

HESSSEN SCHIENE

Nr. 41 2,50 DM
Sept. - Nov. 2000
D4032

Die Infozeitschrift
von Pro Bahn & Bus



- Die Zukunft des Interregio
- Neue Straßenbahnlinie in Darmstadt
- Hessentagsnachlese

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
RegioTram-Probetrieb schon ab November?	7
Behindertenmitnahme im Eschweger Stadtbus	8
Neue Zeitschrift „kreuz + quer“	9
5. Hauptversammlung der LB AG	11
Ausbau des Bahnhofs Bad Hersfeld	12
Hessentag in Hünfeld -Oder: Es fahren massenhaft Züge und keiner fährt mit	13
Letzte Zugfahrt Vacha - Unterbreizbach	15
Neue Bahnsteiganlage in Burghaun eröffnet	16
Stadtbus Gelnhausen jetzt im RMV	17
Modernisierung der Bahnhöfe der Ländchesbahn erforderlich	22
Langsamfahrstelle in Wiesbaden-Erbenheim	23
Sanierung der Odenwaldbahn schreitet voran	25
Neue Straßenbahnlinie von Darmstadt nach Kranichstein	26
Attraktive Bahnhöfe im Weschnitztal	28
Dampfstraßenbahn-Sonderfahrten von Darmstadt nach Griesheim	30
Neue Bewertungskriterien für ÖPNV-Großprojekte	31
Die Zukunft der Interregio-Linien in Hessen	33
Ausflug zu den Weißen Bergen	36
Die Fernverkehrsautomaten der Deutschen Bahn	38
Streckentelegramm	40
Zum Schluss	
.....	46

Titelbild: Am 28.05.2000 kam anlässlich der Eröffnung der durchgehenden Verlängerung der Taunusbahn noch einmal ein Schienenbus nach Brandobberndorf. Auf unserem Bild steht er nahe dem alten Bahnhofsgebäude in Hasselborn, während rechts im Hintergrund der neue Bahnsteig der Taunusbahn zu erkennen ist. Foto(28.05.2000): J. Lerch

Liebe Mitglieder, liebe Freunde des Schienenverkehrs,

kann es wirklich wahr sein, daß die Deutsche Bahn AG von der UMTS-Versteigerung profitiert? Ich kann nicht leugnen, davon geträumt zu haben. Allerdings eher mit dem gesamten Erlös. Was könnte man damit alles machen... . Dann wäre es nur noch eine Frage der Zeit gewesen, bis die Deutsche Bahn AG das modernste und flächen-deckenste Netz, modernisierte Bahnhöfe und Haltepunkte und moderne Züge im Nahverkehr zur Verfügung hätte. Aber so..., so wird es leider nicht sein.

Tatsächlich gibt es einen Silberstreifen am Horizont. Verkehrsminister Reinhard Klimmt will ein „Zukunftspaket Schiene“ schnüren. Finanziert aus den Zinersparnissen der UMTS-Einnahmen. Geplant sind Sanierungsmaßnahmen am Streckennetz und Neubaustrecken. 2 Milliarden DM stehen dafür jährlich zur Verfügung. Jetzt wäre die beste Zeit, dass Kreispolitiker „Hier“ zu rufen, damit Ihre Strecke/n, die schon öfter auf der Drohende-Stilllegungs-Liste gestanden hat/haben, Gelder für die drin-gend notwendigen Sanierungen erhalten. Also ran, meine Damen und Herren.

Zudem hat Herr Klimmt erkannt, dass die Deutsche Bahn AG eine übergeordnete Behörde, a la` Regulierungsbehörde für die Telekom, benötigt, um den Wettbewerb auf der Schiene zu garantieren. Auch wir hatten dafür das Eisenbahnbundesamt ins Auge gefasst. Eine existierende Behörde, die sich mit den speziellen Problemen der Eisen-bahnwelt bestens auskennt.

Besser noch ist es, das Schienennetz als ganzes im Verantwortungsbereich des Bundes zu belassen. Wenn es zu einem fairen Wettbewerb von Schiene und Straße kommen soll, muss es die gleichen Ausgangsbedingungen geben. Leider ist in den letzten 40 Jahren die Schiene von Seiten des Bundes stark vernachlässigt worden und somit kann nicht von Chancengleichheit gesprochen werden. Schließlich sind die Straßen auch in der Hand von Bund, Länder und Kommunen. Warum also sollte die Bahn als größtes deutsches Schienenverkehrsunternehmen gleichzeitig auch die Strecken besitzen dürfen?

In der Hoffnung, dass auch die Langsamfahrstelle an Ihrer Strecke bald behoben sein wird, verbleibe ich mit freundlichen Grüßen

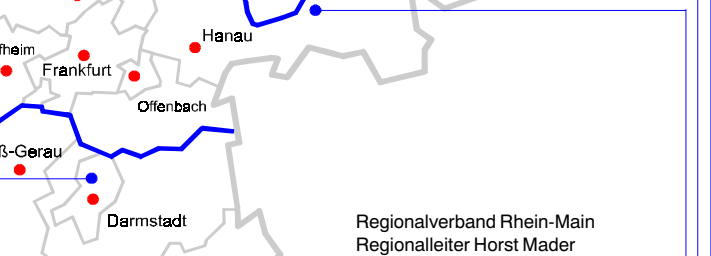
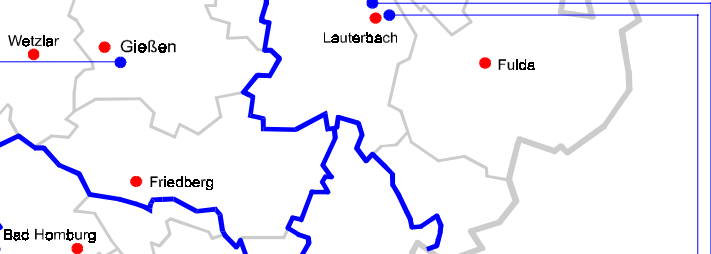
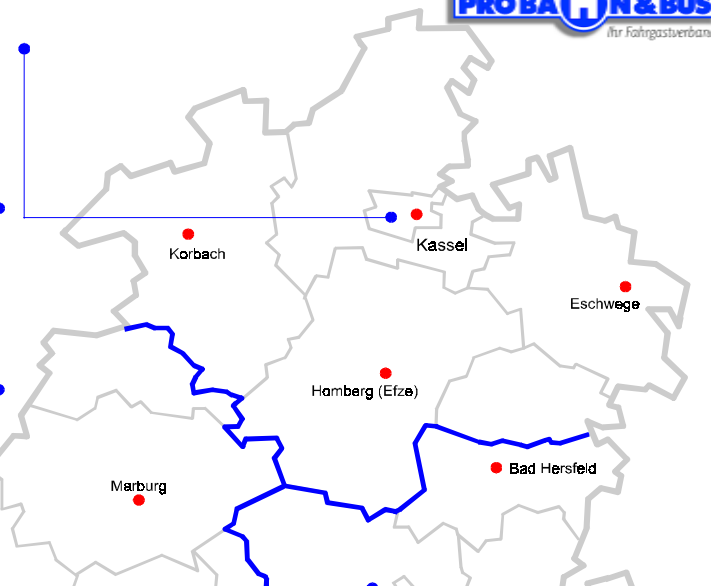


Petra Becker

Regionalverband Nordhessen
Regionalleiter Jens Herrmann
Postfach 10 29 40
34029 Kassel
Telefon und Telefax (05 61) 6 71 79

Regionalbüro Mittelhessen
Ludwigstr. 88 a
35415 Pohlheim

Regionalverband Mittelhessen e.V.
Regionalleiter Joachim Elbing
Postfach 11 21
35411 Pohlheim
Telefon (0 64 03) 15 09
Telefax (0 64 03) 6 92 80



Regionalverband Südhessen
Regionalleiter
Gernot Hornik
Postfach 1864
65008 Wiesbaden
Telefon und Telefax
(0 61 26) 5 76 60

Pro Bahn & Bus Schriftenversand
Postfach 18 64
65008 Wiesbaden
Telefax (0 61 26) 5 76 60

Regionalverband Wiesbaden/Rheingau-Taunus
Regionalleiter Gernot Hornik
Postfach 18 64
65008 Wiesbaden
Telefon und Telefax (0 61 26) 5 76 60

Regionalverband Rhein-Main
Regionalleiter Horst Mader
Postfach 2202
61292 Bad Homburg
Telefon (0 61 72) 80 06 06
Telefax (0 61 72) 98 33 38

Geschäftsstelle
Fahrgastzentrum Nordbahnhof
Bahnhofstraße 102
36341 Lauterbach
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27

Regionalverband Osthessen e.V.
Regionalleiter Daniel Junghans
Bahnhofstraße 102
36341 Lauterbach
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27

Datum	RV	Veranstaltung	Ort
23.09.00 15:30 Uhr	NH	RV-Treff Nordhessen	Gaststätte "Gleis 1", Im Hauptbahnhof, Kassel
02.10.00 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
02.10.00 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
06.10.00 20 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, 65510 Idstein
28.10.00 13 Uhr	RM	Taunus-Wanderung RV Rhein-Main	Wanderung ab Bahnhof Brandoberndorf
06.11.00 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
06.11.00 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
08.11.00 18 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Geschäftsstelle Nordbahnhof, 36341 Lauterbach
24.11.00 20 Uhr	RM	RV-Treff Rhein-Main	Gasthaus "Zur Eisenbahn", Grävenwiesbach
25.11.00 15:30 Uhr	NH	RV-Treff Nordhessen	Gaststätte "Gleis 1", Im Hauptbahnhof, Kassel
04.12.00 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
04.12.00 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden

Unsere Treffen vor Ort

Kontaktadressen

Haben Sie Fragen zu Ihrer Bahnstrecke, Verbesserungsvorschläge, oder möchten Sie einfach das nächste Arbeitskreistreffen besuchen? Links finden Sie Ansprechadressen. Die genannten ProBahn & Bus-Mitglieder helfen Ihnen gerne weiter!



Lumdatalbahn AG
Postfach 6
35467 Allendorf
Tel: 0173 3755202

Kerkerbachbahn - eine Ausstellung in Mengerskirchen

(fl) Noch bis 1. Oktober ist an Sonntagen von 14 bis 18 Uhr die Ausstellung „Kerkerbachbahn“ in der Museumsscheune am Schloss in Mengerskirchen zu sehen. Die Kerkerbachbahn verband in Meterspur den Bahnhof Kerkerbach, an der Lahntalbahn zwischen Eschhofen und Runkel gelegen, mit Mengerskirchen im Westerwald. In der Gegenrichtung führte ein dreischieniges Gleis von Kerkerbach nach Steeden an der Lahn, wo die dortige Industrie für hohes Verkehrsaufkommen sorgte.

Die normalspurigen Schienen dieses Gleises werden auch heute noch betrieben. Im Vordergrund des Betriebes stand stets der Güterverkehr. Eine Fahrt mit dem Personenzug dauerte auch für damalige Verhältnisse immens lange. Für die Ausstellung wurde eine bis dato bei Merenberg an die Bahn erinnernde Denkmal-Lokomotive eigens nach Mengerskirchen transportiert.

Mengerskirchen ist an Sonntagen leider nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Die nächst gelegenen Bahnhöfen als Ausgangspunkte für Radwanderungen sind Löhnberg an der Lahntalbahn und Wilsenroth an der Westerwälder Bahn, beide im Zweistunden-Takt bedient. Für PKW-Fahrer ist Mengerskirchen von den B49-Abfahrten Löhnberg und Merenberg ausgehend beschildert.

Lesetipp: Unterwegs. Mensch – Natur – Technik

(gh) Kurz und knapp, informativ und lesefreundlich bunt bebildert, stellt die Deutsche Bahn AG die Welt der Bahn auf 20 Seiten in einer neuen Broschüre vor. Jung und Alt, Kunden und Nicht-Bahnfahrer erfahren Aktuelles und Historisches rund um die Eisenbahn. In der Leistungsbilanz in „Unterwegs“ dokumentiert die DB, dass ökonomisch erbrachte Verkehrsleistungen durchaus ökologisch vernünftig sind. „Unterwegs“ berichtet über Menschen, die Geschichte gemacht haben, macht Appetit aufs Reisen, z.B. zu den Nationalparks, und dokumentiert Leistungen der Technik.

Die Broschüre kann kostenlos angefordert werden bei der DB AG, Kommunikation, Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin.

Tag der offenen Tür bei der BWG

(jl) Am Samstag, den 23. September 2000 findet bei der Butzbacher Weichenbau Gesellschaft (BWG) ab 10 Uhr ein Tag der offenen Tür statt. Die BWG ist einer der größten Hersteller von Eisenbahnweichen in Deutschland. Von der Straßenbahn- bis zur Schnellbahnweiche werden alle Ausführungen gebaut. Am Tag der offenen Tür werden unter anderem Werksführungen angeboten. Interessenten, die mit der Bahn anreisen, müssen leider einen Fußweg von ca. einer halben Stunde ins Industriegebiet Nord einplanen (Stadtplan am Bahnhof).

Regiotram-Probetrieb schon ab November?

(jh) In Kassel wird nach wie vor um die Entscheidung über die Form der innerstädtischen Verknüpfung zwischen dem Streckennetz der Deutschen Bahn und der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) gerungen. Stadt und Landkreise haben noch keine gemeinsame Lösung für die finanzielle Seite des Projekts gefunden. Trotzdem wird nun schon in diesem Jahr mit sechs von der Stadtbahn Saarbrücken gemieteten modernen Zügen im Halbstundentakt zwischen Kassel-Haupt- bzw. Kulturbahnhof und Hofgeismar von 6 bis 23 Uhr ein Probetrieb stattfinden.

