

# HESSEN SCHIENE

Diesmal 68 Seiten!

Nr. 45 2,70 DM  
Sep. - Nov. 2001  
H 4032

Die Infozeitschrift  
von Pro Bahn & Bus



- Sonderfahrt ins Siegerland
- Das neue Preissystem der Deutschen Bahn
- Lossetalbahn fährt bis Helsa

## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b> .....	3
<b>Pro Bahn &amp; Bus Pinwand</b> .....	4
Tipps und Infos .....	6
<b>Aktuell</b>	
Lossetalbahn fährt bis Helsa .....	7
RegioTram im Vorlaufbetrieb .....	10
Fern der schönen neuen Welt: die Bahnhöfe Altmorschen, Malsfeld und Melsungen .....	11
Rückfallweichen ohne Rückfalltechnik .....	16
Aar-Salzböde-Bahn: Der letzte Zug ist abgefahren .....	18
Stadtbus Lauterbach fährt nicht optimal .....	22
Neues aus dem Bahndreieck Spessart .....	25
Deutsche Bahn saniert Hallendach im Frankfurter Hauptbahnhof ..	28
Geschmälte Brücke wird durch neue ersetzt .....	29
Sadtbus Maintal: Neuer Fahrplan und verändertes Linienkonzept .	31
Stadt Hanau prüft Wiedereinführung der Straßenbahn .....	32
Stadtbahn Wiesbaden: Ziel nicht erreicht .....	37
Behindertengerechter Ausbau von Haltestellen in Wiesbaden .....	38
Mit VRN-Ausweisen den Odenwald erkunden .....	40
Pro Bahn & Bus begrüßt Preissenkung beim RMV-Tarif .....	42
Das neue Preissystem der Deutschen Bahn .....	43
Künftiges DB-Preissystem: Ein erster Überblick .....	45
Vergleich des bisherigen und des geplanten Preissystems .....	49
Das neue Preissystem: Einige Anmerkungen von Pro Bahn & Bus...	53
Bauchhage kritisiert „unerträgliche Situation“ für Flächenländer ....	59
<b>Streckentelegramm</b> .....	60
<b>Reisetipp: Ehemalige Weiltalbahn: Radweg auf alter Trasse</b> .....	64
<b>Zum Schluss</b> .....	66

*Titelbild: Bauarbeiten auf der Main-Weser-Bahn bei Ostheim: Während links ein Schienenbagger der Fa. Wiebe Schienen auf einen Güterwagen verlädt, passiert rechts ein Regionalexpress nach Kassel die Baustelle Foto (Juli 2001): J. Lerch*

## Inhalt

---

Liebe Mitglieder, verehrte Freunde des Schienenverkehrs,

„Die Connex-Gruppe schlägt der Bundesregierung als Eigentümerin und dem Vorstand der Deutschen Bahn AG vor, die heute als InterRegio fahrenden Zügeleistungen zu noch zu definierenden Bedingungen in eigener Regie sukzessive zu übernehmen. Dieser Übergang könnte zu einem noch zu vereinbarenden Zeitpunkt erfolgen - wünschenswert bis zum 15.12.2002 (Fahrplanwechsel).“ Dieses Zitat entstammt der Pressemeldung, mit der Connex, Ableger des französischen Mischkonzerns Vivendi, Mitte August 2001 für einiges Aufsehen in der deutschen Verkehrspolitik sorgte.

Kommt jetzt der große Coup in Sachen Wettbewerb auf der Schiene? Dieser Wettbewerb ist bislang durch ein zwar stetiges, aber eben doch sehr langsames Vordringen privater Anbieter auf den Gleisen der Staatsbahn gekennzeichnet - es geht buchstäblich Meter für Meter voran. Die Politik, so darf man vermuten, dürfte nach Jahren des zermürbendes Privatisierungsprozesses beim Staatsunternehmen Deutsche Bahn den großen Sprung nach vorne geradezu herbeisehnen.

Doch ob sich ein zweites Zugsystem im Fernverkehr neben dem ICE (mit seinem künftigen Anhängsel IC/EC) auf Deutschlands Schienen erhalten lässt, ist zuallererst eine politische Entscheidung. Und von Seiten der Politik waren die Signale dafür bislang stets auf rot gestellt. Fernverkehr wird eigenwirtschaftlich von der Deutschen Bahn AG erbracht. So steht es in den Papieren der Bahnreform. Punkt. Die Abkopplung ganzer Regionen war damit vorprogrammiert. Landstriche wie Südthüringen, Mecklenburg-Vorpommern oder die Nordseeküste hängen in vielerlei Hinsicht am Subventionstropf. Illusorisch zu glauben, dass ausgerechnet Schienenfernverkehr dorthin „eigenwirtschaftlich“ betrieben werden könnte.

Das weiß auch Connex. Und spekuliert auf eine kräftige Anschubfinanzierung einerseits sowie auf die Länder als Besteller von Verkehrsleistungen andererseits. Letzteres tut übrigens auch die Deutsche Bahn AG, wenn sie ihren Interregio in einen „bestellfähigen“ und damit letztlich bezuschungsfähigen Regionalzug „Interregio-Express“ umwandelt. Und eine Art „Anschubfinanzierung“ hatte die DB ebenfalls, stand doch zu Beginn der privaten Epoche eine eben erst modernisierte Wagenflotte zur Verfügung.

Wo liegen dann eigentlich die Unterschiede zwischen der in staatlichem Eigentum befindlichen Deutschen Bahn AG und der privaten Variante Connex? Erstere hat mehr als einmal ihr Desinteresse am Interregio deutlich gemacht. Neben mal mehr, mal weniger laut geäußerten Stilllegungsabsichten gibt es da noch die Fakten: Keine weitere Modernisierung des Produkts, keine Werbung, keine Öffnung für Verbundreisende in den meisten deutschen Verkehrsverbänden. Ob das die Franzosen besser machen? Gebt ihnen zumindest die Chance dazu!

Mit freundlichen Grüßen

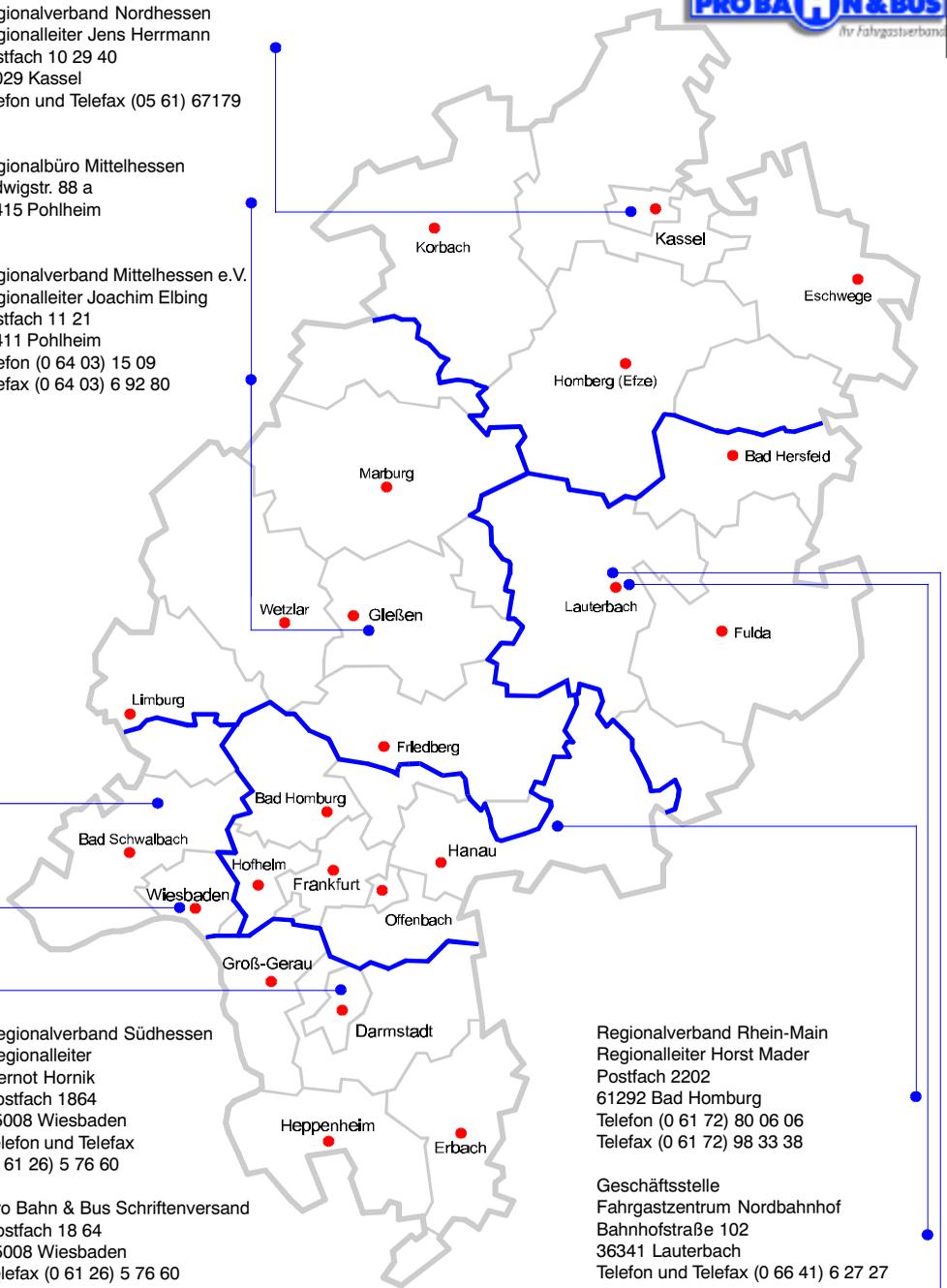


Petra Becker

Regionalverband Nordhessen  
 Regionalleiter Jens Herrmann  
 Postfach 10 29 40  
 34029 Kassel  
 Telefon und Telefax (05 61) 67179

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 Stefan Sitzmann  
 Bahnhofstraße 102  
 36341 Lauterbach  
 Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27

<b>Datum</b>	<b>RV</b>	<b>Veranstaltung</b>	<b>Ort</b>
03.09.01 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
03.09.01 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, 65510 Idstein
12.09.01 18:30 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Gaststätte Waidesgrund, Esperantostr., Fulda
22.09.01 16:00 Uhr	NH	RV-Treff Nordhessen	Kassel Hauptbahnhof, Gaststätte Gleis 1
29.09.01 10 Uhr	LV	Sonderfahrt ins Siegerland	Bahnhof Dillenburg
01.10.01 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
06.10.01 07:55 Uhr	OHS	Herbstfahrt nach Ostwestfalen	Bahnhof Fulda
08.10.01 18:30 Uhr	WRT, SHS	JHV Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
05.11.01 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
05.11.01 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, 65510 Idstein
14.11.01 18 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Geschäftsstelle Nordbahnhof, Lauterbach

## **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!



## Sonderzüge der Lumdatalbahn AG zum Schmaadleckermarkt nach Lollar

(jl) Am Sonntag, den 2. September 2001, führt die Lumdatalbahn AG zahlreiche Pendelfahrten zum Schmaadleckermarkt nach Lollar durch. Von 10:30 bis 17:30 Uhr verkehrt stündlich eine dreiteilige Schienenbusgarnitur der Oberhessischen Eisenbahnfreunde zwischen Lollar und Mainzlar. Unterwegs kann auch in Staufenberg-Daubringen ein- und ausgestiegen werden.

An diesem Sonntag ist Lollar für den Autoverkehr gesperrt. Neben zahlreichen Verkaufsständen haben auch die Einzelhandelsgeschäfte geöffnet. Der Fahrpreis beträgt 3 DM pro Fahrt.

## Sonderfahrt ins Siegerland

(jl) Der Fahrgastverband Pro Bahn und Bus veranstaltet am 29. September eine Rundfahrt durchs Siegerland mit einem Triebwagen der Hellertalbahn. Nähere Informationen wie Fahrtroute und Fahrplan entnehmen Sie bitte dem Sonderteil in der Heftmitte.

Aufgrund der Tatsache, dass mit nur einem Triebwagen gefahren werden kann (die beiden anderen werden für den Planverkehr benötigt), ist die Sitzplatzanzahl auf weniger als 100 Personen begrenzt. So waren bei Redaktionsschluß schon alle 1. Klasse-Plätze ausverkauft. Wer mitfahren möchte, sollte sich deshalb schnell entscheiden, da es sonst heißen kann: Die Fahrt ist ausverkauft!



Die nächsten Fahrten der Oberhessischen Eisenbahnfreunde:

### Sa. 15.09.2001 Rhein in Flammen

Besuch der Veranstaltung in St. Goarshausen (mit Schifffahrt)

Fahrtstrecke: Gießen - Wetzlar - Weilburg - Oberlahnstein - Kamp-Bornhofen - Wiesbaden - Friedberg - Gießen

### Sa. 10.11.2001 Flughafenbesichtigung

Besichtigung des Flughafens Frankfurt (mit Rundfahrt)

Fahrtstrecke: Gießen - Friedberg - Frankfurt-Flughafen zu zurück

### Sa. 08.12.2001 Nikolausfahrt

Der Nikolaus fährt mit dem Schienenbus  
Fahrtstrecke: Gießen - Wetzlar - Weilburg - Limburg und zurück

### So. 16.12.2001 Zu den Weihnachtsmärkten

Besuch der Weihnachtsmärkte in Alsfeld und Fulda

Fahrtstrecke: Gießen - Großenbuseck - Grünberg - Alsfeld - Fulda und zurück

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

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



## Lossetalbahn fährt bis Helsa

**(og) Die Verlängerung der Lossetalbahn von Kaufungen Papierfabrik bis Helsa wurde am 8. Juni 2001 an der Kaufunger Gesamtschule mit einem großen Volksfest gefeiert. Bis zum Jahr 2003 ist die Fertigstellung des dritten Streckenabschnitts bis nach Hessisch Lichtenau geplant.**

Mit der Lossetalbahn überquert eine zweite Kasseler Straßenbahnlinie die Grenze zu einer Nachbarkommune auf einer alten, für den Personenverkehr reaktivierten Eisenbahnstrecke. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen zeigt, dass das neue ÖPNV-Angebot auf einen spürbaren Bedarf trifft. Auf dem ersten Streckenabschnitt der Lossetalbahn zwischen Kassel und der Kaufunger Papierfabrik wurden täglich 2.300

Fahrgäste registriert. Auf der Basis der Fahrgastentwicklung der Strecke nach Baunatal wird für die Lossetalbahn mit einer weiteren Zunahme um 60 Prozent gerechnet. Zwischen Kassel und Baunatal hat das Passagieraufkommen seit Bestehen der Verbindung um 80 bis 100 Prozent zugenommen. Derzeit sind dort täglich 6500 Fahrgäste unterwegs, dies entspricht sechs Millionen Passagieren im Jahr.

*Die Fahrzeugführer der beiden Jungfernfahrten, Annette Pfeil und Jürgen Poppenhäger (Mitte) bekamen Blumen vom NVV-Aufsichtsratsvorsitzenden Landrat Udo Schlitzberger, dem KVG-Vorstandsvorsitzenden Andreas Helbig und HLB-Geschäftsführer Peter Berking (von links).*

*Bild: D. Junghans*



*Diese „lebendige“ Torte verschenkte Erdbeeren an die Gäste der Eröffnungsfeier in Kaufungen.*

*Bild: D. Junghans*

Mit der Strecke bis Helsa, die im Jahr 2003 bis Hessisch Lichtenau weitergeführt werden soll, mausert sich die Lossetalbahn endgültig von einer verlängerten Kasseler

Straßenbahnlinie zur schnellen und bequemen Regionalbahn: “Ein großer Schritt nach vorn, der eingebettet ist in unser Konzept, Kassel und Nordhessen mit der RegioTram ganz neue Perspektiven der Verkehrserschließung zu eröffnen”, stellte der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister, Dieter Posch, fest. Die Straßenbahnlinien nach Baunatal und Helsa seien Vorreiter für die RegioTram, die am gleichen Wochenende ihren Vorlaufbetrieb zwischen Kassel und Warburg aufgenommen hat. “Der ÖPNV in

*Der Linienverlauf der Lossetalzüge und der Busanschlussverkehr. Grafik: KVG*

*Der neue  
Bahnhof Helsa*

*Foto: D.  
Junghans*

und um Kassel wird schon bald ein völlig neues Gesicht haben”, sagte Posch.

Besonders hob der Minister das finanzielle Engagement des Landes hervor: Für die Bauabschnitte zwischen der Leipziger Straße in Kassel und dem vorläufigen Endpunkt, der Wendeschleife in Helsa, seien bislang insgesamt fast 70 Millionen Mark Landesmittel bereit gestellt worden. Hinzu kamen 11,4 Millionen Mark für die Beschaffung von zehn Straßenbahn-Triebwagen sowie eine einmalige Zuwendung von 1,6 Millionen Mark zu den Planungskosten.

Die Tramlinie 4 fährt jetzt von montags bis freitags während der Hauptverkehrs-

zeiten im Viertelstundentakt von Kassel Mattenberg über Bahnhof Wilhelmshöhe und die Kasseler Innenstadt bis nach Helsa, in den übrigen Zeiten alle 30 Minuten; letzteres gilt auch für das Wochenende. Die letzte Abfahrt nach Helsa ist 23.30 Uhr ab Kassel Königsplatz. Am Freitag und Samstag fährt zusätzlich der Nachtschwärmer um 1.00 und 2.15 Uhr in Richtung Helsa.

Die Infrastruktur und das Fahrtenangebot werden von der Regionalbahn Kassel, einem Gemeinschaftsunternehmen von Kasseler Verkehrsgesellschaft und Kassel-Naumburger Eisenbahn, betrieben.

Mit dem Bus 205 bzw. 206 besteht an

### **Fahrzeiten ausgewählter Verbindungen in Minuten**

Kassel Am Stern - Helsa	34
Kassel Am Stern - Oberkaufungen Mitte	27
Kassel Am Stern - Niederkaufungen Mitte	22

den Werktagen zu den Hauptverkehrszeiten ein überwiegender Halbstundentakt und sonst ein näherungsweise Stunden-takt von und nach Großalmerode. Der Bus 200 fährt auf der Strecke Eschwege - Hessisch Lichtenau - Helsa öfter und ist ebenfalls an die Lossetalbahn angebunden. Darüberhinaus besteht weiterhin die Möglichkeit, mit dem Expressbus 39 von Eschwege nach Kassel zu fahren.

*Vorbildliche Verknüpfung zwischen Bus und Tram im Bahnhof Helsa. Bild: D. Junghans*

*Die Weichen sind gestellt: In zwei Jahren soll die Straßenbahn bis Hessisch Lichtenau fahren. Bild: D. Junghans*

## RegioTram im Vorlaufbetrieb

**(og) Pünktlich zum Fahrplanwechsel am 10. Juni 2001 startete der RegioTram-Vorlaufbetrieb auf der Diemel-Esse-Strecke von Kassel über Hofgeismar nach Warburg (Westfalen).**

“Die RegioTram ist von herausragender Bedeutung für die Verkehrsinfrastruktur Nordhessens. Nicht nur der Ballungsraum Rhein-Main, auch Kassel und die gesamte Region braucht ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot”, sagte der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Dieter Posch zum Start des Vorlaufbetriebs.

