strecke angenommen wurde. Vor Corona waren auf der Strecke täglich ca. 950 Reisende in den Zügen der Kurhessenbahn zu finden.

Besonders attraktiv für die Fahrgäste sind weiterhin die Wochenenden mit rund 1200 Nutzerinnen und Nutzer pro Tag zwischen Korbach und Frankenberg. Damit wird auch deutlich, dass die Beliebtheit der Strecke besonders im touristischen Verkehr liegt. Ziel von KHB und NVV ist es daher, das Freizeitsegment als wichtigen Pfeiler der touristischen Entwicklung des Landkreises Waldeck-Frankenberg weiter mit Marketingmaßnahmen und Kooperationen mit den Partnern vor Ort auszubauen und gleichzeitig den Alltagsverkehr komfortabel und attraktiv zu gestalten.

### **Hintergrundinformation zur Strecke**

Zur Erinnerung: Die Gesamtkosten betragen 22,9 Mio. Euro. Davon trug das Land Hessen rund zwei Drittel mit einer Höhe von 16,7 Mio. Euro, der Landkreis 4,6 Mio. Euro, die Kurhessenbahn 1,5 Mio. Euro und der NVV 0,1 Mio. Euro der Herstellungskosten der Strecke, Stationen, Haltestellen sowie P+R- und B+R-Anlagen.

## Kurhessenbahn: Abschied vom GTW 2/6

(st) Nach dem Abstellen der Triebwagen der Baureihe 628 hat sich eine weitere Fahrzeuggattung aus dem Bestand der Kurhessenbahn still und heimlich verabschiedet. Die letzten drei betriebsfähigen Fahrzeuge der Baureihe 646 verließen am 23. März 2020 um 8:55 Uhr ihren Standort in Kassel. Noch mit eigener Kraft machten sie sich auf den Weg nach Bad Schandau, um am nächsten Tag in ihr neues Domizil nach Tschechien geschleppt zu werden.

Bei den letzten drei Triebwagen handelte es sich um 646 206, 646 208 und 646 209. Dabei war der 646 206 der letzte Triebwagen, der noch im Einsatz war. Dagegen war der 646 210 schon mehr als ein Jahr lang mit einem Brandschaden abgestellt und wurde zu diesem Zeitpunkt bereits in Kassel zerlegt. Der 646 207 gehörte schon länger nicht mehr zum Betriebsbestand der Kurhessenbahn, soll aber im März noch in Kassel auf sein weiteres Schicksal gewartet haben.

Noch im Jahr 2017 hatte die Kurhessenbahn neun Stadler-Triebwagen der Bauart GTW 2/6 (Gelenktriebwagen mit sechs Achsen, davon zwei angetrieben) in

ihrem Bestand. Die meisten dieser Fahrzeuge trugen die Namen regionaler Städte. In den Bestandslisten waren die folgenden Fahrzeuge geführt:

- 646 205 – Stadt Wolfhagen
- 646 206 – Stadt Korbach
- 646 207 – Gemeinde Ahnatal
- 646 208 – Gemeinde Calden
- 646 209
- 646 210 – Stadt Volkmarsen
- 646 211 – Stadt Frankenberg (Eder)
- 646 212 – Gemeinde Willingen
- 646 213 – Gemeinde Zierenberg

Es kommt auch nicht von ungefähr, dass die Städte und Gemeinden, nach denen die GTW benannt waren, fast ausschließlich im Nordnetz zu finden sind. Schließlich waren die Fahrzeuge dort auch im Einsatz.



*Am 18. Februar 2018 ist der 646 212 „Gemeinde Willingen“ auf der Südstrecke zwischen Ernsthausen und Wiesenfeld unterwegs. Seine Namensgeberin wird der Triebwagen auf dem Weg nach Brilon-Stadt aber noch passieren.*

*Foto: Stefan Tripp*



*Bei der Streckenwiedereröffnung von Frankenberg nach Korbach am 11. September 2015 wurden die GTW2/6-Triebwagen in Doppeltraktion eingesetzt*

Anfangs wurden die GTW beschafft, um die Strecke Kassel – Volkmarsen zu bedienen. Nach der Wiederinbetriebnahme des Abschnitts Volkmarsen – Korbach 1998 gingen ab 2002 die Zugleistungen auf die GTW2/6 über, ebenso ab 2008 auf der Strecke Kassel – Wabern – Bad Wildungen. Nach der Wiedereröffnung der Edertalbahn im Jahr 2015 kamen die Triebwagen sogar fahrplanmäßig mit einzelnen Leistungen bis nach Marburg.

Sowohl bei den Fahrgästen als auch beim Personal waren die Triebwagen nicht sonderlich beliebt. Zwar waren die Fahrzeuge durch den niedrigen Einstieg behindertengerecht, was die Triebwagen der Baureihe 628 nicht bieten konnten, aber der Fahrkomfort ließ zu wünschen übrig. Im Innenraum dröhnten die Motoren zeitweise und die an den mittigen Maschinenwagen angehängten Fahrgastwagen schaukelten oftmals stark. Aufgrund der leichten Bauart und des diesel-elektrischen Antriebskonzeptes hatten die Triebwagen eine gute Beschleunigung und konnten die Fahrzeiten gegenüber der Baureihe 628 verkürzen.

Kurz nach der Eröffnung der Edertalbahn begann der Stern der Triebwagen bereits zu sinken. Häufige Störungen und mehrere Motorbrände führten zu vielen Ausfällen. Bei einer Fahrt auf der Hauptstrecke zwischen Kassel und Treysa löste sich bei einem Fahrzeug eine Außenklappe am Motorwagen und schlug gegen den entgegenkommenden Intercity. Dieser schleuderte die Klappe wieder zurück, welche durch eine Fensterscheibe im Fahrgastraum des Triebwagens einschlug. Das Fahrzeug wurde danach genauso wenig wieder aufgearbeitet wie mehrere durch Brandschäden ausgefallene Triebwagen.

Ab dem Jahr 2019 waren nur noch vier GTW bei der Kurhessenbahn im Einsatzbestand und wurden ausschließlich zwischen Kassel und Bad Wildungen eingesetzt. Meist waren diese aber im Reservebestand oder aufgrund von Störungen abgestellt, so dass nicht mehr als ein Fahrzeug zum Einsatz kam. Nach dem Ausschneiden der Baureihe 646 nutzt die Kurhessenbahn nun ausschließlich die 31 Triebwagen der Baureihe 642 (Siemens-Desiro) auf ihrem Streckennetz.

## GDL Bebra begrüßt Vorschläge zur Reaktivierung lokaler Bahnstrecken

(oh) Die Ortsgruppe Bebra der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) zeigt sich erfreut über die Entwicklung der letzten Wochen und Monate im östlichen Teil des Landkreises Hersfeld-Rotenburg.

Patrick Rehn, Mitglied des Ortsgruppenvorstandes, wirft dabei einen Blick in die Vergangenheit: „Seit den 1950er Jahren war die persönliche Freiheit und Wahl in der Mobilität ein hohes Gut, was vermeintlich nur mit dem Pkw zu erreichen war. Bus und Bahn erhielten besonders in ländlichen Gegenden schnell den Stempel des Verkehrsmittels für Arme, Kranke und Führerscheinlose, denn damals waren Fahrpläne nicht abgestimmt und für jede Strecke musste eine neue Fahrkarte gekauft werden. Daher wurde das Angebot stetig reduziert, bis irgendwann auch der letzte treue Fahrgast vergrault war.“

Im Güterverkehr wurden zudem tausende Anschlüsse stillgelegt und demontiert, in mancher Industriefläche liegen auch heute noch die Schienen von einst - die Bahnstrecken wurden stillgelegt und verschwanden teilweise für immer.



Die GDLer aus Bebra sehen die Fehler daher in der Vergangenheit, welche nun allerdings korrigiert werden sollen. Rehn: „Wir freuen uns über die Bemühungen jeder Bürgerinitiative und jedes

*Ein Kalizug durchfährt den ehemaligen Bahnhof Dankmarshausen an der Bahnstrecke Gerstungen - Philippsthal*

*Foto: Steven Kunz*





Vereins in Deutschland, welcher sich trotz schwierigster Bedingungen für den Erhalt von alten Eisenbahnstrecken einsetzt. Die Ideen und Konzepte, welche teils mit Unterstützung der lokalen Politik vorangetrieben werden, sind nachhaltig und an den Interessen von Bürgern und lokaler Wirtschaft ausgerichtet.“

Im östlichen Teil des Landkreises Hersfeld-Rotenburg haben dabei in den letzten Monaten einige tolle Projekte Fahrt aufgenommen, welche die Gewerkschafter unterstützen. Rehn: „Sei es die Idee des Heringer Bürgermeisters Daniel Iliev, wieder Personenzüge im Werratal von Gerstungen über Heringen nach Bad Salzungen fahren zu lassen, die Pläne, die alte Kreisbahn zwischen Heimboldshausen und Schenkklengsfeld wieder befahrbar zu machen oder der Vorschlag der Allianz Pro Schiene und des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen, das stillgelegte Stück zwischen Philippsthal und Vacha wieder aufzubauen: Sie alle haben das Ziel, den Kreis wieder besser an das Schienennetz anzubinden. Dies sorgt langfristig für schnelle und gute Verbindungen für Menschen und Waren, schafft Arbeitsplätze und sorgt somit für Leben in Dörfern und Städten und entlastet die Umwelt.“

Auch für den Güterverkehr spielen die genannten Vorhaben eine wichtige Rolle, wie Rehn an einem einfachen Beispiel verdeutlicht: „Ein Güterzug ist in der Lage, mehrere hundert bis einige tausend Tonnen Fracht zu befördern. Wenn ein solcher Zug beispielsweise 1000 Tonnen befördert, ersetzt er 40 Lkw, welche sich ansonsten durch die teilweise schmalen

Ortsdurchfahren quälen und zur Belastung für Anwohner, Straßen und Gebäude werden. Nicht verschweigen darf man in diesem Zusammenhang, dass die Lkw aber auch erst irgendwie zu ihren Ladestelle kommen müssen, so dass der Vorteil für den Zug noch größer wird.“

Doch die GDler aus Bebra sehen auch mögliche Konfliktpunkte: Die Ideen und Planungen sollten miteinander abgestimmt werden, um Schritt für Schritt die einzelnen Projekte zu planen und bestmöglich miteinander zu kombinieren. Denn um beispielsweise zusätzliche Züge aus dem Kalirevier auf die Schiene zu bringen, muss auch die bestehende Infrastruktur ertüchtigt und erweitert sowie doppelte Strukturen – die dann nur teilweise genutzt werden – verhindert werden.

Rehn sieht den Landkreis aufgrund seiner geographisch günstigen Lage zudem in einer guten Position für weitere Entwicklungen: So fahren in Bebra nicht nur viele Güterzüge durch, sondern ein Großteil von ihnen hält dort auch für einen Wechsel der Lokführer. Diese Halte bieten die Option, Waggons aus der Region an Züge in alle Himmelsrichtungen anzukuppeln, so dass Waren und Produkte aus der Region sicher, schnell und umweltschonend ihr Ziel erreichen. Der 36-Jährige abschließend: „Unsere Region ist für ihre wichtigen und viel befahrenen Autobahnen in ganz Deutschland und Europa bekannt. Wenn es die Politik in Wiesbaden, Berlin und Brüssel ernst meint, dann werden auch die Eisenbahnstrecken in der Region wieder eine wichtige Rolle spielen - und unsere Straßen etwas leerer.“



## Bahnhof Friedberg: Bahnsteigsanierung hat begonnen

(Ik, jl) Der mehrfach verschobene Umbau des Bahnhofs Friedberg hat im August mit dem ersten Bauabschnitt begonnen. Wie die Hessenschiene berichtete, werden zunächst nur die Bahnsteige und Dächer erneuert. Weiterhin werden neue Lautsprecher installiert und taktile Streifen eingebaut.

Nach Intervention von Pro Bahn & Bus bleibt der Fernverkehrsbahnsteig (Gleis 2 + 4) auf seiner vollen Nutzlänge von 348 Metern erhalten. Positiv zu werten ist weiterhin, dass alle Bahnsteigdächer auf 110 Metern Länge neu errichtet werden, dies ist eine deutliche Verbesserung gegenüber heute. Nicht von den Maßnahmen betroffen ist der Bahnsteig 5 (Züge Richtung Nidda/Wölfersheim-Södel), da dieser erst im Zuge des viergleisigen Ausbaus der S6 in Angriff genommen und dann auf 96 cm erhöht wer-

den soll. Im Zuge der Sanierung wurden schon Nebengebäude auf der Südseite des Bahnhofs abgerissen.



Der zweite Bauabschnitt umfasst einen Neubau der Personenunterführung mit dem Einbau von Aufzügen. Hierbei wird auch der von Pro Bahn & Bus favorisierte Durchstich in den Stadtteil Fauerbach diskutiert, um neue Fahrgastpotentiale zu erschließen.