Einmal in der Stunde wird hierbei über Hofgeismar hinaus bis Warburg (Westf.) gefahren. Die Idee zu diesem Probetrieb stammt vom durchaus rührigen Landrat Schlitzberger und wäre an sich begrüßenswert, entstünde dadurch nicht ein gefährliches Provisorium. Denn der auf zwei Jahre angesetzte Modellversuch bringt zwar einerseits moderne Niederflurfahrzeuge im verdoppelten Takt nach Hofgeismar, ohne dass die Kosten des bisherigen DB-Betriebs überschritten werden. Andererseits aber ist es eben keine Regiotram, denn die Wagen enden wie bisher im Hauptbahnhof. Von dort muss sich der Fahrgast wie bisher sei-

nen Weg in die Innenstadt über die inakzeptable Straßenbahnunterführung, einen den Bahnhof anfahrenden Bus oder zu Fuß über die einen geringen Aufenthaltswert besitzende Kurfürstenstraße selbst suchen. Immerhin beabsichtigen die Verantwortlichen sich Ende diesen oder zu Beginn des nächsten Jahres über die noch offenen Fragen zu einigen. Hinsichtlich der sich durch die Regiotram (wenn man das zugrundeliegende Konzept voll umsetzt) bietenden Chancen für Stadt und Umlandgemeinden bleibt zu hoffen, dass eine rege Nutzung des Modellprojekts auch den noch Zögernden die Augen öffnet.

Verbesserungen an Nordhessischen Bahnhöfen geplant

(jh) Im Zuge des vom Land Hessen aufgelegten Modernisierungsprogramms für Bahnhöfe in Höhe von insgesamt 430 Mio. Mark werden auch in Nordhessen Verbesserungen erwartet.

Im Einzelnen werden in Bebra Ausstattungsverbesserungen vorgenommen, in Bad Wildungen der Bahnhofsvorplatz (ebenso in Grebenstein) sowie der ZOB umgestaltet und die Bahnsteige angehoben, in Guxhagen ein neuer Bahnsteig für die ab November erwarteten neuen Triebwa-

gen angelegt und in Altmorschen, Guxhagen und Grebenstein in die P+R-Anlagen investiert. Allgemeine Modernisierungen sind für Eichenberg, Fuldata-Ihringshausen, Alheim-Heinebach, Witzenhausen-Gertenbach sowie Witzenhausen-Nord vorgesehen.

Vor allem aber sollen im Wehretal (Strecke Eichenberg-Bebra) eine Station sowie die in Liebenau-Lamerden reaktiviert werden und der Zierenberger Ortsteil Rosen-

thal (Neubauggebiet) erstmalig überhaupt einen Haltepunkt erhalten (Strecke Kassel-Korbach).

Behindertenmitnahme im Eschweger Stadtbus

(jh) Die Eschweger Stadtbuslinien werden mit hochmodernen Niederflurbussen des „Eschweger Omnibusverkehr“ (Inh. Bernd Frölich) bedient und erfreuen sich reger Nutzung, wenngleich an Samstagnachmittagen sowie Sonntag und in der Woche ab spätestens 20 Uhr der Vorkehr ruht. Taktzeiten an sich oder Linieneinführung sind jedoch nicht zu beanstanden.

Hinsichtlich der Haltestellen gibt es jedoch noch das eine oder andere Manko wie fehlende Wartehäuschen/Bänke und ein Ausstieg auf einer Rasenfläche(!). Dies ist sicher nicht bei jeder Witterung und schon gar nicht für Behinderte eine Freude.

Das Thema Behinderte im Eschweger ÖPNV beschäftigt seit nunmehr knapp

zwei Jahren die Eschweger Stadtverordnetenversammlung sowie des öfteren die Werra-Rundschau. Dabei geht es um die Mitnahme von Rollstühlen und insbesondere von Elektrorollstühlen in den Stadtbussen. Zu diesem Zweck besitzen die Busse eine von Hand auszuklappende Rampe am hinteren Einstieg. Sie ist aus stabilem Metall gefertigt und trug in Anwesenheit

*Der Zankapfel:
Elektroroll-
stuhl und
Stadtbus in
Eschwege.*

*Foto: Jens
Herrmann*

des Autors verschiedentlich ohne sichtbare Probleme Elektrorollstühle. Auch für die ausgesucht freundlichen Fahrer war es an diesem Tag nie ein Problem, ihren Platz zu verlassen und selbst Hand anzulegen (eine Kamera kann manchmal Wunder bewirken). Dies ist jedoch im allgemeinen gar nicht nötig, denn das überaus einfache System ist spielend auch von ungeübten Begleitpersonen oder Fahrgästen zu bedienen. In Anbetracht dieser Erfahrungen ist es unverständlich, dass kurz danach ein Fahrer die Mitnahme Behinderter mit dem Argument verweigerte, die Rampe bestünde aus Spanplatten und würde die Last nicht tragen bzw. die Sicherung des Busses würde für den Fahrer zuviel Zeit in Anspruch nehmen.

Auch dass der Betreiber Bernd Frölich

in mehreren Schreiben direkt Betroffene (zwecks Sicherung ihrer Mitnahme) auf Schwachverkehrszeiten verwies (so de facto deren persönliche Freiheit beschneidend) und über ihre eigene Sicherheit im Bus belehrt, ist nicht die feine englische Art. Denn schließlich handelt es sich hier um ein Dienstleistungsunternehmen, welchem die kleine aber durchaus lautstarke Lobby der Behindertenverbände gegenübersteht! Bei der angesprochenen Stadtverordnetenversammlung ruderte Herr Frölich zurück, nachdem einer seiner Briefe verlesen worden war.

Sollte die Rampe wirklich nicht auf das Gewicht eines Elektrorollstuhls zugelassen sein, dürfte es ja Mittel und Wege geben, eine tragfähigere zu beschaffen.

Neue Zeitschrift „kreuz + quer“ vorgestellt

(hh) Im Sommer erschien die erste Ausgabe der neuen Zeitschrift „kreuz + quer“. Die umweltorientierten Verbände Verkehrsclub Deutschland (VCD), STATTAUTO, der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC), der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) sowie Pro Bahn und Bus geben die Zeitschrift gemeinsam heraus.

In der ersten Ausgabe stellen sich die beteiligten Verbände kurz vor. Schwerpunktthema ist die Naherholung mit Bahn, Bus und Rad. In weiteren Beiträgen werden die Regio Tram-Problematik und die Agenda 21 behandelt.

Das Heft kann über den RV Nordhessen bezogen werden.

Anruf-Sammel-Taxi in Butzbach gestartet

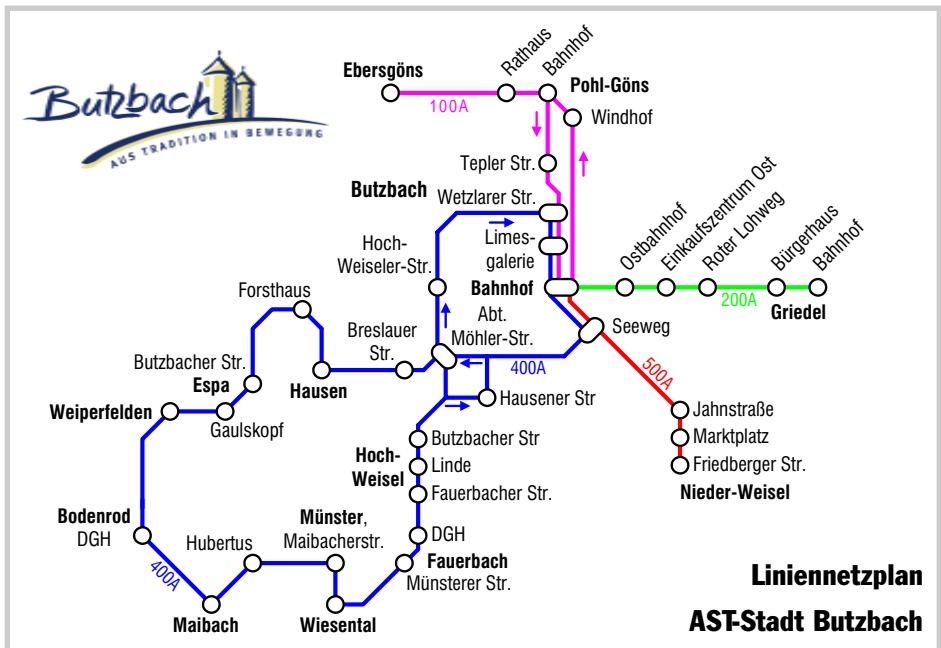
(jl) Anfang August richtete die Stadt Butzbach einen Anruf-Sammel-Taxi-verkehr ein. In der Vergangenheit waren immer wieder Beschwerden laut geworden, dass am Abend und am Wochenende kein ÖPNV-Angebot in die Stadtteile vorhanden ist.

Mit dem nun angebotenen System sind fast alle Butzbacher Stadtteile in den Abendstunden mit mindestens zwei und am Wochenende mit mindestens drei Fahrten an die Kernstadt angebunden. Die Stadtteile Kirch-Göns und Ostheim werden stündlich bis 24 Uhr mit der Bahn bedient.

In den Taxis gilt ein eigener Tarif der Stadt Butzbach, welcher sich am RMV-Tarif orientiert. Pro Fahrt ist ein AST-Zuschlag von 1 DM erforderlich. RMV-Fahrkarten

werden nicht anerkannt. Nach Ansicht von Pro Bahn & Bus sollte die Stadt hier möglichst schnell darauf hinarbeiten, dass auch RMV-Fahrkarten anerkannt werden.

Nachdem der erste Fahrplangentwurf noch einige Schwächen hatte, wurde in Zusammenarbeit mit Pro Bahn & Bus der Fahrplan verbessert. So wurde die Übergangszeit von der Bahn auf die Taxi's im Bahnhof Butzbach in vielen Fällen wesentlich verkürzt. Der Fahrplan ist im Internet unter www.stadt-butzbach.de downloadbar.



5. Hauptversammlung der Lumdatalbahn AG

(Ibag) Am 26. August fand die fünfte Hauptversammlung der Lumdatalbahn AG (LB AG) in Lollar statt. Rund 35 Aktionäre oder deren Vertreter, die zusammen über mehr als 40% des Aktienkapitals verfügen, kamen ins Bürgerhaus Lollar.

Vorstandsvorsitzender Mikael Labib gab einen kurzen Sachstandsbericht zur gegenwärtigen Situation der Lumdatalbahn AG. Begrüßt wird das Interesse der Lumdotalgemeinden an einer Teilnahme der Lumdatalbahn AG am geplanten autofreien Sonntag im August 2001. Nach Ansicht von Labib sind Sonderfahrten auf der Strecke aber nur dann kostengünstig durchzuführen, wenn die Strecke von der Deutschen Bahn AG möglichst bald übernommen werden kann. Hierzu fand bereits ein Gespräch mit der DB AG statt.

Nach der Kündigung des Gleisanschlusses der VRD-Europa (Didierwerke) durch die Deutsche Bahn AG bietet sich die Chance, die Gesamtstrecke von Lollar bis Londorf zu übernehmen. Vor der Streckenübernahme müssen die Brücken und das Gleis auf ihren Erhaltungszustand geprüft werden. Zur Finanzierung der dafür notwendigen Gutachten wünscht sich die LB AG eine Beteiligung der Anliegerkommunen. Schließlich hat die AG in den vergangenen fünf Jahren mit erheblichem finanziellen und zeitlichem Aufwand eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) sowie ein Gutachten zum Freizeitverkehr initiiert. Auch wurden mehrere Sonderfahr-



In die Zukunft auf bewährtem Gleis

ten durchgeführt. Hierzu erhielt die Aktiengesellschaft keinerlei finanzielle Unterstützung durch die Kommunen. Der Vorstand geht davon aus, dass eine Erhaltung des Abschnitts Mainzlar - Londorf nur mit Beteiligung der Kommunen möglich sein wird.

Finanziell wurde das Geschäftsjahr mit einem Verlust von 14.212,53 DM abgeschlossen. Hauptkosten waren die Gutachten zum Freizeitverkehr und zur NKU in Höhe von mehr als 6000 DM sowie die Anschaffung eines neuen Infostandes für rund 2000 DM. Vorstand und Aufsichtsrat wurden nach kurzer Diskussion mit großer Mehrheit entlastet.

Ebenfalls mit großer Mehrheit wurde eine Kapitalerhöhung um 26.000 DM auf dann 200.000 DM Grundkapital beschlossen. Interessenten, die die neuen Aktien der AG zeichnen möchten, können sich mit der Lumdatalbahn AG, Postfach 6, 35467 Allendorf, in Verbindung setzen.

Ausbau des Bahnhofs Bad Hersfeld

(og) Einen Zuwendungsbescheid in Höhe von 1.378.300 Mark für den Ausbau der Personenverkehrsanlagen im Bahnhof Bad Hersfeld hat der hessische Verkehrsminister Dieter Posch an die DB Station&Service AG übergeben.

Künftig sollen zwei neue Aufzüge an der Fußgängerunterführung im Bahnhof den behindertengerechten Zugang zum Mittelbahnsteig ermöglichen. Dieser wird auf eine Höhe von 76 cm über Schienenoberkante angehoben, um das Einsteigen in die Züge zu erleichtern. Zwei neue Wartehallen für Fahrgäste, ein Leitsystem für blinde Menschen, neue Sitzgelegenheiten sowie eine neue und erweiterte Beleuchtung runden die Modernisierung der Anlage ab.

Die Bauarbeiten sollen im Herbst dieses Jahres beginnen. Die Fertigstellung ist

zum Fahrplanwechsel im Mai 2001 vorgesehen. Während dieser Zeit wird der Personenverkehr über den Hausbahnsteig am Empfangsgebäude und einen weiteren Mittelbahnsteig abgewickelt.

Zusätzlich zu dieser Baumaßnahme verfolgen die Stadt Bad Hersfeld und die Deutsche Bahn zurzeit einige weitere Vorhaben zur Attraktivierung des Bahnhofsumfelds und des Empfangsgebäudes. Das Notwendigste sei zuerst angepackt worden, nun werde in Kooperation zwischen Bahn und Stadt die Gesamtsituation noch optimiert, stellte der Minister fest.

Vogelsbergbahn: Güterverkehr eingeschränkt

(si) Nach dem „Aus“ für die Güterabfertigung der Deutschen Bahn AG in Fulda vor wenigen Jahren befürchtet Pro Bahn & Bus einen weiteren Rückzug des Unternehmens aus Osthessen.

Nach Pro Bahn & Bus vorliegenden Informationen hat die Bahntochter für den Güterverkehr „DB Cargo“ einem Unternehmen an der Vogelsbergbahn Gießen - Fulda den Gleisanschlussvertrag gekündigt. Begründung: Eine Brücke in Bimbach (Gemeinde Großenlüder) hält der hohen Belastung durch die Güterzüge nicht mehr Stand. Das betroffene Unternehmen wird zukünftig wahrscheinlich per Lkw versenden müssen.