“Die RegioTram ist ein Jahrhundertprojekt, welches die Stadt Kassel und das Umland in den nächsten Jahren noch enger verbindet. Vorerst endet die Fahrt aus der Region noch am Hauptbahnhof aber schon in den nächsten Jahren wird man in der Lage sein, vom Umland direkt in die

Kasseler Innenstadt zu fahren”, prophezeite Landrat Dr. Udo Schlitzberger.

Sechs Fahrzeuge, für die nächsten zwei Jahre ausgeliehen von der Saarbahn/Saarbrücken, in den Verbundfarben grün/blau auf weiss, verbessern das Angebot auf der Strecke von Kassel nach Hümme zum Halb-Stunden-Takt. Bis Warburg (Westfalen) geht es zweistündlich weiter. Die Fahrzeuge können sowohl auf Eisenbahn- als auch auf Straßenbahnschienen fahren. Da sie schneller beschleunigen und bremsen als konventionelle Bahnen, können sie ohne Zeitverlust öfter halten und mehr Stationen auf der Strecke bedienen. In den nächsten Jahren sollen vier neue Stationen

*Die Regiotram im Bahnhof Grebenstein. Bild: D. Junghans*

an der Strecke entstehen: Kassel Christbuchenstraße, Kassel Schenkebieber Stanne, Kassel Jungfernkopf und Vellmar Osterberg.

Über die zügige Umsetzung des Projektes freuten sich auch die beiden NVV-Geschäftsführer Dr. Jürgen Barthel und Thomas Rabenmüller. "Seit Frühjahr ziehen die drei Verkehrsunternehmen mit dem NVV endlich an einem Strang - ab jetzt entscheiden die Fahrgäste, ob die RegioTram in die Zukunft fährt." Beteiligt sind die DB Regio AG (DB), die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) und die Regio-nalbahn Kassel (RBK).

"Glück auf für die RegioTram im Großraum Kassel", wünschte der Beauftragte der DB-Konzernleitung für Hessen, Dr. Rudolf Göbertshahn, zum Start des neuen Verkehrsangebots. "RegioTram steht für

die innovative Verknüpfung des Regionalverkehrs der DB mit dem Straßenbahnbetrieb der KVG. Beide Verkehrsunternehmen bringen ihr Know-how kooperativ zum Nutzen der Fahrgäste ein".

### **Vorlaufbetrieb**

Zunächst werden im Vorlaufbetrieb Fahrzeuge eingesetzt, die von der Stadtbahn Saar GmbH in Saarbrücken bis zum Jahr 2003 angemietet werden. Innerhalb dieser 2 Jahre werden 8 neue Fahrzeuge von der RBK bestellt, mit denen anschließend der Vorlaufbetrieb fortgesetzt wird. Ergänzt um weitere 10 Fahrzeuge, die bereits für den späteren Hauptbetrieb vorgesehen sind, wird das Fahrzeuginvestitionsvolumen auf bis zu 100 Mio. Mark beziffert.

Der Vorlaufbetrieb mit anfangs sechs

*“Vorhang auf.....die RegioTram kommt”, so präsentierte der NVV den ersten Zug im Kasseler Hauptbahnhof.*

*Bild: D. Junghans*

Fahrzeugen wird von DB Regio in Erweiterung des laufenden Verkehrsvertrages zwischen NVV und DB übernommen. Das Finanzierungsvolumen beläuft sich von 2001 bis 2004/5 auf über 35 Mio. Mark. Es setzt sich aus den Betriebskosten, der Fahrzeugbereitstellung und den Trassenentgelten zusammen und wird vom NVV getragen. Dafür wird der Verkehrsverbund die erwarteten Fahrgeldmehr-

einnahmen und den entfallenen Aufwand des bisherigen Zugverkehrs gegen rechnen.

Der Hauptbetrieb beginnt erst, wenn das Eisenbahnnetz mit dem Kasseler Straßenbahnnetz am Hauptbahnhof verknüpft ist. In der zweiten Hälfte des Jahrzehnts soll dies von Warburg - Hofgeismar, von Wolfhagen und von Melsungen kommend möglich werden.

### **Kommentar:**

## **RegioTram-Vorlauf zeigt die Schwächen**

Die RegioTram-Fahrzeuge von der Saar sind zeitgemäß und technisch auf dem neusten Stand. Der niedrige Einstieg ist angenehm und die Innenausstattung ansprechend. Gleich bei der ersten Fahrt konnte Minister Posch, der von der Eröffnung des “Sattelfestes” zum Kasseler Hauptbahnhof kam, sein Fahrrad in einem für Stadtbahnen ungewöhnlich großzügigen Mehrzweckbereich abstellen.

Doch beim Fahrtangebot der RegioTram hapert es. Entgegen den Veröffentlichungen des NVV fährt die Stadtbahn nicht halbstündlich zwischen Kassel und Hofgeismar. Die Stationen Kassel-Harleshausen und Obervellmar werden auch zukünftig seltener - sonntags nicht öfter als im 2-Stunden-Takt - bedient.

Für die anderen Stationen ergibt sich nur unter Einbeziehung der Regionalexpress-Züge Kassel - Warburg - Hagen montags bis freitags und am Samstagvormittag eine halbstündliche Verbindung mit dem Oberzentrum Kassel.

Der Fahrplan zeigt die Unzulänglichkeiten der hessischen Finanzierung des Schienen-Personennahverkehrs. Die kommunalen Gebietskörperschaften sind mit der Anteilsfinanzierung in Höhe von 50 % der Bestelleistungen überfordert. Von Taktfahrplan an allen Tagen kann in Nordhessen keine Rede sein.

Da fährt beispielsweise die Regionalbahn ab Kassel Hbf 21.10 Uhr nach Korbach seit dem Fahrplanwechsel im Juni nur noch von Montag bis Donnerstag. Freitags eröffnet sich dem Fahrgast eine 2 ½ -Stunden-Lücke im Taktfahrplan zwischen Kassel und Korbach von 19.30 bis 22 Uhr - nur ein Beispiel von vielen.

Nicht nur moderne Infrastruktur kennzeichnet einen attraktiven öffentlichen Verkehr, sondern zuallererst ein gutes Fahrtangebot. Das fehlt abends und am Wochenende - auch im Rhein-Main-Gebiet. Ein Blick in die Nachbarländer Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg oder Nordrhein-Westfalen zeigt bessere Modelle.

Jens Hermann

## **Fern der schönen neuen Bahnwelt: Die Bahnhöfe Altmorschen, Malsfeld und Melsungen**

(hh) Farbtopf, Besen und Dampfstrahler sind seit einiger Zeit von der Deutschen Bahn wieder als einfaches und dennoch sehr wirkungsvolles Instrument der Kundenwerbung entdeckt worden. Und doch gibt es ihn noch, den verfallenden Land- oder Vorstadtbahnhof. Die nach all den schmutzigen Kriegszeitern sehr auf Sauberkeit bedachte deutsche Nachkriegssprache hatte für solche Orte einen prägnanten Begriff parat: Schandfleck. Von gleich drei Schandflecken entlang der Fuldatalbahn berichtete die "Melsunger Allgemeine" am 6. und 7. Juli 2001.

In Altmorschen werden eingeschlagene Fenster sowie die allgegenwärtigen Schmierereien beklagt. Außerdem sei ein unkontrolliertes Wachstum zu beobachten: Moos an den Wänden sowie kleine Bäu-

me auf dem Dach werden gewiss nur von einer Minderheit als interessante ökologische Bereicherung empfunden. Für die Mehrheit der Reisenden ist solcher Wildwuchs dagegen Ausdruck von Vernachläss-

sigung.

Im vergangenen Jahr gingen die letzten Pächter. Gemeinde und DB-Immobilien GmbH werfen sich gegenseitig Versäumnisse vor. Offensichtlich fehlen Kaufinteressenten bzw. ein Nutzungskonzept der Gemeinde. Besser steht es um die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes. "Es gibt Hoffnungen, dass die DB-Imm bald Verhandlungen mit der Gemeinde aufnimmt", erklärt Gerd Felser, Pressesprecher der Bahn für Hessen. Seit drei Jahren plant die Gemeinde, das Bahnhofsumfeld zu erneuern, unter anderem mit Parkplätzen, auf denen Pendler ihre Autos abstellen können.

Der benachbarte Bahnhof Malsfeld war jahrzehntelang Umsteigebahnhof zur "Kanonenbahn". Jetzt steht den Fahrgästen, vorwiegend Berufspendlern, nur ein verschmiertes Wartehäuschen ohne Fensterscheiben zur Verfügung. Niemand wagt, sich auf die Bank zu setzen. Wer weiß, wie die Hose nachher aussieht? Gelfo Kröger, weiterer Pressesprecher der Deut-

schen Bahn, erklärt, dass vor zwei Jahren das Fachwerkgebäude am Bahnsteig gereinigt worden sei. Jedoch fühlten sich auf dem abgelegenen Bahnhof die Vandalen wenig beobachtet. Ende August 2001 soll das Wartehäuschen wieder richtig in Schuss gebracht werden. Ein ehemaliger Kreisbeigeordneter schlägt vor, das Wartehäuschen so umzugestalten, dass es keine Schmierereien mehr ermöglicht. Dazu sollen die Dachkonstruktion auf Stützen gestellt und alle Wände demontiert werden.

Auch der Bahnhof der ehemaligen Kreisstadt Melsungen wirkt wenig gepflegt. Die DB Netz AG beabsichtigt, dort ein Überholgleis abzumontieren, um Unterhaltungskosten zu sparen. "Jeder Meter kostet uns große Summen in der Instandhaltung", begründet Bahnsprecher Felser das Vorhaben. Dass der Nordhessische Verkehrsverbund NVV in einigen Jahren das dritte Gleis für die Regiotram benötigt, scheint für DB Netz uninteressant zu sein. Ebenso uninteressant ist für die kostenbewusste DB offensichtlich, dass bei Zugverspätungen das Überholgleis benö-

*Auch für Malsfeld und andere  
Bahnhöfe an der Strecke Kassel-  
Bebra eine Lösung: der DB-  
Pluspunkt*

tigt wird. Fahrgäste müssen nach Abbau des Gleises Folgeverspätungen anderer Züge in Kauf nehmen. Außerdem soll in Melsungen der Bahnsteig von 300 auf 140 Meter Länge verkürzt werden.

Immerhin plant die Bahn zusammen mit dem NVV, im kommenden Jahr an Stationen des Regionalexpress-Verkehrs die Bahnsteige auf 55 cm zu erhöhen, so in Altmorschen, Melsungen und Guxhagen.

## Der Hessenschiene-Kommentar

Bravo, Herr Ex-Kreisbeigeordneter: Was nicht da ist, kann auch nicht beschmiert werden. Also weg mit den Wänden auf dem Bahnhof von Malsfeld. Und wenn der Fahrgast auf dem Weg zum Bahnhof einmal nass wird, wird er ohne Wände auch schneller wieder trocken. Der Wind sorgt dafür. Man kennt diesen ungemein nützlichen Effekt ja vom heimischen Carport. Und dennoch scheint die DB gut beraten, nicht auf solch lokales Know-How zu hören. Und sie tut es auch nicht. Die Anstrengungen des Unternehmens, auch kleinere Stationen sauber zu halten, haben in letzter Zeit merklich zugenommen.

Natürlich wäre es schön, alle interessanten Gebäude an kleinen Stationen zu erhalten. Bloß - es wird nicht gehen. Ein Bahnhofsgebäude an einer Hauptstrecke liegt nun mal direkt an der Lärmquelle und wird eigentlich nur von zwei Gruppen als Wohnstätte akzeptiert: Von Idealisten und von solchen Menschen, die sich keine andere Bleibe leisten können. Bleibt die Nutzung als Büro, Treffpunkt unterschiedlichster Gruppierungen oder als kommunale Einrichtung, z.B. Bürgerbüro, Bibliothek oder Jugendtreff. Die Vorteile der kommunalen Nutzung liegen auf der Hand: Der Bahnhof bekommt neues Leben und der Träger wählt einen Standort, der gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar ist - Stichwort Mobilität für Jugendliche, Senioren und alle anderen Bürger.

Und wenn alles nicht geht und die Bausubstanz am Ende ist: Die Deutsche Bahn hat mit dem PlusPunkt ein wirklich ordentlich gebautes Wartehäuschen geschaffen. Wo er aufgestellt wurde, hat er dem allgegenwärtigen Vandalismus bislang gut getrotzt. Erweiterungen sind denkbar, z.B. mit einem beheizbaren, überwachten Warteraum, mit einem Kiosk oder mit Fahrrad-Boxen. Kritisiert wird gelegentlich der fehlende regionale Bezug der Architektur. Vielleicht eine Herausforderung für die Konstrukteure: Der PlusPunkt mit Klinkerwand für den Norden, mit stilisiertem Fachwerk im Hessenland und Sandstein-Säulen für Rheinland-Pfalz. Warum eigentlich nicht?

Friedrich Lang

## **Rückfallweichen ohne Rückfalltechnik - Inbetriebnahme im Bahnhof Echzell verzögert sich -**

(hju) Nur die halbe Arbeit hat die DB Netz AG bisher im Bahnhof Echzell erledigt. Auf Antrag und auf Kosten der Hessischen Landesbahn (HLB) sollte sie "Rückfallweichen" zur Vereinfachung und Beschleunigung von Zugbegegnungen in dem unbesetzten Bahnhof einbauen. Doch die neuen Weichen wurden ohne Rückfalltechnik eingebaut. Und weil sicherheitstechnische Auflagen bisher nicht vollständig erfüllt sind, wartet der Bahnhof noch immer auf die moderne Technik.

Die Horloffalbahn Friedberg - Beienheim - Hungen/Nidda besitzt als eingleisige Strecke insgesamt vier sog. "Kreuzungsbahnhöfe", in denen sich zwei Züge begegnen können: Beienheim, Wölfersheim-Södel, Reichelsheim und Echzell. Mit örtlichem Personal sind nur die Stellwerke in den Bahnhöfen Beienheim und Wölfersheim-Södel besetzt. In den unbesetzten Bahnhöfen Echzell und Reichelsheim

müssen Weichen sowie Signaleinrichtungen vom Personal der jeweils dort haltenden Züge bedient werden, im Klartext: Die Zug-/Triebwagenführer melden sich über Fernsprecher beim Zugleiter in Beienheim, stellen die Weichen, betätigen die vereinfachten Einfahrsignale namens "Trapeztafeln" und schalten per Schlüssel-schalter Bahnübergänge ein.

Da dies einen gewissen Zeitaufwand er-

*Das Warnschild und die neuen Weichen sind bereits installiert. Da jedoch noch die Umzäunung und die zusätzlichen Haltetafeln fehlen, müssen die Triebwagenführer weiterhin die im Betonhaus untergebrachten Weichenhebel betätigen*

*Foto: H.-J. Winter*

*Eine der erneuerten Weichen, aber noch ohne Rückfallmechanik*

*Foto: H. J. Winter*

fordert, muss ein Zug in beiden Bahnhöfen bei einer "Kreuzung" mindestens 4 Minuten stehen. Ein Zeitaufwand, der sich bei Einsatz moderner Technik auf die Hälfte reduzieren lässt und zudem die Triebwagenführer entlastet, zu deren Aufgaben das Weichenstellen eigentlich nicht gehört.

Das sah auch die Hessische Landesbahn (HLB), vertreten durch ihr Tochterunternehmen Butzbach-Licher-Eisenbahn (BLE), die seit dem Jahr 1999 die Horloffalbahn mit ihren Triebwagen befährt, so. Aus diesem Grund beantragte sie beim Eigentümer der Strecke, der Deutschen Bahn (DB) Netz AG, den Einbau sogenannter "Rückfallweichen" auf eigene Kosten. Rückfallweichen sind aus dem Straßenbahnbetrieb bekannt. Sie liegen in einer "Grundstellung" und springen, nachdem sie von einem Zug befahren bzw. "aufgefahren" wurden, mit Hilfe eines speziellen Federmechanismus wieder in die "Grundstellung" zurück, müssen also nicht mehr von Hand betätigt werden. Beim Einsatz von Rückfallweichen kann ein Zug in eine bestimmte Richtung immer nur im durch die Rückfallweichen festgelegten Gleis verkehren ("Richtungsbetrieb").

Die DB Netz prüfte diese Möglichkeit für den Bahnhof Echzell und stellte zunächst fest, dass es Probleme mit der Sicherheit der Fahrgäste beim Überqueren der Gleise gibt, da keine Unter- oder Überführung vorhanden ist. Da die Prüfung einige Zeit in Anspruch nahm, baute die DB

Netz die neuen Weichen OHNE Rückfalltechnik ein. Ende Januar 2001 waren die Bedenken seitens DB Netz ausgeräumt, dem Einbau der Rückfallweichen stand unter folgenden Bedingungen nichts mehr im Wege:

- Es darf nur ein Gleis und dies nur an einer Stelle überschritten werden (Bohlenüberweg)
- Durchfahrten sind nicht zugelassen
- Der Richtungsbetrieb ist so einzurichten, dass der Überweg nur von Zügen befahren wird, die nach Halt vor der Haltetafel aus Richtung Friedberg am Gleis 1 anfahren
- In einem Sicherheitsabstand zwischen 10 und 15 Metern vor dem Bohlenüberweg muss eine Haltetafel aufgestellt werden
- Am Übergang sind Warn-/Hinweisschilder für die Reisenden aufzustellen
- Der Zug in Gleis 2 (nach Friedberg) muss bei einer Kreuzung vor dem Zug in Gleis 1 (nach Nidda) abfahren

- Die Triebfahrzeugführer haben beim Befahren des Überweges besonders aufmerksam auf Personen zu achten

- Mit Hilfe einer Umzäunung muss dafür gesorgt werden, dass das Bahngelände nur über den offiziellen Zugang am Überweg betreten werden kann

Bis Juli 2001 war es jedoch noch nicht gelungen, die geforderte Umzäunung sowie zusätzlich geforderte Haltetafeln zu installieren. Als einzige Änderung verkehrten zu diesem Zeitpunkt bei Halten ohne

Kreuzung alle Züge über Gleis 2 (vorher Gleis 1). Bei Kreuzungen ist im Gegensatz zu vorher die Belegung der Gleise vertauscht: Nach der neuen Regelung fährt der zuerst ankommende Zug aus Friedberg in Gleis 2 ein (vorher Gleis 1), der entgegenkommende Zug in Gleis 1. Die Weichen müssen nach wie vor durch die Triebwagenführer gestellt werden. Man darf gespannt sein, wie lange es dauern wird, bis die Rückfallweichen endlich bestimmungsgemäß in Betrieb gehen können.

## **Aar-Salzböde-Bahn: Der letzte Zug ist abgefahren**

Am Sonntag, den 10. Juni 2001, verkehrte zum letzten Mal ein Zug über die Aar-Salzböde-Bahn von Herborn nach Hartenrod, der letzte Planzug fuhr bereits einen Tag früher. Am Sonntag hatte der Verein Bw Dillenburg noch einmal einen Dampfzug bereitgestellt, mit dem drei Zugpaare gefahren wurden. Statt weiterer Grabreden zeigen wir einen kleinen Bilderbogen von den letzten Fahrten.