*Abriss von Nebengebäuden zwischen Gleis 1a und der Hanauer Straße. Die Gebäude waren in einem desolaten Zustand; aus manchen Dächern wuchsen bereits Birkenbäume*  
Foto: Lars Kühnemund, kleines Foto: Jürgen Lerch



*Während der Bauarbeiten entfallen die Parkplätze auf der Nordseite des Bahnhofs, wo jetzt Baucontainer stehen*

*Foto: Lars Kühnemund*



Problematisch ist allerdings, dass es für diesen weiteren Bauabschnitt noch keinerlei Planungen gibt und sich auch die Stadt bei einem Durchstich nach Fauerbach finanziell beteiligen muss. Frühestens 2024 wäre nach heutigem Stand ein Baubeginn möglich. Die Deutsche Bahn will die Option einer Verlängerung durch einen Deckel in der neuen Unterführung erhalten. Ferner ist der Standort eines neuen Busbahnhofs Gegenstand der Diskussion.

*Der Fernbahnsteig Gleis 2 + 4 bleibt in seiner ganzen Länge erhalten (im Bild rechts)*

Der Fahrgastverband setzt sich dafür ein, auch nach dem Bau einer neuen Unterführung die alte geöffnet zu lassen, um einen direkten Zugang zur Bahnhofshalle zu ermöglichen. Leider befindet sich der jetzige Zugang zu den Bahnsteigen in einem schlechten Zustand mit Uringeruch und Schmierereien an den Wänden. Zumindest soll es im Zuge der Bahnsteigerneuerungen einen neuen Anstrich und Ausbesserungen an den Treppen geben.



## **Bahnsteig Gleis 2 + 4 wird nicht gekürzt**

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens hatte Pro Bahn & Bus im November 2018 festgestellt, dass der heutige Bahnsteig mit einer Länge von 348m auf 275m Nutzlänge verkürzt werden sollte. Gerade lang genug für Züge aus drei fünfteiligen Flirt-Triebwagen der Hessischen Landesbahn, welche werktags mit einer Länge von 271m im Bahnhof Friedberg halten.

Da der Bahnsteig bereits heute die geforderte Normhöhe von 76cm aufweist und auch in Zukunft steigende Fahrgastzahlen zu erwarten sind, hätte eine Kürzung des Bahnsteigs längere Züge unmöglich gemacht und unnötiges Geld für den Rückbau beansprucht. Mit einer Eingabe beim Eisenbahn Bundesamt bat der Fahrgastverband deshalb, der Kürzung des Bahnsteigs zu widersprechen.

Nach über anderthalb Jahren wurde Pro Bahn & Bus mit Planfeststellungsbeschluss vom 9. Juni 2020 mitgeteilt, dass der Bahnsteig in seiner vollen Länge erhalten bleibt: Die Vorhabenträgerin „DB Station und Service AG hat zugesagt, den Bahnsteig auf voller Länge beizubehalten. Auf dem ursprünglich einzukürzenden Teil wird hierfür ebenfalls ein neuer Belag mit taktilem Leitsystem eingebaut, damit der Bahnsteig in voller Länge uneingeschränkt nutzbar bleibt.“

Somit sind auch in Zukunft Halte von Zügen mit bis zu 13 Wagen in Friedberg möglich. Selbst umgeleitete ICE1 können einen Stopp in der Wetteraumetropole einlegen. In Gießen gekuppelte Züge wie der Mittelhessenexpress können länger werden, wenn auch in Gießen und Bad Nauheim die Bahnsteige wieder verlängert werden und das Signalsystem angepasst wird.

Interessant am Rande: Im Rahmen des Anhörungsverfahrens werden Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange angeschrieben und um Stellungnahme gebeten. Keine Stellungnahme gaben unter anderem die DB Regio AG und die Hessische Landesbahn ab. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund, Hessen Mobil, der Magistrat der Stadt Friedberg oder auch der RP in Darmstadt, Derzernat III 33.1 (Verkehrsinfrastruktur Straßen und Schiene, Planfeststellung) teilten mit, dass sie keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen abgeben möchten. Eine zukunftsgerichtete Verkehrsplanung mit dem umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene sieht anders aus!

Jürgen Lerch

## Lollar: Bahnstufunterführung erneuert

(j.l.g.b) Schon vor über einem Jahr wurde die neue Fußgängerunterführung im Bahnhof Lollar eingeweiht. Das Bauwerk kann sich sehen lassen und ist der erste große Schritt zu einer grundlegenden Modernisierung der Lollarer Bahnsteiganlagen.

Mit einer hellen Täfelung aus weißen, gelben und grauen Kacheln wirkt die neue Unterführung deutlich freundlicher als die alte. Neu ist auch der ebenerdige Zugang von der Stadtseite her in die Unterführung. Ein ebenfalls ebenerdiger Zugang von der Bahnstufseite her wurde bereits vorgesehen und wird in der zweiten Ausbaustufe ab April 2021 realisiert. Dann sollen die Bahnsteige erneuert und auf 55 cm erhöht sowie Wetterschutzhäuser und eine Rampenanlage entstehen. Alle Bauten werden so angelegt, dass nach dem Jahre 2040 auch eine weitere Erhöhung der Bahnsteige mit der Angleichung der Rampen von 55 cm auf 76 cm gegeben ist.

Die Kosten in Höhe von fünf Millionen Euro für den ersten Bauabschnitt konnten komplett über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LufV) finan-



*Neuer ebenerdiger Zugang von der Stadtseite*

ziert werden. Die LufV ist ein Vertrag zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn über die Instandhaltung der Bahn-Infrastruktur. Für die anstehenden Baumaßnahmen des zweiten Abschnitts wurden von DB Station&Service nochmals Baukosten von 3,5 bis 4 Mio. Euro genannt. Von der ersten Initiative im

Lollarer Stadtparlament bis zur Erneuerung der Unterführung vergingen übrigens 15 Jahre!



*Neue Überdachungen über der Fußgängerunterführung. Nächstes Jahr werden auch die Bahnsteige modernisiert*

## (Wenig) Neues an der Lahn, im Vogelsberg und in der Rhön

(fl/hl) Am 21. August 2020 wurden vom RMV die Verkehrsleistungen der Vogelsbergbahn (Teilnetz Lahntal/ Vogelsberg-Rhön) für den Zeitraum vom 10.12.2023 bis 11.12.2038 ausgeschrieben. Als Basis für die ausgeschriebene Kilometerleistung wurde der Jahresfahrplan 2020/21 zu Grunde gelegt. Laut der Ausschreibung können weiterhin Dieselfahrzeuge eingesetzt werden, Neufahrzeuge müssen die Abgasemissionswerte nach Stage V erfüllen. Fahrzeuge mit geeigneten alternativen Antriebsformen sind auch zugelassen, aber nicht explizit gefordert.

Beim Einsatz von Gebrauchtfahrzeugen wird ein „Rundum-Redesign“ mit WLAN, Fahrgastzähleinrichtung sowie Echtledersitzen in der 1. Klasse gefordert. Bei einem erneuten Zuschlag an die HLB erlaubt dieser Passus unter den vorgenannten Bedingungen den weiteren Einsatz der bisherigen LINT 41 Fahrzeuge für weitere 15 Jahre und damit Fahrzeuge, deren Sitzplatzangebot vor Corona häufig nicht ausreichend war. Aus Sicht von Pro Bahn & Bus ist diese Ausschrei-

bung in Hinblick auf die Betriebsmittel nicht zukunftsorientiert, auch eventuelle Veränderungen in der Streckeninfrastruktur lassen sich nicht erkennen, der derzeitige Status wird für weitere 15 Jahre festgeschrieben.

### Wenig Aussicht auf mehr Fahrzeugkapazität und mehr Qualität

Die Ausschreibung des Lahn-Vogelsberg-Rhön-(LVR)-Netzes lässt grund-

*Am Bahnübergang Schiffenberger Weg in Gießen würde sich ein weiterer Haltepunkt angesichts der dichten Wohnbebauung anbieten*

*Foto: Friedrich Lang*





erneuerte Altfahrzeuge zu und ermöglicht damit prinzipiell einen Weiterbetrieb der LINT 41-Triebwagen aus dem Jahr 2011 unter Regie der Hessischen Landesbahn. Dabei sind die Erfahrungen mit diesem Triebwagentyp wenig positiv. Gerade bei den längeren Reisewegen im Vogelsberg bot der Vorgängertyp VT 628 der Deutschen Bahn einen erheblich höheren Reisekomfort, bessere Sitze und mehr Ruhe durch Trenntüren zwischen Einstiegsbereich und Fahrgastraum.

Auch hinsichtlich der im Lahntal wichtigen Fahrradmitnahme kann der LINT 41 nicht überzeugen. Zwar hat der RMV in den vergangenen Jahren das Fahrplanangebot an Wochenenden verdichtet und auch den Einsatz von Doppeltraktionen forciert, das Problem der zu kleinen Mehr-

zweckabteile bleibt aber bestehen. Pro Bahn & Bus im Deutschen Bahnkundenverband sieht den ausschließlichen Weiterbetrieb der LINT 41 deshalb sehr kritisch und fordert mindestens die Aufstockung der Flotte, damit mehr Doppeltraktionen gebildet werden können. Von diesen Doppeltraktionen wäre dann immer eines der beiden Fahrzeuge mit einem wirklich kapazitätsstarken Fahrradabteil auszustatten.

Den mäßigen Reisekomfort beheben können allerdings nur Neufahrzeuge, denn auch bei einem „ReDesign“ bleibt die Grundkonfiguration der Altfahrzeuge erhalten, bleiben die engen Wege an der Toilette vorbei, bleiben die Treppen, bleibt die Unruhe an den nahe beim Einstieg liegenden Sitzen.

*Der Bahnhof Reiskirchen ist bis heute der einzige Bahnhof entlang der Vogelsbergbahn, der ein elektronisches Stellwerk besitzt. Damit können Zugkreuzungen schneller abgewickelt werden*





## Neuer RE 44 Gießen – Wetzlar – Limburg

Mit ausgeschrieben ist ein neuer Regionalexpress RE 44, der zwischen Gießen und Limburg zum Einsatz kommen soll. Seine vorgesehene Funktion als Gießener Zu- und Abbringer zum IC 34, der die Universitätsstadt umfahren wird, weist ihm eine um 15 bis 20 Minuten veränderte Taktlage gegenüber dem bestehenden Angebot des RE25 (Koblenz–Gießen) im Lahntal zu. Eine Weiterführung des RE 44 auf die Vogelsbergbahn war Gegenstand einer Machbarkeitsstudie, die aber zu keinem positiven Ergebnis gekommen ist. Pro Bahn & Bus empfiehlt, im hessischen Teil des Lahntals weitere RE-Halte einzuführen, da die Auslastung vieler Regionalbahnen augenscheinlich besser ist, als diejenige des nur in Wetzlar und Weilburg haltenden RE25.

### Forderung nach Ausbau und neuem Betriebskonzept für die Vogelsbergbahn

Die Vogelsbergbahn hat sich in den vergangenen Jahrzehnten – abgesehen von der Ausweitung des Wochenend- und Abendverkehrs – an kaum einer Stelle weiterentwickelt. Im Gegenteil, es wurden Stationen geschlossen und das noch zu einer Zeit, als anderswo die positiven Effekte der Bahnreform sowie der Einführung flächendeckender Verkehrsverbünde in Hessen ihre Wirkung entfalteten. In den 1970er Jahren traf es Gießen-Flughafen/Rödgen, nach der Jahrtausendwende noch Renzendorf und Wallenrod.



*Alte Signaltechnik im Bahnhof Groß-Buseck: Robust, aber auch langsam in der Betriebsabwicklung.*

Der heutige Fahrplan ist ein eher schlechter Kompromiss zwischen einer halbwegs befriedigenden Feinerschließung und einem schnellen Angebot für die Städte der Region. Die oben genannten Halte wurden ganz aufgegeben, bei anderen wurde die Bedienung zuletzt im Rahmen eines 2011 eingeführten neuen Regionalbahn-Taktes auf einen zweistündlichen Rhythmus reduziert. Zweifellos werden auf einer 106 km langen Regionalverkehrsstrecke schnelle Angebote benötigt, sie dürfen aber nicht so deutlich zu Lasten der Erschließungswirkung gehen, wie dies bei der Vogelsbergbahn der Fall ist. Anzumerken ist, dass es bis zur Fahrplanreform 2011 immer Eilzüge bzw. RE-Verbindungen auf der Vogelsbergbahn gab.

Zumindest im dicht besiedelten Westteil der Strecke, etwa von Gießen bis

## Aus anderen Regionen lernen: Die Murgtalbahn

Die Murgtalbahn erschließt das gleichnamige Tal im Nordschwarzwald. Ungefähr ab dem Jahr 2000 wurde sie im Rahmen des „Karlsruher Modells“ und unter Regie der Albtal-Verkehrsgesellschaft massiv ausgebaut. Heute gilt sie als Musterbeispiel einer leistungsfähigen eingleisigen Strecke. Prägend für die untere Murgtalbahn ist die ausgesprochen hohe Erschließungswirkung mit zahlreichen neu gebauten Stationen und einem dichten Fahrplan. In den kommenden Jahren wird sich die Fahrzeug- und Fahrplankonzeption zwar ändern, die Qualität der Streckenausstattung wird aber selbstverständlich beibehalten.