Pro Bahn & Bus vermutet, dass dies nur ein erster Schritt zur Einstellung der Gütertransporte auf der Vogelsbergbahn sein wird. Auch Auswirkungen auf den Nahver-

kehr können nicht ausgeschlossen werden. „Mehrere kilometerlange Tempolimits („Langsamfahrstellen“) infolge mangelnder Instandhaltungsarbeiten durch die Eigentümerin, DB Netz AG, zeigen den schlechten Zustand der Strecke. DB Netz fehlt anscheinend das Geld für die notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen. Andererseits wird den Kunden, die die Einnahmen gewährleisten sollen, aber gekündigt“, sagt Stefan Sitzmann, Vorstandsmitglied von Pro Bahn & Bus Osthessen. „Ein Teufelskreis der mittelfristig zu weiteren Einschränkungen führen wird, wenn die Zuständigkeit für die Schienenwege nicht ähnlich wie im Straßenbau dem Staat übertragen wird.“

Hessentag in Hünfeld - Oder: Es fahren massenhaft Züge und keiner fährt mit

(si) Vom 9. bis 18. Juni 2000 war Hünfeld Austragungsort für das jährlich stattfindende größte Fest der Hessen, dem diesmal vierzigsten Hessentag. Eine Megaveranstaltung jagte die nächste, Besucherströme ohne Ende - gähnende Leere herrschte hingegen größtenteils in den Zügen, die nahezu halbstündlich in die osthessische Stadt fuhren.

Da Pro Bahn & Bus wieder einmal live auf dem Hessentag mit einem Stand präsent war, diesmal in unmittelbarer Bahnhofsnähe am Beginn der Hessentagsstraße, konnten die Standmitarbeiter hautnah miterleben wie dilettantisch die Organisatoren

die ÖV-Anbindung zum Teil geplant bzw. vermarktet hatten. Geradezu erbärmlich war das Engagement der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft. Keinerlei zusätzliche Busangebote in die nähere oder weitere Umgebung, keine nächtlichen Bustransfers

Nur wenige Meter vom Bahnhof entfernt auf der Hessentagsstraße konnten sich die Hessentagsbesucher ausführlich über die Arbeit von Pro Bahn & Bus informieren. Foto: St. Sitzmann

nach Veranstaltungsende in die Region, lediglich ein Park & Ride - Busverkehr von Großparkplätzen vor den Toren der Stadt zum Festgelände von 10 bis 18 Uhr (!) - geht es noch provinzieller? Erst nach erheblichen Protesten fuhren diese Busse nach einigen Tagen dann immerhin bis gegen 22 Uhr.

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund hatte zwar zum Hessentag einen ordentlichen Zugverkehr bestellt, doch wie sah die Vermarktung von RMV und DB Regio aus? Die Sonderzugfahrpläne wurden z.B. im Bahnhof Fulda erst gegen Mittag des Starttages ausgehängt (waren vorher noch nicht verfügbar), es gab nur unzureichende oder überhaupt keine Hinweise zu den Sonderzügen (geniale Durchsagen in Fulda mit folgendem Wortlaut: "der auf Gleis 7 eingefahrene Regionalexpress aus Frankfurt fährt um 10.51 Uhr weiter nach Bebra" - gut, wenn man weiß, dass dazwischen Hünfeld liegt!). Lediglich in einer RMV-Broschüre konnte sich der Hessentagsbesucher über die Fahrtmöglichkeiten informieren, die gab's allerdings nur in Hünfeld, Fulda und Bad Hersfeld (sehr originell!).

Hinzu kamen die permanenten Verkehrsdurchsagen im Hörfunk, die ausschließlich zur Hessentagsreise mit dem Auto animierten. Auch massivste Pro Bahn & Bus-Proteste beim Hessentagsbüro, dem RMV, den Rundfunkanstalten und dem Regierungspräsidium haben nicht dazu geführt, daß sich im Verlauf des Hessentages an dieser Situation etwas geändert hätte. Die Organisatoren haben ausschließlich auf das Auto gesetzt (nach dem Motto: es dem Besucher so einfach wie möglich

zu machen und unbedingt einen neuen Besucherrekord ansteuern) obgleich die Anreise mit der Bahn nach Hünfeld durch die günstige Verkehrslage und die attraktiven Angebote (Zusatzzüge und Sondertarif) die optimale Lösung für einen Großteil der Besucher gewesen wäre.

Am Pro Bahn & Bus - Infostand haben die Besucher immer wieder bestätigt, dass sie lieber mit der Bahn gekommen wären, wenn sie im Vorfeld über bessere Informationen verfügt hätten. Noch nicht einmal den zahlreichen Besuchern aus dem benachbarten Fulda war bewusst, dass die Bahn nur elf Minuten nach Hünfeld benötigt und fuhren mangels Kenntnis mit dem Pkw.

Angesichts dieser Tatsache müssen sich insbesondere die Organisatoren in Wiesbaden, die das Fest seit vierzig Jahren maßgeblich gestalten, fragen lassen, ob für künftige Hessentage nicht einiges dringend verbesserungswürdig ist. Auch der Besteller der Zugleistungen, der RMV, muss sich ernsthaft fragen lassen, warum er neben nichtssagenden, fast halbseitigen Werbeanzeigen in den Tageszeitungen den Bürgern nicht vermitteln konnte, wo eigentlich Hünfeld liegt und wie man da ganz einfach mit der Bahn hinkommt.

Die Hessentage der vergangenen Jahre haben sich immer mehr zu Megaveranstaltungen entwickelt. Eine durchdachte Verkehrsplanung, die dem öffentlichen Verkehr spürbaren Vorrang einräumt, ist notwendig.

Letzte Zugfahrt Vacha - Unterbreizbach

(og) Am 19. August 2000 fand die letzte Zugfahrt von Vacha nach Unterbreizbach und zurück statt. Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus hatte nach zwei vergeblichen Anläufen kurzfristig eine Genehmigung von der DB Netz AG erhalten, eine Fahrt auf der Güterstrecke zu unternehmen.

Am 2. Juli 1952 wurde die Bahnstecke Vacha - Philippsthal Süd - Unterbreizbach (- Wenigentaft-Mansbach) in Phippsthal (Hessen) gesperrt. Der Güterverkehr zwischen dem Kaliwerk Unterbreizbach und Vacha war damit unterbrochen. Nach einer Bauzeit von nur 91 Tagen wurde eine 5,3 km lange Neubaustrecke von Vacha über Sünna nach Unterbreizbach als "erster sozialistischer Bahnbau Deutschlands" am 30.11.1952 feierlich in Betrieb genommen. Der Güterverkehr rollte danach ausschließlich über der auf DDR-Gebiet liegenden Steilstrecke, die bis zu 4 Prozent

Steigung aufwies. Wegen der verhältnismäßig geringen Anhänglasten war die Bahnlinie allerdings wenig wirtschaftlich.

Ein bei DB Regio gecharterter Sonderzug aus 3 Triebwagen (VT 771) befuhr ein letztes Mal am 19.08.2000 die nie im regelmäßigen Personenverkehr bediente Strecke. Mit fast 300 Fahrgästen benötigte der Sonderzug rund 12 Minuten von Vacha nach Unterbreizbach. Nach letzten Fotos ging es zurück zum Ausgangsbahnhof. Am 31. August 2000 wurde die Strecke offiziell stillgelegt.

Der Planzug steht in Vacha abfahrbereit zur Fahrt nach Bad Salzungen. Nach der Rückankunft in Vacha wird er als letzter Personenzug noch einmal über die Strecke Vacha-Unterbreizbach fahren.

Foto: J. Lerch

Neue Bahnsteiganlage in Burghaun eröffnet Zehn Jahre bis zum Ziel

(og) An der Fuldatalebahn Kassel - Bebra - Fulda ist in Burghaun am 16. Juli eine neue Bahnsteiganlage in Betrieb genommen worden. Trotz regnerischem Wetter und Ferienzeit war die Veranstaltung gut besucht. Bürgermeister Wolfgang Braun skizzierte in seiner Rede den Bauprozess und dankte den Beteiligten besonders für die zügigen und unfallfreien Arbeiten an der Anlage.

Ralf Rützel, Vertreter der DB Station & Service AG, freute sich über das gelungene Bauwerk und erinnerte daran, dass der Bahnhof in seiner bisherigen Form nicht mehr zu erhalten war. Annette Hering von Hering Bau bezeichnete das Projekt als gestalterisch und technisch anspruchsvoll. Pünktlich nach der Enthüllung des Stationschildes und dem Aufspielen der Blaskapelle fuhr die Regionalbahn nach Fulda

Die neue Bahnsteiganlage

um 11.12 Uhr ein. Da eine Schlüsselübergabe bei einem solchen Bauwerk nicht ganz passend erschien, schenkte Hering Bau der Gemeinde eine Rosskastanie. Sie wurde unweit der neuen Station eingepflanzt.

Die alten Bahnsteige waren höhengleich mit dem Gleis, so dass bei Fahrten in Richtung Fulda der Hausbahnsteig für Zugfahrten gesperrt werden musste. Die Deutsche Bundesbahn drang 1990 auf eine Beseitigung dieses betrieblichen Hemmnisses. Sie forderte von der Gemeinde ein Beteiligung an den Kosten für die Verlegung der Bahnsteige, andernfalls würde der Bahnhof nicht mehr bedient.

Die DB ermittelte 1991 Kosten von rund 860.000 Mark für die Verlegung. Die Gemeinde stimmte der Verlegung unter den Bedingungen Bestandssicherung und Vertaktung des Fahrtangebotes zu. Damals hielten nur noch wenige Züge.

Richtung Fulda

Montag - Freitag: 7.04, 13.47, 17.47

Samstag: 7.04, 13.47,

Sonntag: kein Verkehr

Richtung Kassel:

Montag - Freitag: 6.40, 12.40, 16.47, 18.14

Samstag: 6.40, 12.40

Sonntag: kein Verkehr

Im folgenden Jahr übernahm die Gemeinde die Bauträgerschaft und beauftragte die Bauberatung Henkel (Aßlar) mit der Planung. Die Bundesbahn gab eine Bestandsgarantie für den Bahnhof und das Wirtschaftsministerium äußerte sich ebenfalls positiv. Insgesamt fünf Planvarianten standen zur Auswahl. Die günstigste wurde seitens der Gemeinde bevorzugt. Die Gesamtkosten lagen nach der Planung bei ca. 1,5 Mio Mark. 1994 wurden die Verträge von der DB vorbereitet. Das Land Hessen absichtete eine Förderung im Haushaltsjahr 1995.

Im Herbst 94 kam die Maßnahme allerdings zum Erliegen, da die Zuständigkeiten nach der Bahnreform und der Schaffung der Verkehrsverbünde unklar waren. Ende 1996 waren die Zuständigkeiten bei der DB einigermaßen geklärt. Zwischenzeitlich legte das Unternehmen immer wieder neue Vertragsentwürfe für das Projekt vor. Baubeginn sollte im Herbst 1997 sein. Doch die Deutsche Bahn AG stellte fest, dass das Überholgleis im Bahnhof entbehrlich ist. Die Planung musste überarbeitet werden. Mit den Bauarbeiten, die im Frühjahr 1999 begannen, wurde Hering Bau (Burbach) beauftragt. Die Arbeitsbedingungen waren insgesamt schwierig. Wegen der

*Endlich sichtbar: Das neue Stations Schild
an der Bundesstraße 27*

schlechten Bodenverhältnisse entlang der parallel fließenden Haune mussten Pfahlgründungen bis in 12 Meter Tiefe erfolgen. Die Bahnsteige bestehen aus Großbaufertigteilen, die in nur einer Nachtschicht fertig verlegt wurden.

Mit der Einweihung der Anlage ist ein wichtiges Stück Infrastruktur erhalten

*Die Pfähle für die Bahnsteige
gründen bis in 12 Meter Tiefe.*

*Die neue Anlage aus der Fernsicht. Im Hintergrund ist die Stadt Hünfeld sichtbar.
Alle Fotos: Oliver Günter*

und verbessert worden. Für die meisten Einwohner verkürzen sich die Fußwege zum Bahnhof durch die Verlegung der Bahnsteige um 300 Meter und die Verknüpfung mit einer bestehenden Straßenüberführung. Zu einem späteren Zeitpunkt sollen die Bushaltestellen zum neuen Bahnhof verlegt und Park & Ride - Plätze geschaffen werden.

Das alte Bahnhofsgebäude steht leer und soll wegen Wasserschäden abgerissen werden.

Anzeige Schiene

Stadtbus Gelnhausen jetzt im RMV

Erweiterung nach Hailer und Meerholz

(og) Am 28.Mai ist das Stadtbusnetz in Gelnhausen erweitert worden. Die Midi-busse fahren jetzt auch in die Stadtteile Hailer und Meerholz. Dazu wurde die Linie HU-62 Roth - Gelnhausen verlängert. Die Linie HU-61 fährt weiterhin zwischen den Stadtteilen Höchst, Haitz und der Kernstadt. Sie fährt nur noch alle 30 Minuten (bislang alle 20 Minuten).

Beide Linien verkehren im abgestimmten Takt und sind länger als bisher unterwegs. Die Betriebszeiten wurden um eine Stunde bis 21 Uhr verlängert. Zwei fabrikneue Midibusse hat das beauftragte Busunternehmen Kraftverkehr Kinzigtal GmbH, eine Tochtergesellschaft der Hanauer Straßenbahn AG, beschafft.