*Mai 2001: Der Schülerzug hat einige Schüler am Bahnhof Eisemroth abgesetzt und fährt nun seinem Ziel Hartenrod entgegen.*

*Bis zuletzt wurde jede zweite Fahrt mit einem 4-Wagen-Wendezug gefahren, hier bei der Ankunft im Endbahnhof Hartenrod.. Während im Schülerverkehr diese Platzkapazität benötigt wurde, hätte in der übrigen Zeit ein Triebwagen genügt.*

*Ein letztes Mal befährt der Dampfzug die Steigung hinter Bischoffen Richtung Hartenrod.*

*Soviel Personen wie bei der Ankunft des letzten Zuges in Hartenrod hatte der Bahnhof wahrscheinlich nur bei der Inbetriebnahme der Strecke erlebt. Nach der Abfahrt kam es auf den Straßen rund um den Bahnhof zu einem mittleren Verkehrschaos.*

*Der Sonderzug im Aartal kurz vor dem Haltepunkt Bicken*      *Alle Fotos: J. Lerch*

## Leserbrief: Spurwechsel im Aartal

Die Einstellung des Schienenverkehrs im Aartal konnte nicht verhindert werden. Niemand konnte das Defizit übernehmen und den Betrieb weiterführen. Bedauerlich ist allerdings, mit welcher Gleichgültigkeit diese Tatsache vom Großteil der Bevölkerung hingenommen wird. Viele, die nie Bahn fahren, betrachten sie als überholt und überflüssig, fast schon als Störfaktor in der Landschaft. Natürlich ist das einzige Argument - unrentabel, unbezahlbar, einleuchtend und nicht leicht zu entkräften. Und andere Überlegungen (Umwelt, Kultur, Sicherheit, Pünktlichkeit, Komfort) haben dagegen kaum eine Chance.

Nun haben die „Aufgabenträger“ ein Buskonzept entwickelt, das sich durchaus sehen lassen kann. Ob die Euphorie und die Vorschubloberer berechtigt sind, wird sich zeigen. Natürlich bringt der Bus Vorteile, vor allem für die Orte, die bisher nicht „angebunden“ waren. Der weite und beschwerliche (?) Weg zum Bahnhof fällt weg, und die Bushaltestelle ist (fast) vor der Haustür. Auch ist nicht zu bestreiten, dass die Fahrgäste, die bisher in einem Zug saßen, auch in einem Bus Platz finden, abgesehen vom Schülerverkehr. Doch sollen auch die Nachteile des Busverkehrs nicht verschwiegen werden. Billiger ist er zwar, aber viel Geld kostet er auch: mehr Busse, mehr Fahrer, mehr Haltestellen - das alles muss bezahlt werden.

Der Bus ist gut für kurze Strecken zwischen Nachbarorten. Sicher haben die Planer auch an die gedacht, die eine größere Reise planen: in Herborn ist die Verknüpfung mit wichtigen Zügen von und nach Gießen und Siegen vorgesehen. Und man darf hoffen, dass die Übergänge meistens auch klappen. Aber „Anschlussicherheit“ - bei der Bahn fast immer gewährleistet - wird es nicht mehr geben. Kein Zug wird auf einen verspäteten Bus warten. Und jeder kleine Stau kann den Busfahrplan durcheinander bringen.

Wichtig ist jetzt, die vorerst nicht mehr genutzte Bahntrasse zu erhalten und nicht abzubauen. Das mag manchem unrealistisch erscheinen, der schon eine anderweitige Planung im Blick hat. Die Chance einer späteren Reaktivierung darf nicht leichtfertig verspielt werden. Viele Beispiele, vor allem in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg, und dort auch in ländlichen Regionen, zeigen, wie stillgelegte Strecken nach manchmal mehr als 20 Jahren von privaten Betreibern zu neuem Leben erweckt und über Erwarten gut genutzt werden. Veränderte Rahmenbedingungen machen neue Entscheidungen nötig und möglich. Man muss über den Tag hinaus denken und darf nicht voreilig Fakten schaffen, die später vielleicht als unsinnig erkannt und bereut werden.

Siegfried Preis, Herborn

## Stadtbus Lauterbach fährt nicht optimal

**(oh)** Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus hat Nachbesserungen beim dem seit 1. August geltenden Stadtbusfahrplan gefordert. Nicht zufrieden ist der Verband mit der neuen Stadtbus-Route in Richtung Maar. „Mit dem neuen Linienweg ist die Haltestelle „Adolf-Spieß-Straße“ abgehängt worden. Besucher der Kreisbehörden und Anwohner müssen nun ab der Burg den Berg hinauf laufen“, sagt Vorstandsmitglied Stefan Sitzmann.

Seit der Einführung eines neuen Linienweges steht der Bus regelmäßig im Stau. Einmal an der Einmündung Rockelsgasse/Vogelsbergstraße und an der Kreuzung Konrad-Adenauer-Platz aus Richtung Cent. Pro Bahn & Bus hat die Wartezeiten der Busse im Stau einmal nachgemessen und kam insgesamt auf 4 ½ Minuten. Die Stauzeiten, die im Fahrplan nicht berücksichtigt sind, gefährden die Pünktlichkeit. „Das kann sich der Stadtbus nicht leisten. Er muss zuverlässig fahren und Anschlüsse am Rendezvous-Punkt Eisenbacher Tor sicherstellen“ stellt Sitzmann fest.

Der Fahrgastverband hat der Vogelsberger Verkehrsgesellschaft (VBV) als Auftraggeberin für den Verkehr vorgeschlagen, den Stadtbus stadtauswärts einen Weg fahren zu lassen, der nicht staugefährdet ist und die Adolf-Spieß-Straße einschließt.

Deutliche Kritik gibt es außerdem am neuen Standort der Stadtbushaltestelle am

Nordbahnhof. Sie wurde Ende Juli vom Bahnhofsgelände an den Taxistand verlegt. Die Fahrgäste stehen bei Regen jetzt auf unbefestigtem Gelände, ohne Wetterschutz und Beleuchtung. Der Stadt und der VBV wurde vorgeschlagen, die Haltestelle an den Fahrradständer zu verlegen. „Dann stehen die Fahrgäste bei Regen im Trockenen, im Winter ist ausreichende Beleuchtung gegeben und die Busfahrer können die Ankunft der Züge besser überwachen“, schlägt Sitzmann vor.

Abschließend wünscht sich der Verband vom Fahrpersonal, dass die Linienwege immer korrekt gefahren werden. „Einige wenige Busfahrer stellen sich gerne in den Ampelrückstau in der Schlitzer Straße, obwohl der Linienweg über die Johann-Ludwig-Struth-Straße führt. Auch die Beschallung des Businneren mit Radiomusik über die Deckenlautsprecher, egal ob hr4 oder Radio FFH, finden nicht alle Fahrgäste gut.“

## Vogelsbergbahn kann Interregio-Wagen gut gebrauchen

**(pb&b)** Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus fordert, dass nicht mehr benötigte Interregio-Wagen im Nahverkehr auf der Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda eingesetzt werden.

Die derzeitige Wagensituation ist nach Ansicht des Verbandes sehr schlecht. „Auf der Vogelsbergbahn fahren die ältesten

Wagen in Hessen. Nur auf dieser Strecke fahren noch regelmäßig die alten „Silberlinge“. Der Wagentyp wurde schon in den

## Herbstfahrt nach Ostwestfalen

Die Herbstfahrt von Pro Bahn & Bus Osthessen führt in diesem Jahr in den Raum Bielefeld - Altenbeken

**Am Samstag, den 6. Oktober 2001**

startet die Tour in Fulda um 8.05 Uhr. Mit dem ICE geht es nach Kassel-Wilhelmshöhe. Dort kann aus Mittel- und Nordhessen zugestiegen werden (8.50 Uhr). Über Warburg und Paderborn führt die Reise nach Lage (Lippe). An diesem Bahnhof wird in einen Zug der Eurobahn nach Bielefeld umgestiegen.

Nach einer Mittagspause wird die Bielefelder Stadtbahn nach Brackwede getestet. Von dort führt die Fahrt durch das Weserbergland nach Göttingen über Paderborn, Ottbergen und Bodenfelde. Von der Universitätsstadt geht es auf die Rückreise nach Kassel (an 18.13 Uhr) oder über Bebra nach Fulda (an 19.28 Uhr).

Mitfahren kann jedermann. Eine Anmeldung ist bis 21.09.2001 bei Pro Bahn & Bus Osthessen, Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach, Fon & Fax 06641-62727, [info@probahn-bus.org](mailto:info@probahn-bus.org), erforderlich. Der Fahrpreis beträgt ab Fulda 29 Mark (Pro Bahn & Bus - Mitglieder 24 Mark) bzw. ab Kassel 12 Mark (Mitglieder 10 Mark). Der Reisepreis wird an den Treffpunkten erhoben.

Treffpunkte: Fulda 7.55 Uhr Bahnhofshalle;  
Ks.-Wilhelmshöhe: Regionalexpress nach Hagen (Westf), Abfahrt 8.50 Uhr

60er Jahren in Dienst gestellt und fährt bis heute auf der 106 km langen Bahnlinie“, sagt die Verbandsvorsitzende Petra Becker.

“Da in den nächsten Jahren keine neuen Fahrzeuge zu erwarten sind, fordert Pro Bahn & Bus die Deutsche Bahn AG auf nicht mehr benötigte Interregio-Wagen für

die Vogelsbergbahn bereit zu stellen.“ DB-Sprecherin Birgit Röher hatte gegenüber der Frankfurter Rundschau, von der Möglichkeit gesprochen, alte Interregio-Wagen im Regionalverkehr einzusetzen, um die „Silberlinge“ ausmustern zu können.

Anzeige HUK  
(wie letztes Mal)

## Neues aus dem Bahndreieck Spessart

**(cb) Die inzwischen bekannt gewordenen Pläne von DB Reise & Touristik für das Fernverkehrskonzept nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln - Rhein/Main im Dezember 2002 bringen für den Raum Aschaffenburg / Würzburg / Nürnberg nicht nur keinerlei Verbesserungen des Zugangebotes, sondern sogar spürbare Verschlechterungen.**

Zum einen sollen die Fernzüge aus diesem Raum nur noch alle zwei Stunden direkt nach Rhein/Ruhr rollen, die andere Hälfte der Verbindungen wird bereits in Mainz gekappt. Zum anderen werden die verbleibenden „Durchläufer“ weiterhin den langsamen Weg durch das Rheintal nehmen, so dass von Fahrzeitverkürzungen dank Neubaustrecke keine Rede sein kann. Diese Pläne sind umso bemerkenswerter, als DB-Vertreter seit längerem der Wirtschaft im Raum Aschaffenburg versprechen, den Fernzughalt dort auch dann aufrecht zu erhalten, wenn im Zuge der von DB Netz favorisierten „Mottgerspange“ im Nordspessart eine schnelle Umfahrung von Aschaffenburg hergestellt

würde. Offenbar will man das Zugangebot „rechtzeitig“ soweit verschlechtern, dass man infolge diesbezüglicher Fahrgastverluste den Systemhalt Aschaffenburg künftig zur Disposition stellen bzw. auf eine nur 2-stündige Bedienung „herunterhandeln“ kann. Eine zusätzliche Fernzuglinie im Abschnitt Frankfurt - Würzburg, durch die alleine die DB-Zusagen im Raum Aschaffenburg nachvollziehbar wären, ist jedenfalls weit und breit nicht in Sicht. Soviel zum Thema Glaubwürdigkeit.

Mit ganz anderen Problemen hat die Stadt Wächtersbach zu kämpfen, die zusammen mit dem RMV eine fahrgastfreundliche Umgestaltung ihres Bahnhofs

*Bald nur noch alle  
2 Stunden ein IC/  
EC über Aschaffenburg? Am  
23.06.2001 fährt  
die neue ÖBB-  
Taurus-Lok 1016  
034 vor IC 521  
„Franken-Kurier“  
(Dortmund -  
Passau) bei  
Laufach/Hain  
vorbei.*

*Foto (mit  
freundlicher  
Genehmigung):  
Oliver Peist*

*Für die DB nicht mehr  
interessant: 14-Wagen-  
Güterzug auf der Strecke  
Wildflecken - Jossa am  
11.5.2001 in Altengronau  
(Main-Kinzig-Kreis), wo  
wegen Lastüber-  
schreitung sogar zwei  
beladene Holzwaggons  
zurückgelassen  
werden mussten*

*Foto: Ch. Behrendt*

plant. Anknüpfend an ein 160-Seiten-Papier der örtlichen „Agenda21 - AG Siedlung & Verkehr“ vom März 2001, hat ein Darmstädter Büro inzwischen die Vorplanung erarbeitet. Da jedoch Ausbauar variante und künftiges Betriebsprogramm für die Kinzigtalbahn trotz erheblichen Problemsdrucks bis heute nicht feststehen, tut sich die DB mit konkreten Aussagen schwer. Selbst vermeintliche Trivialitäten wie etwa Lage und Nutzung der Gleise, Bahnsteighöhen etc. sind unklar und bremsen die Umbaupläne vorläufig aus. Da besonders die unhaltbaren Zustände beim Fahrgastwechsel am Gleis 1 Richtung Frankfurt mit Erststufenhöhen von bis zu 50 cm (!!!) nicht länger tragbar sind und Unfallgefahren heraufbeschwören, ist eine rasche Klärung der Ausbaufragen umso dringlicher. Doch weder der Bund noch das Land Hessen, die DB, der RMV oder der Main-Kinzig-Kreis haben bisher untereinander geklärt, wie man - unabhängig von der laufenden Raumempfindlichkeitsuntersuchung - endlich auch die verkehrlichen Rahmenbedingungen umfas-

send und nachhaltig klärt. Man redet übereinander, aber nicht zielgerichtet miteinander.

Gemäß ihrer Strategie „Netz 21“ wird DB Netz im Bereich der Tunnelbauwerke im Bahndreieck Spessart in den kommenden Jahren größere Finanzmittel in die bestehenden Altstrecken investieren. Zum einen ist der Distelrasentunnel zwischen Flieden und Schlüchtern sanierungsbedürftig, was zunächst den Bau einer völlig neuen parallelen Tunnelröhre voraussetzt. Der neue Tunnel wird für eine Übergangszeit beide Streckengleise aufnehmen, so dass das aus dem Jahre 1909 stammende Bauwerk saniert und sicherheitstechnisch auf den neuesten Stand gebracht werden kann. Anschließend wird das Richtungsgleis nach Fulda wieder in den alten Tunnel zurückverlegt. Danach steht für jedes Gleis eine eigene Röhre zur Verfügung. Desweiteren soll bis zum Jahr 2006 die bestehende Trasse der Strecke (Flieden -) Elm - Jossa im Bereich des Brandenstein- (151 m) und Ebersbergtunnels (232 m) komplett aufgegeben und durch den eingleisigen, „Neuen Brandesteintunnel“ er-

setzt werden, wodurch sich die Strecke um über 1,6 km verkürzt. Als Ersatz für den bestehenden Ramholtunnel (388 m) soll in ca. 30m Abstand ein neuer, zweigleisiger, 425m langer Tunnel entstehen.

Auf der Strecke Jossa - Bad Brückenau - Wildflecken, deren Schienenpersonenverkehr am 27.5.1988 eingestellt wurde, findet neben gelegentlichen Sonderfahrten mit Schienenbussen und Dampfzügen weiterhin ein reger Güterverkehr statt. In Wildflecken werden die Bundeswehr sowie eine papierverarbeitende Firma bedient, ferner wird dort sowie in Bad Brückenau und Altengronau Süd Holz verladen. Dennoch

möchte DB Netz die von der Substanz her keineswegs schlechte Strecke zum 31.12.2001 abgeben oder stilllegen. Derzeit laufen Übernahmeverhandlungen durch die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE) mit Sitz in Schönefeld bei Berlin. Am 11. Mai 2001 fand im Rathaus von Wildflecken eine Sitzung statt, auf der zusammen mit Kommunalpolitikern und Verladern die Chancen für einen Weiterbetrieb durch die DRE abgeklöpft wurden, die - sollten die Verhandlungen erfolgreich verlaufen - noch in diesem Jahr die Infrastruktur übernehmen könnte.

## **Erster DB Service-Store in Hessen für den Bahnhof Frankfurt-Rödelheim**

**(hm) Eine Zuwendung in Höhe von 89.200 Mark hat das Land Hessen der Deutschen Bahn Station & Service AG für die Einrichtung eines DB Service-Stores in der S-Bahn-Station Rödelheim bewilligt. Diese Station soll grundlegend umgestaltet werden. Dies teilte Wirtschaftsstaatssekretär Dr. Herbert Hirschler am 3. Juli 2001 in Wiesbaden mit.**

Mal wieder etwas Neues: Mit den Service-Stores (als Hesse sollte man die Aussprache dieser Wort-Kombination erst mal gründlich üben!) plant die Deutsche Bahn AG zukünftig ihre Empfangsgebäude an Bahnhöfen öffentlichkeitswirksamer und damit für ihre Kunden ansprechender zu gestalten. Erklärtes Ziel ist es, die Verweildauer von Verkehrskunden in den Stationen durch die Verknüpfung von Handel, Verkehr und DB-Dienstleistungen zu verändern, die Wartezeit durch attraktive Angebote angenehmer zu gestalten. Der Kunde soll künftig in einem Service-Store empfangen werden, der mit der herkömmlichen Bahnhofshalle nicht mehr zu vergleichen ist.

In Rödelheim sollen die Gaststätte, der Kiosk und die Fahrkartenausgabe durch einen offenen DB Service-Shop und einen Shop für Reisebedarfsartikel ersetzt werden.

*Der heutige Zustand der Schalterhalle im Bahnhof Rödelheim Foto: Frank Adam*

## Deutsche Bahn saniert Hallendach des Frankfurter Hauptbahnhofs

(hm) Mit einem Investitionsvolumen von rund 230 Millionen Mark wird die Deutsche Bahn das Hallendach des Frankfurter Hauptbahnhofes komplett sanieren. Dies beschloss kürzlich der Aufsichtsrat der DB. Die Arbeiten sollen noch in diesem Jahr beginnen und bis Ende 2005 abgeschlossen sein.

Regelmäßige Inspektionen hatten ergeben, dass eine vollständige Erneuerung der Dachhaut und deren Tragekonstruktion, der Oberlichter und der Entwässerung nötig ist. Auch die Hallenschürzen werden komplett abgebrochen und neu erstellt.

Als erster Schritt werden die Oberleitung und die Beleuchtungen umgesetzt. Danach werden - von Norden beginnend - die Hallen jeweils einzeln mit Bau- und Schutzgerüsten versehen. Von diesen Gerüsten aus werden die Sanierungsarbeiten durchgeführt. Einschränkungen des Zug- und Bahnhofsbetriebes sollen weitgehend vermieden werden.

Das Hallendach besteht aus fünf Tonnendächern und überspannt mit einer Gesamtlänge von 186 Metern die 24 Gleise und den Querbahnsteig. Die drei mittleren Dächer wurden von 1884 bis 1888 erbaut und haben jeweils eine Höhe von 28 Metern. Im Jahr 1924 kamen in nördlicher und südlicher Richtung jeweils ein weiteres Dach mit einer Höhe von 20 Metern hinzu. Bei den nun geplanten Sanierungsarbeiten soll den Belangen des Denkmalschutzes Rechnung getragen werden.