### Steckbrief Murgtalbahn im Kernabschnitt Rastatt–Forbach

- 26,8 km Streckenlänge, davon 4,4 km nachträglich auf Doppelspur ausgebaut
- 18 Zwischenstationen, entsprechend einem Haltestellenabstand von ca. 1,4 km.
- Zwei S-Bahnen pro Stunde und Richtung mit Halt an allen Stationen werktags
- Dazu Regionalexpress im Zweistundentakt, Halt an drei Zwischenstationen
- Regel-Aufenthaltszeit bei Kreuzungen zwei Minuten, maximal vier Minuten
- Regel-Fahrzeit der S-Bahn ca. 38 bis 42 min., ca. 39,5 km/h
- Regel-Fahrzeit des RE-Zuges 28 min, ca. 56,2 km/h

Burg- und Niedergemünden, benötigt die Vogelsbergbahn ein neues Betriebskonzept mit zusätzlichen Halten und einem Angebotsmix aus schnellen Regionalexpresszügen und feinerschließenden Regionalbahnen, die aus Marketinggründen auch „Regio-S-Bahn“ oder ähnlich genannt werden könnten. Im mittleren und östlichen Teil der Strecke sollten mindestens alle früheren Halte wieder eingerichtet werden.

Bereits im Stadtgebiet von Gießen muss eine neue Station helfen, die periphere Lage des Gießener (Haupt-)Bahnhofs auszugleichen. Traditionell fährt die Vogelsbergbahn gemeinsam mit der Lahn-Kinzig-Bahn durch das Univiertel der Stadt, ohne dort anzuhalten – ein

Unding. Gießen Licher Straße wird zwar von Studenten genutzt, das System Schiene bleibt hier aber weit hinter seinen Möglichkeiten zurück. Das Konversionsgebiet Am alten Flughafen und der Stadtteil Rödgen sind im Verlauf der Strecke weitere Kandidaten für die (Wieder-)Errichtung von Stationen. Mit den drei neuen bzw. reaktivierten Stationen wäre das Gießener Stadtgebiet in hoher Qualität erschlossen.

### Keine technische Modernisierung mit altem Stationskonzept

Limitierend für das heutige Stations- und Fahrplankonzept ist die Lage und Leistungsfähigkeit der Kreuzungsbahnhöfe auf der durchweg eingleisigen

*Zugkreuzung in  
Lauterbach: Das  
mechanische  
Stellwerk ist 80  
Jahre alt und erlaubt  
nicht das  
gleichzeitige  
Einfahren von  
Zügen. Dadurch  
benötigen  
Zugkreuzungen bis  
zu 6 Minuten.*



Vogelsbergbahn. Da die Kreuzungsbahnhöfe nach wie vor überwiegend mit – laut DB-Netz-Vorstand „alsbald“ zu ersetzender – mechanischer Alttechnik ausgestattet sind, bietet sich eine Neukonzeption der Stationen und des Fahrplangefüges geradezu an.

Dazu müsste sich aber die Politik gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund intensiv mit der Strecke auseinandersetzen. Denn am Anfang aller Überlegungen muss die Frage stehen „welche Siedlungsgebiete wollen wir mit der Vogelsbergbahn erschließen und in welchem Takt soll dies geschehen?“. Die aktuellen Nahverkehrspläne des RMV und auch des Landkreises Gießen (ZOV) geben auf diese Frage keine Antwort. Eine vertiefende gutachterliche Untersuchung speziell zu dieser Fragestellung ist erforderlich. Eine Untersuchung, die selbstverständlich auch Themen wie die Weiterentwicklung zu einer Regionalstadtbahn für Mittelhessen behandeln darf, die aber das schnell Umsatzbare nicht aus den Augen verlieren sollte.

Im ZOV-Nahverkehrsplan wird unter der Pkt. 4.2.5 lediglich darauf hingewiesen: „dass man eine Machbarkeitsstudie mit dem Ziel durchgeführt hatte, um zusätzliche und beschleunigte Direktverbindungen zwischen Alsfeld und Gießen anzubieten (RE 44). Im Fokus stand hierbei, welche infrastrukturellen Maßnahmen (zweigleisige Streckenabschnitte, weitere Kreuzungspunkte) hierfür vorgenommen werden müssten. Die Studie hat zu keinem verkehrlich sinnvollen Ergebnis geführt. Mit einem modifizierten Zielkonzept, welches mindestens einen zusätzlichen Halt im Bereich Gießen vorsieht, soll nun eine erneute Untersuchung durchgeführt werden“.

Konkrete Schritte sind derzeit kaum erkennbar. Dabei ist es offensichtlich, dass die Eingleisigkeit einer Strecke alleine kein unüberwindbares Limit für ein attraktives Zugangebot darstellt. Die Taunusbahn Friedrichsdorf–Brandobberndorf lässt schon im aktuellen Ausbauzustand ein dichtes Zugangebot zu. Noch aufschlussreicher ist ein Blick auf die baden-württembergische Murgtalbahn, da sie ein

vergleichbares Zugangebot mit Regio-S-Bahnen und RE-Leistungen aufweist, wie es für die Vogelsbergbahn notwendig ist. Und weil sie ebenfalls eine außerordent-

lich hohe Erschließungswirkung mit häufigen Halten besitzt, wie es die Vogelsbergbahn im Verdichtungsraum um Gießen benötigt.

### **Kommentar zur Vogelsbergbahn: Es wird weiter nur geredet...**

(hl/fl) Unwürdiges in Sachen Vogelsbergbahn spielte sich kürzlich im Vogelsberger Kreistag ab. In der Sitzung vom 26. August 2020 ging es um die Bahn, mit einer reißerischen Headline wurde zwei Tage später in der Alsfelder Allgemeinen die Ablehnung des Vogelsberger Landrats zu den von den Grünen geforderten Erweiterung der Tagesrandverbindungen zitiert: „*Da sitzen zwei Leute in einem Zug*“. Auch die Forderung nach einer umsteigefreien Verbindung von Alsfeld nach Frankfurt wurde vom Landrat mit der Begründung abgelehnt, dass man u.a. damit die Main-Weser-Bahn (MWB) und Fahrgäste ab Friedberg blockiere.

Gemäß dieser Argumentation dürfte der RMV zukünftig auch keine Direktverbindung Lich-Hungen-Friedberg-Frankfurt bestellen. Was hier bei Lahn-Kinzig-Bahn und Horloffthalbahn möglich ist, wäre – mit gutem Willen und etwas Fantasie – nach dem viergleisigen Ausbau der MWB bis Friedberg, ohne wesentlichen Mehraufwand mit einer Flügelzugbildung von Lahntal- und Vogelsbergbahn möglich. Ab Gießen gekoppelt könnte dieser Flügelzug als Regionalexpress auch Butzbach, Bad Nauheim und Friedberg bedienen.

Noch 2019 wurde von der Stadt Alsfeld eine schnelle Verbindung nach Gießen gefordert (RE 44). Stephan Paule, Bürgermeister von Alsfeld und CDU-Fraktionsvorsitzender im Kreistag, unterstützte selbst noch im Februar 2020 eine schnelle RE-Verbindung von Alsfeld nach Gießen. Diese Forderung wurde mit Hinweis auf das Ergebnis der Machbarkeitsstudie, welche allerdings nie öffentlich vorgestellt wurde, zurückgenommen.

Es stellt sich die Frage, ob alle Vertreter der Parteien aus der Versammlung des ZOV Einsicht in diese Machbarkeitsstudie nehmen konnten? In einer Pressemitteilung zur Versammlung vom 08.09.2020 (Gießener Allgemeine) wurde von den Grünen der Umgang mit der in Auftrag gegebenen Studie kritisiert: „*Daraus wurde eine reine Fahrplananalyse*“. Außerdem bemängelten sie, dass ihnen die genaue der Auftragsstellung der erneut zu beauftragenden Studie nicht bekannt sei.

Wenn man bedenkt, dass die Machbarkeitsstudie Ende 2017 in Auftrag gegeben und erst 2020 das Ergebnis vorgelegt wurde, eine neue Studie – sofern sie in Auftrag gegeben wird – auch wieder drei Jahre oder mehr benötigt und die Umsetzung der daraus resultierenden Maßnahmen weitere zehn oder mehr Jahre in Anspruch nimmt, dann wird die Phase der großzügigen Förderung durch die Novellierung des GVFG nicht mehr greifen. Unter diesen Voraussetzungen ist klar vorhersehbar, dass das Betriebskonzept des Deutschlandtaktes mit dem Halbstundentakt in der RushHour über den Gesamtverlauf der Vogelsbergbahn in naher Zukunft nicht umsetzbar sein wird, bestenfalls bleibt alles so, wie es derzeit ist!

Bis 2018 gab es eine kommunale Arbeitsgemeinschaft Vogelsbergbahn (AGNV), in der die Vertreter der anliegenden Gebietskörperschaften zusammen kamen. Damals wurde in unregelmäßigen Abständen in der Presse von deren Sitzungen berichtet, es konnten auch wichtige Ergebnisse vorgezeigt werden! Seit 2018 ist diese Institution scheinbar nicht mehr existent, wird auch in der Öffentlichkeit nicht mehr wahrgenommen. Vielmehr scheint es so, dass es keine konzertierten Aktionen mehr gibt, jede Institution „kocht ihr eigenes Süppchen“ oder man überlässt alles dem ZOV, getreu dem Motto: „Der wird's schon richten“. Dass es auch anders geht, zeigt das aktuelle Beispiel der Arbeitsgemeinschaft zur Niddertalbahn.

Obwohl durch die Änderung des GVFG bis zu 90% der förderungsfähigen Kosten für Infrastruktur-Verbesserungen durch den Bund übernommen werden können, hat man dies scheinbar bei den Anrainerkommunen der Vogelsbergbahn noch nicht erkannt. Nur wenn „alle mit Engagement an einem Strick ziehen und ein GEMEINSAMES ZIEL formulieren“ kann auch etwas erreicht werden. Ein Blick über den Tellerrand, zum Beispiel in die angrenzenden Bundesländer, zeigt, dass man bei vergleichbaren Strecken die finanziellen Möglichkeiten, die die Novellierung des GVFG nun bietet, auch gerne aufgreift und nutzt.

Horst Lorenz

## HESSENSCHIENE-ABO

für 20 Euro

2 Jahre druckfrisch nach Hause!

## Neuer ZOV-Nahverkehrsplan beschlossen

(hl) Am 4. September 2020 wurde der neue regionale Nahverkehrsplan (NVP) des ZOV-Verkehr von der CDU/SPD-Mehrheit der Verbandsversammlung beschlossen. Der Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) erstellt die Pläne für die Landkreise Vogelsberg, Wetterau und Gießen.

In Pressemeldungen von BUND, VCD und den Grünen wurde bemängelt, dass dieses Werk wenig innovativ und die umfangreichen Stellungnahmen, Anregungen der unterschiedlichen Institutionen und Kommunen häufig nicht berücksichtigt wurden. Selbst eine jährliche Überprüfung / Monitoring der Verkehrsverhältnisse fand keine Berücksichtigung.

Im Gegensatz dazu lobte die Vogelsberger SPD in einer Pressemitteilung vom 3. September in der Alsfelder Allgemeinen die Verabschiedung des regionalen Nahverkehrsplanes: „*Einen weiteren Meilenstein zur Verbesserung des ÖPNV gerade in den ländlich strukturierten Gebieten*“. Wenn man dieses Statement liest, könnte man annehmen, dass man mit diesem NVP alle bisher bekannten gravie-

renden Mängel und Schwachstellen erkannt hat und im Verlauf der nächsten fünf Jahre beseitigen wird.

Doch mit dem Erkennen ist das so eine Sache. Für manche Mängel hat man ein offenes Ohr, andere wiederum werden bewusst ignoriert und dementiert. Ähnlich hatte sich auch der BUND des Vogelsbergkreises geäußert und in seiner Pressemeldung vom 1. September (Osthessen News) kritisiert er unter anderem, dass wesentliche Mängel des ÖPNV-Angebotes ignoriert und bei der Analyse ausgeklammert werden.

Ein belegbares Beispiel dafür ist das außenliegende, große Bestandswohngebiet „Beune“ im Mucker Ortsteil Merlau. Dieses Wohngebiet wird durch die Buslinie VB 78 über die mittig zur Siedlung angeordnete, gleichlautende Bushaltestelle „Beune“ im Schulbusverkehr bedient. In Richtung Ortsmitte ist diese Haltestelle auch als ALT-Haltestelle (Anruf-Linien-Taxi) ausgewiesen, obwohl diese in der Ferien montags bis freitags nur ein einziges Mal mit einer bedarfsorientierten ALT-Alibi-Fahrt bedient wird.