Der Stadtbus fährt nun auch im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Durch eine Subventionierung bleiben die günstigen Tarife innerhalb von Gelnhausen erhalten. Es gibt vier Zonen: Gelnhausen Kernstadt, Hailer-Meerholz, Haitz-Höchst und Roth. Innerhalb eines solchen Tarifgebietes kostet die Tageskarte 3,20 DM. Die Tageskarte für zwei Zonen ist für nur 3,30 DM erhältlich. Die Tageskarte für drei Zonen kostet

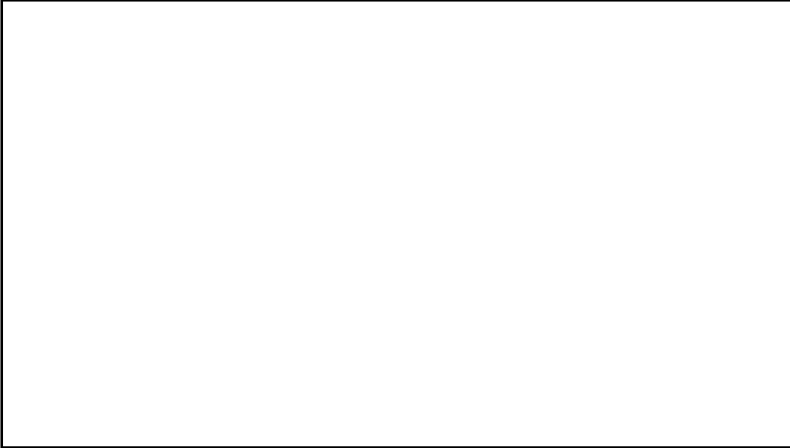
4,00 DM. Damit sind die Tageskarten für Erwachsene wesentlich günstiger als zwei Einzelfahrten des RMV-Tarifes. Die neuen Preise gelten auch in den Regionalbussen des Kraftverkehr Kinzigtal, des Regionalverkehr Kurhessen, der Kreiswerke Gelnhausen und des Regionalverkehrsdienstes Gründau. Die Deutsche Bahn erkennt die subventionierten Fahrkarten ebenfalls an. Sie sind aber nicht an den DB-Automaten erhältlich.

Die Stadt Gelnhausen gibt pro Jahr 1,5 Mio Mark für den Stadtbusverkehr aus. Für Bürgermeister Jürgen Michaelis "ein gut angelegter Beitrag, mit dem ein Stück Lebensqualität geschaffen und ein Beitrag zum Umweltschutz geleistet wird".

*Ankunft des ersten
Stadtbusses im Stadtteil
Hailer*

Foto: O. Günter

Der RV Rhein-Main lädt ein: Herbstliche Wanderung durch den Taunus



Samstag, den 28. Oktober 2000

Treffpunkt: Um 13 Uhr am Bahnhof Brandoberndorf

Anreise: Frankfurt Hbf ab 11.24 Uhr (S-Bahn),
Bad Homburg ab 11.49 Uhr (Taunusbahn), Brandoberndorf an 12.49 Uhr

Route und Ziel: Entlang des neu eröffneten Streckenabschnittes der Taunusbahn führt unsere Wanderung zunächst nach Hasselborn, wobei unterwegs auch der Kuhschwanzweiher zur einer Rast einlädt. Von Hasselborn führt der Weg über den 1300 Meter langen Hasselborner Tunnel zum ehemaligen Haltepunkt Jägerhaus. Von dort ist auch ein Blick in die Tunnelröhre möglich. Weiter geht es durch das Wiesbachtal nach Grävenwiesbach, wo im Gasthaus „Zur Eisenbahn“ eingekehrt wird. Die Abreise ist stündlich mit der Taunusbahn möglich.

Teilnehmer: Auch Nichtmitglieder sind willkommen (selbstverständlich auch Mitglieder anderer RVs).

Bitte melden Sie sich an, damit wir Sie bei evtl. Terminänderungen informieren können. Anmeldung: Pro Bahn & Bus Rhein-Main, Tel: 06172 800606 (Anrufbeantworter) oder: Postfach 2202, 61292 Bad Homburg.

Modernisierung der Bahnhöfen der Ländchesbahn erforderlich

(gh) Die drei auf Wiesbadener Stadtgebiet liegenden Bahnhöfen Auringen-Medenbach, Wiesbaden-Igstadt und Wiesbaden-Erbenheim warten auf eine dringend erforderliche Modernisierung. Besonders im Bereich der Bahnsteige und der Zugänge sind bauliche Veränderungen notwendig. Die Stadtwerke Wiesbaden (ESWE) als lokale Nahverkehrsgesellschaft wollen gemeinsam mit dem RMV ein Programm zur Modernisierung der Bahnhöfe starten.

Auringen-Medenbach

Der Haltepunkt ist in einem erbärmlichen und ungepflegten Zustand. Der Bahnsteig besteht lediglich aus einer dünnen Splittschicht, auf der sich bei Regen große Pfützen bilden. Das großflächig wuchernde Gras und Gestrüpp wird höchstens einmal im Jahr gemäht. Die Bahnsteigkante aus alten morschen Bahnschwellen bildet eine Gefahrenquelle für die ein- und aussteigenden Reisenden. Die Beleuchtung des Haltepunktes ist äußerst dürftig. Es brennt nur eine Lampe; erst wenn der Zug an den Bahnsteig fährt, werden über einen Kontakt an den Schienen einige weitere eingeschaltet, die nach wenigen Minuten wieder verlöschen. In der kleinen Wartehalle befindet sich eine Bank, eine Fahrplanvitrine, ein RMV-Fahrscheinautomat und ein Papierkorb. Eine Uhr oder eine Lautsprecheranlage für Durchsagen sucht man vergebens.

Für Auringen-Medenbach wäre ein kompletter Neubau der Bahnstation an gleicher Stelle erforderlich. Die Bushaltestelle an der L 3028 sollte näher an die Bahnstation herangebracht werden. Die Unterführung der Landstraße ist schmal und ohne Bürgersteig, so dass auch hier über Verbesserungen nachgedacht werden muss. Gün-

stig wäre auch ein zusätzlicher Zugang direkt von der Landstraße zum Bahnsteig.

Wiesbaden-Igstadt

Wiesbaden-Igstadt ist Kreuzungsstation mit einem Bahnsteig am Empfangsgebäude und einem Mittelbahnsteig. Das Bahnhofsgelände und das Empfangsgebäude sind in einem sauberen Zustand. Die Bahnsteige sind niedrig und teilweise nur mit einer Splittdecke versehen. Mangelhaft ist hier die Zugangssituation aus der Mitte des Stadtteils. Die Bornstraße endet an den Bahnanlagen ohne Zugangsmöglichkeit zu den Bahnsteigen, da sich das Bahnhofsgelände leider an der ortsfernen Seite befindet.

In Wiesbaden-Igstadt wäre der Bau von zwei neuen Außenbahnsteigen mit Zugangsmöglichkeiten und eine Unter- oder Überführung für Fußgänger im Bahnhofsbereich notwendig.

Wiesbaden-Erbenheim

Wiesbaden-Erbenheim ist ebenfalls Kreuzungsstation mit einem Bahnsteig am Empfangsgebäude und einem Mittelbahnsteig. Auch hier befinden sich Bahnsteige und Bahnhofsgelände in sauberem Zustand. Die Bahnsteige sind niedrig und

nur mit einer Splitdecke versehen. Bei der Planung des Gewerbegebietes Kreuzberger Ring wurde versäumt, eine Zugangsmöglichkeit zu den Bahnsteigen zu errichten. Zudem ist es für Ortsfremde etwas problematisch, den zwischen neu errichteten großen Gebäuden befindlichen Zugang zu den Bahnanlagen zu finden.

Auch in Wiesbaden-Erbenheim ist die Errichtung von zwei Außenbahnsteigen mit Zugangsmöglichkeiten und Unter- oder Überführung im Bahnhofsbereich erforderlich. Wünschenswert wäre auch ein direkter Zugang von der Berliner Straße zu den beiden Bahnsteigen.

Langsamfahrstelle in Wiesbaden-Erbenheim

(gh) Eine Langsamfahrstelle behindert seit 1. August 2000 die Züge auf der Ländchesbahn. Ursache ist die Weiche im Bahnhof Wiesbaden-Erbenheim, die die Gleise 1 und 2 bei der Bahnhofsausfahrt Richtung Wiesbaden-Igstadt verbindet. Diese Weiche darf von den Zügen in beiden Richtungen nun nur noch mit 10 km/h befahren werden.

Es wird inzwischen berichtet, dass die DB Netz AG diese defekte Weiche nicht mehr ersetzen möchte und die Kreuzungsmöglichkeit in Wiesbaden-Erbenheim wegfallen lassen möchte. Dies ist jedoch nicht möglich, da werktags außer Samstag zwei Kreuzun-

gen von Zügen fahrplanmäßig in Wiesbaden-Erbenheim abgewickelt werden. Gleichfalls ist die Kreuzungsmöglichkeit bei Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf, bei Baumaßnahmen und bei dem Verkehr von Bauzügen sporadisch erforderlich.

Stadtbahn Wiesbaden ins Bundesprogramm aufgenommen

(gh) Mit der Aufnahme des Projektes Stadtbahn Wiesbaden in das Bundesprogramm ist nunmehr die endgültige Sicherheit für die Realisierung vorhanden. Mit einer ersten finanziellen Förderung ist im Jahr 2002 zu rechnen. Damit befindet man sich genau im vorgegebenen Zeitplan.

Durch die inzwischen erfolgte Freigabe

der finanziellen Mittel durch das Wiesbadener Stadtparlament im Juni dieses Jahres können die kostenintensiven Planungen zeitnah in Auftrag gegeben werden. Die Vorbereitungen hierzu laufen bei der Stadtbahngesellschaft, einer 100% Tochter der Stadtwerke Wiesbaden (ESWE) auf Hochtouren.

Neue Bushaltestelle in Wiesbadener Innenstadt

(gh) Zunächst probeweise bis zum 31. Januar 2001 wurde vor dem Polizeipräsidium in Wiesbaden eine zusätzliche Bushaltestelle eingerichtet. Die Haltestelle heißt „Dernsches Gelände, Bussteig C“ und wird

von allen vom Hauptbahnhof zum Platz der deutschen Einheit durch die Friedrichstraße fahrenden Buslinien bedient. Durch diese Haltestelle wird der lange Haltestellenabstand zwischen Rheinstraße / Rhein-Main-

Halle und Kirchgasse verkürzt. In der Probezeit soll nun festgestellt werden, ob die Haltestelle von den Fahrgästen angenom-

men wird und ob der Verkehrsablauf auch weiterhin reibungslos sichergestellt werden kann.

125 Jahre Bahnen und Busse in Wiesbaden Von der Elektrischen zum Gelenkbus

(gh) Unter dem Titel „125 Jahre Bahnen und Busse in Wiesbaden“ wird eine Sonderausstellung im Heimatmuseum in Wiesbaden-Dotzheim in der Römergasse 13 gezeigt. Die Ausstellung präsentiert noch bis zum 22. November dieses Jahres Bilder und Dokumente der Wiesbadener Verkehrsbetriebe aus den Jahren zwischen 1875 und

2000. Das Museum ist von der Haltestelle Dotzheim Mitte (Linien 7, 23, 24, 39, 45, 47, 64) fußläufig erreichbar und mittwochs zwischen 17 und 19 Uhr und sonntags (außer in den Ferien) von 10 bis 12 Uhr geöffnet. Weitere Öffnungszeiten bestehen nach telefonischer Vereinbarung (0611-410321).

Veranstaltungstipp

„Ohne Auto mobil“-Wanderung: Zur Alteburg bei Heftrich (ca. 12 km)

Treffpunkt 24.09.2000, 10.20 Uhr,
Wiesbaden Hbf, Service-Point im Hauptbahnhof.

Wir starten um 10.35 Uhr mit der RegionalBahn nach Idstein. Unsere Wanderstrecke führt uns durch die Stadt Idstein, vorbei am Schwimmbad und durch den Stadtwald zum Standort des ehemaligen Römerkastells Alteburg. Hier finden heute noch im Sommer die bekannten Alteburger Märkte statt. Nach einer Rast (keine Einkehrmöglichkeit) gehen wir über Lenzhahn nach Niedernhausen. Von hier aus fahren wir mit der Bahn wieder zurück nach Wiesbaden.

Teilnahmebetrag: DM 10,00.
Tourenleiter: Gernot Hornik, Telefon (06126) 57660.

Sanierung der Odenwaldbahn schreitet voran

(gh) Nach eineinhalb Wochen Bauzeit konnte am 10. August 2000 im Darmstädter Ostbahnhof eine 800 Meter lange Langsamfahrstelle beseitigt werden. Die Züge konnten hier seit Dezember 1999 nur noch 30 km/h fahren.

Diese Langsamfahrstelle war eine von dreizehn, die seit 1998 auf der Odenwaldbahn wegen Oberbaumängeln eingerichtet werden mussten. Nach langer Untätigkeit der DB Netz AG und nach massiven Protesten von Kommunen und Verbänden wur-

de im April 2000 ein Eckpunktepapier verabschiedet, in dem die Sanierung festgeschrieben wurde. So sollen nun bis Sommer 2001 alle Langsamfahrstellen beseitigt werden.

Streckenabschnitt	Länge	km/h	Seit	Beseitigung bis
Hetzbach	300	30	01.10.1999	22.08.00
Erbach	100	20 10	11.10.1999 13.03.2000	25.10.00
Michelstadt	200	30	13.07.1999	Mär 01
Mümling-Grumbach	100	60	15.05.2000	Aug 00
Wiebelsbach-Heubach	100	20 50	25.10.1999 30.04.2000	14.07.00
Lengfeld – Wiebelsbach-Heubach	100	70	24.09.1999	30.09.00
Reinheim	100	30	14.12.1999	19.08.00
Reinheim – Ober-Ramstadt	2.000	50 90	15.05.2000 17.06.2000	10.10.00
Ober-Ramstadt	300	30 10 20	26.10.1999 13.03.2000 17.03.2000	15.09.00
Nieder-Ramstadt-Traisa – Darmstadt Ost	200	50	27.12.1999	05.10.00
Darmstadt Ost	800	30	27.12.1999	10.08.00
Babenhausen	900	60	24.05.1998	in Prüfung
Babenhausen	1.500	50	20.03.2000	Jun 00

Der zweigleisige Ausbau zwischen Darmstadt Nord und Darmstadt Ost soll bis zum Fahrplanwechsel 2001 abgeschlossen sein.

Über die Sanierungsarbeiten auf der Odenwaldbahn gibt es auch hinausgehende Überlegungen. Der Landkreis Darm-

stadt-Dieburg, die Stadt Darmstadt und der RMV haben das gemeinsame Ziel, den Ostbahnhof in Darmstadt zu einer Verkehrsdrehscheibe für die Odenwaldbahn, die Regionalbusse, den Individualverkehr (P + R) und die angrenzenden Wohngebiete mit direkter Anbindung nach Frankfurt zu entwickeln.