Der Hauptbahnhof von Frankfurt am Main wird pro Tag von rund 700 Zügen

und 1.100 S-Bahnen angesteuert und ist mit täglich etwa 350.000 Fahrgästen der am stärksten frequentierte Bahnhof in Deutschland.

*Bis 2005 sollen die Sanierungsarbeiten am Dach des Frankfurter Hauptbahnhofs abgeschlossen sein. Foto: Frank Adam*

## **Geschmähte Brücke wird durch neue ersetzt**

**(jl) Im Bahnhof Ostheim an der Strecke Friedberg - Hanau wird bis Ende des Jahres die vorhandene Fußgängerbrücke zum Bahnsteig durch eine neue ersetzt. Doch die Ostheimer werden auch die neue Brücke links liegen lassen und in der Mehrzahl wie bisher über die Gleise zum Bahnsteig laufen.**

Früher ein viergleisiger Bahnhof, wurden die Bahnanlagen in Ostheim in den vergangenen Jahren auf die beiden Durchfahrungsgleise der Hauptstrecke Friedberg - Hanau zurückgebaut. Am vorhandenen Bahnsteig und dessen Zugang wurde jedoch nichts verändert, liegt doch der Bahnsteig zwischen den beiden Gleisen in In-sellage. Der Zugang ist offiziell nur über eine Fußgängerbrücke möglich, an der der Zahn der Zeit schon kräftig genagt hat. Besonders an den Blechen, die die Treppenstufen tragen, hat sich starker Rost gebildet. Die wenig vertrauenerweckende Konstruktion wird deshalb von fast allen Fahrgästen gemieden. Stattdessen hat sich ein Trampelpfad entlang der Verbotsschilder Richtung Bahnsteig gebildet.

Das Eisenbahnbundesamt als Aufsichts-

*Der Zugang zum Bahnsteig: Alle Fahrgäste müssen über die Eisenbrücke gehen,...*

behörde hat der Deutschen Bahn nun eine Frist bis Jahresende gesetzt, um diese Mängel abzustellen. Die Bahn wird laut Bahnsprecher Hartmut Lange dieser Forderung nachkommen und will eine neue Fußgängerbrücke errichten.

Die Ostheimer Begeisterung bleibt jedoch aus. „Die neue Brücke schafft keine Verbindung, sondern sie grenzt nach wie vor Bürger und Bürgerinnen aus“ stellen die Nidderauer Behindertenbeauftragten Sibilla Deckenbach und Irmgard Niggeberger fest. „Eine einvernehmliche Lösung mit der Stadt, die vielen Bürgern mit Seh- und Gehbehinderungen, Rollstuhlfahrern, Müttern und Vätern mit Säuglingen und Kleinkindern, Menschen, die Gepäck mit sich führen, zugute kommt, wäre wünschenswert gewesen“.

*...was viele nicht davon abhält, entlang der Verbotsschilder über das Gleis zum Bahnsteig hinten links zu gelangen.*

Die Bahn verweist darauf, dass der Bahnhof Ostheim für eine behindertengerechte Ausstattung zu schwach genutzt wird. Bei nur etwa 100 Ein- und Aussteigenden sowie der geringen Zahl behinderter Fahrgäste seien die Kosten für einen Aufzug nicht verhältnismäßig.

Ein Aufzug muss es auch gar nicht sein. Die Stadt Nidderau wünscht sich vielmehr eine Schranke für die Fahrgäste, die zum Bahnsteig gelangen möchten. Die Bahn räumt ein, eine Schranke mit Signalüberwachung koste viel Geld, sei aber relativ leicht zu bewerkstelligen.

Bei einer Ortsbesichtigung von Pro Bahn & Bus stellte sich heraus, dass auch am Bahnsteig der Zahn der Zeit nagt. Buckeliges Kopfsteinpflaster sowie abfallende Bahnsteigkanten aus Sandstein fördern Unfälle.

Nach Ansicht von Pro Bahn & Bus könnte der Neubau von zwei Außenbahnsteigen sowie die Verlegung der Bahnsteige Richtung Straßenbrücke über die Bahn alle Probleme lösen. Dann wäre der behindertengerechte Zugang zu beiden Bahnsteigen problemlos möglich.

***Karikatur: Jürgen Janson***

## Stadtbus Maintal Neuer Fahrplan und geändertes Linienkonzept

**(og) Mit der Gründung der Stadtverkehr Maintal GmbH begann am 1. Juni 2001 eine neue Ära im Stadtbusverkehr. Anders als bisher, ist eine eigene Gesellschaft für den Busverkehr zuständig. Die Stadt Maintal, der Kraftverkehr Kinzigtal (Tochter der Hanauer Straßenbahn) und das Busunternehmen Rack hatten dafür zuvor die neue Gesellschaft gegründet.**

Insgesamt hat die Stadtverkehr Maintal GmbH 12 neue Busse der Marke Mercedes Citaro angeschafft. Die Niederflerbusse verfügen über einen behindertengerechten Einstieg mit Rampe, Klimaanlage und sind mit einem optischen und akustischen Informationssystem ausgestattet. In den Fahrzeugen gibt es 39 Sitz- und 52 Stehplätze. Zur Sicherheit der Fahrgäste und des Fahrpersonals sind alle Fahrzeuge mit einer Funkausrüstung und einer Videoüberwachung versehen. Der Kauf von Fahrscheinen mit der Geldkarte ist in allen Bussen möglich.

In einer interfraktionellen Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der politischen Parteien und der Verwaltung wurde ein neuer Fahrplan und ein geändertes Linienkonzept erarbeitet und durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Der alte Fahrplan war durch die anwachsende Verkehrsdichte auf den Straßen nicht mehr haltbar. Vom 1. bis 4. Juni wurden Schnupperfahrten bei kostenloser Benutzung aller Linien angeboten. Mit einem Eröffnungsfest am 2. Juni wurde der Start gefeiert.

Die größten Änderungen fanden auf den Linien 22 und 23 statt. Die Linie HU-22 fährt Montag bis Freitag im 30-Minutentakt, am Samstag im 60-Minutentakt und am Sonntag mit 4 Fahrtenpaaren im 120

Minutentakt zwischen Wachenbuchen, Hochstadt, Dörnigheim und Hanau. Den Anfangs- und Endpunkt hat die Linie HU 22-zukünftig am Freiheitsplatz in Hanau. Sie fährt nicht mehr bis zum Hauptbahnhof.

Die Linie Linie HU-23 verkehrt zwischen Dörnigheim, Bischofsheim und der U-Bahnstation Enkheim an Werktagen zukünftig im 30-Minutentakt und übernimmt zusätzlich die Bedienung des Gewerbegebietes Ost im Stadtteil Dörnigheim. An Samstagen erfolgt die Bedienung der Linie ab Betriebsbeginn bis 16 Uhr im 30- und anschließend im 60-Minuten-Takt. Neu eingerichtet wurde bei der Linie HU 23 ein Sonn- und Feiertagsverkehr im Stundentakt.

## Stadt Hanau prüft Wiedereinführung der Straßenbahn

(cb) Ende Juni wurden die Ergebnisse der Anfang des Jahres beim Schweizer „Ingenieurbüro für Verkehrsplanung“ in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie für die Wiedereinführung der 1945 infolge Kriegszerstörung eingestellten Straßenbahn vorgestellt.

Die interne Studie kommt zu einem positiven Ergebnis und empfiehlt den Neubau von 6 km Innenstadtstrecken mit zunächst zwei Linien: Lamboy - Freiheitsplatz - Hauptbahnhof und Bruchköbel - Freiheitsplatz - Hauptbahnhof - Hainburg (letztere unter Nutzung der Eisenbahnstrecken von Friedberg bzw. Babenhäusen). Die Gutachter schlagen ferner eine gezielte Ergänzung durch Stadtteilbusse vor. Als Ziel werden 25% Fahrgastzuwachs angepeilt.

Die Hanauer Straßenbahn AG (HSB) möchte bis Jahresende eine Entscheidungsgrundlage schaffen und geht im optimistischen Fall von einer Verwirklichung bis 2004 aus. Oberbürgermeisterin Margret Härtel (CDU) unterstützt das Projekt und sieht darin große Chancen für die Stadtentwicklung: „Mit der Straßenbahn können wir die Innenstadt bürgernäher, umweltfreundlicher, kostengünstiger und besser erschließen“. Skepsis herrscht dagegen noch bei der örtlichen F.D.P., die die Pläne als „Windei“ bezeichnete.

Die gemeinsame „Arbeitsgemeinschaft

Stadtbahn Region Hanau“ von VCD und Pro Bahn & Bus, die die Einrichtung eines Mehrsystem-Stadtbahnnetzes schon vor Jahren vorschlug, begrüßte den Grundansatz, sieht aber in einem umfassenderen Zielnetz eine bessere wirtschaftliche Grundlage und forderte eine nachhaltige Kooperation zwischen dem neuen Oberzentrum und den Umlandkommunen. Die Verbände laden alle Interessierten zu zwei Exkursionen in Stadtbahnstädte ein. Am Freitag, den 30.08.2001 geht es nach Kassel zur dortigen RegioTram und am Samstag, den 22.09.2001 wird Karlsruhe besichtigt. Um Voranmeldung wird gebeten unter Telefon 06181/53139, Fax 06181/573975 oder Email [info@stadtbahn-hanau.de](mailto:info@stadtbahn-hanau.de). Infos gibt es auch im Internet unter [www.stadtbahn-hanau.de](http://www.stadtbahn-hanau.de)

*Bei einer Wiedereinführung der Hanauer Straßenbahn sollen die Züge bis Bruchköbel fahren*

*Foto: J. Lerch*

## Stadtbahn Wiesbaden - Ziel nicht erreicht

(gh) Nachdem die Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung vor der Sommerpause sich von den Plänen einer Wiesbadener Stadtbahn endgültig verabschiedet hatte, versuchte eine Bürgerinitiative „Stadtbahn - ja !“, bestehend aus Mitgliedern von VCD, BUND und Pro Bahn & Bus einen Bürgerentscheid zu erreichen. Die Zeichen hierfür waren äußerst schlecht, sollten doch innerhalb von nur sechs Wochen, die zudem komplett innerhalb der Sommerferien lagen, 20.000 Unterschriften von wahlberechtigten Wiesbadener Einwohnern hierfür gesammelt werden.

Während dieser sechs Wochen war hierzu täglich ein Informationsstand am Mauritiusplatz in der Fußgängerzone aufgebaut und es zogen sogar „mobile Sammeltrupps“ durch die Wiesbadener Gaststätten.

Leider war am Ende der Sechswochenfrist, am 31. August, die Stimmung getrübt. Es konnten nur rund 14.000 Unterschriften dem Wiesbadener Bürgermeister Holger Goßmann übergeben werden. Trotzdem ist diese Zahl beeindruckend, denn immerhin haben mehr Menschen ihre Unterschrift auf die Sammellisten gesetzt, als am 18. März die „Anti-Stadtbahn-Partei“ FDP gewählt haben. Der Sprecher der Bürgerinitiative Volker Kastner sagte: „dass Wiesbaden eine riesige Chance und 142 Millionen Mark an Fördermitteln verspielt hat. Über dieses Geld werden sich

nun andere Städte im Rhein-Main-Gebiet freuen und Wiesbaden wird in die Röhre schauen“.

Der Landrat des Rheingau-Taunus-Kreises Bernd Röttger (CDU), der selbst aktiv Stimmen in der Wiesbadener Fußgängerzone gesammelt hat, will nun eine Untersuchung in Auftrag geben, ob sich eine Wiederbelebung der alten Bahnstrecke von Wiesbaden Hbf über Wiesbaden-Dotzheim nach Bad Schwalbach rechne. Der Landrat betonte, dass für die Kreisstadt Bad Schwalbach eine Schienenanbindung nach Wiesbaden und damit an das S-Bahn- und ICE-Netz unabdingbar sei. Sollte sich Wiesbaden auch hiergegen aussprechen, werde der Rheingau-Taunus-Kreis mit dem Rhein-Lahn-Kreis für eine Schienenverbindung nach Diez und Limburg anstreben.

## Komfortbus Taunusstein gut genutzt

(gh) Seit zwei Jahren können sich die Taunussteiner Bürger mit dem Komfortbus des Stadtbusverkehrs Taunusstein (svt) von Tür zu Tür befördern lassen. Etwa 40.000 Fahrgäste werden in diesem Jahr von diesem Service Gebrauch machen. Damit wird die anfangs angenommene Fahrgastzahl um das zehnfache übertroffen.

Der Komfortbus ist ein Kleinbus mit bequemer Ausstattung und Klimaanlage,

der die Lücken im Linienbusangebot in den Stunden, in denen wenig Fahrgäste

transportiert werden, schließt. Die Betriebszeiten sind Montag bis Freitag zwischen 14.00 und 24.00 Uhr und Samstag und Sonntag von 08.00 Uhr bis 24.00 Uhr. Eine Bedienung mit Fahrten im Zeitraum 14.00 bis 18.00 Uhr in der Tallängsachse von Bleidenstadt nach Neuhof und zurück entlang der Aarstraße kann wegen der guten Abdeckung mit Bussen der Linien 501, 5461, 5473 und 5474 nicht gewährleistet werden. Zusätzlich werden außerhalb von Taunusstein Hohenstein-Born und Hünstetten-Oberlibbach Montag bis Freitag von 18.00 bis 24.00 Uhr und Samstag und Sonntag von 08.00 Uhr bis 24.00 Uhr bedient.

Gefahren wird grundsätzlich zu den Anschlüssen von und nach Wiesbaden am Busbahnhof im Stadtteil Hahn. Es werden aber auch andere Fahrtziele im Stadtgebiet angefahren. Bestellt werden muss der Komfortbus eine halbe Stunde vor Fahrtantritt bei der Dispositionszentrale unter

der kostenlosen Telefonnummer 0800-6016016. Dort wird die Fahrtroute zum jeweiligen Hauptzielort für die Fahrgäste nach rationellen, wirtschaftlichen Gesichtspunkten gebündelt und in die Bedienung nach Wunsch von einer Haltestelle oder „von Haus zu Haus“ eingebunden. Der Fahrgast muss sich pünktlich zum vereinbarten Abfahrtermin und Abfahrtort an der Haltestelle bzw. vor der Haustür durch Handzeichen gegenüber dem Fahrer erkennbar machen, wobei auf den Fahrgast warten oder herausklingeln aus fahrplantechnischen Gründen nicht möglich ist.

Der Rahmenfahrplan für den Komfortbus ist in der Fahrplantabelle 504 im RMV-Fahrplan des Rheingau-Taunus-Kreises abgedruckt. Zusätzlich zu den normalen RMV-Fahrpreisen ist ein Komfort-Zuschlag von DM 2,50 für Erwachsene und DM 2,00 für Kinder bis 14 Jahre zu entrichten.

## **Behindertengerechter Ausbau von Haltestellen in Wiesbaden...**

**(gh) Mit einer Zuwendung in Höhe von 339.200 Mark unterstützt das Verkehrsministerium die Stadt Wiesbaden für den behindertengerechten Ausbau von 13 Bushaltestellen. Das Geld kommt aus Landesmitteln nach dem Regionalisierungsgesetz und dem Finanzausgleichsgesetz. Die Gesamtinvestitionskosten betragen 724.000 Mark.**

Als Teil des Programms, die Bushaltestellen in Wiesbaden zu modernisieren und damit die Sicherheit und Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu steigern, werden nun in einem sechsten Bauabschnitt die 13 Bushaltestellen am

Sedanplatz (2), am Herzogsplatz (2), in der Röderstraße (2), in der Dotzheimer Straße - Haltestelle Nixenstraße (2), am Kaiser-Friedrich-Ring - Haltestelle Schiersteiner Str. (2), an der Ringkirche (1) und in der Hagenauer Straße (2) behinderten-

gerecht ausgebaut.

Die Bordsteinkanten im Haltestellenbereich werden auf eine Höhe von 18 Zentimeter angehoben, um besonders gehbehinderten Menschen, Rollstuhlfahrern und Eltern mit Kinderwagen ein sicheres und bequemes Ein- und Aussteigen zu ermög-

lichen. Überdies erhalten die Haltestellenzonen taktile Leitstreifen. Diese parallel zum Bordstein verlaufenden Rillenplatten sind mit einem Stock, aber auch mit den Füßen, leicht zu ertasten und bieten sehbehinderten Fahrgästen eine bessere Orientierung.

## ... und im Rheingau-Taunus-Kreis

**(gh) Auch im Rheingau-Taunus-Kreis wurden im Laufe dieses Jahres eine Reihe von Bushaltestellen modernisiert. So erhielten alle Haltestellen in Taunusstein eine neue Beschilderung mit dem Namen der Haltestelle sowie der Liniennummer und Zielangabe der bedienenden Buslinien. Auch in den Idstein wurden eine Reihe von Haltestellen neu ausgeschildert und teilweise im Zuge von Straßenbaumaßnahmen erneuert.**

In Hünstetten wurde die Haltestelle Görstroth Limesstraße nach den Vorgaben der Lokalen Agenda-Gruppe „Nahverkehr“ neu gestaltet und als erste Haltestelle der Gemeinde mit Hochbordsteinen ausgestattet. Eine weitere Haltestelle in Wallbach ist zur Zeit in Bau.

Vermisst wird im Rheingau-Taunus-Kreis leider ein einheitliches Gestaltungsbild der Bushaltestellen. Haltestellenschilder, Art der Beschriftung und Format der Fahrplankästen werden in jeder Gemeinde anders gehandhabt.

*Als erste Haltestelle in Hünstetten wurde die Haltestelle Görstroth Limesstraße mit Hochbordsteinen ausgestattet. Das Bild zeigt den Zustand nach Abschluss der Pflasterung im Juli 2001. (Foto: Gernot Hornik)*

## Mit VRN-Fahrausweisen den hessischen Odenwald erkunden!

(gh) Eine Kooperation zwischen dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), die mit Unterstützung des Landes Hessen, des Odenwaldkreises mit seiner kreiseigenen Odenwald-Regional-Gesellschaft (OREG) und des Regierungspräsidiums Darmstadt geschlossen wurde, macht es möglich. Probeweise bis zum 31. Dezember 2001 können die Bewohner des Rhein-Neckar-Dreiecks ab 10. Juni mit VRN-Verbundnetzkarten zusätzlich die Busse und Bahnen im gesamten Gebiet des Odenwaldkreises nutzen.

Das Ticket 24 PLUS der Preisstufe 7 (25 DM) und die 3-Tageskarte der Preisstufe 7 (50 DM) werden im Erweiterungsgebiet ohne Einschränkung anerkannt. VRN-Jahres- und Halbjahreskarten und alle Wochen- und Monatskarten der Preisstufe 7 ermöglichen Fahrten in den Odenwaldkreis an Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Für Familien und Gruppen, die gelegentlich ihre Ausflugsziele mit öffentlichen Verkehrsmitteln ansteuern, ist das Ticket 24 PLUS die ideale Fahrkarte. Das Ticket 24 PLUS gilt montags bis freitags ab Entwertung 24 Stunden lang und ermöglicht ab 9 Uhr die kostenlose Mitnahme von 4 weiteren Personen ohne Altersbeschränkung. Bei Entwertung an einem Samstag gilt das Ticket 24 PLUS bis Sonntagabend Betriebsschluss. Die Mitnahmemöglichkeit besteht an Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen ganztägig.