*Vom Wohngebiet Beune zum Bahnhof Mücke sind es rund 1,6 Kilometer. Ein Bus fährt aber nur an Schultagen.*

2 x Grafik: OpenStreetMap



Sucht man z. B. in den Ferien oder am Wochenende in der RMV-Verbindungs- auskunft einen Fahrtenwunsch nach Gießen, dann erhält man die Auskunft, man solle auf einen anderen Tag ausweichen. Also bleibt nur die Möglichkeit, mehr als 1,6 km zum Bahnhof Mücke zu laufen oder – falls es passt – ebenfalls mit mehr als 600 m die nächste „ständig bediente“ Bushaltestelle „Dorfgemeinschaftshaus“ der Linie VB 78 anzusteuern. Wohnt man nicht gerade in der Nähe der Haltestelle „Beune“, dann können auch noch bis 300 m hinzukommen.

Möchte man diese Haltestelle außerhalb der Ferien in Richtung Bahnhof Mücke nutzen, dann sollte man sich – da auf den Schulbetrieb ausgelegt – auf eine Rundreise durch das Gemeindegebiet mit dem Schulbus, eventuell auch mit Zwischenumstiegen, mit entsprechendem Zeitaufwand einrichten. Die gegenüberliegende Haltestelle Richtung Ortsausgang wird überhaupt nicht durch das ALT bedient; ALT-Abfahrtszeiten fehlen deshalb komplett. Demzufolge ist auch eine Rückfahrt vom Bahnhof Mücke mit dem ALT nicht möglich.

Die Anbindung des Wohngebietes Beune an den Bahnhof Mücke durch das ALT wird durch diese Fahrplangestaltung, im Gegensatz zu den offiziellen Aussagen, in keiner Weise erfüllt. Da z. B. die ALT-Bedienung immer bedarfsorientiert und immer mit Kleinbussen durchgeführt wird, ist das derzeitige ALIBI-ALT-Fahrplanangebot nicht nachvollziehbar. Zumal bei einer ALT-Anforderung aus den Ortsteilen Wettsaasen oder Kirschgarten auch immer der direkte Weg zum Mucker Bahnhof gefahren wird, d.h. also



*Der Weg zur nächsten regelmäßig bedienten Haltestelle Dorfgemeinschaftshaus beträgt rund 600 Meter*

auch immer direkt an der Hst. „Beune“ vorbei.

Aus diesem Grunde hatten auch die Grünen vor der Verabschiedung des NVP im ZOV-Verkehrsausschuss diesen Sachverhalt bemängelt. Der Ausschuss sah aber keinen Handlungsbedarf und erklärte schriftlich am 17. August 2020: „Das Gebiet „Beune“ wird im Schulverkehr und ALT erschlossen“. Am 28. August 2020 wurde der Vogelsberger Landrat Manfred Görig zum ALT-Verkehr in der Alsfelder Allgemeinen mit der Aussage zitiert: „Man mache ein Angebot von 2 Mio. km, es werde aber nur ein Viertel genutzt.“

Dass man aber mit Angeboten, wie hier geschildert, niemand zur Nutzung bewegen, geschweige denn eine Verkehrswende beflügeln kann, dürfte für jedermann selbsterklärend sein. Somit können die Bewohner dieses Ortsteiles weiterhin nicht mit einer besseren ÖPNV-Verkehrserschließung rechnen.

Der Nahverkehrsplan ist unter  
<https://www.zov.de/verkehr/nahverkehrsplan.html>  
 abrufbar.

## Verein Lumdatalbahn e.V. TEE-Sonderfahrt zum 10-jährigen Jubiläum

(fl) Der fünfte Lumdotaler Bahn-Erlebnistag mit der TEE-Sonderfahrt von Lollar nach Nürnberg am 19.9.2020 war gleichzeitig das Großereignis zum 10-jährigen Bestehen des Vereins Lumdatalbahn e.V., Mitglied im Deutschen Bahnkundenverband. Und er war noch mehr: Mit den Worten „Eindrücke von einem Ausflug zwischen Kaffeefahrt und Netzwerktreffen“ brachte die Gießener Allgemeine Zeitung die Idee hinter der Fahrt treffend zum Ausdruck.

Rund 180 Fahrgäste waren in den sechs Sitzwagen des TEE-Zuges „pandemiegerecht“ platziert worden. Nach dem Corona-Ausbruch war der Fahrkartenverkauf gestoppt worden, dank einer großzügigen Spende der Detmolder Privatbrauerei Strate konnte die Fahrt dennoch stattfinden. Das große Platzangebot im erstklassigen Zug reichte jedenfalls aus, um Abstand zu halten. Immerhin war die Fahrt zum Bahnerlebnistag eine der wenigen großen Sonderfahrten in diesem Sommer und die erste Charterfahrt des DB-Museums Koblenz mit der Lok 103 245-7 und dem



*Die Hygieneregeln wurden auch im TEE eingehalten. Nebenbei gab es Werbung für die Reaktivierung, denn „eine gute Idee braucht einen langen Atem“.*

*Zuglok 103 245-7 stellt den Zug in Nürnberg für die Rückfahrt bereit. 4 Fotos: Friedrich Lang*



*Zielbahnhof Lollar - garantiert ein Novum in der Frankenmetropole.*



stilechten Wagenmaterial seit Ausbruch der Pandemie überhaupt.

Das „Netzwerktreffen“ fand auf der Hinfahrt im Rheingold-Clubwagen statt. Unter anderem die Bürgermeister von Allendorf/Lumda und Rabenau, Vertreter des Deutschen Bahnkundenverbandes, von PRO BAHN und Pro Bahn & Bus, der Gewerkschaft EVG und Aktive des Vereins Lumdatabahn e.V. waren zusammengekommen, um der Presse Rede und Antwort zu stehen. Gießens Landrätin Anita Scheider musste leider kurzfristig absagen, dabei war gerade ihr Statement zum zögerlichen Reaktivierungsprozess mit Spannung erwartet worden.

Bei strahlendem Septemberwetter lockte der Zug zahlreiche Fotografinnen

und Fotografen an den Schienenstrang, vor allem an die Parodestrecken entlang des Mains sowie zwischen Würzburg und Nürnberg. Gegrüßt bzw. ordnungsgemäß gewarnt wurden sie vom Triebfahrzeugführer des DB-Museums, der sichtlich seine Freude an der Arbeit hatte. Auf der Rückfahrt konnte die 46 Jahre alte Zuglok 103 245-7 auf der Schnellfahrstrecke zwischen Würzburg und dem Abzweig Nantenbach bei Tempo 200 zeigen, was in ihr steckt.



*Sehnsuchtsort auf Rädern.  
Der Clubwagen im TEE.*

## Lahntal: Neue Stationen und Signaltechnik stufenweise bis 2032

(hpg) Im rheinland-pfälzischen Abschnitt der Lahntalbahn wurde die gesamte Signaltechnik nach umfangreichen Baumaßnahmen am 22. August 2015 auf das „ESTW Untere Lahn“ mit Standort im Bahnhof Diez umgestellt. Dabei erhielten fast alle Verkehrsstationen neue, barrierefreie Bahnsteige (55cm) und Zugänge, zuletzt der Hp Nievern.

Derzeit steht nur noch der barrierefreie Umbau des Bahnhofs in Diez aus. In einem zweiten Abschnitt, bezeichnet als „ESTW Obere Lahn“, soll die Stellwerkstechnik zwischen Kerkerbach und Albshausen erneuert werden. Im hessischen Abschnitt ist die Inbetriebnahme jedoch in mehreren Stufen vorgesehen und soll nach Angaben der DB Netz zwischen 2025 und 2032 erfolgen, wie in der Tabelle dargestellt.

Für die aktuelle Ausschreibung Lahntal-Vogelsberg-Rhön (RE 44, RB 45, RB 52) hat DB Netz einen „Anhang Machbarkeit zur Betriebsprogrammstudie“ er-

stellt, der vom RMV allerdings als „unverbindlich“ den Unterlagen beigefügt wurde.

Um eine freizügige Umlaufplanung zu ermöglichen, wurden die Fahrzeiten dieser Studie mit der Zugbildung aus einem Lint 41 und Lint 27 für die Kapazitätsklasse 2 (K2) ermittelt. Diese weist die ungünstigste Fahrdynamik auf. Im Rahmen der Betriebsprogrammstudie kommen die Triebfahrzeuge auf den einzelnen Streckenabschnitten in den maximalen Traktionen als Zweifachtraktion Lint 41 (entspricht K3) für RE 44, RB 45 und RB 52 vor. Lediglich einige wenige

*Umbau von Streckenabschnitten der Lahntalbahn auf ESTW. Grafik: DB-Netz  
(a) = ausschließlich (e) = einschließlich*

Stufe	Inbetriebnahme vorgesehen	Streckenabschnitt	Verkehrsstationen	Beseitigung höhengleicher Bahnsteilzugang bei ESTW-Bau
1a	2025	Weilburg (a) – Aumenau (a)	Gräveneck Fürfurt	ja ja
1b	2026	Eschhofen (a) – Aumenau (e)	Aumenau Arfurt Villmar Runkel Kerkerbach	ja ja ja ja nicht vorhanden
1c	2028	Albshausen (a) – Weilburg (a)	Solms Braunfels Stockhausen Löhnberg	ja nicht vorhanden ja ja
1d	2029	Bahnhof Weilburg	Weilburg	nicht vorhanden
2	2032	Wetzlar (a) – Albshausen (e)	Albshausen	nicht vorhanden

*Der Neigetechnik-Zug  
fährt schon länger nicht  
mehr auf der  
Lahntalbahn und auch  
die Formsignale  
werden in den nächsten  
Jahren verschwinden*

*Foto: Ronny Köppel*



Fahrten im Schülerverkehr sind mit drei Lint 41 als K4-Leistung vorgesehen, erfordern aufgrund zu kurzer Bahnsteiglängen an zahlreichen Stationen allerdings die Sicherung durch Personal des EVU.

Der Fahrplan der Betriebsprogrammstudie für die Ausschreibung des LVR-Netzes basiert auf der Stufe 1a für die ESTW-Inbetriebnahme im Lahntal. Für die weiteren Streckenabschnitte wurde von DB Netz die Status-Quo-Infrastruktur

gemäß Stand Fahrplan 2020 unterstellt.

### **Zugbegegnungen in Furfurt**

Die zusätzlichen Fahrten der Linie RE 44 und Fahrzeitverschiebungen bei der Linie RB 45 führen zu regelmäßigen Zugbegegnungen im Bereich Furfurt. Das vorgesehene Betriebsprogramm bedingt die Beseitigung des dortigen höhengleichen Zugangs und unterstellt die Inbetriebnahme (IBN) der

Stufe 1a des ESTW „Obere Lahn“. Für einen „Übergangszeitraum“, in dem



*Auch die heutige  
Blockstelle Furfurt  
erhält einen  
zweiten  
Außenbahnsteig*

*Foto: Hans-Peter  
Günther*





*In Aumenau werden in Zukunft alle Personenzüge am Hausbahnsteig halten. Auf der Lahnseite (links) ist kein Platz für einen zusätzlichen Bahnsteig 2 Fotos: Ronny Köppel*

der höhengleiche Zugang noch nicht beseitigt ist, ergeben sich in Fürfurt Konflikte. DB Netz empfiehlt: Gegebenenfalls muss bis zum Zeitpunkt der ESTW-Inbetriebnahme ein abweichender Interimsfahrplan entwickelt werden. Die ESTW-Steuerung für Gräveneck und Fürfurt soll nach den bislang bekannten Plänen von Beginn an aus dem ESTW in Diez erfolgen.

DB Netz stellt weiterhin fest, dass der erarbeitete Fahrplan mit den weiteren IBN-Stufen des ESTW Obere Lahn kompatibel ist. Insbesondere gelte dies auch für die in der Baustufe 1b vorgesehene Umgestaltung des Bahnhofs Aumenau zur Nutzung von Gleis 1 für die Züge beider Fahrrichtungen. Da in Aumenau aufgrund der beengten Lage zwischen

Empfangsgebäude und Lahn kein Mittel- oder Außenbahnsteig errichtet werden kann, sollen am Hausbahnsteig zukünftig alle Regionalbahnen zum Ein- und Ausstieg halten.

Dafür soll die weiterhin zweigleisige Lahntalbahn im Bahnhof Aumenau zwei Überleitverbindungen erhalten. Das hätte den großen Vorteil, dass sich genau in der Mitte zwischen Weilburg und Kerkerbach wieder ein betrieblich vollwertiger Bahnhof befinden würde, sodass im Störfall und bei Bauarbeiten eine flexiblere Betriebsführung möglich ist.