Die in der Zielkonzeption vorgesehene S-Bahn-Verlängerung Darmstadt Ost - Darmstadt-Arheilgen - Langen wird weiter verfolgt. Der RMV wird gemeinsam mit der lokalen Nahverkehrsgesellschaft Dadina ein entsprechendes Gutachten in Auftrag geben. Dies steht nicht im Widerspruch zum Einsatz von Neigetechnikzügen auf der Odenwaldbahn. Beide Maßnahmen

werden aufeinander abgestimmt. Im Vorlauf auf die Zielkonzeption mit der S-Bahn-Verlängerung nach Darmstadt Ost prüft die DB AG gleichzeitig die Möglichkeiten zur Weiterführung der Neigetechnikzüge über Darmstadt Nord und Langen bis nach Frankfurt Hauptbahnhof. Entsprechende Untersuchungen sollen bis Anfang Dezember 2000 die Ergebnisse vorliegen.

Neue Straßenbahnlinie von Darmstadt nach Kranichstein

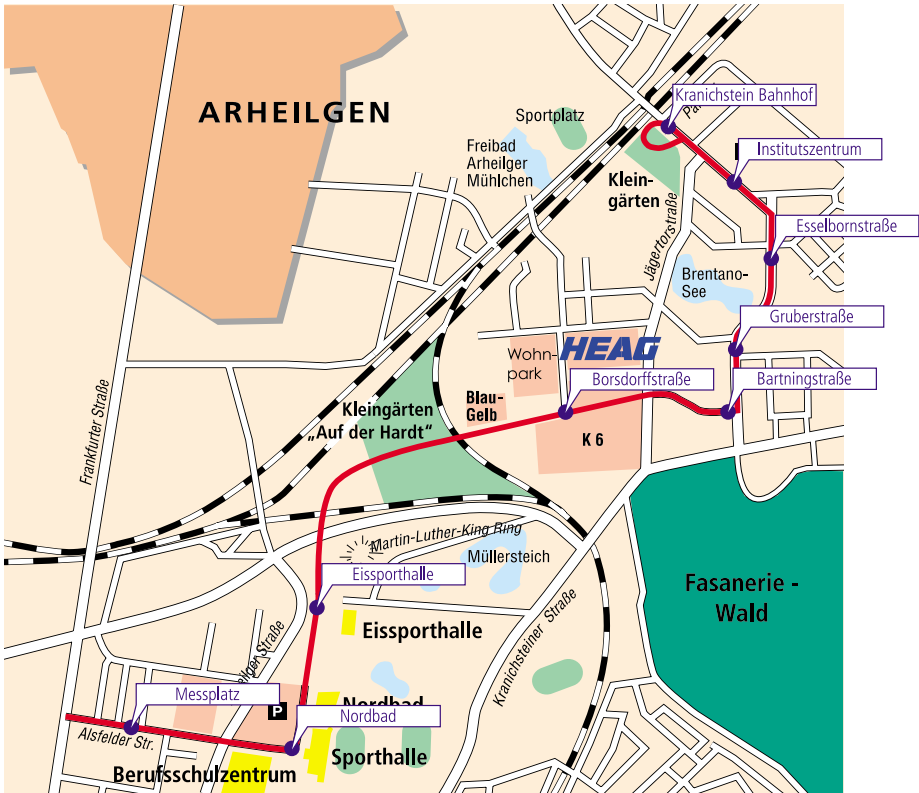
(gh) Für den Bau der Straßenbahnlinie nach Darmstadt-Kranichstein übergab der Staatssekretär im hessischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium, Dr. Herbert Hirschler am 10.07.2000 der HEAG Verkehrs-GmbH einen Bewilligungsbescheid in Höhe von 28.419.100 DM. Nach den Planungen der HEAG Verkehrs-GmbH sollen zum Herbst 2002 die ersten Bahnen in den nordöstlichen Stadtteilen rollen.

*Staatssekretär
Dr. Herbert
Hirschler
übergibt den
Bewilligungs-
bescheid zum
Bau der neuen
Straßenbahnlinie
nach Kranich-
stein.*

*(Foto: G.
Hornik)*

Die neue 4,12 km lange Linie wird an der Kreuzung Frankfurter Straße / Alsfelder Straße aus der bestehenden Strecke nach Arheilgen abzweigen. Entlang der Alsfelder Straße geht es bis zur Kreuzung

mit der Arheilger Straße und anschließend durch das Gelände des Bürgerparks bis zum Martin-Luther-King-Ring. In diesem Bereich liegen drei Haltestellen in Laufnähe zu Messplatz, Nordbad/Berufsschul-



zentrum und Eissporthalle.

Nach Querung der Odenwaldbahn Darmstadt – Erbach, der Kleingartenanlage „Auf der Haard“ und eines Gütergleises bindet sie an der Haltestelle Borsdorffstraße das Neubaugebiet K6 an. Ab der Bartningstraße, die sie an der Haltestelle Siemensstraße erreicht, nimmt die Trasse schließlich den Verlauf der heutigen Buslinien H und K über die Haltestellen Gruberstraße, Eselbornstraße und Institutszentrum auf. Sie endet unmittelbar am Bahnhof Kranichstein.

Die neun Haltestellen werden einen niveaugleichen, behindertengerechten Einstieg in die mit Niederflertechnik ausgestatteten Fahrzeuge bieten. Mit einer Spitzengeschwindigkeit von 70 km/h und einem Grundtakt von 15 Minuten, der in der Hauptverkehrszeit auf 7,5 Minuten verdichtet werde, erschließe die neue Straßenbahnlinie optimal sowohl den einwohnerstarken Stadtteil Kranichstein als auch das neue Baugebiet K6 sowie die Gewerbebetriebe und Einkaufszentren und biete darüber hinaus noch eine schnelle Verbindung zur Innenstadt, hob der Staatssekretär hervor.

Attraktive Bahnhöfe im Weschnitztal

(gh) Wer einmal mit dem Zug von Weinheim nach Fürth durch das Weschnitztal fuhr, schwärmt von einer der landschaftlich romantischsten Bahnstrecken im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN). Eher „wild-romantisch“ muteten jedoch die Bahnhöfe und deren Umfeld entlang der Strecke an; sie waren in der Vergangenheit verschmutzt, verwildert und verschmiert.

Seit Mai diesen Jahres schaffen fleißige Hände diesem Zustand an allen Haltepunkten, das heißt in Birkenau, Reisen, Mörlenbach, Zotzenbach, Rimbach, Lörzenbach-Fahrenbach und Fürth, im Rahmen des Modellprojektes „Pflege, Erhaltung und Gestaltung der Bahnhöfe und deren Umfeld im Weschnitztal“ Abhilfe.

Der Grundgedanke des Projektes, mit einfachen Mitteln an den Bahnstationen Verbesserungen zu erreichen, die von den Fahrgästen und der Bevölkerung bemerkt und akzeptiert werden, wurde vom Kreis Bergstraße und den Weschnitztal-Gemeinden begeistert aufgegriffen. Die VRN GmbH beauftragte die Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung Kreis Bergstraße GmbH (WuB GmbH) mit der Ausführung der Arbeiten. Die WuB ist eine Gesellschaft, die, gegründet vom Kreis Bergstraße und regionalen Banken, zur Förderung der Wirtschaft und Beschäftigung im Kreis Bergstraße beiträgt. Zu einem der Betätigungsfelder der WuB zählt das Programm „Arbeit statt Sozialhilfe“, das mit öffentlichen Mitteln gefördert wird. Mit diesem Programm bietet die WuB Frauen und Männern, die auf dem Arbeitsmarkt als schwer vermittelbar gelten und die sich aus der Abhängigkeit von Sozialhilfe befreien möchten, die Chance, durch Arbeit und Qualifizierung die Voraussetzungen für den Wiedereinstieg in das Berufsleben zu schaffen.

Bei einem Vororttermin am Bahnhof Mörlenbach konnten die Vertreter der Presse gemeinsam mit Landrat Norbert Hofmann, dem Geschäftsführer der WuB GmbH Lothar Gräbner, und dem Geschäftsführer der VRN GmbH Dr. Wolfgang Wagner sowie einigen Gemeindevertretern und dem zuständigen Bahnstationsmanager Richard Winter aus Heidelberg „live“ miterleben, wie die fleißigen Helferinnen und Helfer der WuB unter der Leitung von Diana Nowotny gerade dabei waren, eine „wilde Müllkippe“ zu entsorgen.

- Zu weiteren regelmäßig einmal wöchentlich durchgeführten Arbeiten der WuB an allen Bahnhöfen zählen:
- Säuberungs- und Reinigungsarbeiten einschließlich Graffiti-Beseitigung,
- Rückschnitt von Grünflächen, Hecken und Bäumen,
- Kleinere Reparaturen (z.B. Austausch von Glasscheiben),
- Einfache Malerarbeiten.

Die Arbeiten, die im Auftrag der VRN GmbH durchgeführt werden, beschränken sich auf die Bereiche Bahnsteige und unmittelbares Bahnhofsumfeld und werden zusätzlich zu den Reinigungsarbeiten der

DB AG, deren Organisationseinheit die Kosten für größere Materialanschaffungen, z.B. neue Glasscheiben, übernimmt, vorgenommen.

Die Weschnitztal-Gemeinden erleben, dass die regelmäßigen Pflegeeinsätze der WuB, die tatsächlich die Bahnhöfe und deren Umfeld attraktiver werden lassen, von der Bevölkerung, den angrenzenden Geschäftsbetrieben und den Fahrgästen sehr gut angenommen und immer wieder gelobt werden. Wichtig für die Gemeinden ist ein gepflegter Bahnhof auch als Entree

zu einer touristisch attraktiven Ausflugsregion. Deshalb haben jetzt schon die Gemeinden Fürth und Rimbach eigene Verträge zur Pflege angrenzender Gemeindeflächen mit der WuB abgeschlossen.

Alle Beteiligten hoffen nun, dass durch die regelmäßige Pflege eine Hemmschwelle aufgebaut wird, die vor erneuten mutwilligen Zerstörungen, wilden Müllentsorgungen und Schmierereien abschreckt, damit sich auch künftig im romantischen Weschnitztal jeder wohl fühlt.



Sa. 30.09.2000 Zu Opel nach Rüsselsheim

Besuch der Opelwerke mit Werksbesichtigung. Fahrtstrecke: Gießen - Friedberg - Frankfurt - Rüsselsheim

Sa. 21.10.2000 Zur Weinprobe an die Mosel

Weinprobe in Winningen. Fahrtstrecke: Gießen - Wetzlar - Weilburg - Koblenz - Winningen

Sa. 09.12.2000 Nikolausfahrt

Der Nikolaus fährt mit dem Schienenbus. Fahrtstrecke: Gießen - Wetzlar - Weilburg - Limburg. Auf der Rückfahrt fährt der Nikolaus mit!

So. 17.12.2000 Zu den Weihnachtsmärkten

Besuch der Weihnachtsmärkten in Alsfeld und Fulda. Fahrtstrecke: Gießen - Großen Buseck - Grünberg - Alsfeld - Fulda.

Weitere Informationen zu den Fahrten erhalten Sie ca. 6 Wochen vorher per Fax oder Freiumschlag bei:

**Oberhessische Eisenbahnfreunde e.V.
Karlsbader Straße 1, 35457 Lollar
Tel: 06406 6506, Fax: 06406 77419**

Dampfstraßenbahn-Sonderfahrten von Darmstadt nach Griesheim

(gh) Ab Samstag, dem 26. August 2000 kommen Nostalgiker wieder voll auf ihre Kosten, denn pünktlich nach der Sommerpause startet die historische Dampfstraßenbahn in die zweite Saisonhälfte. Auf den Spuren des „Griesheimer Liesche“ bietet die Arbeitsgemeinschaft Historische HEAG-Fahrzeuge im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein e.V. ein sommerliches Ausflugsvergnügen für die ganze Familie.

Bereits 1886 war Griesheim mit einer Dampf-Vorortbahn an die Residenzstadt Darmstadt angebunden. Die Züge bestanden meist aus einer kleinen zweiachsigen Dampflokomotive, die vier bis fünf Personenwagen zog. Werktags wurde noch ein Marktwagen angehängt, damit die Griesheimer Landwirte ihre Waren zum Darmstädter Markt bringen konnten.

Mit dem Siegeszug der „Elektrischen“ verschwand 1922 das „Griesheimer Liesche“ aus dem Darmstädter Stadtbild. Wer den Zauber vergangener Tage einmal spüren will, dem bieten die Dampfstraßenbahn-Sonderfahrten an Samstagen und Sonntagen vom 26. August bis 24. September 2000 Gelegenheit dazu.

Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten zu dieser Zeitreise bestehen an der Schloßumfahrt / Friedensplatz und an der Wagenhalle in

Griesheim. Für Erwachsene kostet die Hin- und Rückfahrt 10 Mark, Kinder zahlen die Hälfte. Familien (zwei Erwachsene mit bis zu drei Kindern) fahren mit der Familienkarte für 20 Mark.

Bus: Neue Haltestellen für Kronberg

(og) Einen Zuwendungsbescheid in Höhe von insgesamt 439.800 Mark haben die Stadtwerke Kronberg im Taunus vom Land Hessen erhalten. Vorgesehen ist die flächendeckende Modernisierung der 130 Bushaltestellen gemäß den Gestaltungsrichtlinien des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV). An 17 Haltestellen sollen neue Wartehallen mit einer solarbetriebenen Beleuchtungseinrichtung errichtet werden.