Monats- und Jahreskarten für Jedermann sowie das Job-Ticket bieten an Feiertagen und am Wochenende, also an den Tagen, an denen sie jetzt im Erweiterungsgebiet anerkannt werden, ebenfalls die Mitnahmemöglichkeit.

Für Senioren wird die Karte ab 60 (43 DM monatlich/ 516 DM im Jahr) durch die

Gebietserweiterung an Feiertagen und am Wochenende im Odenwaldkreis noch interessanter. Aber auch das MAXX-Ticket, die preiswerte Verbundnetzjahreskarte für Schüler und Auszubildende (43,50 DM monatlich/ 522 DM im Jahr), sowie das Semester-Ticket für Studierende (120 DM pro Halbjahr) ermöglichen an Wochenenden und Feiertagen Fahrten in den Odenwald.

Ab 10. Juni können Fahrgäste aus der Pfalz, dem Kreis Bergstraße, aus Ludwigshafen, Mannheim oder Heidelberg und Umgebung den Odenwaldkreis ansteuern, indem sie zunächst die Zugfahrt durch das romantische Neckartal genießen und über Eberbach attraktive Ausflugsziele wie Erbach, Michelstadt oder Bad König erreichen; Orte, die sich wie an einer Perlenkette an der Bahnstrecke aufreihen.

Erbach, die traditionsreiche Elfenbeinstadt mit ihren Fachwerkhäusern, lädt zum Besuch des Erbacher Schlosses im Zentrum der Altstadt, dem Handwerkerhof, der Töpferei und den Mammut-Elfenbeingeschäften ein. Im Deutschen Elfenbeinmuseum, dem einzigen seiner Art in Europa, befinden sich mehr als 2.000 Exponate aus verschiedenen Ländern und Epochen, die den Besucher durch die Geschichte bis

in die Gegenwart dieser besonderen Schnitzkunst führen (tägliche Schnitzvorführungen in der Museumswerkstatt).

In Michelstadt kann man die Altstadt wie aus dem Bilderbuch mit ihrer über 1250 Jahre alten Geschichte erleben, bei einem Rundgang um die Stadtmauern mit der doppelten Graben-Wall-Anlage und Terrassengärten auf der einen Seite und Stadtmauer, Giebel, Türme und Pforten auf der anderen Seite. Die ehemalige Burg und Kellerei beherbergt das Odenwald- und das Spielzeugmuseum. Ein Spaziergang führt in Michelstadt zur Einhardsbasilika, einem der wenigen gut erhaltenen Denkmäler karolingischer Baukunst. Zur Weihnachtszeit fasziniert Michelstadt mit seinem traditionsreichen Weihnachtsmarkt.

Stolz schaut Bad König sogar auf zwei Schlösser und zahlreiche Fachwerkgebäude. Einzigartig ist die „Odenwaldtherme“, die auf 7000m<sup>2</sup> mit sprudelnden Geysiren, Wasserkanälen und Palmen ein tropisches Lebensgefühl vermittelt; ein Eldorado für Wasserfreunde und Erholungssuchende.

Der sagenhafte Odenwald lässt auch das Herz eines jeden Wanderfreundes höher schlagen. Die OREG hat für diese Zielgruppe ein ganz besonderes Angebot. Sie hat in einer Broschüre ausgewählte Wander- und Radwandertouren zusammengestellt, die am Start- oder Endpunkt (z.B. an den Bahnhöfen) mit den „NaTour-Bussen“ verbunden sind. Auch diese Buslinien können mit den VRN-Fahrausweisen genutzt werden. Die Broschüre gibt's kostenlos beim Touristik-Zentrum Odenwald, Marktplatz 1 in Erbach (Tel-Nr. 06062/9433-0).

Fahrplanauskünfte erteilt der VRN rund um die Uhr unter 01805-VRNINFO (entspricht 01805-876 46 36), montags bis freitags von 8 bis 17 Uhr auch Tarifauskünfte, Internet: [www.vrn.de](http://www.vrn.de)

## **Pro Bahn & Bus begrüßt Preissenkung beim RMV-Tarif**

**(gh) Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus hat die geplante Preissenkung beim RMV-Tarif für Heppenheim zum 1. Januar 2002 begrüßt. Zum 1. Juni 2001 gab es durch die Verlegung Heppenheims in ein anderes Tarifgebiet eine spürbare Preiserhöhung um jeweils eine Preisstufe.**

Das RMV-Gebiet endet an der Kreisgrenze Darmstadt-Dieburg/Bergstraße. Bei der Einführung des Übergangstarifs in den Kreis Bergstraße, der zum Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) gehört, wurde seinerzeit das Tarifgebiet 45 (Bensheim) geschaffen. Dieses Übergangstarifgebiet ist aber so groß gefasst, dass für Fahrten sowohl ab Heppenheim als auch ab Bensheim die gleichen Preise galten.

Dies ist aber - vergleicht man die sonstigen Tarifgebietsgrößen - im Prinzip unfair gegenüber anderen Kunden. Daher wurde ab Juni 2001 Heppenheim in eine

eigene Tarifzone gelegt. Seitdem gilt für Fahrten ab Heppenheim in Richtung Darmstadt/Frankfurt eine höhere Preisstufe, was natürlich zu Verärgerungen bei den Fahrgästen geführt hat.

Mit der vom Land Hessen erzielten Einigung, die Finanzierung des Übergangstarifs sicherzustellen, wird an die günstigen Tarife des VRN angeknüpft. Es wird daher auch in Zukunft möglich sein, zum günstigen Preis von Heppenheim auch den Interregio nach Darmstadt und Frankfurt zum RMV-Tarif zu nutzen.

## **Umbau von Haltestellen in Darmstadt**

**(gh) Die Sommermonate nutzt die HEAG Verkehrs-GmbH, um den Niederflurstandard in ihrem Netz weiter auszubauen. Nachdem die Modernisierung der Haltestelle „Merck“ im Juni abgeschlossen werden konnte, wurde Mitte Juni mit dem Umbau der Haltestelle „Marienhöhe“ der Straßenbahnlinien 1, 7 und 8 begonnen. Die Anpassung an den Niederflurstandard erfolgte auf der stadtauswärts führenden Seite und sollte bis Ende Juli abgeschlossen sein.**

Mehr Komfort für Fahrgäste wird es zukünftig auch auf der HEAG-Buslinie D an der Haltestelle „Woog“ geben. Am 16. Juli begannen dort auf der stadtauswärts

liegenden Seite die Umbaumaßnahmen auf Niederflurstandard. Die beidseitige Modernisierung der Haltestelle dauert voraussichtlich bis Ende August.

**Mitglieder bei Pro Bahn & Bus erhalten  
die Hessenschiene kostenlos!**

**Ein Anmeldeformular finden Sie am Hefende**

## **Das neue Preissystem der Deutschen Bahn Kombinierbarer BahnCard-Rabatt, großzügige Familienregelung**

(og) „Bahnfahren wird nicht teurer, sondern für Millionen Menschen billiger – für viele so billig wie noch nie“, betonte Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, bei der Präsentation des neuen Preissystems am 5. Juli 2001 in Berlin. Die DB wird es im Herbst 2002 einführen. Es basiert auf drei Säulen: Grund- und ermäßigte Sonderpreise sowie die neue BahnCard als „Generalschlüssel“ zu Preisnachlässen. Durchgängig anwendbare Mitfahrerrabatte und eine großzügige Familienregelung runden das neue Preissystem ab.

Hans-G. Koch, Vorstand Marketing/Vertrieb im Unternehmensbereich Personenverkehr, betonte: „Das neue Preissystem der Deutschen Bahn wird sich nachhaltig positiv auf die Zufriedenheit der Kunden, die Nachfrageentwicklung und ihre Wettbewerbsfähigkeit auswirken.“

Mit der Einführung des neuen Preissystems im Fernverkehr soll es im Durchschnitt zu einer deutlichen Kostenentlastung der Bahnkunden kommen. Es sei zu erwarten, dass viele Kunden ihr Nach-

frageverhalten an den künftigen Preisvorzeichen ausrichten werden, so dass dann noch weitaus mehr Kunden weniger fürs Bahnfahren bezahlen werden. Dies ermöglichte vor allem die neuen Sonderpreise, der kombinierbare BahnCard-Rabatt und eine durchgängige Mitnahmeregelung.

Die Deutsche Bahn garantiert ihren Kunden heute wie morgen den freien Zugang zu allen Zügen. Dafür steht die Fahrkarte zum Grundpreis, die den Kunden der Bahn immer 100-prozentige Flexibilität sichere. Der Grundpreis entspreche im Preisniveau in etwa dem heute bekannten Fahrkartenpreis. Einzelheiten dazu wurden allerdings nicht vorgestellt. Auf langen Strecken des Nah- und Fernverkehrs wird dieser Preis auf jeden Fall günstiger, denn die DB führt im Vergleich zu heute einen degressiven Grundpreis ein.

Vom Grundpreis abgeleitet sind die drei an Konditionen gebundenen ermäßigten Sonderpreise des Personenfernverkehrs, die Vergünstigungen gegenüber dem heutigen Grundpreis bieten. Durch die Sonderpreise ergeben sich Rabatte von zehn bis 40 Prozent. Voraussetzung für diese Sonderpreise ist immer, dass der Kunde sich auf einen bestimmten Zug an einem

*Fahrgäste im Nahverkehr: Wer zukünftig mit BahnCard fährt, bezahlt mehr. Foto: DB AG*

bestimmten Tag festlegt.

In der Übergangszeit nach der Markteinführung des neuen Preissystems - maximal für 13 Monate - sind neue und alte BahnCard nebeneinander gültig. Die alte BC bietet weiterhin 50 Prozent Preisvorteil, allerdings nur auf den Grundpreis. Nur die neue BC gewährt auf die neuen Sonder- und den Mitfahrerpreis die weitere Zusatzermäßigung von 25 Prozent. Diese Übergangsfrist ist ein Ergebnis der intensiven Gespräche, die die DB zuvor mit Umwelt- und Fahrgastverbänden wie BUND, VCD und Deutscher Bahn-

kunden-Verband (die Bundesorganisation von Pro Bahn & Bus) geführt hat.

Kunden des Nahverkehrs profitieren ebenso wie im Fernverkehr künftig von einem reduzierten Grundpreisniveau: Bis 100 km bleiben die Preise stabil, auf längeren Strecken reduzieren sich die Preise im Vergleich zu heute durch die Entfernungsdegression. Preissteigerungen wird es für alle BahnCard-Kunden im Nahverkehr außerhalb der Verkehrsverbünde, also in wesentlichen Teilen von Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Sachsen, Niedersachsen, Schleswig-Hol-

stein, Rheinland-Pfalz und Bayern sowie im Saarland und bei verbundüberschreitenden Fahrten geben. Sie erhalten nur noch 25 % statt bislang 50 % Rabatt auf die BahnCard. Allerdings können zusätzlich - wie im Fernverkehr - bis zu 4 Mitfahrer 50 % vom Fahrpreis der 1. Person sparen (Mindestpreis erforderlich), in Kombination mit der BahnCard sogar noch mehr. Keine Äußerungen gibt es bislang zur Gültigkeit der neuen BahnCard in Verkehrsverbänden, die die Rabattkarte bereits anerkennen.

Sanitätshaus  
**Sitzmann**  
Obergasse32  
Lauterbach

Telefon (0 66 41) 91 99 95

## Künftiges DB-Preissystem: Ein erster Überblick

Die Deutsche Bahn wird in der 2. Jahreshälfte 2002 ein neues Preissystem einführen. Wer dann „mit Köpfchen“ fährt, im Voraus bucht und zudem auch die BahnCard einsetzt, wird mit einer Ersparnis von bis zu 66 Prozent belohnt. Das neue System basiert auf drei Säulen: Grundpreis, drei Sonderpreise sowie der BahnCard.

### Der Grundpreis

Der Grundpreis ermöglicht dem Fahrgast die Nutzung aller Züge zu allen Zeiten. Um Bahnfahrten auf längeren Strecken attraktiver zu machen, wird es künftig eine

Entfernungsdegression geben, das heißt auf längeren Strecken wird der Grundpreis im Vergleich zu heute günstiger. Dafür entfallen Spar- und Superspar-Preis.

<i>Ermäßigung vom Grundpreis:</i>	<i>%</i>	<i>% Konditionen:</i>
<b>Grundpreis</b> (ohne Zugbindung)	0 %	Umtausch und Erstattung bis vor dem ersten Geltungstag kostenfrei.
<i>BahnCard-Preis</i>	25 %	
<b>Sonderpreis 1</b> (mit Zugbindung)	10 %	Fahrscheinkauf mind. 1 Tag im Voraus*. Solange Vorrat reicht. Buchbar für einfache Fahrt oder Hin- und Rückfahrt.
<i>BahnCard-Preis</i>	33 %	
<b>Sonderpreis 2</b> (mit Zugbindung)	25 %	Fahrscheinkauf mind. 3 Tage im Voraus*. Solange Vorrat reicht. Buchbar nur als Hin- und Rückfahrt.
<i>BahnCard-Preis</i>	44 %	
<b>Sonderpreis 3</b> (mit Zugbindung)	40 %	Fahrscheinkauf mind. 7 Tage im Voraus*. Solange Vorrat reicht. Buchbar nur als Hin- und Rückfahrt. Rückfahrt frühestens am Sonntag nach der Hinfahrt
<i>BahnCard-Preis</i>	55 %	

*Grafik: Hessenschiene, Daten: Deutsche Bahn AG*

\* Beim Sonderpreis ist ein Mindestpreis erforderlich und es gelten besondere Umtausch-/Erstattungskonditionen

## Drei Sonderpreise

Sie sind alle vom Grundpreis abgeleitet. Wenn der Fahrgast seinen Fahrschein einen, drei oder sieben Tage vorher kauft und sich auf eine bestimmte Zugverbindung an einem bestimmten Tag festlegt, bieten die Sonderpreise eine Ersparnis von 10, 25 oder 40 % auf den Grundpreis. Um 25 oder 40 % Ermäßigung zu bekommen müssen Hin- und Rückfahrt gebucht werden. Mit der BahnCard spart der Kunde weitere 25 Prozent auf den bereits ermäßigten Sonderpreis, also insgesamt 33, 44 oder 55 Prozent. Sonderpreise gibt es, solange „der Vorrat reicht“. Die alte 50 % - Rabatsschwelle ist für Einzelreise nur noch unter Einbeziehung eines Wochenendes, Buchung von Hin- und Rückfahrt und der BahnCard erzielbar, wenn für den Zug noch ein Kontingent vorhanden ist.

## Die neue BahnCard

Mit der neuen BahnCard (BC) erhält der Bahnkunde immer 25 Prozent Ermäßigung auf alle Preise. 25 Prozent auf die Sonderpreise bedeutet eine reale Ersparnis von insgesamt 33, 44 oder 55 Prozent. Die BC kostet in der 1. Klasse nur noch 150 Euro, in der 2. Klasse 60 Euro.

## Mitfahrer sparen

Mitfahrer sparen immer 50 Prozent, sowohl auf den Grundpreis als auch auf alle Sonderpreise. Heute gibt es die 50%-ige Ermäßigung nur auf den Regeltarif. Sind sie im Besitz einer BahnCard, wird es nochmals günstiger. Heute ist das Kumulieren der Rabatssätze aus Mitnahmepreis und BahnCard nicht möglich.

<b>Preisbeispiel</b> (Hin- und Rückfahrt)	Preis in Euro ohne BahnCard	Preis in Euro mit BahnCard	Ersparnis mit BahnCard gegenüber Grundpreis
Sie fahren mit dem Grundpreis	100,00	75,00	25 %
Sie reisen mit einer weiteren Person zusammen*	150,00	112,50	44 %
Sie kaufen Ihr Ticket 7 Tage vor Reisebeginn (Sonderpreis 3)	60,00	45,00	55 %
Sie fahren zu zweit* mit dem Sonderpreis 3	90,00	67,50	66 %

Grafik: Hessenschiene, Daten: Deutsche Bahn AG

\* inkl. 50 % Mitfahrer-Ermäßigung

## Familienfreundliche BahnCard

Kauft ein Elternteil die BahnCard, bekommen der Partner und alle Kinder bis einschließlich 17 Jahre ihre eigene BahnCard schon für eine geringe Bearbeitungsgebühr! In Zukunft kann so jedes Famili-

enmitglied mit seiner BahnCard auch alleine reisen und alle Ermäßigungen in Anspruch nehmen.

Die Kinderaltersgrenze von heute 11 Jahre wird auf 14 Jahre ausgedehnt, d. h.

Kinder bis 14 Jahre reisen in Begleitung der Eltern bzw. Großeltern kostenlos. Allein reisende Kinder (6 bis 14 Jahre) erhalten immer 50 Prozent Ermäßigung auf alle Preise - und mit einer BahnCard weitere 25 Prozent auf den bereits ermäßigten

zur Auslastungssteuerung gewinnen. Züge sollen gleichmäßiger ausgelastet und überfüllte Züge weitestgehend vermieden werden.

Bei Nutzung von Nahverkehrszügen im Vor- und/oder Nachlauf zu Fernverkehrs-

<b>Preisbeispiel für die ganze Familie: Grundpreis pro Person 100 Euro</b>	<i>Preis in Euro ohne BahnCard</i>	<i>Preis in Euro mit BahnCard</i>
1 Erwachsener	100,00	75,00
1 Erwachsener (Mitfahrer*)	50,00	37,50
1 Kind (17 Jahre) (Mitfahrer*)	50,00	37,50
1 Kind (12 Jahre**)	0,00	0,00
<b>4 Personen zusammen nur</b>	<b>200,00</b>	<b>150,00</b>

*Grafik: Hessenschiene, Daten: Deutsche Bahn AG*

\* Mitfahrer erhalten 50 % Rabatt

\*\* Kinder bis 14 Jahre in Begleitung ihrer Eltern reisen kostenlos

Preis. Das bedeutet für Kinder (6 bis 11 Jahre), die bislang mit BahnCard unterwegs waren, durchgängig eine Fahrpreiserhöhung. Statt 75 % gibt es nur noch 62,5 % Ermäßigung.

Mit dem neuen Preissystem will die DB im Fernverkehr erstmals die Möglichkeit

zügen gelten die neuen Sonderpreise des Fernverkehrs. Die Zugbindung gilt dann nur für die Teilstrecke im Fernverkehr. Für Reisen, die ausschließlich in Zügen des Nahverkehrs erfolgen, werden weiterhin die Preisangebote der DB Regio gelten.