In die Betriebsprogrammstudie hat DB Netz lediglich die zwischen 2025 und 2027 geplante Erneuerung des 495 Meter langen Kirschhofener Tunnel mit ein-gleisigem Betrieb einfließen lassen. Ob-



wohl auch die Erneuerung des Grävenecker Tunnels (127 Meter) von 2027 bis 2029 sowie des Villmarer Tunnel (228 Meter) von 2029 bis 2031 erfolgen sollen, heißt es in der Studie: „Weitere relevante Infrastrukturmaßnahmen sind zurzeit nicht bekannt.“

## Warten auf Verbesserungen in Gießen

Erst mit der ab 2027 geplanten Inbetriebnahme der 2. Baustufe des ESTW Gießen sollen der Neubau einer Weichenverbindung die gleichzeitige Zugkreuzung von RB 45 und RB 46 im Oberhessischen Bahnhofsteil ermöglichen und ein Zugdeckungssignal in Gleis 11 für schnelle Stärkungsvorgänge der RB 45 in Richtung Fulda sorgen. Im Bereich der Vogelsbergbahn (Strecke 3700) wird als einzige Infrastrukturmaßnahme die Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Großen Buseck im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Verkehrstation erwähnt. Pläne für eine neue Stellwerkstechnik gibt es bis jetzt nicht.

Der für den gesamten Bereich des ESTW Obere Lahn geplante signalisierte Gleiswechselbetrieb ist zu begrüßen. Nach Ansicht von Pro Bahn & Bus sollte DB Netz auf den weitläufigen ehemaligen Gleisflächen am Bahnhof Aumenu ein güterzugtaugliches Überholungs- und

Kreuzungsgleis einplanen, das nicht nur für den planmäßigen Verkehr und die eigene Logistik (weitere Tunnelbaustellen), sondern beispielsweise auch für Verladung von Holz, genutzt werden könnte.

Als zu beachtender Schienengüterverkehr führt DB Netz auf der Strecke 3700 lediglich die Bedienung der beiden Ausweichanschlussstellen in Gießen Europaviertel und Großen Buseck auf. Eine Bedienung des im Bau und voraussichtlich ab 2021 in Betrieb befindlichen Anschlusses des großen Holzunternehmens der Pfeifer Group in Lauterbach-Wallenrod wird nicht erwähnt. Für die Lahntalbahn (Strecke 3710) gilt der Jahresfahrplan 2020 als Grundlage.



*Auch das mechanische Einfahrtsignal unter Burg Schadeck wird durch ein elektrisches ersetzt*

## Bad Homburg: U2-Verlängerung über den Bahnhof hinaus?

(ws) Nachdem die Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 von Gonzenheim bis zum Bahnhof in Bad Homburg beschlossene Sache ist, hat der Magistrat als weiteren Schritt eine wichtige Voraussetzung für deren Realisierung geschaffen. So wurde die Stadtbahngesellschaft mbH. Bad Homburg gegründet und der Bauingenieur Holger Amann zum Geschäftsführer bestellt.

Er ist in gleicher Funktion seit 2017 auch für die Planungsgesellschaft der Regionaltangente West (RTW) tätig, ein Vorhaben, das schon seit Jahrzehnten intensiv diskutiert wird.

Angesichts der langen Planungs- und Bauzeiten solcher Großprojekte haben Homburger Bürger die Initiative ergriffen, schon heute über die Möglichkeiten einer Verlängerung der Stadtbahnstrecke U2 in die nördlichen Stadtteile Bad Homburgs zu diskutieren.

Das Problem war bereits 1966 erkannt worden, als auf eine Weiterführung der Straßenbahn durch die Innenstadt über den „Alten Bahnhof“ (heute Rathaus) hi-

naus verzichtet worden war. So kam es zu einem Vorschlag aus der CDU-Stadtverordnetenfraktion, einen Abzweig von der Linie U3 in Oberursel in nördlicher Richtung über Oberstedten – Dornholzhausen in das Gluckensteingebiet/Eichenstahl und weiter bis zum Stadtteil Kirdorf zu führen.



Das Bauamt Bad Homburg veränderte diesen Vorschlag dahingehend, dass man das Zielgebiet über eine direkte Trasse durch die Stadtmitte (Kurhaus) und die Altstadt zum Untertor und dann entlang dem Heuchelbach erreichen wollte. In einer Ausstellung wurden die Pläne der Öffentlichkeit unter dem Stichwort „Bad Homburg 80“ vorgestellt.

In einer Ausstellung wurden die Pläne der Öffentlichkeit unter dem Stichwort „Bad Homburg 80“ vorgestellt.



*Früher fuhr die Straßenbahn aus Frankfurt kommend direkt bis ins Bad Homburger Stadtzentrum (hinterer Triebwagen). Dort konnte auf die Linie zur Saalburg umgestiegen werden.  
Foto: Archiv Söhnlein*

Diese Lösung hätte zwar für die Erschließung des gesamten Stadtgebietes ideale Möglichkeiten ergeben, andererseits jedoch den Bau einer relativ langen Tunnelstrecke erfordert. Da außerdem schon die Reaktivierung der Strecke Gonzenheim – Rathaus immer wieder auf Widerstände von unterschiedlicher Seite stieß, stellte man das Vorhaben zurück.

In den achtziger und neunziger Jahren versuchte man dann gemeinsam mit dem Umlandverband Frankfurt (UVF), eine kostengünstigere Trasse nahe der Innenstadt zu finden und zwar parallel zu der großen Umgehungsstraße Hesselring/Hindenburgring. Das wäre jedoch

nur möglich gewesen, wenn man in den Schlosspark eingegriffen hätte oder – auch das wurde ernsthaft erwogen – eine straßenbahnähnliche Bahn im Straßenraum der Ringstraßen untergebracht hätte.

Die jetzige Initiative beruht auf der Tatsache, dass in der Öffentlichkeit die Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten durch elektrische und schienengebundene Verkehrsmittel auf größere Zustimmung stößt als noch vor wenigen Jahrzehnten (Verkehrswende).

Im PROGNOSE-Gutachten von 1970 (Band VI, S. 76) über die weitere Entwick-

*Der Vorschlag der Fahrgast-Lobby Hochtaunus: Heute endet die U2 im Stadtteil Gonzenheim (rechts unten). Die Fortführung bis zum Bad Homburger Bahnhof ist beschlossen (untere Bildmitte). In Zukunft könnte die U2 weiter Richtung Westen verlängert werden und dabei zahlreiche Wohn- und Gewerbegebiete von Bad Homburg und Oberursel erschließen.*

*Grafik: Grundlage: Verkehrsentwicklungsplan Bad Homburg 2010*



lung der Kurstadt heißt es schon: „Langfristig muss mit hoher Priorität der Ausbau der U-Bahnlinie bis zum Gluckensteingebiet angestrebt werden.“

Besonders deutlich wird diese Forderung bestätigt, wenn man die gegenwärtige Verkehrserschließung in dem Bereich der Städte Bad Homburg, Oberursel und Friedrichsdorf näher betrachtet. Während Oberursel mit drei S-Bahn- und elf U-Bahnhaltestellen sowie Friedrichsdorf mit fünf Bahnstationen optimal erschlossen sind, gilt dies keinesfalls für die größte Gemeinde, die Kreisstadt Bad Homburg. Hier stehen den ÖPNV-Fahrgästen nur ein S-Bahnhof und zwei U-Bahnhaltestellen zur Verfügung, und auch die nur in einer Randlage.

Von den rund 55.000 Einwohnern der Kurstadt wohnen ca. 56%, also über die Hälfte mehr als 700 Meter von jeglichem

Schienenverkehr entfernt; das gilt entsprechend auch für öffentliche Gebäude, Gewerbebetriebe oder Einkaufszentren. Außerdem könnte endlich auch Oberstedten – bislang der einzige Stadtteil Oberursels ohne Schienenverkehr – besser an den ÖPNV angeschlossen werden.

Dazu haben sich die Aktiven der „Fahrgast-Lobby Hochtaunus“ seit Ende des vergangenen Jahres intensive Gedanken gemacht und kontroverse Konzepte diskutiert. Das Ergebnis dieser Überlegungen wurde am 13.08.2020 in Form eines Trassenvorschlags der Öffentlichkeit zur Diskussion vorgelegt, wobei das Konzept sogar auch noch den Oberurseler Stadtteil Oberstedten mit einbezieht. Die vorliegende Initiative soll die Möglichkeit bieten, alle denkbaren Lösungswege zur Diskussion zu stellen.

## Langer „T“-Wagen für Frankfurt

Die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) hat insgesamt 45 neue Straßenbahnen des Typs Citadis im Sommer 2018 bei Alstom bestellt. Davon werden 25 Fahrzeuge mit einer Länge von etwas mehr als 30 Metern geliefert. 20 weitere Fahrzeuge werden als Vierteiler eine Länge von etwa 38 Metern aufweisen.

Die neuen T-Wagen sollten ursprünglich die aus den 1990er Jahren stammenden Fahrzeuge des Typs „R“ komplett ersetzen. Zwischenzeitlich ist man aufgrund der weiter steigenden Fahrgastzahlen von dem Vorhaben wieder etwas abge-

rückt. Man möchte zumindest einen Teil der ersten Niederflergeneration noch ein paar Jahre weiter betreiben.

*Der neue T-Wagen in vierteiliger Ausführung  
Quelle: Alstom*



## Siemens Mireo für Erweiterung der S-Bahn Rhein-Neckar vorgestellt

### Neue Fahrzeuge im Probetrieb zwischen Mannheim und Biblis

(jl) Das Liniennetz der S-Bahn Rhein-Neckar ist das verkehrliche Rückgrat der Metropolregion Rhein-Neckar. Am 13. Dezember 2020 startet DB Regio als heutiger und künftiger Betreiber den Verkehr im Los 2 der S-Bahn Rhein-Neckar im Rahmen des neuen Verkehrsvertrages. Dazu gehören die heutigen S-Bahn-Linien S5/S51, S6 sowie die neue S9. Zum Einsatz kommen hier sukzessive Neufahrzeuge vom Typ Mireo (Baureihe 463) des Herstellers Siemens Mobility, die auch bis nach Hessen eingesetzt werden.

Die verantwortlichen Aufgabenträger – das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd) und die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) für den hessischen Landkreis Bergstraße – sowie DB Regio Mitte und Siemens Mobility haben am Freitag, 11. September 2020, die neuen Fahrzeuge präsentiert. Erste Fahrzeuge fahren seit Mitte September 2020 im Probetrieb als planmäßige Züge mit Fahrgästen.

Die dreiteiligen, 70 Meter langen Züge verfügen über 200 Sitzplätze. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h. Das Innendesign sorgt für ein großzügiges Raumgefühl mit modernem Komfort und Sicherheit, unter anderem durch große Displays für Fahrgastinformationen in Echtzeit, für Fahrgäste kostenfreiem WLAN sowie Sicherheitsüberwachungssysteme

im Fahrgastraum. Die Fahrgäste profitieren von einer bequemen Sitzlandschaft, Steckdosen, einer leistungsfähigen Klimaanlage und fünf Mehrzweckbereichen mit ausreichend Platz für Kinderwagen, Rollstühle und bis zu 26 Fahrrädern.



Das großräumige Universal-WC im Mittelwagen, in dem sich auch ein Wickeltisch für Kleinkinder befindet, ist für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste rampenfrei zugänglich. Alle Einstiege verfügen über einen Schiebetritt, der den Spalt zwischen Bahnsteigkante und Zug überbrückt und so das Einsteigen erleich-

*Triebwagen vom Typ Mireo (Baureihe 463) des Herstellers Siemens Mobility für die S-Bahn Rhein-Neckar.*

*Foto: DB AG/Thomas Henne*







*S-Bahn Rhein-Neckar - Innenansicht des Mireo-Triebwagens  
(Foto/DB AG, Thomas Henne)*

tert. An den speziell für die S-Bahn ausgebauten und modernisierten Stationen und Bahnsteigen mit einer Höhe von 76 cm bieten sie einen stufenlosen Ein- und Ausstieg.

Sowohl das Innendesign als auch das etwas gewöhnungsbedürftige Außendesign wurden von einem durch die Aufgabenträger beauftragten Büro entwickelt. Es integriert die bestehenden Designelemente der Länder Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg. Die gelben Türen auf dunklem Hintergrund markieren deutlich die Einstiegsbereiche. Das fahrzeughohe S-Bahn-Symbol kennzeichnet die Züge als Teil des Nahverkehrssystems „S-Bahn Rhein-Neckar“.

Der Mireo ist besonders energiesparend und umweltfreundlich konzipiert. Grundlage hierfür bildet die selbsttragende, geschweißte Leichtbaustruktur in Aluminium-Integralbauweise. Auch die verbesserte Aerodynamik, die Energieeffizienz der Komponenten und das intelligente Bordnetzmanagement tragen zur Reduzierung von Ressourcen und Emissionen bei.

Die neuen Mireo kommen ab 13. Dezember 2020 auf den S-Bahn-Linien S5/S51 Heidelberg – Eppingen / Aglasterhausen sowie der neuen S9 Groß-Rohrheim – Mannheim – Schwetzingen – Karlsruhe zum Einsatz. Auf dem Abschnitt Mannheim – Weinheim – Bensheim der S-Bahn-Linie S6 wird es aus betrieblichen Gründen im ersten Betriebsjahr noch einen Mischverkehr mit den heutigen Fahrzeugen geben. Ab Dezember 2021 werden sie auch auf der gesamten S6 Bensheim – Weinheim – Mannheim - Mainz fahren und damit auch in Rheinland-Pfalz die heutigen Fahrzeuge ablösen. Bis Dezember 2020 werden 38 Neufahrzeuge ausgeliefert, die übrigen 19 Fahrzeuge folgen in 2021. Insgesamt investieren die Aufgabenträger rund 270 Millionen Euro in die neue Fahrzeugflotte.