Abfahrtszeiten Darmstadt Schloßumfahrt / Friedensplatz

Samstags: 09.56 Uhr, 11.26 Uhr, 12.56 Uhr, 14.26 Uhr, 15.56 Uhr, 17.26 Uhr

Sonntags: 09.50 Uhr, 11.20 Uhr, 12.56 Uhr, 14.26 Uhr, 15.56 Uhr, 17.26 Uhr

Abfahrtszeiten Griesheim Wagenhalle

Samstags: 10.57 Uhr, 12.27 Uhr, 13.57 Uhr, 15.27 Uhr, 16.57 Uhr

Folgekosten müssen ausgewiesen werden: Neue Bewertungskriterien für ÖPNV-Großprojekte

(og) Zur Beurteilung von Großprojekten im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) werden die planerisch-methodischen Voraussetzungen verfeinert und damit die Entscheidungsgrundlagen verbessert. „Mit dem wesentlich erweiterten methodischen Instrumentarium setzen wir künftig ganz früh dabei an, die Ertragskraft des ÖPNV zu stärken“, sagt der hessische Verkehrsminister Dieter Posch. Der bisher zur Beurteilung der Förderfähigkeit von Großprojekten allein herangezogene Nutzen-Kosten-Indikator werde künftig durch weitere objektive, nachvollziehbare Kriterien ergänzt, um den Wert eines Projekts besser einschätzen zu können.

Wie der Minister erläuterte, hat sich die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zur Beurteilung der Förderung eines großen ÖPNV-Projekts als ein belastbares, aber noch zu grobes Entscheidungsinstrumentarium erwiesen. Deshalb werde das bundesweit eingeführte Verfahren der „standardisierten Bewertung“ durch eine Prognose der Betriebskosten erweitert. Die Folgekosten müssen vom Antragsteller dargelegt werden, und aus dem Antrag muss hervorgehen, wer die Betriebskosten tragen wird. Zusätzlich hat der Antragsteller die Auswahl des zur Förderung angemeldeten Projekts aus einem Variantenspektrum zu begründen. Außerdem sollen die spezifischen Vor- und Nachteile eines ÖPNV-Projekts mit zusätzlichen Indikatoren dargestellt werden.

Wie der Minister hervorhob, sollen diese Kriterien einerseits ein differenzierteres Bewertungsraster liefern, um die Förderentscheidung auch im Sinne einer gesteigerten Ertragskraft im ÖPNV auf eine sichere Basis zu stellen. Andererseits sollen sie künftig dazu dienen, vergleichbare Projekte in einem Ranking auf der Zeitachse der verfügbaren Mittel einzuordnen. Sie sind nach Poschs Angaben aber nicht als

k.o.-Kriterien angelegt und enthielten keine Vorgaben von Sollwerten, die ÖPNV-Projekte in diesem Raster zu erreichen hätten. Grundsätzlich bleibe es Sache der kommunalen Aufgabenträger, ihr Verkehrsangebot zu planen. Das schließe die Aufgabe ein, die Folgekosten eines Projekts sicher zu stellen.

Derzeit liegen sechs ÖPNV-Großprojekte vor, die die NKU durchlaufen haben und grundsätzlich förderfähig sind:

- die Straßenbahn Frankfurt Rebstock (NKI 3,87 / 72,1 Millionen Mark);
- Stadtbahnhof Eschwege mit Anbindung an die Strecke Bebra-Göttingen (NKI 2,17 / 24,9 Millionen Mark);
- Aartalbahn/Stadtbahn Wiesbaden (1. Bauabschnitt) (NKI 1,27 / 212,5 Millionen Mark);
- Stadtbahn Wiesbaden, Verlängerung nach Mainz (2. Bauabschnitt) (NKI 3,1 / 202,3 Millionen Mark);
- drittes und viertes Gleis der S-Bahn Frankfurt-West - Bad Vilbel (NKI 1,19 / 202,5 Millionen Mark).

Anzeige HUK

Die Zukunft der Interregio-Linien in Hessen

(fl) Um die Zukunft des Interregios ist eine Diskussion entbrannt, in deren Verlauf klar wird, dass die Deutsche Bahn AG sich ohne finanzielle Beteiligung Dritter von einem Großteil dieser Verkehre trennen wird. Für die lukrativen Linien ist eine Umwandlung in Intercity-Linien im Gespräch.

Das Netz der Interregio-Züge in Hessen besteht im Wesentlichen aus folgenden vier Linien:

- Frankfurt - Gießen - Siegen - Hagen - Düsseldorf

- Frankfurt - Fulda - Bebra - Erfurt - Halle - Dessau - Berlin

- Hamburg - Hannover - Kassel - Gießen - Frankfurt - Karlsruhe - Offenburg - Konstanz

- Aachen - Düsseldorf - Hamm - Kassel - Bebra - Erfurt - Thüringen/Sachsen

Daneben verkehren Züge der Destination Norddeich/Emden - Ruhrgebiet - Mainz - Karlsruhe durch den südwestlichen Teil Hessens und bedienen die Bahnhöfe Darmstadt und Bensheim. Allen Linien ist gemein, dass sie neben stark nachgefragten Ballungsraum-Abschnitten auch ländlich strukturierte Räume erschließen, beispielsweise den Schwarzwald oder das Sauerland. Obwohl mit Ausnahme der nordhessischen Teilabschnitte der Linien Aachen - Thüringen/Sachsen und Frankfurt - Berlin alle hessischen Linien von der einwohnerstarken Struktur des Landes profitieren, kann nur die Linie Hamburg - Konstanz in ihrem Teilabschnitt Hamburg - Karlsruhe zu den „Lukrativen“ gezählt werden, deren langfristiger Erhalt als eigenwirtschaftlich betriebener Verkehr durch

die Deutsche Bahn AG als realistisch anzusehen ist. Diese Linie stellt für Hessen eine umsteigefreie und preisgünstige Alternative für Reisen nach Göttingen, Hannover und Hamburg gegenüber dem ICE dar und erfreut sich einer entsprechenden Nachfrage. Außerdem weist sie einen relativ großen Anteil an zügigen Verbindungen zwischen Großstädten auf, z.B. Kassel - Frankfurt ohne ICE-Aufpreis, Frankfurt - Heidelberg etc.. Alle anderen Linien unterliegen folgenden Hemmnissen für eine stärkere Nachfrage:

- Sie bedienen ganz überwiegend „ländliche Räume“ (Aachen - Thüringen/Sachsen östlich des Ruhrgebietes)

- Sie werden entweder von wesentlich schnelleren ICE-Linien (Frankfurt - Berlin) oder nur unwesentlich teureren IC-Linien (Rheinstrecke) überlagert. Das Potenzial der Mittelstädte, in denen ausschließlich die Interregio-Züge halten, reicht hier für eine hinreichende Auslastung aber nicht aus.

- Sie unterliegen innerhalb der Verkehrsverbünde Rhein/Ruhr und Rhein/Sieg der Zuschlagspflicht als überholtem Element zur „Steuerung der Nachfrage“ und konkurrieren dort mit ähnlich schnellen und teilweise sehr komfortablen (Doppelstockwagen mit Klimatisierung) Regional-express-Zügen.

- Sie verkehren auf Altstrecken, die nie in den Genuss wesentlicher Trassenverbesserungen gekommen sind (Lennetalbahn der Linie Frankfurt - Düsseldorf, Fuldataal-bahn der Linie Aachen - Thüringen/Sachsen). Ohne Neigetechnik sind hier die Reisezeiten gegenüber dem PKW teilweise erheblich länger.

Aus dieser kurzen Schwachstellen-Analyse ergeben sich die Handlungsaufträge an einen künftigen Besteller und/oder Betreiber dieser Linien:

- Anbindung weiterer Ballungsräume zur Homogenisierung der Nachfrage, beispielsweise Verlängerung der in Gera endenden Züge nach Dresden oder Leipzig. Die 1999

erfolgte Umlenkung der damaligen Linie Frankfurt - Hagen - Münster nach Düsseldorf kann als Schritt in die richtige Richtung betrachtet werden.

- Häufigeres Halten in den ländlichen Räumen. Es kann nicht sein, dass im für sauerländer Verhältnisse relativ dicht besiedelten Lennetal Mittelstädte wie Plettenberg und Altena ohne Halt durchfahren werden. Die darunter zweifellos leidende Gesamtreisezeit Frankfurt - Düsseldorf kann vernachlässigt werden, weil hier spätestens 2002 wesentlich schnellere Alternativen zur Verfügung stehen.

- Wegfall aller noch existierenden Zuschläge für diese Züge.

Die Interregiolinie Frankfurt - Gießen - Siegen - Hagen - Düsseldorf steht vor der Einstellung. Unser Bild zeigt einen Zug dieser Linie bei Ehringshausen. Foto: J. Lerch

- Einsatz von Neigetechnik auf den Altstrecken, auch zur Kompensation der Fahrzeitverluste durch weitere Halte. Der Interregio ist ein Zug für Mittelstädte und "kleine" Großstädte und muss diese bedienen, wenn sie am Weg liegen, ungeachtet des mittlerweile überholten "Produktprofiles" für diese Züge, welches einen Halteabstand von 30 Kilometern vorsah.

Erstaunlich an der derzeitigen Diskussion um den Fortbestand des Interregios ist die teilweise sehr frühzeitig geäußerte Bereitschaft von Ländern und/oder Verkehrsverbänden zur Bestellung und Finanzierung von Ersatzleistungen. So kündigte der RMV bereits an, im Fall einer Einstellung der Linie Frankfurt - Düsseldorf Ersatzleistungen als Regionalexpress zwischen dem Lahn-Dill-Kreis und Frankfurt bestellen zu wollen, nicht ohne den Hinweis darauf, "dass durch Ausschreibungen ein besseres Angebot bei gleichen Kosten möglich sei" (Hartmut Achenbach, Geschäftsleiter Produktion beim RMV in der Wetzlarer Neuen Zeitung vom 23.08.00).

Dabei wäre es falsch, das durchaus nachgefragte und weiter zu optimierende Interregio-Netz schon jetzt, ohne Ergebnisse der politischen Diskussion um Fahrwege, Fernverkehrsfinanzierung etc. abzuwarten, zu zerstückeln. Grundsätzlich sollte der Bund seine Aufgabe wahrnehmen, neben Fernstraßen und Schiffswegen auch ein Fernzug-Netz aufrecht zu erhalten. Sollte diese Forderung wegen der auch unter Rot-Grün nicht eben schienenfreundlichen Einstellung der Bundesregierung abgewiesen werden, so könnten die Länder mit ähnlichem finanziellem Aufwand, wie er für die Bestellung von Regionalexpress-Zügen

nötig ist, auch den Interregio als Gesamtnetz erhalten. Dies setzt jedoch die Einigkeit der Länder in dieser Frage voraus. Aus der starken Position des "Bestellers" heraus könnten die strukturellen Mängel des heutigen IR-Systems relativ leicht beseitigt werden. Übrigens profitiert auch der heutige Interregio-Verkehr noch von dem Bestreben der Deutschen Bundesbahn, ein "Produkt aus einem Guss" auf die Schiene zu stellen. Keine andere Zuggattung verfügt derzeit über einen ähnlich homogenen und immer noch als modern zu bezeichnenden Fuhrpark, auch wenn das Desinteresse der Deutschen Bahn AG seit Mitte der neunziger Jahre Spuren zu zeigen beginnt (häufiges Entfallen des Bistro-Cafes, IC-Wagen in Interregio-Zügen etc.).

Sollte im Einzelfall eine Herabstufung zum Regionalexpress sinnvoll sein, weil beispielsweise parallel neue Fernlinien mit wesentlich verbessertem Angebot den Verkehr aufnehmen, so kann auch der Regionalexpress als "Quasi-Fernzug" gestaltet werden. Positiv sei hier das Berliner RE-System mit Geschwindigkeiten bis 160 km/h, Laufwegen vom Raum Dresden bis an die Ostsee und verbesserten Dienstleistungen im Zug (Verpflegungsstationen) genannt.

Völlig falsch wäre es, beispielsweise die Linie Frankfurt - Düsseldorf in einen RMV-, einen Westfalen-Süd- und einen VRR-Regionalexpress aufzusplitten. Leider zeigen die Erfahrungen innerhalb des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, dass eine solche Entwicklung keinesfalls als realitätsfern einzustufen ist (Friedberg - Hungen, Herborn - Niederwalgern).

Ausflug zu den Weißen Bergen

(fl) Zu den Weißen Bergen des Werra-Kali-Revierts führte eine Schienenbus-Sonderfahrt von Pro Bahn & Bus. Diese Abraumhalden des Kali-Bergbaues mit einer Höhe von Rund 200 Metern sind neben umfangreichen Industrieanlagen prägend für das Werratal zwischen Gerstungen und Bad Salzungen.

Ausgehend von Gießen führte die Fahrt über die Vogelsbergbahn und die Haunetalbahn nach Bebra. Von dort durch den bekannten Hönebacher Tunnel hinein ins thüringische Gerstungen. Hier beginnt die Werratalbahn, welche in diesem Abschnitt eine herausragende Bedeutung für die Kali-Abfuhr der Gruben des Konzerns „Kali + Salz“ besitzt. Während die Schienenbus-Fahrt im (wiederum hessischen) Heimbaldshausen endete, führt eine Verlänge-

rung der Werratalbahn neuerdings als Gruben-Anschlussbahn vom Werk Hattorf ins thüringische Unterbreizbach.

Auch dort wird Kali gefördert. Die Abfuhr dieser ehemaligen DDR-Grube erfolgte während der deutschen Teilung über eine eigens errichtete Umleitungsstrecke Unterbreizbach - Vacha zum östlichen Teil der Werratalbahn. Diese zusammen mit der erwähnten Umleitungsstrecke zu bereisen war im zweiten Teil der Sonderfahrt mög-



BAHNROMANTIKER, EINE EISENHARTE SPEZIES!

Karikatur: Jürgen Janson

*Einen kurzen Kreuzungshalt
mußte die Sonderfahrt im
Bahnhof Alsfeld einlegen.*

lich. Zahlreiche Einwohner des Werratales nutzten die in der Geschichte der Umgehungsstrecke einmalige Gelegenheit zur Befahrung dieser Linie. Einige hatten sogar noch persönliche Erinnerungen an den Bau der Bahn.

Seit Beginn des Jahres 2000 wird die Förderung aller drei „Kali + Salz“ - Standorte Unterbreizbach, Hattorf und Heringen über die „westliche“ Werratalbahn nach Gerstungen abgefahren. Die aufwändig zu bespannenden Züge über die Steigungsstrecken Unterbreizbach - Vacha und Bad Salzungen - Förtha - Eisenach konnten entfallen. Die östliche Werratalbahn Vacha - Bad Salzungen ist damit ohne nennenswerten Güterverkehr, Unterbreizbach - Vacha mittlerweile stillgelegt. Der verbleibende Personenverkehr wird mit Schienenbussen der DDR-Baureihe 771 durchgeführt und gilt als „Wackelkandidat“ im thüringischen Streckennetz. Eindrucksvoll ist die Fahrt über die mittlerweile völlig überdimensionierten und vom schweren Güterverkehr gezeichneten Gleisanlagen der Bahnhöfe Vacha, Dorndorf (hier zweigte die Linie nach Kaltennordheim ab) und Kaiserroda/Bad Salzungen.