## Preisvergleich BahnCard

Anhand ausgewählter Kilometerfahrleistungen unter Einbeziehung der BahnCard zeigt die folgende Grafik bei welchen jährlichen Fahrleistungen das neue System Bahnfahren billiger oder teurer macht (Berechnungsgrundlage: BahnCard Basis). Bis zu einer Jahresfahrleistung von 1750 km fährt man künftig besser ohne BahnCard, darüber hinaus lohnt sich die BahnCard. Zur Zeit lohnt sich die Rabattkarte erst ab

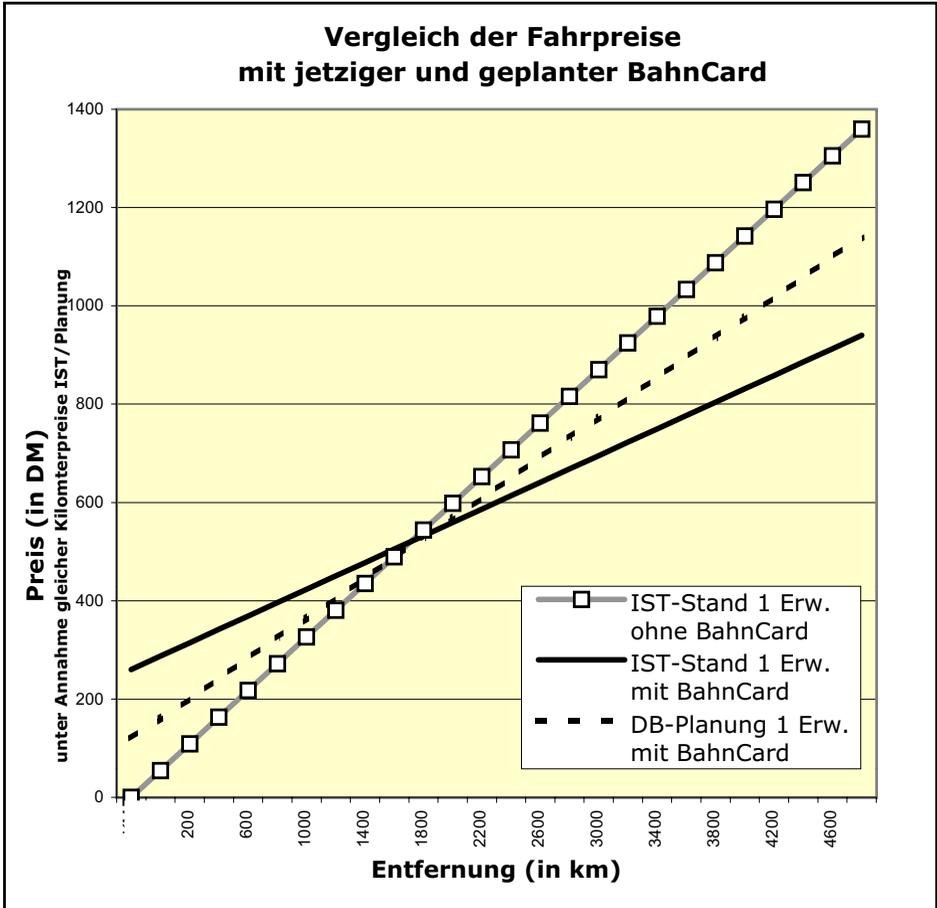
2000 km. Die jetzige Regelung ist der künftigen ab 2200 km überlegen.

Fazit: Für flexible Menschen (die auch Guten-Abend-Ticket, Wochenend-Ticket, Sparpreise nutzen können) ist nur der Bereich zwischen 1750 und 2200 km Jahresfahrleistung günstiger. Bei einer geringen Fahrleistung lohnt sich die BC nicht, bei einer Höheren ist die heutige Regelung

günstiger. Bei all diesen Vergleichen ist der künftig degressive Tarif nicht berücksichtigt, da die Daten noch nicht vorliegen.

Es empfiehlt sich daher, für alle Reisen-

den die mehr als 2200 Kilometer im Jahr mit der BahnCard zurücklegen, diese ein letztes Mal zu den alten Konditionen zu kaufen.



Grafik: Hessenschiene

**Sonderfahrt ins Siegerland: Ein Anmeldeschein finden Sie in der Heftmitte**

## Vergleich der einzelnen Elemente des bisherigen und des geplanten Preissystems

### Fahrpreis / Grundpreis

Dem bisherigen Preissystem liegt - bis auf den ICE und einige andere Zugarten des Fernverkehrs - ein Kilometerpreis von 0,272 DM in der 2. und 0,408 DM in der 1. Klasse zu Grunde. Bei Nutzung des IR wird bis zu 50 km, bei Nutzung von IC und EC generell ein Zuschlag verlangt. Für den ICE werden Loco-Preise gebil-

det. Das bedeutet, dass jede Relation einzeln berechnet wird. Im neuen Preissystem gibt es nur noch Loco-Preise. Dabei ist es sehr wahrscheinlich, dass es für den Regionalverkehr und den ICE zwei verschiedene Preise geben wird. Ob IR, IC und EC einen eigenen Preis erhalten, ist bis jetzt nicht bekannt.

### Fixer Kilometerpreis heute vs. entfernungsabhängig unterschiedlicher Kilometerpreis künftig

Der Kilometerpreis des heutigen Tarifs ist fix, beim ICE gibt es einen Relationentarif. Künftig sollen die Kilometerpreise bis etwa 180 km gegenüber heute ansteigen, während sie oberhalb dieser Entfernung geringer als heute sein sollen. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich jedoch, dass die Fahrten in Verkehrsverbänden, bei größeren Entfernungen die vielen Rabattierungsmöglichkeiten (BahnCard, Guten-

Abend-Ticket, ...) ebenso wie die ICE-Preise in der Realität dazu führen, dass kaum jemand den "normalen" Kilometerpreis bezahlt. Die genannten Angebote führen vielmehr dazu, dass ab einer bestimmten Entfernung ausschließlich diese und nicht mehr die üblichen Einzelfahrkarten genutzt werden. Die Veränderung zu den heutigen Preisen dürfte tatsächlich also eher gering ausfallen.

### BahnCard (BC)

Beim bisherigen Preissystem ermäßigt die BC ausschließlich Fahrten zum Normalpreis jeweils um 50%. Der Kunde zahlt also genau die Hälfte des Regelpreises. Künftig soll diese Ermäßigung 25% betragen, dann aber auch für bereits ermä-

bigte Preise gelten, die dann auch um 25% günstiger werden (siehe auch Beitrag: Ein erster Überblick). Der Stammkunde zahlt also für eine Einzelfahrkarte, die die gleichen Möglichkeiten wie heute beinhaltet, 50% mehr.

### Mitnahme

Dem Kunden wurde ein Mitfahrer-Fahrpreis angeboten, der genau 50% des Regelfahrpreises beträgt. Weitere Ermäßigungen werden hierauf jedoch nicht mehr ange-

rechnet. Diese Möglichkeit ist nunmehr bei dem neuen Preissystem gegeben, was allerdings auch den einzigen Unterschied zum gegenwärtigen System darstellt.

**Möglichkeiten zur Verbilligung einer Fahrt**

Beispiel: Hamburg – Berlin mit InterCity

Ticket Preise in DM	heute		künftig*	
	ohne BahnCard	mit BahnCard	ohne BahnCard	mit BahnCard
einfache Fahrt	88,00	47,50	88,00	66,00
einfache Fahrt, 1 Tag vorher, mit Zugbindung	-	-	80,00	60,00
Guten-Abend-Ticket (mit Zugbindung seit 10.06.01)	59,00	-	-	-
Schönes-Wochenende-Ticket (nur Nahverkehrszüge, nur Samstag oder Sonntag)	40,00	-	?	-
Hin- und Rückfahrt	176,00	95,00	176,00	132,00
Hin- und Rückfahrt, 3 Tage vorher, mit Zugbindung	-	-	132,00	99,00
Hin- und Rückfahrt, 7 Tage vorher, mit Zug- und Wochenendbindung	-	-	105,60	79,20
Guten-Abend-Ticket (mit Zugbindung seit 10.06.01)	118,00	-	?	-
Schönes-Wochenende-Ticket (nur Nahverkehrszüge, nur Samstag oder Sonntag)	40,00 / 80,00	-	?	-

\* angenommene Preise ohne Berücksichtigung der Preisdegression

Grafik: Hessenschiene

**Kinder**

Kinder zahlen heute wie künftig den halben Fahrpreis. Neu ist die Heraufsetzung der Kinderaltersgrenze von 11 auf 14 Jahre (einschließlich) und die Möglichkeit, dass Kinder in Begleitung ihrer Eltern bzw. Großeltern künftig kostenlos reisen können.

**Familien**

Heute gibt es den ICE-Familien-Sparpreis, die Mitfahrerregelung und das Guten-Abend-Ticket, künftig gilt nur noch die Mitfahrerregelung ohne bzw. mit Vorausbuchungspflicht.

**Kundenstrategie**

Der regelmäßige Bahnkunde hatte bislang zwei Möglichkeiten, seine Fahrtkosten mit der DB zu begrenzen: Er konnte sich eine BahnCard kaufen und dann stets zum halben Normalpreis fahren. In Einzelfällen hatte er die Möglichkeit, unter Einbeziehung diverser Sonderangebote (Guten-

Abend-Ticket, Schönes-Wochenende-Ticket, Spar- bzw. Super-Spar-Preise) einzelne Fahrten günstiger abzuwickeln, wobei er seine Reiseplanung nach dem Bahnangebot richten musste. Falls er absehen konnte, dass ihm dies dauerhaft gelingen würde und ihm diese Art der Planung ak

**Möglichkeiten zur Verbilligung einer Fahrt***Beispiel: Frankfurt – Berlin mit ICE*

Ticket Preise in DM	heute		künftig*	
	ohne BahnCard	mit BahnCard	ohne BahnCard	mit BahnCard
einfache Fahrt	207,00	103,50	207,00	155,25
einfache Fahrt, 1 Tag vorher, mit Zugbindung	-	-	186,30	139,73
Guten-Abend-Ticket (mit Zugbindung seit 10.06.01)	69,00	-	-	-
Schönes-Wochenende-Ticket (nur Nahverkehrszüge, nur Samstag oder Sonntag)	40,00	-	?	-
Hin- und Rückfahrt	414,00	207,00	414,00	310,50
Hin- und Rückfahrt, 3 Tage vorher, mit Zugbindung	-	-	310,50	232,88
Hin- und Rückfahrt, mit Wochenendbindung	299,00	-	-	-
Hin- und Rückfahrt, 7 Tage vorher, mit Zug- und Wochenendbindung	-	-	248,40	186,30
Guten-Abend-Ticket (mit Zugbindung seit 10.06.01)	138,00	-	-	-
Schönes-Wochenende-Ticket (nur Nahverkehrszüge, nur Samstag oder Sonntag)	80,00	-	?	-

\* angenommene Preise ohne Berücksichtigung der Preisdegression

*Grafik: Hessenschiene*

zeptabel erschien, konnte er auch auf den Kauf der BC verzichten und ausschließlich Sonderangebote nutzen. Zum Juni 2001 wurde diese Möglichkeit durch die Einführung der Kontingentierung und Zugbindung beim Guten-Abend-Ticket erheblich eingeschränkt. Dass immerhin 3 Mio. BC im Umlauf sind, zeigt, wie sehr die Kunden die Flexibilität der BC im Vergleich zu Angeboten wie dem Guten-Abend-Ticket schätzen. Für den Kunden mit wenig Geld und viel Zeit hat sich das Schöne-Wochenende-Ticket als Standardangebot etabliert - der aufmerksame Bahnfahrer sieht hier als zusätzliche Kunden-

gruppe Familien mit Kindern - Personen, die man sonst kaum im Fernverkehr antrifft. Die Erschließung neuer Kundengruppen wird auch daran deutlich, dass es kaum noch Tramper gibt und die Mitfahrzentralen in Deutschland an Bedeutung beträchtlich verloren haben.

Künftig sind die Möglichkeiten deutlich eingeschränkter: Der BC-Rabatt ist deutlich vermindert, für den heutigen BC-Kunden ergibt sich hier eine 50%-ige Preiserhöhung. Dass die BC deutlich billiger geworden ist, ist aus Sicht der regelmäßigen Kunden nicht allzu bedeutsam. Will der Kunde nun in den Genuss höherer Rabat-

te gelangen, muss er sich zu Hin- und Rückfahrt verpflichten und auf einen bestimmten Zug festlegen. Es kann bezweifelt werden, ob dies die richtige Strategie ist, einen Autofahrer zum Umstieg auf die Bahn zu bewegen.

Pro Bahn & Bus fordert neben der neuen, billigeren BahnCard für 60 Euro, die bisherige BahnCard (270 DM) mit der dazugehörigen Regelung weiterhin zu offerieren. Aus Kundensicht ist es am Günstigsten, wenn beide Varianten nebeneinander angeboten werden.

## Fazit

Bahnfahren wird teilweise teurer, teilweise billiger. Was überwiegt, ist erst dann zu beurteilen, wenn nicht nur das Preissystem, sondern auch die konkreten Preise bekannt sind. Dass die DB nicht schon eine Reihe von Referenzpreisen genannt hat, muss die Vermutung nähren, dass es eher zu Preiserhöhungen kommen soll. Die Behauptung jedenfalls, dass es nach den jahrelangen Vorarbeiten noch nicht möglich sein soll, z. B. die Preise zwischen Frankfurt, Hamburg, Köln und Berlin zu nennen, erscheint wenig glaubwürdig. Insgesamt ist festzustellen, dass das neue Preissystem in vielen Punkten (z. B. Mitnahme!) keineswegs so neu ist, wie es die Darstellung der DB vermuten lässt. Auch ein innovativ erscheinendes Element wie die kostenlose Mitnahme von Kindern ist bei Betrachtung der Gesamtausgaben von Erwachsenen und Kindern für eine Reihe von Fahrten als Beibehaltung des Ist-Zustandes zu werten.

Der eine wesentliche Nachteil des neuen Preissystems ist der Verlust an Zeitsouveränität für den Kunden. Jeder Kunde begreift, dass er in Spitzenzeiten mehr zahlt als bei schwacher Auslastung - warum man dies jedoch mit einer mehrtägigen Vorbuchung verbinden muss, ist nicht nachvollziehbar. Klar ist, dass derartige Konditionen eine deutliche Schwächung der Wettbewerbskraft gegenüber dem Auto bedeuten und dass sich nun auch viele Bahnfahrgäste überlegen, ob sie nicht fliegen sollen - wenn sie sich sowieso auf einen bestimmten Zug festlegen müssen.

Der andere wesentliche Nachteil bei dem alten und neuen Preissystem ist jedoch der Verkaufsvorgang - er erfordert jetzt und in Zukunft eine intensive Beratung. Die DB hat sich bis heute nicht die Mühe gemacht, in ihren Verkaufs- und Auskunftssystemen *Kurs 90* und *Hafas* den Mitarbeitern und Kunden eine Preisberatung anzubieten, die diesen Namen verdient. Es ist - und bleibt - vielmehr die Aufgabe der oft überforderten Verkäufer, den Kunden in einem Verkaufsgespräch die günstigste Verbindung vorzuschlagen.

## **Das neue Preissystem: Einige Anmerkungen von Pro Bahn & Bus**

(pb&b) Die DB hat ihr neues Preissystem vorgestellt - wobei sie keine konkreten Preise genannt hat. Die folgende Bewertung muss sich also auf die Systemeigenschaften beschränken.

### **Was muss ein Preissystem leisten?**

- Den Kunden müssen attraktive, leistungsgerechte Preise angeboten werden, die die Nutzung des Angebotes möglichst weitgehend fördern.

- Die DB muss - unter Einbeziehung des Aufwandes - mindestens einen kleinen Gewinn erwirtschaften und den Kunden also auskömmliche Preise abfordern.

Die Interessen der einzelnen Kunden und des Unternehmens sind also nur teilweise

deckungsgleich - der Kunde wünscht sich für seine Fahrt einen möglichst günstigen Preis, das Unternehmen muss insgesamt so viel einnehmen, damit es langfristig das Angebot sichern und ausbauen kann.

Das neue Preissystem soll also

- die Zahlungsbereitschaft der bisherigen Kunden für ihre schon bisher mit der DB zurückgelegten Wege ausschöpfen (das beinhaltet entweder das Konstanthalten der Preise oder eine Preiserhöhung),

**Karikatur:  
Jürgen Janson**

- bisherige Kunden und Neukunden dazu bewegen, zusätzliche Wege mit der DB zurückzulegen (das geht nur über Preissenkungen bzw. ein einfaches Tarifsystem).

Als entscheidender Nachteil des bisherigen Preissystems wurde in der öffentlichen Diskussion immer wieder der "Tarifdschungel" genannt, der es dem Kunden schwer machen würde, den für ihn optimalen Preis zu finden. Ein neues Tarifsystem muss hier Verbesserungen bringen. Zudem werden die Kunden Preiserhöhungen nicht gut heißen - schon bislang sind die Tarife der DB keine "Billigangebote". Das bedeutet, dass es nur einen kleinen Spielraum für Preiserhöhungen gibt - das Ziel kann nur sein, die Auslastung schwach genutzter Züge durch attraktive Preise zu erhöhen, ohne bei den nachfragestarken Verbindungen Erlöseinbußen zu verzeichnen. Das neue Preissystem soll daher die bisherigen Angebote des Fernverkehrs (Guten-Abend-Ticket, Spar-Preise) ablösen.

### **Nah- und Fernverkehr**

Bislang hat sich die DB nicht öffentlich geäußert, ob sie eine Preisdifferenzierung zwischen Nahverkehr, InterRegio, InterCity und InterCityExpress betreiben will. Dies dürfte jedoch der Fall sein, da heute die ICE-Fahrpreise deutlich über denen des Nahverkehrs liegen und die DB einerseits diese hohen Preise wohl kaum auf Nahverkehrsniveau senken wird und andererseits auch den Preis im Nahverkehr kaum auf ICE-Niveau anheben kann. Somit ergeben sich zwischen zwei Bahnhöfen mindestens zwei, möglicherweise auch

mehr "Grundpreise", je nach benutzter Zuggattung.

Für die Bewertung ist zwischen Nah- und Fernverkehr zu differenzieren. Zum Einen gibt es im Nahverkehr Preiserhöhungen und keine Ermäßigungen durch Vorbuchungen. Letzteres ist nicht systembedingt, da die Festlegung auf einen Zug auch ohne Reservierung möglich ist. Zum Anderen wird der Nahverkehr in immer stärkerem Maß von den Verkehrsverbänden tarifiert, so dass der Tarif der DB immer seltener zur Anwendung kommt. In Hessen bedeutet dies, dass die Kunden im gesamten Binnenverkehr im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), im Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) nur marginale Auswirkungen des neuen Preissystems spüren werden. Lediglich der Verkehr zwischen den Verbänden außerhalb der entsprechenden Übergangstarifgebiete wird derzeit noch nach dem DB-Tarif abgewickelt. In anderen Bundesländern ohne flächendeckende Verbände sind die Kunden stärker von den geplanten Preiserhöhungen und dem geringeren Rabatt der BahnCard betroffen. Aber auch dort ist es nur eine Frage der Zeit, bis die Verbände flächendeckend eingeführt sind.

Für die Kunden des Nahverkehrs hat die DB erklärt, dass sie für eine Anerkennung der BahnCard auch im Nahverkehr sorgen möchte. Dies wird kaum möglich sein, da man im Nahverkehr seitens der Verbände bzw. Stadtverkehrsgesellschaften seit vielen Jahren das Ziel verfolgt, den Kunden zum Kauf einer Zeitkarte zu veranlassen. Im Nahverkehr handelt es sich typischerweise um Wege die täglich

(Ausbildungs- und Berufspendler) zurückgelegt werden.