Vorgesehen ist aktuell ein Zugpaar auf der künftigen S-Bahn-Linie S 9 im Abschnitt Mannheim – Biblis: Erste Abfahrt ist um 6.11 Uhr ab Mannheim Hbf mit Ankunft in Biblis um 6.37 Uhr. Die Rückleistung startet um 7.02 Uhr in Biblis mit Ankunft in Mannheim Hbf um 7.44 Uhr. Nach Bedarf werden die neuen Triebwagen auch bei weiteren Zügen auf dieser Relation sowie zwischen Karlsruhe und Mannheim eingesetzt. Ab 12. Oktober ist dann eine sukzessive Ausweitung des Probetriebs im Netz geplant, bei dem die Neufahrzeuge auch nach Heidelberg, Bensheim und Schwetzingen fahren.



## Reorganisation der DB Netz AG vollzogen

(hpg/fl) 2001 gründete die Deutsche Bahn (DB) zahlreiche Regionalnetze. Mehrere Zweigstrecken einer Region wurden zu einem Netz zusammengefasst und wie ein mittelständisches Unternehmen mit flachen Hierarchien vor Ort geführt. Im August 2011 zogen DB Netz AG und der RMV zum zehnjährigen Jubiläum eine positive Bilanz (siehe HS 85).



Der damalige Vorstandsvorsitzende der DB Netz AG, Oliver Kraft, erläuterte die Ausgangssituation: Die Zweigstrecken hatten jährliche Verluste in Höhe von rund 250 Mio. Euro zu verzeichnen. Mit der Gründung von insgesamt 29 Regionalnetzen (nur Infrastruktur) sowie fünf Regionetzen (Infrastruktur und Fahrzeuge zusammen wie z.B. die Kurhessen- oder Westfrankenbahn) verlagerte man die Verantwortung in die Region. Entscheidungswege sollten sich verkürzen und das Engagement der Mitarbeiter vor Ort gestärkt werden.

Neun Jahre später erfolgte zum 1. Oktober 2020 eine Teilrücknahme dieser Or-

ganisation. Auf eine kleine Anfrage der Bundestagsfraktion von Bündnis90/Die Grünen zu geplanten Umstrukturierungen bei DB Netz antwortete das Bundesverkehrsministerium am 29.06.2020 (Drucksache 19/20487):

„Die DB Netz AG arbeitet nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) seit Februar 2019 an einer Weiterentwicklung ihrer Strukturen und hat im Aufsichtsrat darüber informiert. Ziel ist es, die DB Netz AG so für die Zukunft aufzustellen, dass die erforderlichen Kapazitäten bereitgestellt werden können. Zudem bündelt die DB Netz AG mehr Verantwortung in einer Hand, um Schnittstellen zu minimieren.“ Als Kernpunkte der Reorganisation sieht DB Netz:

*Mit viel Lob und Enthusiasmus feierte DB Netz bei einer Sonderfahrt nach Altenstadt im August 2011 des 10-jährige Bestehen der erfolgreichen Regionalnetze.*

*Foto: Günther*



## **Kundennahe Aufstellung**

Die zwei Geschäftseinheiten „Regionalnetze“ sowie „Fern- und Ballungsnetz“ werden zusammengeführt und in sieben Regionen und 34 Netzen neu organisiert. Schnittstellen werden minimiert und erfolgreiche Praktiken netzweit zum Standard erhoben. Im Ergebnis werden die operativen Netze näher am Kunden positioniert.

## **Bündelung der Bauaktivitäten**

Anders als bisher gibt es künftig für alle Baumaßnahmen nur noch einen Ansprechpartner bei DB Netz. Im neuen Ressort „Infrastrukturplanung und -Projekte“ werden alle Bauaktivitäten im Hinblick auf Finanzierung, Planrechtsverfahren und Dialog an einer Stelle vereint. Verschiedenartige Projekte (z. B. Brücken und Ausbauprojekte) werden strecken- und korridorbezogen bereits in der Planung zusammengeführt.

## **Aus einer Hand**

Künftig werden Kapazitätsmanagement, Fahrplan und Betrieb in einem Ressort gebündelt. Damit wird der gesamte Prozess von der strategischen Planung und der Nutzung der Schieneninfrastruktur im Rahmen des Kapazitätsmanagement über den Fahrplan bis zum Betrieb in einer Verantwortung liegen.

In der Bundestags-Drucksache wird die „Einführung einer Segmentlogik“ benannt, nach der die Strecken entsprechend ihrer Auslastungsgrade in hohe und mittlere Auslastung unterteilt werden sollten, um die Netznutzung und Weiterentwicklung besser zu steuern zu können. Davon

ist in der DB-Info vom 1. Oktober nichts enthalten. Stattdessen wird dort die „Gesamthafte Steuerung der DB Netz durch Unterstützungsressorts“ aufgeführt. Die Bereiche „Vorsitzender, Finanzen/Controlling, Personal“ sollen als „Unterstützungsressorts“ gebündelt werden, „die sich entlang der Anforderungen der Leistungsressorts aufstellen“.

Die DB Netz AG schreibt in ihrer Pressemitteilung vom 1. Oktober: „Wir haben auf insgesamt vier Ebenen (strategisch, mittel- und kurzfristig sowie operativ) alle relevanten Tätigkeiten in einer durchgängigen Prozess-Landkarte abgebildet. Zentraler Aspekt war es, ein durchgehendes Kapazitätsmanagement über alle vier Ebenen hinweg zu schaffen, interne Abläufe besser zu strukturieren, Verantwortungen noch klarer als bisher zuzuteilen und damit Entscheidungswege zu verkürzen.“ Die Integration des Fern- und Ballungsnetzes (FuB) in sieben Regionen und 34 Netze soll Schnittstellen minimieren, die Anשמöglichkeiten in den Netzen vor Ort optimieren und das Anlagen- und Instandhaltungsmanagement in einem Ressort zusammenfassen.

Eine Grafik mit den neu zugeschnittenen Netzen konnte die DB bis zum Redaktionsschluss nicht zur Verfügung stellen.



## **Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein-Neckar: Trassenfindung geht in die Zielgerade**

(cb) Am 30. September 2016 startete in Darmstadt mit einer Bürgerinformationsveranstaltung im Beisein des hessischen Verkehrsministers Tarek Al-Wazir sowie seines baden-württembergischen Amtskollegen Winfried Hermann offiziell die Wiederaufnahme der Planungen für die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar.

Zwischenzeitlich gab es mehr als 30 Veranstaltungen des Beteiligungsforums, seiner Arbeitsgruppen sowie Workshops. Der Planungsraum wurde methodisch in drei Abschnitte eingeteilt, für die – jeweils eigenständig – die vorliegenden Trassierungsvorschläge geprüft und bewertet wurden.

In Abschnitt 1 wurden verschiedene Varianten für die Anbindung der Güterzugstrecke Mainz – Darmstadt aus Richtung Groß-Gerau an die Neubaustrecke bewertet und eine Vorzugsvariante extrahiert. In Abschnitt 2 wurde die Trassierung zwischen Lorsch und Mannheim-Waldhof unter die Lupe genommen und bewertet.

Zuletzt fehlt noch der Mittelabschnitt zwischen Darmstadt und Lorsch, für den es ebenfalls mehrere Ansätze gibt. Diese Varianten wurden bereits im Mai 2020 sowie zuletzt am 1. Juli 2020 im Beteiligungsforum sowie im Rahmen eines Workshops diskutiert. In dem für den 23. Oktober geplanten 11. Beteiligungsforum in Darmstadt stehen der Gesamtvariantenentscheid und damit zugleich die Vorzugstrasse der DB auf der Tagesordnung. Der nun anstehende Trassenentscheid erfolgt voraussichtlich in zwei Schritten. Im ersten Schritt werden im Oktober erste

Bewertungsergebnisse des Gesamtvariantenvergleichs vorgestellt.

Nach der letzten Sitzung war noch offen, ob eine Variante II.3 (Vorschlag der BI Pro Walderhald) als zehnte Variante in den Gesamtvariantenvergleich aufgenommen wird. Die Prüfung hatte ergeben, dass die Variante die verkehrlichen Ziele erfüllt und somit weiter betrachtet wird. Im Gesamtvariantenvergleich werden damit also zehn Varianten geprüft und bewertet.

Nach Vorstellung dieser Ergebnisse wird es anschließend eine weitere, noch nicht näher terminierte Sitzung des Beteiligungsforums geben, auf der – neben der Vorzugsvariante selbst – auch der Auftakt für die Forderungen aus der Region im Rahmen der so genannten „Parlamentarischen Befassung“ erfolgen soll.

Dieses relativ neue Instrument ermöglicht es allen Akteuren, Forderungen nach übergesetzlichen Maßnahmen zu stellen und zu begründen. Diese werden dann von der DB gesammelt und anschließend an das Eisenbahnbundesamt sowie den Deutschen Bundestag zur Stellungnahme bzw. letztlich zur Abstimmung weitergeleitet. In der Praxis der wenigen bisherigen Verfahren beziehen sich die meisten Forderungen auf höhere Standards beim

Lärmschutz (niedrigere Schallimmissionen bzw. besondere Gestaltung von Lärmschutzwänden aufgrund städtebaulicher Aspekte).

Die Entscheidung des Bundestages

über die aus der Region vorgetragenen Zusatzwünsche bildet die Basis für die dann anlaufenden vertiefenden Planungen zur Erstellung der Antragsunterlagen für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte der Gesamtstrecke.

## Kommentar

Unsere Karikatur auf Seite 2 könnte den Eindruck erwecken, die Verzögerungen bei dieser unstrittig notwendigen Neubaustrecke gingen vorrangig auf das Konto schlampiger Planungen seitens der DB. Doch dem ist nicht so, wie der Hinweis auf den Pannenflughafen Berlin-Brandenburg zeigt. Dort war es das Zusammenwirken von einer zunächst reichlich blauäugigen Minimalplanung und den danach stets und ständig eintrudelnden Änderungswünschen diverser Akteure, die Zeitplan und Kostenrahmen völlig aus dem Ruder laufen ließen.

Bei der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar gab es über viele Jahre solche Dialog- oder Beteiligungsforen unter Mitwirkung aller betroffenen Akteure nicht. Vielmehr versuchte sich die Politik in immer neuen Forderungen und Beschlüssen, die untereinander jedoch nicht zusammenpassten und vor allen Dingen nicht zu den veränderten verkehrlichen Aufgabenstellungen des Bundesverkehrswegeplans 2030 passten.

Nach dem Planungsdesaster von Stuttgart<sup>21</sup> wurde ein völlig neuer Standard an Transparenz erstmals ab Mitte 2014 mit dem Dialogforum Hanau – Würzburg/Fulda getestet, wo man sehr offen „bei Null“ anfangen konnte. Bei Rhein/Main – Rhein/Neckar ging das leider nicht, denn zu sehr hatten sich manche Akteure bereits in ihren Schützengräben verschanzt.

Unter diesen unerfreulichen Rahmenbedingungen ist es dem Team um den Projektleiter Jörg Ritzert dennoch gelungen, die Variantenauswahl und ihre aktuellen rechtlichen Randbedingungen transparent darzustellen und die letztlich Auswahl der Vorzugstrasse konsequent voranzutreiben. Nun gilt es, aus den laufenden Beteiligungsverfahren Lehren für künftige Bahnbauprojekte zu ziehen. Das nächste zeichnet sich schon ab – in Gestalt des Frankfurter Fernbahntunnels.

Christian Behrendt

## DB bleibt sprachlos nach Güterzug-Entgleisung in Niederlahnstein

(hpg) Bei der Durchfahrt in Niederlahnstein entgleiste am 30.08.2020 gegen 18:30 Uhr ein mit Dieselmotorkraftstoff beladener Kesselwagenzug mit Lok und sechs Wagen. Aus den beschädigten Wagen traten rund 100.000 Liter des zunächst als Biodiesel bezeichneten Kraftstoffs aus. Dem Zug war auf seiner Fahrt von Koblenz Hbf über die Horchheimer Brücke auf die Rechte Rheinstrecke in Richtung Süden eine Fahrstraße in Niederlahnstein eingestellt worden, in deren Verlauf eine lediglich mit 40 Stundenkilometern befahrbare Weiche liegt.

Nach der Havarie wurde der gesamte Schienenverkehr im Bereich des Bahnhofes Niederlahnstein eingestellt. Obwohl dies gleichermaßen den Regionalverkehr auf der Rheinstrecke mit der Rheingauline (RB10) von VIAS, als auch die Züge der Lahn-Eifel-Bahn (RE25 und RB23) betraf, wurde in den Verkehrsmeldungen der DB und in den Medien immer nur die Unterbrechung zwischen Koblenz und Bad Ems kommuniziert.