Für die Sonderfahrt-Teilnehmer wurde zur Überbrückung des nach der Teilung nicht wieder aufgebauten Teilstückes Heimboldshausen/Philippsthal - Vacha ein Bus eingesetzt. Die theoretisch mögliche Fahrtroute Heimboldshausen - Hattorf - Unterbreizbach - Vacha - Bad Salzungen war vom für die Gruben-Anschlussbahn Hattorf-Unterbreizbach zuständigen Bergamt nicht für die Fahrt mit einem Personenzug freigegeben worden. (Übrigens nutzt die Gruben-Anschlussbahn auf einem längeren Teilstück die Trasse der ehemals von Vacha/Philippsthal Süd in die Rhön nach Thann/Fulda bzw Hünfeld verlaufenden Nebenbahn.)

Das konnte die Stimmung im Zug nicht trüben. Die Oberhessischen Eisenbahnfreunde, welche die Fahrt im Auftrag durchführten, sorgten für eine reibungslose und pünktliche Reise und sogar für einen Erste Klasse - Am Platz Service mit Getränken, Brötchen und heißen Würstchen! Kleine Pannen wie etwa ein warmgelaufener Motor können die Profis des Vereins ohnehin nicht aus der Ruhe bringen. Wer dagegen von den Mühen der Vorbereitung und Bestellung einer solchen Fahrt eine leise Ahnung hat, weiß, dass Chef-Organisator Daniel Junghans die erste ruhige Minute erst nach Ankunft des Zuges in Gießen erlebt haben dürfte.

Schöne neue Bahn-Welt

Die Fernverkehrsautomaten der Deutschen Bahn

(sp) Ja, sie sind wirklich wahre Wunderwesen, diese rot-grauen Fahrschein-Automaten für den Fernverkehr, die ich jetzt überall auf den Bahnhöfen antreffe, sogar schon auf solchen, wo nie ein Fernzug hält. Was die alles können - da kann ich einfach nur staunen.

Mit respektvoller Neugier nähere ich mich dem wahrhaft innovativen Service-monster - und was lese ich da?: "Willkommen am Fahrschein-Automat". Ich bin beeindruckt von solcher Freundlichkeit und Höflichkeit. Früher, als ich meine Fahrkarten noch am Schalter kaufen musste - konnte, hatte ich zwar auch meist mit freundlichen Menschen hinter der Scheibe zu tun, aber so ausdrücklich willkommen geheißen zu werden, das war doch eher die Ausnahme. Wenn ich heute zum Schalter komme (falls noch vorhanden), ist dieser meist geschlossen, und ich finde unter der Überschrift "Wir sind für Sie da" auf einem Aushang die schwer merkbaren Öffnungszeiten, womöglich für jeden Wochentag andere. Aber das muss mich ja nicht mehr ärgern, ich eile zum Automaten, der mich jederzeit willkommen heißt und "rund um die Uhr" für mich dienstbereit ist (es sei denn, er ist gerade mal "außer Betrieb").

Und der führt mich dann Schritt für Schritt zu meinem Fahrschein, wenn ich nur tue, was er mir anzeigt. Ich bin fast gerührt: ich fühle mich wie ein Kind, das an der fürsorglichen Hand des Vaters oder der Mutter in die komplizierten Geheimnisse der Welt eingeführt wird. Ich entnehme der Bedienungsanleitung (falls die nicht schon abgerissen oder überschmiert ist), dass alles ganz einfach, ja kinderleicht ist. Wer würde es da wagen, zuzugeben, dass er mit

dem Ding nicht klar kommt? Das wäre ja ein Armutszeugnis. Ich muss ja nur wissen, wann ich wo hin will, und dann bekomme ich bis zu fünf Vorschläge, die mir zeigen, in welcher Zeit und zu welchem Preis ich mein Ziel erreichen kann. Ich muss dann nur - ganz einfach - das Display berühren, wählen, Tasten drücken, eingeben, bestätigen... eben alles, was "abgefragt" wird. Sollte ich mich dabei wirklich einmal vertun - (kann ja eigentlich nicht vorkommen, wo doch alles so kinderleicht ist) - aber wenn doch, macht nichts: Der Vorgang kann abgebrochen werden, und ich habe die Chance, mich von meinem schon fast zum Freund gewordenen Gegenüber wieder an die Hand nehmen zu lassen und neu zu beginnen, Schritt für Schritt...

Sollte ich meinerseits noch Fragen haben - kann eigentlich nicht sein, denn mein schlauer "Partner" hat an alles gedacht und (fast) alles gespeichert, was ich möglicherweise wissen wollen könnte. Schließlich darf - muss - ich dann auch bezahlen. Bargeld brauche ich nicht, das ist nicht mehr zeitgemäß. Sieben Kreditkarten sind abgebildet, und ich muss nur - ganz einfach - die meine in den Kartenleser einführen. Welcher Steinzeitmensch läuft denn heute noch ohne Kreditkarte rum? Voller Stolz auf die geglückte "Kommunikation" entnehme ich meine Reise-Unterlagen in der Hoffnung, dass der Wunsch "Gute Fahrt"

sich auch erfüllen möge.

Nein, ich bin kein Technikmuffel und nicht fortschrittsfeindlich. Aber ein leises Unbehagen ob dieser doch irgendwie unmenschlichen Entwicklung kann ich nicht verhehlen. Ich habe es lieber mit Menschen zu tun, die “für mich da” sind. Und ich weiß, dass es vielen anderen auch so geht. Natürlich sehe ich ein, dass rationalisiert werden muss. Aber die neuen Wunderdinge sind ja auch nicht ganz billig. Natürlich kosten die viel Geld, wird mir auf Nachfrage bestätigt, aber langfristig seien sie eben doch billiger als Menschen. Außerdem sind die Geräte störanfällig (von wegen 365 Tage im Jahr rund um die Uhr für Sie da?), sie müssen gewartet, repariert und aktualisiert werden. Das alles kostet auch nicht wenig. Wann werden sie sich “bezahlt gemacht” haben? Und was ist, wenn sie in zwei, drei Jahren überholt und veraltet sind und neue Geräte-Generationen auf den Markt kommen, die vielleicht noch mehr Geld kosten?

Ja, der Fortschritt ist nicht aufzuhalten. Das “Service-Spektrum” wird immer kompletter, aber auch komplizierter. Welchen Preis sind wir bereit zu zahlen für eine Entwicklung, bei der der Mensch immer mehr entbehrlich und fast überflüssig wird? Wollen wir eine Zukunft, in der kein Mensch mehr für den anderen da ist? Mag sein, dass solche Fragen von “Experten” und Managern unter Hinweis auf tatsächliche oder vermeintliche Sachzwänge beiseite geschoben werden. Gestellt werden müssen sie auf jeden Fall, auch und gerade weil sie eben nicht “automatisch” zu beantworten sind.

Siegfried Preis

Kassel - Eichenberg - Erfurt

Nahverkehrspartnerschaft über Ländergrenzen

(jh) Am 15.06.2000 wurde zwischen der Stadt Kassel und der Erfurter Industriebahn (EIB) eine Nahverkehrspartnerschaft beschlossen und hierbei zwei der acht Region-Shuttles der EIB auf die Namen Erfurt und Kassel getauft. Die EIB fährt seit dem Sommer 1999 im 2-Stunden von Kassel-Wilhelmshöhe über Hannoversch-Münden, Witzenhausen-Nord, Eichenberg, Heiligenstadt, Leinefelde, Mühlhausen nach Erfurt und zurück. Der Erfurter OB Rüge und der Kasseler OB Lewandowski hoffen, so das Zusammenwachsen der beiden Regionen zu fördern und durch Werbung in den Zügen für beide Städte deren Image zu verbessern.

Thüringer Bahn Bebra - Eisenach NVV-Linie R6

(og) Eine Zuwendung in Höhe von insgesamt 686.800 Mark hat das Land Hessen der Deutschen Bahn AG für die Modernisierung von vier Bahnstationen der Regionalbahnstrecke R6 im Bereich des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) bewilligt. Das teilte Wirtschafts- und Verkehrsminister Dieter Posch (F.D.P.) mit.

Durch die finanzielle Unterstützung des Landes können nun die Bahnstationen Wildeck-Obersuhl, Wildeck-Bosserode, Wildeck-Hönebach und Ronshausen modernisiert werden.

Zur besseren Orientierung der Reisen-

den, vor allem der ortsfremden Fahrgäste soll eine lückenlose Wegeleitung mit wiederkehrenden, übersichtlichen und eindeutigen Symbolen installiert werden. Es werden zum Beispiel neue Bahnhofsnamenschilder, Gleis- und Richtungsschilder sowie ergänzende Standardschilder, beispielsweise mit Hinweisen auf Ein- und Ausgänge angebracht. Eine zusätzliche Beschilderung mit Hinweisen auf Bushaltestellen, die eine Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Systemen sicherstellt, komplettieren das moderne Wegeleitsystem.

Darüber hinaus ist vorgesehen, auf allen Bahnsteigen der Bahnstationen eine Fahrgastwarte Halle zu errichten. Gleichzeitig werden in den vor sechs Jahren im Zuge des Streckenausbaus, einem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, errichteten Lärmschutzwänden im Bereich der Wartehallen einzelne verglaste Elemente eingesetzt. Dies ermögliche den direkten Blick aus der Umgebung auf die ankommende Züge, verbessere die Orientierung und die soziale Kontrolle auf den Bahnsteigen und trage somit zur Sicherheit der wartenden Fahrgäste bei, hob der Minister hervor.

Außerdem werden die Stationen Wildeck-Bosserode und Wildeck-Hönebach mit überdachten Fahrradabstellplätzen ausgestattet.

Vogelsbergbahn Gießen - Fulda RMV-Linie 35

Bahnsteiggleise in Fulda gesperrt

(og) Die Gleise 36 und 38 im Bahnhof Fulda sind im Mai 2000 aufgrund von Unter-

Gesperrt: Die Gleise 36 und 38 im Bahnhof Fulda. In Gleis 37 darf nur noch mit 10 km/h ein- und ausgefahren werden.

Bild: O. Günter

haltungsrückständen gesperrt worden. Pro Bahn & Bus Osthessen hält eine Sanierung der betroffenen Gleisanlagen im Interesse eines reibungslosen Betriebsablaufes für notwendig, da die Sperrung der für die Vogelsbergbahn wichtigen Gleise zu weiteren Betriebsstörungen führe.

Die DB Netz AG teilte dem Verband mit, dass Verspätungen nicht durch gesperrte Gleise im Bahnhof Fulda begründet sind. Sämtliche Planungen seien auf die gegenwärtige Situation abgestimmt und hätten keine Auswirkungen auf die Qualität und für die Reisenden.

Lahntalbahn Gießen - Limburg -Koblenz RMV-Linie 25

Park & Ride für den „Lahnbahnhof“, neue Bus-Verknüpfung in Solms

(fl) Kürzlich erhielt die Stadt Leun vom Land Hessen einen Bewilligungsbescheid über 405.000 DM für den Bau eines Park & Ride - Platzes am Bahnhof Leun/Braunfels („Lahnbahnhof“). Damit werden 90 Prozent der voraussichtlichen Kosten gedeckt. Der Bau, der bei zügiger Auftragsvergabe noch in diesem Jahr begonnen werden kann, umfasst 28 P&R-Plätze, einen Behinderten-Parkplatz, drei Kurzzeit-Parkplätze und eine überdachte Fahrrad-Abstellanlage für 30 Räder.

Vorausgegangen waren die obligatorischen zähen Grundstücksverhandlungen mit der Deutschen Bahn AG. Leuns Bürgermeister Straßheim hat hierbei das nötige Durchhaltevermögen bewiesen.

Die Bahnhöfe der hessischen Lahntalbahn sind damit nahezu komplett mit P&R-Plätzen bzw. mit Fahrrad-Abstellanlagen ausgerüstet. Im benachbarten Solms wurde wenigstens eine größere Fläche geschottert. Hier gilt nach wie vor, dass der heutige Zustand der geplanten „großen Lösung“ mit Fußgänger-Unterführung und Abriss des Stationsgebäudes vorzuziehen ist.

Neu am Bahnhof Solms ist eine Bus-Wendeschleife. Diese sollte eigentlich von einer geplanten Taunusbahn-Zubringerlinie Solms - Braunfels - Brandobersdorf genutzt werden. Derzeit dient sie der Linie 5403 Wetzlar-Braunfels, die seit 01. August bei etwa zwei Dritteln ihrer Fahrten eine „Schleife“ über den Bahnhof Solms fährt.

Planung für einen neuen Wetzlarer Bahnhof

(fl) Die Stadt Wetzlar hat mit der Aufstellung eines Bebauungsplanes für den gesamten Bahnhofsbereich die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau eines neuen Bahnhofsgebäudes und eines neuen Omnibusbahnhofs geschaffen. Der Plan umfasst ferner die Ausweisung gewerblich genutzter Flächen in erheblicher Größe.

U.a. erhofft man sich die Ansiedlung einer großen privat zu finanzierenden Sportarena auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs. Dieses Areal ist von der Stadt Wetzlar erworben worden, nach dem sich der Bau eines Güterverkehrs-Zentrums zerschlagen hat. An der Bahnhofs-Nordseite sind P&R-Flächen vorgesehen.

Lahn-Kinzig-Bahn Gießen - Hungen - Nidda - Gelnhausen, RMV-Linie 36

Gleisbauarbeiten im Bahnhof Lich

(ja) Am 26. und 27. August wurden im Bahnhof Lich umfangreiche Gleisbauarbeiten durchgeführt. Dabei erhielt das Gleis 1 einen komplett neuen Oberbau, neue Schienen und Schwellen. Der Bahnsteig an Gleis 2 wurde neu bekieselt. Außerdem wurde eine Weiche zu einem unbenutzten Ladegleis sowie eine Weiche zu den beiden Abstellgleisen ausgebaut.