Der Einzelverkauf von Fahrkarten ist hier nicht wünschenswert. Beim RMV kostet eine Einzelfahrt der Preisstufe 3 DM 3,70. Mit dem 25%-igen Rabatt der BahnCard wären dies DM 2,80. Unter der Annahme, dass der Kunde den Öffentlichen Verkehr werktäglich für den Weg zur Arbeit nutzt, würde er bei 5 Arbeitstagen DM 28,- pro Woche zahlen und damit die Wochenkarte für DM 32,60 unterlaufen. Auf das Jahr hochgerechnet wäre die Differenz zwischen dem Wochenkartenpreis (die Berechnung trifft grundsätzlich auch auf die Monatskarte zu) und den Einzelfahrkarten mit BahnCard deutlich höher als der Preis der BahnCard. Zur Verlustabdeckung müsste die DB also ihren gesamten Erlös aus der BahnCard abgeben und noch etwas drauflegen - dies erscheint wenig realistisch. Es wäre jedoch auch widersinnig, wenn ein Nahverkehrsunternehmen ohne entsprechenden Ausgleich die BahnCard anerkennt und so die Unterlaufung der eigenen Tarife ermöglicht.

## **Wird der "Tarifdschungel" beseitigt?**

Das Ziel, das "Tarifchaos" zu beseitigen, wird durch das neue Preissystem nicht erreicht. Der Fahrgast sieht sich vielmehr dem Grundpreis und drei Rabattierungsstufen mit und weiteren vier Rabattierungsstufen ohne BahnCard gegenüber. Bei zwei Grundpreisen wären es 16, bei drei Grundpreisen insgesamt 24 Fahrpreisvarianten. Zudem werden die Parameter BahnCard, Umtauschmöglichkeit, Erstat-

tungsfähigkeit, Zeitpunkt der Buchung vor Fahrtantritt, Kontingentierung, Kauf von Hin- und Rückfahrt, Wochenendbindung verwendet. Hierdurch wird der Entscheidungsprozess des Kunden nicht einfacher als heute bei den verschiedenen Angeboten Normalpreis, BahnCard, Guten-Abend-Ticket, Schönes-Wochenende-Ticket, Spar- und SuperSparpreis.

Die Ermäßigungen für Mitfahrer entsprechen teilweise der heutigen Regelung - schon bislang gab es für Mitfahrer 50 % Ermäßigung. Die DB hat diese Tarifstelle nicht intensiv kommuniziert. Neu ist jedoch, dass sowohl BahnCard- bzw. Frühbucherrabatt und der Mitfahrerrabatt kumuliert werden können.

Das Problem des Tarifdschungels ist wohl eher ein Kommunikationsproblem zwischen den Fahrkartenverkäufern und den Kunden. Wenn die Verkäufer ein qualifiziertes Verkaufsgespräch führen, dann erhält der Kunde auch heute schon eine Fahrkarte, die seinen Bedürfnissen entspricht. Auch künftig muss der Verkäufer den Kunden beraten ("Wann wollen Sie denn wieder zurück fahren", "Können Sie eventuell nach dem Wochenende wieder zurück fahren", "Sind Sie ganz sicher, dass Sie diese Züge auch erreichen können") - wenn der Verkäufer dieses qualifizierte Beratungsgespräch heute schon führt, dann ist der Kunde auch zufrieden.

## **Bessere Auslastung der Züge erreichbar?**

Die DB hat die Rabattierung mit der Buchung mehrere Tage im Voraus verbunden. Um das Ziel einer gleichmäßigen Auslastung zu erreichen, hätte man auch einzelne Relationen an bestimmten Tagen

bzw. zu bestimmten Zeiten bepreisen können. Damit wäre ein grundlegender Vorteil der Eisenbahn - das spontane Reisen - erhalten geblieben. Im Gegensatz zu einem Flugzeug besteht bei der Eisenbahn keine zwingende Notwendigkeit zu einer Kontingentierung, da man in einem Zug auch Stehplätze verkaufen kann.

Ein interessanter Nebenaspekt ist die Tatsache, dass die DB durch die genaue Auslastungssteuerung die Preise pro Sitzplatz erhöhen kann. Es dürfte kaum Kontingente bei hohen Ermäßigungsstufen in stark nachgefragten Zügen geben - wer dann fährt, zahlt viel. Andererseits lassen sich die Sitzplätze in wenig nachgefragten Zügen günstig verkaufen.

Ein genial einfaches System zur Steuerung der Nachfrage gibt es übrigens in Norwegen: Ein Teil der Züge ist im Fahrplan mit einem „grünen Punkt“ gekennzeichnet. In diesen Zügen gilt automatisch ein verbilligter Tarif. Eine „billige“ Reise kann so Wochen oder Monate im Voraus geplant werden, ohne die Frage nach Kontingenten stellen zu müssen. Oder sie kann - sofern der betreffende Zug nicht komplett ausgebucht ist - spontan stattfinden. Der „grüne Punkt“ gilt nämlich immer. Schließlich machen Frühbucher-Rabatte nur dann einen Sinn, wenn das Verkehrsunternehmen bereit ist, die Transportkapazitäten tatsächlich dem Bedarf anzupassen.

## Preisdegression und Kindertarif

Positiv ist die Preisdegression bei langen Fahrten zu erwähnen. Allerdings gab es sie de facto bereits in der Vergangenheit - die Relationspreise im ICE steigen nicht unbegrenzt und ab einer gewissen

Entfernung lohnen sich Spar- und Super-Sparpreis.

Uneingeschränkt positiv ist die Erhöhung der Kinderaltersgrenze auf 14 Jahre zu bewerten. Die DB passt sich damit den Gepflogenheiten an, die die Verbände vor einigen Jahren initiiert haben. Es ist zu hoffen, dass es nun bald zu einer bundesweit einheitlichen Regelung der Kinderaltersgrenze kommt.

Zudem bietet die DB künftig die kostenlose Fahrt von Kindern bis 14 Jahren, wenn sie mit ihren Eltern oder Großeltern unterwegs sind. Diese auf den ersten Blick großzügige Regelung erweist sich bei näherem Hinsehen teilweise als Nachteilsausgleich für den verringerten BahnCard-Rabatt. Wer heute als Erwachsener mit einem Kind mit der FamilienBahnCard unterwegs ist, zahlt 75% des Normalfahrpreises (50 % für den Erwachsenen, 25 % für's Kind). Nach Einführung des neuen Preissystems hat sich daran nichts geändert (75 % für den Erwachsenen). Erst bei Mitnahme von zwei und mehr Kindern wirkt sich die Regelung zu Gunsten der Kunden aus.

Regelmäßigen Bahnkunden dürfte jedoch auffallen, dass in der Bahn nur wenig Kinder reisen - dies hat z. B. auch dazu geführt, dass die bisherigen Kindersitze im IR ersatzlos abgebaut wurden. Bei der kostenlosen Mitfahrt von Kindern handelt es sich somit eher um eine Maßnahme zur Verbesserung des Image - dieses Ziel hat die DB sicher erreicht.

Eine abschließende Bewertung des Preissystems ist nicht möglich. Definitive Aussagen lassen sich erst durch den Vergleich zwischen heutigem und geplantem Preis treffen.

## **Kommentar: Des Kaisers neue Kleider**

Die Deutsche Bahn AG ist voll auf der Höhe der Zeit: In der Software-industrie ist es üblich, ein Produkt lange vor Fertigstellung vollmundig anzukündigen. Dafür hat sich der neudeutsche Begriff "Vaporware" - sinngemäß mit "warme Luft" zu übersetzen - eingebürgert. Die Ankündigung der DB lässt nämlich eine Kleinigkeit vermissen - wie teuer die Fahrkarte in einer konkreten Relation denn nun wirklich wird.

Das Ziel, das Tarifchaos zu beseitigen, wird durch das neue Preissystem nicht erreicht. Der Fahrgast sieht sich vielmehr einem Grundpreis, 4 Rabattierungsstufen mit und 3 Rabattierungsstufen ohne BahnCard gegenüber. Hinzu kommen noch die bislang üblichen Mitfahrer-Ermäßigungen in modifizierter Form.

Zusätzlich werden die Parameter Umtauschmöglichkeit, Erstattungsfähigkeit, Zeitpunkt der Buchung vor Fahrtantritt, Kontingentierung, Kauf von Hin- und Rückfahrt sowie Aufenthaltsdauer und Zeitlage des Aufenthalts am Zielort verwendet. Hierdurch wird der Entscheidungsprozess des Kunden nicht einfacher als heute bei den verschiedenen Angeboten Normalpreis, Guten-Abend-Ticket, Wochenend-Ticket, Spar- und Superspar-Preis.

Der Fahrkartenverkauf am Schalter wird aufwändiger, denn der preissensible Kunde wird mehrfach nachfragen, ob die Fahrt denn in diesem oder jenem Zug nicht doch noch billiger wird. Ihm wird die Möglichkeit genommen, sich vorab mit einem Fahrplan zu informieren und nur noch für den eigentlichen Kaufvorgang die Verkaufsstelle anzusteuern. Im Gegenzug wird der Verkauf über Internet und Telefon weiter an Bedeutung zunehmen.

Durch ein derartiges Preissystem gelingt es der DB, den Geschäftskunden einen höheren Preis abzufordern, als den Privatkunden, die ihre Fahrten im Voraus planen können. Demgegenüber steht der Verlust der Flexibilität und der Wettbewerbskraft im Vergleich zum Hauptkonkurrenten Pkw. Bei diesem ist es völlig gleichgültig, ob man seine Reise drei Wochen vorher plant oder sich spontan ins Fahrzeug setzt und losfährt.

Aber nicht nur Geschäftsreisende, sondern auch normale Privatkunden sollen kräftig zahlen. Wer in Zukunft einen Tag vor Fahrtantritt eine einfache Fahrt im Fernverkehr löst und eine BahnCard besitzt, bekommt - wenn ein freies Kontingent vorhanden ist - gerade 33 % Ermäßigung auf den Grundpreis. An-

sonsten gibt's nur noch 25 % Rabatt. Am Problem der abschreckend hohen Grundpreise will die DB nichts ändern. Das Preismodell ist damit eine große Marketing-Blase, die den Preis für treue BahnCard-Kunden um 50 % erhöht!

Preis gültig solange  
Kontingent vorhanden

Fraglich bleibt, ob die DB mit dem System die Auslastung der Züge tatsächlich steuern kann. Denn wer beispielsweise übers Wochenende am Freitagabend nach Hause und Sonntagabend wieder zurückfährt, muss fahren. Dann kommt der Preisvergleich Auto oder Bahn. Und wenn die DB zu teuer ist, wird eben das Auto genommen. Das ist kein Modell, um Kunden zu gewinnen. Solange die DB die Vorbuchungen nicht nutzt, um ihre Kapazitäten anzupassen, bleibt die Verknüpfung von Vorbuchung und Preisermäßigung reine Schikane und ist abzulehnen.

Fazit: Vorteile gibt es praktisch nur für Reisende, die sehr früh buchen können, Hin- und Rückfahrt gleichzeitig kaufen, ein Wochenende in die Reise einbinden und sich in der Zugauswahl einschränken (freie Kontingente). Familien profitieren, besonders wenn die Kinder über 11 Jahre alt sind.

Nachteile gibt es für Einzelreisende und Paare, die spontan reisen wollen oder müssen, nur einfache Reisen buchen, während der Woche fahren oder wenn das Sonderpreiskontingent für den Wunschzug schon ausverkauft ist sowie generell für Kunden im Nah- und Regionalverkehr. Allerdings werden die Tarife im Nahbereich immer mehr durch die Verkehrsverbünde bestimmt. Der normale DB-Tarif greift meist erst bei Entfernungen über 100 km.

Es ist zu hoffen, dass die Deutsche Bahn auf externe Vorschläge reagiert. Insbesondere für Kunden in Zügen des Nahverkehrs - auch das können Reisen von einigen hundert Kilometern sein - muss eine Lösung gefunden werden, um die Preissteigerungen durch die Halbierung des BahnCard-Rabattes zu kompensieren.

Die DB hat noch immer nicht den Kunden entdeckt. Dieser will seine Bahnfahrt an persönlichen Bedürfnissen orientieren und nicht am DB-Tarif oder am Vollmond.

Friedrich Lang

## **Bauckhage kritisiert "unerträgliche Situation" für Flächenländer**

### **Presseerklärung des rheinland-pfälzischen Verkehrsministeriums zum geplanten neuen Tarifsystem der Deutschen Bahn**

(pe) Der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Hans-Artur Bauckhage hat Teile des neuen Preissystems der Deutschen Bahn AG (DB) kritisiert. „Wir prüfen alle Möglichkeiten, um gegen die zum Teil erheblichen Fahrpreissteigerungen für Nahverkehrskunden vorzugehen“, sagte der Minister.

Er bezog sich dabei auf die Pläne der DB, den Rabatt bei der BahnCard von 50 auf 25 Prozent abzusenken. „Das würde deutlich höhere Fahrpreise für die BahnCard-Fahrer bedeuten, die sich nicht ausschließlich innerhalb des Tarifgebietes eines Verkehrsverbundes bewegen“, erläuterte der Minister. Lediglich die Gelegenheitsfahrer hätten einen Ausgleich durch die Absenkung des Kaufpreises der BahnCard von 270 Mark auf 60 Euro (117,35 Mark). Nach Bauckhages Angaben nutzen im Rheinland-Pfalz-Takt rund zwölf Prozent der täglich 120 000 Zugfahrer den BahnCard-Rabatt.

Durch das neue Preissystem entstehe teilweise eine „groteske Situation“, meinte Bauckhage in einer ersten Einschätzung der ab Herbst 2002 geplanten Tarifstruktur. So werde voraussichtlich eine Non-Stop-Fahrt von Koblenz nach Mainz (91 Kilometer) im Intercity mit Frühbucherrabatt billiger sein als eine Fahrt von Spay (Landkreis Mayen-Koblenz) nach Mainz (79 Ki-

lometer) im Nahverkehrszug mit der BahnCard. Denn auf Nahverkehrsfahrscheinne wolle die DB keinen Frühbucherrabatt gewähren. „Damit wird die bisherige Logik der Bahnpreise auf den Kopf gestellt und die Kunden in Gemeinden ohne Fernverkehrsanschluss benachteiligt“. Das wäre in einem Flächenland wie Rheinland-Pfalz eine unerträgliche Situation. „Hier muss nachgebessert werden“.

Bauckhage befürchtet, dass sich die neue BahnCard-Regelung negativ auf die Fahrgastzahlen im Rheinland-Pfalz-Takt auswirken könnte. Er erinnerte daran, dass es seit 1994 gelungen sei, die Zahl der von den Reisenden zurückgelegten Kilometer in Rheinland-Pfalz um 90 Prozent zu steigern. Durch moderne Fahrzeuge, Taktverkehr und modernisierte Bahnhöfe sei es gelungen, mehr Menschen für die Eisenbahn zu begeistern. „Die Bahn könnte ihren Beitrag durch eine Nachbesserung des neuen Preissystems leisten“, sagte der Minister.

**Die Hessenschiene: Günstiger im Abonnement!**

**Für 20 DM 2 Jahre lang immer druckfrisch direkt nach Hause**

**Angebot gilt nur noch bis Ende Dezember wegen Umstellung auf Euro!**

**Bestellungen bitte an die Geschäftsstelle in Lauterbach**

## **Main-Weser-Bahn Abschnitt Gießen - Friedberg RMV-Linie 30**

### **Bauarbeiten gehen voran**

(j1) Die Bauarbeiten im Abschnitt Friedberg - Gießen der Main-Weser-Bahn gehen planmäßig voran. Zum Ende der Sommerferien ist das Gleis Richtung Gießen von Bad Nauheim bis Butzbach komplett und zwischen Friedberg und Bad Nauheim teilweise ausgetauscht worden.

*Eine Schotterbettungsmaschine bearbeitet das neu gelegte Gleis, welches anschließend von einer Stopfmaschine gerichtet wird.*

*Foto: J. Lerch*

Durch den eingeführten Baustellenfahrplan ab 10. Juni kommt es jedoch zu teilweise erheblichen Einschränkungen für die Fahrgäste. Die als Ersatz für weggefallene Züge eingesetzten Busse waren für viele Fahrgäste angesichts der langen Fahrzeiten keine Alternative und wurden nur zwischen Friedberg und Bad Nauheim rege genutzt. Bis Butzbach fuhren nur wenige Personen mit.

Entgegen den Angaben der Deutschen Bahn verkehren während der Bauarbeiten weiterhin Güterzüge, allerdings in stark verringerter Zahl. Sogar Güterzüge mit Lademaßüberschreitung (Überbreite) konnten gesichtet werden, was auch prompt zu Verspätungen bis zu 15 Minuten führte. Überhaupt konnte der aufgestellte Fahrplan nur als Anhaltspunkt dienen, da er auf Grund der knappen Fahrzeiten zwischen Frankfurt und Friedberg und eingeschleppter Verspätungen des Fernverkehrs gar nicht eingehalten werden kann. Besonders während der Bauarbeiten zwischen Bad Nauheim und Butzbach, wo 8 km nur eingleisig befahren werden konnten, häuften sich die Verspätungen.

Es ist deshalb völlig unverständlich, warum nicht wie in den 80-er Jahren auf freier Strecke zusätzliche Weichenverbindungen eingebaut wurden, um den eingleisigen Abschnitt möglichst kurz zu halten. Dies hätte zwar Mehrkosten verursacht, aber auch zu einem flüssigeren Betriebsablauf mit mehr Zügen geführt.

Auch die Fahrgastinformation waren teilweise mangelhaft. Im Bahnhof Butzbach waren während der Bauarbeiten immer zwei Personen der Bahn-Schutz-Gesellschaft anwesend. Trotzdem wurden ver-

*An Bauzugloks kam unter anderem die  
sechssachsige V320 001 zum Einsatz, die  
lange Zeit die stärkste deutsche  
Privatbahnlok war und in Diensten der  
Hersfelder Kreisbahn stand. Heute gehört sie  
der Baufirma Wiebe; rechts ein Interregio  
nach Hamburg  
Foto (bei Ostheim): Franz Hollube*

spätete Züge zum Teil 10 Minuten nach der planmäßigen Abfahrt zum ersten Mal angesagt, obwohl Fahrgäste erkennbar sauer auf die Nichtinformation reagierten. Sattdessen hatten die „Rotkäppchen“ nichts besseres zu tun, als einen anwesenden Hobbyfotografen nach seiner Fotografierlaubnis zu fragen.

## **Horloffthalbahn Friedberg - Beienheim - Hungen/Nidda RMV-Linien 31/32**

### **Langsamfahrstellen**

(hgw) Um den Fahrplanwechsel zwischen Mitte Mai und Mitte Juni 2001 wurden auf der Horloffthalbahn gleich drei neue Langsamfahrstellen (La) verhängt: Zwischen den Bahnhöfen Reichelsheim und Gettenau-Bingenheim durften von ca.