Die offizielle Begründung der Störung: „Ein Feuerwehreinsatz im Raum Niederlahnstein behindert den Bahnverkehr“ – von einer Zugentgleisung und dem gleichermaßen betroffenen Regional-

verkehr im Rheintal kein Wort. Am Abend des 31.08.2020 gab es eine „Gemeinsame Pressemeldung des Rhein-Lahn-Kreises, der Freiwilligen Feuerwehr, der Bundespolizei und der Deutschen Bahn“ zum Einsatz: Bahnbetriebsunfall im Bereich Niederlahnstein. Darin heißt es: „Innenminister Roger Lewentz besuchte am Montagabend die Einsatzstelle und machte sich vor Ort persönlich ein Bild von der Lage. Der Minister wurde von Landrat Frank Puchtler begleitet. Puchtler dankte allen im Einsatz befindlichen Einsatzkräften von Freiwilligen-, Berufs- und Werkfeuerwehren, des Deutschen Roten Kreuzes, der Bundes- und

*Aufräumarbeiten nach der Zugentgleisung in Niederlahnstein. Aus den beschädigten Kesselwagen sind rund 100.000 Liter Diesel ausgetreten.*

*Foto:  
Karl-Heinz Delbeck*



Landespolizei, der Deutschen Bahn und dem Technischen Hilfswerk.“

Auch in dieser Meldung, die von der DB nicht veröffentlicht wurde, wird nur die Sperrung der Lahnstrecke erwähnt und verschwiegen, dass an diesem Ortstermin auch der Konzernbevollmächtigte der DB, Dr. Klaus Vornhusen, teilgenommen hat. Anwesende Pressevertreter hatten zwar seinen Namen gehört, ihn aber als begleitenden Anwalt oder Justiziar eingeordnet und daher auch nicht befragt. Eine Stellungnahme zum Geschehen gab es von ihm nicht. Anlässlich dieses Termins an der Unfallstelle wurde eine DB-Sprecherin gefragt, warum die DB nicht die unmittelbaren Anwohner informiere. Daraufhin sagte sie in Gegenwart von Lahnsteins Oberbürgermeister Labonte und den Pressevertretern, dies sei nur bei geplanten Maßnahmen vorgesehen, nicht aber bei Unglücksfällen, da diese natürlich nicht geplant seien ...

Im Gegensatz zur DB informiert der Zweckverband SPNV-Nord am 1. September mit einer auch die VIAS und die linke Rheinstraße einbeziehenden Pressemitteilung „Auswirkungen der Sperrung in Niederlahnstein auf den SPNV“ und dem Hinweis: Durch die linksrheinischen Umleitungen der Güterzüge sind auch die dort verkehrenden SPNV-Linien RB 26 (MRB) und RE 2 (SÜWEX) / RE 17 betroffen.

### **Chaotische Informationen**

Am 2. September lautet die Begründung in den Verkehrsmeldungen der DB für die Ausfälle: „Technische Störung an der Strecke nach Feuerwehreinsatz“. Die

fortwährende Behauptung, dass der Feuerwehreinsatz ursächlich ist und die Zugentgleisung mit keinem Wort von der DB benannt wird, führt zu einer Beschwerde des Lahnsteiner Stadtbürgermeisters Adalbert Dornbusch. Im Antwortschreiben der DB-Pressestelle Frankfurt fügt deren Sprecher Michael Greschniok einen Link auf eine Verkehrsmeldung der VIAS als Hinweis auf die „gute Kundeninformation“ ein. Allerdings: Einzig die VIAS hatte seit Beginn der Betriebsstörung auf eine Zugentgleisung hingewiesen.

Die Aufräumarbeiten konnten mit dem Einsatz von drei Schienenkränen bereits zum Samstag, 5. September vorzeitig abgeschlossen und die Sperrung der Lahnstrecke aufgehoben werden. Die Wiederaufnahme des SPNV erfolgte zum Betriebsbeginn am Montag, 07.09.2020 und wurde seit Sonntag so auch in den Auskunftssystemen der DB angezeigt.

Am Montagmorgen informierte der SPNV-Nord die Presse über die Wiederaufnahme des Regionalverkehrs im Lahntal. Für Erstaunen sorgte darin die Passage: „Dabei ist aber besonders zu beachten, dass aus technischen Gründen ab Dienstag, 8. September für einige Tage die Darstellung der Informationen zu den Auswirkungen der Streckensperrung im DB Navigator und auch auf [www.bahn.de](http://www.bahn.de) leider nicht dem aktuellen Stand entspricht und die wieder im Lahntal verkehrenden Züge fälschlich als Ausfall angezeigt werden.“

Da es nicht mehr gelungen war, die Angaben der ursprünglich bis 14. September angekündigten Sperrung zu revidieren, war ab Dienstagmorgen auf allen



*Erst auf Druck der Stadt Lahnstein und einer Bürgerinitiative gab es ein wöchentliches Treffen mit aktuellen Infos von DB Netz, Vertreter der Politik, unter anderem auch Landrat Frank Kilian (RTK), unterzeichneten am 15. September eine gemeinsame Resolution mit Forderungen an die DB.*  
Foto: Günther



DB-Infoplattformen wieder von unterbrochenem Verkehr und SEV zu lesen. Dadurch wiesen die Mitarbeiter an den Servicepunkten und die Zugbegleiter in anderen Zügen auf ausfallende Verbindungen und angeblichen Busverkehr hin. Reisende warteten teilweise vergeblich an den Haltestellen auf die Busse des Schienenersatzverkehrs.

Die im Laufe des Dienstags vorgenommenen Korrekturversuche machten die Sache nur noch schlimmer, denn jetzt wurden sowohl die eigentlich fahrenden Regionalbahnen (Limburg–Bad Ems) als auch die nicht fahrenden Ersatzbusse mit „Fahrt fällt aus“ gekennzeichnet. Zu den tatsächlich regulär zwischen Mayen Ost und Limburg pendelnden Regionalbahnen gab es hingegen keine Informationen. Lediglich die Angaben für den Regionalexpress (RE25) waren korrekt und hilfreich: „ACHTUNG! Im Moment sind die Informationen der Auskunftssysteme zu den Zügen leider nicht aktuell. Die Züge der Linien RE25 und RB23 verkehren wieder nach dem regulären Fahrplan. Bitte beachten Sie die Aushangfahrpläne.“ Erst mit dem Update am Frei-

tag, 11. September wurden wieder korrekte Angaben angezeigt.

### **Fünf Bürger-Infos und Resolutionen**

Statt selbst aktiv zu werden, sorgte die Forderung der Stadtverwaltung Lahnstein und der „Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahne.V.“ für die Durchführung eines wöchentlichen „Jour-fix“-Termins an der Feuerwache Nord in der Nähe des Stellwerks Niederlahnstein. Bei den insgesamt fünf Treffen informierte ein verantwortlicher Mitarbeiter der DB Netz über den aktuellen Stand der Arbeiten.

Diese Plattform wurde von den Vertretern der Politik und BI genutzt für die Forderung zur zeitnahen Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für den „Tanus-Westerwald-Basistunnel“. Vor Ort wurde eine Resolution, unter anderem von Landrat Frank Kilian aus dem Rheingau-Taunus-Kreis, unterzeichnet und an die DB-Vertreter übergeben. Darin wird unter anderem als Sofortmaßnahme im Mittelrheintal eine drastische Reduzierung der Zuggeschwindigkeiten in den Städten und Gemeinden auf 50 km/h gefordert.

## Westerwaldbahn: Entwidmung statt neuem Güterverkehr

(hpg) Über die Westerwaldbahn des Kreises Altenkirchen (Weba) haben wir im Zusammenhang mit dem Rückzug aus dem schweren Güterverkehr auf der Unterwesterwaldbahn (Altenkirchen-Selters) und der nachfolgend beantragten Stilllegung schon mehrfach berichtet. Dort beginnt in Kürze eine umfassende Ertüchtigung, über die wir in der kommenden Ausgabe berichten.

Doch auch von der 1913 in Betrieb genommenen Weba-Stammstrecke und ihrer ab 1926 erfolgten Erweiterung gibt es eher unerfreuliche Neuigkeiten.

So wurde Mitte Juli 2019 vom Landesbetrieb Mobilität (LBM) Rheinland-Pfalz in Koblenz eine „Öffentliche Bekanntmachung gem. § 23 AEG (Freistellung von Bahnbetriebszwecken)“ veröffentlicht. Inhalt: Auf Antrag der Westerwaldbahn GmbH führt der LBM für die in den Gemarkungen Dickendorf, Elkenroth, Weitefeld und Oberdreisbach liegenden Grundstücke das Freistellungsverfahren gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz durch. Die Gesamtfläche der zur Entwidmung vorgesehenen Flurstücke in vier Ortsgemeinden beträgt 110.437 Quadratmeter.

Betroffen von dieser Maßnahme sind alle ehemaligen Bahnbetriebsflächen im Bereich des im Oktober 1926 eröffneten Streckenabschnitts Bindweide-Weitefeld, die von der Weba nach der letzten Güterzugfahrt am 28.07.2017 außer Betrieb genommen wurde. Laut Informationen der Weba ist die Stilllegung des Streckenabschnitts schon am 29.06.2017 im Bundesanzeiger veröffentlicht worden.

Im Entwidmungsverfahren wurde vom LBM die Möglichkeit eingeräumt, dass sich EVU, Träger der Landesplanung, die betroffenen Gemeinden zur Freistellung äußern konnten, bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) wurde die fragwürdige Einschränkung getroffen: „so-

*Am 30.9.2019 hat die Entwidmung der Weba-Reststrecke Rechtskraft erlangt. In Elkenroth wurden bereits die BÜ-Anlage und 160m Gleis demontiert und passenderweise neben dem Friedhof gestapelt.*

*Foto: Günther*



weit deren Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt“. Die Stellungnahmen waren an das LBM in Koblenz zu richten, die Antragsunterlagen konnten dort „bei Bedarf“ während der Dienstzeiten eingesehen werden.

Auf die Frage, wann und wo der Antrag zur Entwidmung veröffentlicht wurde, gab es von der Weba-Geschäftsführung keine Antwort, sondern nur die Aussage, dass die Entwidmung am 30.09.2019 Rechtskraft erlangt habe.

### **Keine Gründe für Entwidmung**

Mit der Stilllegung und Entwidmung hat die Weba Fakten geschaffen. Für den ursprünglich auf der Trasse geplanten Radweg, vom Weba-Betriebshof auf der Bindweide bis zum ehemaligen Lager Stegskopf, wäre keine Entwidmung erforderlich gewesen. Doch der Radweg war bereits zum Zeitpunkt der Antragstellung „Geschichte“, da er mitten durch ein Naturschutzgebiet führt. Der Bestandsschutz galt nur für die wenigen Züge der Weba, als Radweg war er nicht genehmigungsfähig. Gewarnt vor dieser Entwicklung hatte lediglich ein Mitglied aus der Fraktion „Die Linke“, alle anderen Regionalpolitikern war die schnellstmögliche Entwidmung offenbar wichtiger als ein nachhaltiges, auf die Zukunft ausgerichtetes Handeln.

Inzwischen hat ein großes holzverarbeitendes Unternehmen aus Langenbach Interesse an der Belieferung seines Betriebes über die Schiene bekundet. Dafür hätte sich das Streckenende bei Weitefeld hervorragend geeignet. Auf die

Frage an die Weba-Geschäftsführung, bis zu welchem Punkt noch eine Befahrbarkeit der Strecke möglich wäre, kam die wenig hilfreiche Antwort: „Für nähere Informationen bitten wir das an den Holztransporten interessierte Unternehmen zu fragen.“

### **Abriss hat begonnen**

Innerhalb der Ortslage Elkenroth – passenderweise auf Höhe des Friedhofs – liegt ein hoher Stapel von ausgebauten Gleisjochen. Die BÜ-Halbschrankenanlage und insgesamt 160 Meter Gleis sind bereits demontiert. Die dort verlegten Stahlschwellen trugen übrigens das Walzdatum 1972 und könnten damit – im Gegensatz zum überwiegenden Rest der Weba-Stammstrecke – noch als „nahezu jungfräulich“ bezeichnet werden.

Die technischen BÜ-Sicherungen an der Betzdorfer Straße in Elkenroth sowie im Verlauf der L286 am Sportplatz von Weitefeld waren laut Weba-Chronik erst 1996 in Betrieb gegangen. Weba-Geschäftsführer Oliver Schrei teilt mit: „Aus Sicht der Weba lässt sich die Strecke nur veräußern, wenn eine Entwidmung erfolgt ist.“ Auf die Nachfrage, welche Grundstücke der entwidmeten Trasse zum Verkauf vorgesehen sind, heißt es nur: „Hierzu gibt es noch keine konkreten Pläne.“

Auf die Idee, dass bei einem Güterverkehr auch umfangreiche Fördermittel des Bundes und des Landes (nach SGFFG oder VV NE-Bahnen) zu erhalten sind, scheinen die Mitglieder der Gesellschafterversammlung oder des Kreistages offenbar nie gekommen zu sein.