Wegen der Gleisbauarbeiten war am Samstag, den 26. August, ein Schienenersatzverkehr mit Bussen im Abschnitt Gießen - Hungen eingerichtet worden, mit dem der Fahrgast zufrieden sein konnte. Die Busse hatten max. 8 Minuten Verspätung. Der Anschluss in Hungen an die Buslinie 610 nach Gelnhausen konnte bei den meisten Fahrten sichergestellt werden.

DB AG bietet Stadt Hungen Kauf des Bahnhofs an

(ja) Die DB AG hat der Stadt Hungen angeboten, das Bahnhofsgebäude einschließlich Nebengebäude zu kaufen. Die Stadt Hungen zeigt sich interessiert. In einem ersten Schritt billigte die Stadtverordnetenversammlung ein Planungsverfahren. Wenn alles gut geht, wird das Stadtparlament den Kauf noch dieses Jahr beschließen.

Laut Planung sollen nach dem Kauf das Bahnhofsgebäude renoviert und die Ne-

bengebäude abgerissen werden, um Platz für eine Park and Ride-Anlage zu schaffen. Außerdem soll der Bahnhofsvorplatz umgestaltet und der Fahrkartenschalter als VVG-Servicestelle endlich wiedereröffnet werden.

DB – Neubaustrecke Köln-Rhein/Main

Gleisverbindung zur Neubaustrecke hergestellt

(gh) Die Bauarbeiten an der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main sind in den letzten Monaten zügig vorangegangen. Die Arbeiten am Bau der festen Fahrbahn wurden im Raum Idstein begonnen und in etwa einem halben Jahr kann mit dem Verlegen der Schienen begonnen werden. Ein Problem ist, die bis zu 120 Meter langen Gleise zur Einbaustelle zu bringen. Da über die Straße ein solcher Transport unmöglich ist, wurde nun zwischen Idstein und Niedernhausen eine Gleisverbindung von der Taunusstrecke zur Neubaustrecke hergestellt. Als Trasse für dieses Baugleis wurde ein befestigter Waldweg genommen. Nach Abschluss der Bauarbeiten an der ICE-Strecke wird die Gleisverbindung wieder abgebaut.

Bahnhof Montabaur wurde verlegt

(gh) Am 10. Juli 2000 wurde der Regionalteil des ICE-Bahnhofs Montabaur in Betrieb genommen. Um 5.42 Uhr verließ die erste Regionalbahn den Bahnhof in Richtung Limburg. Etwas mehr als 200 Besucher wollten in den frühen Morgenstunden trotz strömenden Regen die Premiere nicht

*Stand der Bauarbeiten an der NBS Köln-Rhein/Main bei Idstein im August 2000
(Foto: G. Hornik)*

verpassen. Von der Stadt Montabaur wurde eine kleine Feier organisiert. Der Lokführer der Regionalbahn erhielt eine Flasche Sekt und der erste Fahrgast des neuen Bahnhofs einen Reiseutschein. Die Bürger des Stadtteils Eschelbach überraschten die Premierengäste mit frischen Brötchen. Der Männergesangverein und eine Musikkapelle sorgten für den musikalischen Rahmen.

Der neue Bahnhof Montabaur gleicht trotz allem noch einer Großbaustelle. Aufzüge und Rolltreppen sind noch nicht installiert, und im Umfeld wird noch kräftig gebaut. Zur Anbindung des neuen Bahnhofs wurde eine Buslinie zur Stadt und zum Schulzentrum eingerichtet.

Der alte Bahnhof ist seit dem 10. Juli nur noch vorübergehend über ein Baugleis aus

Richtung Siershahn zu erreichen. Er soll von der DB an die Stadt Montabaur übergeben und als denkmalgeschütztes Bauwerk einem neuen Zweck zugeführt werden.

Main-Weser-Bahn

Abschnitt Gießen - Friedberg - Frankfurt, RMV-Linie 30

Längere Doppelstockzüge?

(j1) Obwohl seit einigen Jahren viele Stadtexpress- und Regionalexpresszüge auf moderne Doppelstockgarnituren umgestellt wurden, kommt es in den Hauptverkehrszeiten zu Sitzplatzengpässen. Zum Teil schon ab Gießen, spätestens aber ab Friedberg finden Fahrgäste keinen Sitzplatz mehr.

Da der überlastete Abschnitt Friedberg-Frankfurt keine zusätzlichen Züge mehr zuläßt, sind die betroffenen Kreisverkehrsgesellschaften an die DB AG herangetreten, die am stärksten betroffenen Züge um zusätzlichen Wagen zu verlängern. Dies gestaltet sich aus Sicht von DB Regio jedoch schwierig.

Zum einen sind kaum zusätzliche Doppelstockwagen verfügbar. Außerdem können die jetzt den Zügen vorgespannten Loks der Baureihe 111 nur einen Wagen zusätzlich ziehen. Bei Zügen mit mehr als sieben Wagen könnten die Fahrzeiten nicht mehr gehalten werden.

Zusätzlich verlangen die Vorschriften, dass ab sieben Wagen ein zusätzlichen Zugbegleiter mitfahren muss. Dafür verlangt DB Regio mehr Geld. Aus Sicht von Pro Bahn & Bus ist diese Forderung jedoch nicht nachvollziehbar. Beim Umstellen der

alten langen Silberlingzüge auf die Doppelstockwagen wurden Zugbegleiter eingespart. Eine Kostenreduktion für die Besteller war damit jedoch nicht verbunden.

S6 Bad Vilbel-Frankfurt-West: Kommt der S-Bahn-Ausbau?

(j1) In einem Artikel der Frankfurter Rundschau vom 6. September äußerte sich Bahnsprecher Nikolaus Jöckel zum geplanten Ausbau der S6. Jöckel machte deutlich, dass die Deutsche Bahn AG den Ausbau auch dann für notwendig halte, wenn Frankfurt 21 realisiert werde.

Dies ist eine deutliche Abkehr von dem bisher immer vertretenen Standpunkt, dass im Falle einer Realisierung von Frankfurt 21 der zusätzliche Ausbau der S-Bahn nicht notwendig sei.

Jöckel rechnet mit einem Planfeststellungsbeschluß Mitte nächsten Jahres und einer anschließenden Bauzeit von vier Jahren.

**Geplant: Am 11.Oktober 2000 findet im
Bürgerhaus Karben um 19 Uhr ein
Hearing zum Thema „Frankfurt 21“ statt.
Beachten Sie auch die Hinweise in der
Tagespresse!**

Niddertalbahn Stockheim - Bad Vilbel - Frankfurt, RMV-Linie 34

Dosto-Einsatz hat begonnen

(j1) Seit Fahrplanwechsel verkehren die meisten Stadtexpresszüge der Niddertalbahn mit Doppelstockwagen. In den ersten Wochen gab es erhebliche Anlaufschwierigkeiten besonders im Frankfurter Hauptbahnhof, da die Wendezugsteuerung

der Dieselloks der Baureihe 218 nicht richtig funktionierte. So mußten die Loks in Frankfurt vom Ende an die Spitze des Zuges umsetzen, was zu erheblichen Verspätungen führte. Diese Mißstände konnten im Laufe des Sommers größtenteils abgestellt werden.

Kinzigalbahn Fulda - Hanau - Frankfurt RMV Linie 50

Mit Freifahrten wurden zum Fahrplanwechsel auf der Niddertalbahn die neuen Doppelstockwagen begrüßt. Unser Bild entstand im Bahnhof Altenstadt, wo auch ein Bahnhofsfest zum fünfjährigen Jubiläum stattfand. Foto: J. Lerch

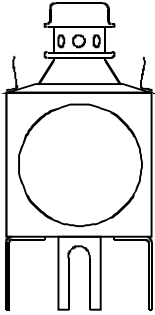
Mehr Kapazität

(og) Mehr Sitzplätze bietet DB Regio auf der Regionalexpress-Linie Fulda - Frankfurt und der Stadtexpress-Linie Wächtersbach - Frankfurt an. Statt vier oder fünf Wagen werden bei einigen Umläufen jetzt 6 Doppelstockwagen eingesetzt.

Straßenbahn Kassel: Ende des Nadelöhrs in der Leipziger Straße

(jh) Der eingleisige Abschnitt zwischen Leipziger Platz und Forstfeldstraße gehört nunmehr endlich der Vergangenheit an! Seit dem 7. August ist dieser Abschnitt zweigleisig befahrbar, wodurch eine Beschleunigung der Bahnen sowie die Entzerrung

im Falle von Verspätungen realisiert wird. Insbesondere im Hinblick auf die über die Leipziger Straße zu führende und im Ausbau befindliche Lossetalbahn nach Hesisch-Lichtenau war es unvermeidlich geworden, das in Seitenlage liegende Gleis mit seinen unzähligen Grundstücksein- und Ausfahrten in die Straßenmitte zu verlegen und ein zweites Gleis hinzu zu fügen. Die parallel dazu erfolgende Rundumerneuerung der Kanalisation in diesem Straßenabschnitt bedeutete eine Bauzeit von insgesamt zwei Jahren (erst Anfang des nächsten Jahres werden die Restarbeiten abgeschlossen sein) mit einer völligen Veränderung des Straßenbildes. Mit Inbetriebnahme des zweigleisigen Betriebes ist somit gewährt, dass in Zukunft die Bewohner des Umlandes zügig in die Innenstadt befördert werden können.



Verbalentgleisung in Langsamfahrstelle

(hju, jl) Kurz nach dem Fahrplanwechsel Anfang Juni verhängte die DB Netz AG eine Langsamfahrstelle auf der Horalloftalbahn zwischen dem Niddaer Ortsteil Bad Salzhausen und dem Haltepunkt Häuserhof. Auf 2,9 km müssen die Züge ihr Tempo von 60 auf 30 km/h verringern. Der Grund: Marode Gleise. Die Folge: Unpünktliche Züge, lange Unterwegsaufenthalte mit Warten auf den Gegenzug und verpasste Anschlüsse. Die betroffenen Fahrgäste machten ihrem Unmut in Leserbriefen Luft.

Eine Reparatur wurde umgehend per Brief von Pro Bahn & Bus Mittelhessen bei der Niederlassung Mitte von DB Netz angemahnt. Sechs Wochen lang tat sich nichts. Mittlerweile hatten auch die Wetterauer Grünen den Zustand der Gleise öffentlich bemängelt. Die *Frankfurter Rundschau* fragte bei der Deutschen Bahn nach. DB-Presesprecher Nikolaus Jöckel machte deutlich, dass eine Antwort auf den Brief nicht kommen wird.

Zitat: "Denen schulden wir keine Rechenschaft", sagt Nikolaus Jöckel hörbar genervt über die Grünen und den Fahrgastverband. "Die leben doch davon, uns bei den Medien zu denunzieren." (FR vom 26.07.00)

[Anmerkung der Redaktion: "denunzieren = aus persönlichen, niedrigen Beweggründen anzeigen; brandmarken", sagt der aktuelle Duden.]

Die Hessische Landesbahn muss bummeln, weil die DB AG die Gleise nicht repariert.

Foto: HLB-online

Hessenschiene

Herausgeber:

Pro Bahn & Bus e.V., Bahnhofstraße 102
36341 Lauterbach
<http://www.probahn-bus.org>

Redaktion und v.i.S.d.P.: Friedrich Lang;
Layout: Jürgen Lerch

Druck: Druckhaus Gratzfeld, Butzbach
Auflage: 1400 Exemplare, Gedruckt auf Recyclingpapier, Erscheinungsweise: 4 x jährlich, Einzelpreis: 2,50 DM

Erhältlich bei den Bahnhofsbuchhandlungen Bad Nauheim, Darmstadt Hbf, Dillenburg, Frankfurt (M) Hbf, Frankfurt (M) Süd, Friedberg, Gießen, Göttingen, Hanau Hbf, Kassel Hbf, Kassel-Wilhelmshöhe, Offenbach Hbf, Wetzlar, Wiesbaden oder im Abonnement (8 Ausgaben: 20 DM Inland, 32 DM Ausland) bei obiger Anschrift.

Der Bezugspreis ist für Mitglieder von Pro Bahn & Bus im Mitgliedsbeitrag enthalten. Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Stefan Sitzmann, Jürgen Lerch, Friedrich Lang, Jens Herrmann, Hermann Hoffmann, Sabine Dellner, Oliver Günter, Petra Becker, Christian Wallbott, Hans-Jörg Winter, Jonathan Alt, Horst Mader

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:

Broschüren und Schriften

Die Marburger Kreisbahn

DM 29,80

(Egbert Nolte) Von Marburg an der Lahn aus führte einst die „Kraisboah“ nach Dreihäusen im Ebsdorfer Grund. Hauptstandbein war der Schottertransport, der die Bahn bis 1972 am Leben hielt. 72 Seiten, 22 Farb- und 89 s/w Fotos, 21x21 cm. Verlag Kenning, 1999.

Bahnen und Busse rund um den Langen Ludwig

DM 26,00

(Hermann Bürnheim / Jürgen Burmeister) 4. Auflage. Stadtverkehr in Darmstadt. 128 Seiten, viele Farb- und s/w Fotos, 17x21 cm. Alba-Verlag, 1997.

Mit Volldampf ins 20. Jahrhundert

DM 6,00

Die Nassauische Kleinbahn erschließt den Einrich. Band 2a aus der Reihe „Blaue Blätter“ des Heimatpflegevereins „Blaues Ländchen“, Nastätten. 96 Seiten, 42 s/w Fotos, 15x21 cm, 1992

Eine „Verkaufsliste für Eisenbahnliteratur“ und das Verzeichnis „Veröffentlichungen von Pro Bahn & Bus“ können gegen Einsendung von DM 3,00 Rückporto angefordert werden.

Pro Bahn & Bus Schriftenversand, Postfach 18 64, 65008 Wiesbaden

Absender

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon (für 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

- 48 DM Einzelmitglied
- 36 DM Schülerinnen, Studenten/innen, Auszubildende, Zivildienstleistende - Nachweis für Ermäßigung liegt bei
- 200 DM Kommunen, Verbände, Firmen - Ermäßigung in begründeten Fällen

HS 41

Ort Datum Unterschrift

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Einzugsermächtigung

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.: BLZ:

bei (Kreditinstitut): in:
Bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort Datum Unterschrift