Bahnkilometer 4,1 bis 5,1 nur noch 20 km/h gefahren werden (Löcher im Schotterbett). Der Abschnitt war erst 1999 erneuert worden. Auf dem Abschnitt Beienheim - Hungen galten im Bereich einer Brücke bei Wölfersheim-Geisenheim (Gleisverwerfung km 12,3 bis km 12,5) "La" 30 km/h. Eine weitere "La" mit 30 km/h befand sich im Bereich des Bahnhofes Berstadt. Alle drei Langsamfahrstellen wurden aber bereits zwischen dem 15. und dem 25. Juni wieder beseitigt. Am 30. Juli hat sich die Gleisverwerfung bei Geisenheim jedoch wieder eingestellt: Jetzt dürfen dort nur noch 20 km/h gefahren werden.

### **Stadt Reichelsheim baut P&R- und B&R-Anlage - Halbe Million DM Zuschuss durch das Land Hessen -**

(hgw) Eine Zuwendung in Höhe von 515.400 DM erhielt Mitte Juli die Stadt Reichelsheim (Wetterau) für die Errichtung einer Park&Ride- sowie Bike&Ride-Anlage am Bahnhof Reichelsheim vom Hessischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium. Es sollen auf der ehemaligen Ladestraße und einem zurückgebauten Ladegleis 52 Pkw-Stellplätze, zwei Behindertenparkplätze und zwei "Kiss&Ride"-Plätze (Kurzzeitparken zum Ein- und Aussteigen) gebaut werden. Zusätzlich entsteht eine überdachte Bike & Ride-Anlage für 12 Fahrräder. Die Zufahrt erfolgt über die Bahnstraße. Mit dem Bau soll bereits im August begonnen werden, zum Jahresende soll die Anlage fertiggestellt sein. Die Gesamtkosten des Projektes belaufen sich auf 900.000 DM. Nicht von der Baumaßnahme betroffen sind die völlig maroden Bahnsteige.

### **Unfall mit morgendlichem Pendlerzug**

(hju) Am Freitag, 10. August 2001, kam es gegen 6:25 Uhr auf dem Abschnitt Beienheim - Nidda der Horloffthalbahn zu einer Kollision eines Pkw mit einem BLE-Triebwagen. Ein Mann aus Bad Salzhausen war mit seinem Hund „Gassi“ und hielt mit seinem Pkw beim Überqueren des mit Andreaskreuzen und Pfeiftafeln gesicherten Bahnüberganges in km 15,313 (halb auf dem Gleis. Der Wagen wurde vom aus Richtung Nidda herannahenden BLE-Zug 82705 trotz Schnellbremsung erfasst und um die eigene Achse geschleudert. Dabei erlitt der Autofahrer eine Schnittwunde am Kopf. Im Triebwagen wurde niemand verletzt. Der Sachschaden wurde mit 22.000 DM beziffert. Die Strecke musste zwischen Nidda und Echzell für eineinhalb Stunden gesperrt und ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden. Dabei fiel u.a. RE 15789 von Nidda nach Frankfurt Hbf aus. Die BLE setzte jedoch kurzfristig einen Ersatzzug nach Friedberg ein, der dort mit neun Minuten Verspätung um 7:45 Uhr eintraf und die Fahrgäste ihre Fahrt nach Frankfurt bereits um 7:49 Uhr mit dem planmäßig verkehrenden RE 15367 fortsetzen konnten.

## **Lahn-Kinzig-Bahn Gießen - Hungen - Nidda - Stockheim - Gelnhausen RMV-Linie 36**

### **Dampzüge auf der Lahn-Kinzig-Bahn**

(hju) Aus Anlass u.a. des Altstadtfestes in Büdingen verkehrte am Wochenende des

9. und 10. Juni sowie am 12. August 2001 ein Dampf-Sonderzug auf der Lahn-Kinzig-Bahn zwischen Gelnhausen und Büdingen. Der Zug war mit der Lok 89 906 bespannt und bestand aus Wagen aus den 20er und 50er Jahren.

Die Idee geht auf den Linsengerichter Chirurgen Dr. Jörg Block zurück, dem nach eigenem Bekunden die Aufwertung des Raumes Büdingen-Gelnhausen als Fremdenverkehrsgebiet am Herzen liegt. Es sollte eine Attraktion nach Vorbild des Kahlgrundes (Kahlgrundbahn Kahl-Schöllkrippen) geschaffen werden. Dem Verein Dampfbahnfreunde Kahlgrund ("Museumseisenbahn Hanau") als Initiator der Kahlgrund-Nostalgiezüge kam dies sehr entgegen, da "seine" angestammte Strecke seit einigen Jahren an Wochenenden auch von regulären Regionalbahnen der Kahlgrund-Verkehrsgesellschaft (KVG) befahren wird und dies auf der eingleisigen Strecke zu Engpässen geführt hatte. Da auf der Lahn-Kinzig-Bahn auch im Jahr 6 seit Einführung des RMV sonntags nach wie vor keinerlei Zugverkehr herrscht, bot die Strecke aus Sicht von Dr. Block "eine ideale Voraussetzung, um die Dampfbahnfreunde für unsere Idee zu begeistern."

### **Nidda: Fahrkartenausgabe endgültig geschlossen**

(hju) Die Fahrkartenausgabe (FKA) im Bahnhof Nidda wurde zum 8. August 2001 endgültig durch die DB Reise & Touristik AG geschlossen, nachdem sie zuletzt nur noch eingeschränkte arbeitstägl. Öffnungszeiten hatte und zuletzt sogar über mehrere Wochen gar nicht mehr geöffnet war. Proteste seitens Pro Bahn & Bus, des

Wetteraukreises sowie der Stadt Nidda konnten die Schließung, die bereits für den 1. März 1999 (!) vorgesehen war, zwar verzögern, nicht aber verhindern. Fahrkarten des DB-Fernverkehrs müssen nun am ersatzweise auf Bahnsteig 1 installierten Automaten oder im Reisebüro der Volksbank Nidda-Schotten erworben werden. Die RMV-Infovitrine, in der die Schließungsnotiz nachzulesen ist, wurde in die dunkle und völlig heruntergekommene Unterführung versetzt.

### **Kurzfristige Fahrplananpassungen auf Lahn-Kinzig- und Horloffthalbahn**

(hju) Zum Fahrplanwechsel am 10. Juni 2001, aber bereits nach Redaktionsschluss für die DB-Kursbuchbücher und die RMV-Fahrplanbücher, hat die Hessische Landesbahn (HLB) auf Anregung von Pro Bahn & Bus kurzfristig Fahrplanänderungen vorgenommen, die nicht mehr abgedruckt werden konnten. Sie waren notwendig, da andernfalls wichtige Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen Friedberg und

Gelnhausen planmäßig um wenige Minuten verpasst worden wären.

## **Dreieichbahn Dreieich-Buchsschlag - Ober- Roden - Dieburg**

### **DB Regio und HLB tauschen Triebwagen**

(ja, hju) Seit dem Fahrplanwechsel am 10. Juni fahren vier Triebwagen vom Typ GTW 2/6 der Butzbach-Licher Eisenbahn (BLE) im Dienste der DB Regio auf der Dreieichbahn Dreieich-Buchsschlag - Dieburg. Es handelt sich dabei um Triebwagen aus der zweiten Bauserie, die ihren Dienst recht zuverlässig verrichten. Für den Betrieb auf der Strecke wurde in den Triebwagen eine provisorische 1. Klasse eingerichtet. Der Nachteil ist, dass sich dort die Sitze nicht von denen in der 2. Klasse unterscheiden. Die Stirnseiten wurden unterhalb des Führerstandes mit einem „DB-Keks“ versehen.

Die BLE erhielt im Gegenzug drei Triebwagen vom Typ VT 628 von DB Regio, die auf der Strecke Friedberg - Hannau eingesetzt werden, die die BLE ebenfalls seit 10. Juni bedient. Da der VT 628 die Fahrzeiten auf der Strecke nicht halten kann, kommt es derzeit regelmäßig zu Ver-

*Ein Triebwagen auf der  
Dreieichbahn im Endbahnhof  
Dreieich-Buchsschlag*

*Foto: D. Junghans*

spätungen von 5 Minuten oder mehr. Nach Ansicht von Pro Bahn & Bus wäre es wünschenswert, wenn die VT 628 auf der Lahn-Kinzig-Bahn eingesetzt würden, wo die Fahrzeiten noch auf den etwas beschleunigungsschwächeren 628 abgestimmt sind.

DB Regio hatte sich im Zuge des Modernisierungsvertrages zur Dreieichbahn zum Einsatz moderner Niederflurtriebwagen verpflichtet. Da sich die Lieferung der für den Einsatz vorgesehenen DB-Version des GTW 2/6 (Baureihe 646) bis zum Herbst 2002 verzögert, wurde der Einsatz von (nahezu baugleichen) Fahrzeugen der HLB im Zuge eines Tauschgeschäftes arrangiert.

## **Ehemalige Weitalbahn Abschnitt Weilburg - Weilmünster**

### **Reisetipp: Neuer Rad- und Wanderweg auf alter Bahntrasse im Weital**

(hm) Nach nur dreimonatiger Bauzeit hat der Wirtschafts- und Verkehrsminister des Landes Hessen, Dieter Posch, am 23. Mai 2001 den Radweg auf dem Bahndamm der ehemaligen Verbindung Weilmünster - Weilburg freigegeben. Gleichzeitig kündigte der Naturpark Hochtaunus den bevorstehenden kompletten Ausbau des gesamten Rad- und Wanderweges entlang der Weil von der Quelle im Feldbergegebiet bis zur Mündung in die Lahn bei Weilburg an.

Zwischen Weilmünster und dem nahen Lützendorf werden die Radfahrer und Wanderer zur Zeit noch auf ein kleines Stück Straße und einen Wirtschaftsweg verwiesen. Von hier verläuft der Rad- und Wanderweg über

die ehemalige Bahntrasse, die nur gelegentlich verlassen wird. Über Ernsthäusen, Esserhäusen und Freienfels führt der Weg zur Guntersau. Dort wird die Verbindung zum Leinpfad entlang der Lahn in Kürze hergestellt. Der Leinpfad ist hier Bestandteil des Radfernweges R 7. Über diesen Weg wird die barocke Residenzstadt Weilburg erreicht.

Am Bahnhof Weilburg und an einer Reihe weiterer Stationen entlang der Lahn besteht Anschluss an die Züge der Lahntalbahn. Nicht weit vom Radweg entfernt befinden sich touristische Attraktionen wie die Kubacher Kristallhöhle oder der Tiergarten Weilburg.

Ersten Beobachtungen zufolge wird der Weg, durch dessen Errichtung die Radler im engen Weital nicht mehr auf die Benutzung der kurvenreichen Straße angewiesen sind, gut angenommen. Hiervon profitiert nicht zuletzt auch die örtliche Gastronomie. Leider ist bislang in Weilmünster der Anschluss an ein öffentliches Verkehrsmittel mit Fahrradbeförderung nicht gegeben. Da empfiehlt sich die Fortführung des Weges nach Grävenwiesbach und/oder die Reaktivierung der Bahnverbindung Grävenwiesbach - Weilmünster, die wegen der Pendlerströme nach Frankfurt ohnehin im Gespräch ist.

Die Weitalbahn wurde im September 1969 zwischen Grävenwiesbach und Weilmünster stillgelegt. Der Abschnitt zwischen Weilmünster und Weilburg diente bis ins Jahr 1988 noch dem Güterverkehr. Auch die ehemalige Bahntrasse zwischen Weilmünster und Laubuseschbach kann mit dem Fahrrad befahren werden.

## **KBS 705 Neckartalbahn**

## Heidelberg - Eberbach - Neckarelz

### DB Regio AG soll Regionalbahn/S-Bahn Rhein-Neckar betreiben

(og) Die europaweit bisher größte Ausschreibung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) war vom Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd, vom Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg und vom Landkreis Bergstraße als zuständigen Aufgabenträgern für den SPNV gemeinsam in Auftrag gegeben worden.

Gesucht wurde der künftige Betreiber der Regionalbahn/S-Bahn für die Strecken von Kaiserslautern bzw. Germersheim nach Schifferstadt, Ludwigshafen, Mannheim, Heidelberg und weiter über Neckarelz nach Osterburken bzw. über Bruchsal nach Karlsruhe. Nachdem der notwendige Ausbau der Streckeninfrastruktur aufgrund eines Vertrages der drei Bundesländer mit der DB aus dem Jahr 1996 zum Teil bereits fertig, z. T. noch im Gange ist, aber Ende 2003 abgeschlossen sein wird, soll auch der neue Betreiber zu diesem Zeitpunkt den Verkehr aufnehmen. DB Regio gewann die Ausschreibung, an der sich außerdem Connex (Frankfurt) und Transregio (Trier) beteiligten.

Die Regionalbahn/S-Bahn Rhein-Neckar wird tagsüber im Halbstundentakt zwischen Kaiserslautern und Eberbach bzw. Bruchsal verkehren. Jeder zweite Zug wird bis nach Osterburken verlängert und hat in Neckarelz jeweils Anschluss von bzw. in Richtung Stuttgart. Zwischen Eberbach

und Mosbach wird ein 30 Min. Takt in der Hauptverkehrszeit eingerichtet. In Osterburken bestehen Anschlüsse nach bzw. von Stuttgart und Würzburg. Ob auf rheinland-pfälzischer Seite Germersheim oder Speyer weiterer Endpunkt der Regionalbahn/S-Bahn Rhein-Neckar ist, hängt davon ab, ob diese Strecke mit Mitteln des Bundes elektrifiziert werden kann. Das wird sich zum Herbst des Jahres herausstellen, wenn ein entsprechendes Gutachten zur Wirtschaftlichkeit der Maßnahme vorliegen wird.

### 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;  
Email: [red.hs@gmx.de](mailto:red.hs@gmx.de)  
Layout: Jürgen Lerch

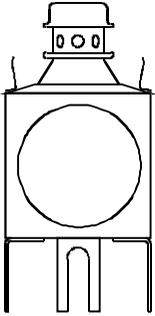
Druck: Druckhaus Gratzfeld, Butzbach  
Auflage: 1700 Exemplare, Gedruckt auf Recyclingpapier, Erscheinungsweise: 4 x jährlich, Einzelpreis: 2,70 DM

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

Der Bezug ist für Mitglieder von Pro Bahn & Bus kostenfrei. Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Jürgen Lerch, Hermann Hoffmann, Jens Herrmann, Oliver Günter, Christian Behrendt, Jonathan Alt, Horst Mader, Stefan Sitzmann, Gernot Hornik, Friedrich Lang

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:  
4. November 2001



## Aussperrung oder was man so alles erlebt

(mhs) Am Samstag, den 11. August war ich in Frankfurt, wollte vor 18 Uhr wieder zurück, um den letzten Bus in Butzbach noch zu nutzen.

Der Abend war aber zu schön, um ihn abzubrechen. Ich kam erst um 1.00 Uhr zum Hauptbahnhof Frankfurt. Das rächte sich.

Mir war unbekannt, dass der Bahnhof zwischen 1 und 4 Uhr geschlossen wird. Ein Rotkäppchen verwehrte mir den Einlass und verlangte einen gültigen Fahrausweis. Den hatte ich aber noch nicht. Schließlich stehen die RMV-Automaten nur in der Bahnhofshalle. Auf das Vorzeigen der BahnCard reagierte der Wachmann dann aber doch positiv und gewährte mir den Eintritt ins gelobte Land. Unter ständigem Ausweichen neuer Kontrollen überlebte ich im Schatten eines Kioskes oder Fahrkartenautomaten die Zeit bis 4 Uhr morgens (Zurückfahren nach Butzbach konnte ich erst um 6.18 Uhr).

So gegen 2 Uhr hörte ich den Kolben-schlag einer Dampflok. Sie war bereits auf der Rückfahrt aus der Bahnhofshalle. Erst war mir unklar, woher dieser Zug eigentlich kam. Um 4 Uhr bekam ich die Antwort. Mittlerweile etwas ausgekühlt, bestellte ich am Kiosk einen Kaffee. Am Tisch befand sich ein Herr aus München, er machte einen etwas klammen Eindruck. Wir kamen ins Gespräch und es stellte sich

heraus, dass er mit dem Dampfzug eingetroffen war. Er kam von der Veranstaltung „Rhein in Flammen“, wollte mit den anderen Fahrgästen die verbleibende Zeit im Bahnhof verbringen und nach Aufnahme des Bahnbetriebes wieder nach München zurück. Dazu kam es leider nicht! Kaum ausgestiegen, wurde er mit seinen „Mittätern“ sofort vor den Bahnhof geführt. Nach der Belehrung über die neuen (oder alten) „Ladenschlusszeiten“ wurde die Tür von innen verriegelt und die Fahrgäste blieben draußen, bis 4 Uhr.

Ist Bahnfahren nicht romantisch und abenteuerlich? Langeweile kommt nie auf.

Ein heißes Bad hat mir inzwischen Linderung verschafft. Ich harre der nächsten Bahnfahrt. Nur die Härtesten kommen durch. Die Mehdornsche Selektion. So zieht man sich eine Generation von Bahnfahrern, die auch härtesten Bedingungen standhalten.

Bis zum nächsten Lapsus!

*Foto: DB AG*

# Broschüren und Schriften

## Die Talbahn im Freien Grund

**DM 29,80**

(Gerhard Schäfer) Die Geschichte der Freien Grunder Eisenbahn. Das ideale Buch zur Sonderfahrt von Pro Bahn & Bus am 29. September (siehe Artikel an anderer Stelle dieses Heftes). 128 Seiten, viele s/w Fotos, 16 x 23 cm. EK-Verlag, 1998.

## Die Hersfelder Kreisbahn

**DM 39,90**

(Markus Schmidt / Michael Knauf) Die Entwicklung einer Kleinbahn im Spiegelbild der deutschen Geschichte. 160 Seiten, ca. 160 Abbildungen, 16 x 24 cm, EK-Verlag, 2001.

## Die Rechte Rheinstrecke (SCHIENE Photo 4)

**DM 35,00**

(Joachim Seyferth / Knut Schelenz) Bildband zur Rechten Rheinstrecke, die im Gegensatz zur IC-Magistrale den Löwenanteil des Güterverkehrs am Rhein trägt. 144 Seiten, 63 s/w und 61 Farbfotos, 25x19 cm. Joachim Seyferth Verlag, 1995.

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, Wehrdienstleistende, Zivildienstleistende - Nachweis für Ermäßigung liegt bei
- 200 DM Kommunen, Verbände, Firmen - Ermäßigung in begründeten Fällen

HS 45

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

## Gewinnspiel: Ein neues Mitglied für uns - eine Bahncard für Sie

Gewinnen Sie eine Bahncard und fahren Sie ein Jahr zum halben Preis mit den Zügen der Deutschen Bahn AG! Wie? Ganz einfach! Wenn Sie bis zum 31. Oktober 2001 ein neues Mitglied für unseren Verband werben, nehmen Sie automatisch an der Verlosung einer Bahncard 2. Klasse teil. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

**Kleiner Tipp für noch-nicht-Mitglieder: Sie können sich auch selbst werben...!**

Ich habe die in der Beitrittserklärung aufgeführte Person als Mitglied geworben. Falls ich die Bahncard gewinne, erhalte ich Nachricht von Pro Bahn & Bus und kann den Gültigkeitszeitraum sowie den Namen der zur Nutzung berechtigten Person frei wählen.

Name: \_\_\_\_\_

Vorname: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

Ort: \_\_\_\_\_

Tel.: (nur für Gewinnbenachrichtigung): \_\_\_\_\_