## Kurhessenbahn Großbaustelle in Sarnau

(st) Die Baustelle in Sarnau, durch die die Zuglinien RB 94 (Marburg – Bad Laasphe – Erndtebrück) und RB 42 (Marburg – Korbach – Brilon) für mehrere Monate unterbrochen sind, kommt stetig voran. Nach wie vor konzentrieren sich die Arbeiten auf den Abzweigbahnhof Sarnau, wo die Gleisbauarbeiten schon weit fortgeschritten sind.

Die Bedienung der Strecke im Schienenersatzverkehr strapaziert dagegen die Fahrgäste bis aufs äußerste. Seit dem 4. Juli müssen die Fahrgäste mit Bussen zwischen Marburg und Friedensdorf bzw. Wetter fahren. Die Situation wird noch bis zum 31. Oktober andauern. Spätestens seit der Wiedereröffnung der Schulen nach den Sommerferien sind einige Buskurse überfüllt, was in Corona-Zeiten zu einer unbehaglichen Enge führt.

Vielfach stehen die Fahrgäste dicht gedrängt im Mittelgang, was nicht verwundert, da bereits in den Triebwagen der Baureihe 642 die Sitzplätze nicht immer

ausreichen. Vereinzelt mussten sogar schon Fahrgäste zurückbleiben, weil die Busfahrer die Mitnahme nicht mehr verantworten konnten. Daher sollten für einzelne Verbindungen Verstärkungsbusse zur Verfügung gestellt werden.

Grundsätzlich ist aber anzumerken, dass die Fahrzeiten im Schienenersatzverkehr großzügig bemessen sind. Die Fahrstrecke ist in der vorgegebenen Zeit problemlos zu bewältigen, die Umsteigezeit sehr großzügig bemessen. Das wird leider durch die Aufgabe schneller Anschlüsse nach Frankfurt erkaufte. Die Hessenschiene berichtete ausführlich in der letzten Ausgabe.

Leider lässt die Nutzung der Bussteige wenig Raum für Verbesserungen zu. Trotz der langen Dauer wird der Schienenersatzverkehr nicht an den elektronischen Anzeigetafeln in Marburg angezeigt. Stattdessen begnügt man sich mit notdürftig am Anzeigetafelmast befestigten Aushängen, die bis zum Fußboden reichen. So sind die Aushänge für die Fahrgäste nicht mehr lesbar. Da der Bussteig noch von weiteren regionalen Buslinien genutzt wird, treffen sich innerhalb von 10 Minuten vier verschiedene Busse an diesem Bussteig, was unweigerlich zur Aufstauung



*Das Stellwerk in Sarnau-Betriebsbahnhof wurde bereits Anfang Juli abgerissen. Es befand sich im Bereich hinter der Absperrbake. Die Gleistrasse der Burgwaldbahn ist tief ausgeschachtet, die Bundesstrasse 62 verschwenkt worden.*

*Foto (24.07.2020): Stefan Tripp*

der Busse zur Abfahrtszeit führt. Aufgrund der großzügig bemessenen Umsteigezeit hätte der Fahrplan hier besser etwas entzerrt werden sollen.

## **Vogelbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie RB 45 Wahrscheinlich keine THM - Projektarbeit zur Revitalisierung des Bahnhofs Mücke**

(hl/fl) Die Technische Hochschule Mittelhessen (THM) unter Prof. Maik Neumann hat mit den Studentinnen und Studenten einige Projektideen zur neuen Nutzung des Langgönsener Bahnhofs entwickelt und der Gemeinde Langgöns im Mai 2019 vorgestellt.

An dieses positive Beispiel würde die Gemeinde Mücke gerne anknüpfen, hatte sie doch vor vier Jahren das Bahnhofs-gelände samt Empfangsgebäude erworben, aber in den zurückliegenden Jahren keine zufriedenstellende Lösung für die Nutzung des Gebäudes gefunden. Daher fasste im Juni 2019 die Gemeindevertretung den Beschluss, sich auch zwecks „frischer“ Projektideen, in Form einer Bachelorarbeit, an die THM Mittelhessen zu wenden. Diese Zusammenarbeit

ist bisher leider nicht zustande gekommen, wie auf einer Gemeindevertreter-sitzung am 9.9.2020 zu erfahren war.

Die örtlichen Pro Bahn & Bus-Vertreter beschäftigen sich schon lange mit den Zuständen am Bahnhof Mücke. Die Gemeinde beabsichtigt derzeit die Müllgefäße am Bahnhof Mücke abbauen zu lassen. Sie vertritt offenbar die Ansicht, durch weniger Entsorgungsmöglichkeiten entstehe ein Anreiz, den Müll mit nach Hause zu nehmen oder den Ort damit für die „Partyszene“ unattraktiver zu machen. Pro Bahn & Bus widerspricht dem vehement.

## **Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt Bahndammsanierung bei Großen-Linden**

(jl) Seit Februar 2020 wird der bis zu 12 Meter hohe Bahndamm zwischen Großen-Linden und Gießen saniert. Aufgrund des weichen Untergrunds sackte der Damm



*Der Bahndamm bei Großen Linden macht schon seit seinem Bau immer wieder Probleme*



an einigen Stellen ab, was auch zu einer Langsamfahrstelle von 90 km/h für die Züge führt. Jetzt saniert die Deutsche Bahn für 6,6 Millionen Euro den rund einen Kilometer langen Damm bis zum Sommer 2021. Neben dem Bau von Stahlstützwänden wird auch die Oberleitung in Teilen erneuert. Für die Bauarbeiten gerodete Bäume werden später wieder neu gepflanzt, vorhandene Schlingnattern wurden bereits im Vorfeld der Bauarbeiten umgesiedelt.

## Reinheim – Groß Bieberau

### Keine Reaktivierung der Gersprenztalbahn

(j1) Die Reaktivierung der Gersprenztalbahn ist wirtschaftlich nicht rentabel: Das ist das Ergebnis der Machbarkeitsstudie, die RMV und DADINA gemeinsam beauftragt haben. Rund 14 Millionen Euro würde die Reaktivierung der 3,1 Kilometer langen Strecke von Reinheim nach Groß-Bieberau kosten – und dabei nur rund 150 neue Fahrgäste am Tag bringen. Damit liegt das Ergebnis der so-

nannten Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) bei einem Wert von 0,3. Um als förderfähige Investitionsmaßnahme eingestuft zu werden, wäre ein Wert von mehr als 1,0 notwendig.

Ursache sind unter anderem die geringen Fahrtzeitvorteile, die eine Reaktivierung der Strecke mit sich brächte: Die Fahrzeuge der Gersprenztalbahn müssten in Reinheim an die Züge der Odenwaldbahn angehängt bzw. abgekoppelt werden, um eine Direktverbindung nach Frankfurt zu ermöglichen. Durch die notwendigen Richtungswechsel- und Kupplungszeiten wäre die Fahrt auf der reaktivierten Gersprenztalbahn nahezu genauso lang wie die Busfahrt mit dem Umstieg in Reinheim. Es bestehen bereits – parallel zur stillgelegten Bahnstrecke – ein halbstündliches Fahrtenangebot zwischen Groß-Bieberau und Reinheim mit Anschlüssen an die Odenwaldbahn sowie direkte Busverbindungen nach Darmstadt. RMV und Dadina prüfen jetzt, ob mit einer Schnellbuslinie zusätzliche Busfahrten nach Darmstadt eingeführt werden können.



*Die Gersprenztalbahn stellte ihren Personenverkehr bereits 1963 ein. Die Aufnahme links entstand vor 1958 im oberen Gersprenztal.*

*Foto: Wilfried Biedenkopf, Sammlung Andreas Christopher*



## Wiesbaden

### IHK für City-Bahn / Infos zu Mobilität und Verkehr

(hpg) Die gewählten Repräsentanten der regionalen Wirtschaft haben sich anlässlich einer IHK-Vollversammlung mehrheitlich für den Bau einer City-Bahn in Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis ausgesprochen. In ihrer digitalen Sondersitzung am Dienstag, 29. September, stimmten 23 Mitglieder des Gremiums für den Bau einer Citybahn, 15 dagegen, es gab eine Enthaltung.

„Das Parlament der Wirtschaft ist der Ansicht, dass eine Straßenbahn, die Wiesbaden, das Aartal und Mainz verbindet, Teil einer zukunftsfähigen Ausgestaltung des Verkehrsangebotes ist und dazu beitragen kann, die Verkehrsprobleme der Region nachhaltig zu lösen,“ heißt es in dem Beschluss. Das Parlament der Wirtschaft war sich einig, dass es mit Blick auf die Verkehrsprobleme in der Region höchste Zeit zum Handeln ist.

Dabei dürfe die City-Bahn nicht isoliert betrachtet werden, sondern als Teil eines Gesamtkonzepts zu Mobilität und Verkehr in der Wirtschaftsregion – entscheidend sei eine Verzahnung mit anderen Verkehrsmitteln. „Wir sehen die City-Bahn keinesfalls als Allheilmittel für die Lösung unserer Verkehrsprobleme“, sagte IHK-Präsident Dr. Christian Gastl, „aber als wichtiges Puzzle-Teil im Gesamtsystem“. Noch vor zwei Jahren hatte sich die IHK mit einer Mehrheit von 30 zu 6 Stimmen, bei 3 Enthaltungen, gegen das Projekt ausgesprochen.

Unter dem Titel: „The Big Picture: Mobilität und Verkehr in der Wirtschaftsregion Wiesbaden“ hat die IHK Wiesbaden zehn Experten eingebunden. Sie stellen in elf kurzen Videoimpulsen Konzepte und Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität und Verkehr vor und beantworten viele Fragen der Wirtschaft zur City-Bahn.

Mehr unter: [www.ihk-wiesbaden.de](http://www.ihk-wiesbaden.de)

*Die Bildmontage zeigt einen Zug der CityBahn auf der Fahrt von Wiesbaden nach Bad Schwalbach.*

*Grafik: CityBahn Wiesbaden GmbH*



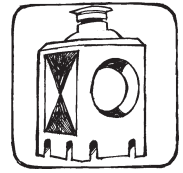
## Kollateralnutzen

(fl) Das Wort „Kollateralschaden“ gehört seit den Kriegen der 1990er Jahre im Irak und im Kosovo zum Sprachschatz der meisten Menschen. 1999 bekam der Begriff in Deutschland die unehrenhafte Auszeichnung „Unwort des Jahres“. Die Hessenschiene macht bei der Verschleierung menschlichen Leids durch militärtechnische Fachbegriffe selbstverständlich nicht mit und begibt sich eher auf die Suche nach dem Gegenteil. Ein positives Pendant springt der interessierten Nutzerin, dem interessierten Nutzer hessischer Bahnanlagen seit einigen Monaten geradezu ins Auge.

Die im Krieg gegen das Virus aufgebrachten großen Aufkleber mit ihren Appellen zum Abstandhalten, zum Tragen einer Alltagsmaske und mit ihren Erläuterungen zum Reinigungswesen beinhalten nämlich auch einen ausgesprochen hohen „Kollateralnutzen“.



In Eschhofen beispielsweise kaschieren sie überwiegend erfolgreich die Sprünge in den Glasscheiben, die den Wartehallen von zerstörungswütigen Zeitgenossinnen und -genossen beigebracht wurden. In ausreichender Zahl angebracht, können sie sogar zur Stabilität der Scheiben beitragen, zumindest bei trockener Witterung.



Fotos: Hans-Peter Günther

Und wie wohl fühlen die werten Reisenden sich, wenn sie vor dem Betreten einer wohlgefliesten hessischen Bahnunterführung tatsächlich eine Mund-Nasenbedeckung aufsetzen. Denn die „deckt geruchsmäßig so einiges ab“, wie es das Duo Badesalz in seinem Sketch „der Brautstrauß“ formulierte. Ging es bei Badesalz um den Duft einer vermutlich schweißgebadeten Braut, so geht es bei der Unterführung selbstverständlich um die Hinterlassenschaften rücksichtsloser Bahnkunden (die gendergerechte Nennung von Bahnkundinnen kann hier wohl entfallen). Bleiben Sie gesund!

## Unsere Bahn (Grävenwiesbach)

Die Eisenbahn rund um den Betriebsmittelpunkt Grävenwiesbach. Dritte, neu bearbeitete und erweiterte Auflage. 156 Seiten, sehr viele s/w Fotos, ca. 21 x 29 cm. Heimat- und Geschichtsverein Grävenwiesbach, 2019. **20,00 Euro**

## Eisenbahn im Taunus

(Joachim Seyferth) Eisenbahn-Journal Sonderausgabe. Beschreibung der bestehenden und bereits stillgelegten Bahnstrecken im Taunus. 92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 140 Abbildungen, 2020. **12,50 Euro**

In gleicher Aufmachung:

**Main-Weser-Bahn** (Joachim Seyferth, 2019) **12,50 Euro**

**Ruhr-Sieg-Strecke** (Joachim Seyferth, 2019) **12,50 Euro**

**Eisenbahn in Frankfurt am Main** (Udo Kandler, 2017) **12,50 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 121

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

