

HESSEN SCHIENE

Nr. 46 2,70 DM /1,38 Euro
Dezember 2001 - Februar 2002
H 4032

Die Infozeitschrift
von Pro Bahn & Bus



- Hungen-Wölfersheim am Prellbock
- Zielkonzept „Vogelsbergbahn 2007“ vorgestellt
- ICE-Anbindung über Darmstadt Hauptbahnhof



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
Nordhessen: Fahrkartenschalter werden vorerst nicht geschlossen	7
Bad Arolsen: Wie sieht der Bahnhof der Hessentagsstadt 2003 aus?	8
RMV-Aufsichtsrat beschließt Stilllegung der Horlofftbahn	9
Stadtbus Büdingen gestartet	12
Langsamfahrstellen auf der Vogelsbergbahn beseitigt	13
Kommentar: „Zustand der Vogelsbergbahn ist ein Armutszeugnis hoch drei“	13
Ohmtalbahn und Tourismus: Regelmäßige Sonderfahrten vorgesehen ..	16
Teilstück der ehemaligen HEG-Schienenstrecke wird Radweg	20
„Zielkonzept Vogelsbergbahn 2007“ vorgestellt	22
Fünf Jahre Stadtbus Bad Hersfeld	24
Vorspeisart-Verbund: Neuer Name für das Busnetz zwischen Gelnhausen und Hanau	24
Fahrgastverbände fordern mehr S-Bahnen	28
Westerwaldnetz ausgeschrieben	29
S-Bahnstation Eppstein-Bremthal eröffnet	29
ICE-Anbindung Darmstadt: Hauptbahnhof ideal	31
Mörfelden-Walldorf und Riedstadt künftig im S-Bahn-Netz	35
Vereinigung DIE BAHNEN in Berlin gegründet	36
Schlichtungsstelle Nahverkehr: Anlaufstelle für mehr Fahrgastrechte in NRW	37
Mehr Sauberkeit bei der Deutschen Bahn AG	38
Querkopf	40
Streckentelegramm	40
Zum Schluss	46

Titelbild: Ein Doppelstockzug durchfährt den Haltepunkt Ostheim an der Main-Weser-Bahn. Rechts das renovierte Streckengleis Richtung Gießen. Nicht erneuert wurden die Bahnsteiganlagen, die eine Renovierung dringend vertragen könnten Foto: J. Lerch

Liebe Mitglieder, liebe Freunde des Schienenverkehrs,

alle drei Monate das selbe Spiel: Ein Anruf des Redakteurs erinnert mich daran, das Vorwort der nächsten Ausgabe zu schreiben. Und jedesmal die gleiche Frage: Welchem Thema nehme ich mich an. Nicht so bei dieser Ausgabe. Derzeit steigt mir die Zornesröte ins Gesicht, wenn ich an den RMV denke.

Die Gremien eines Verkehrsverbundes sollten sich für einen funktionierenden attraktiven und auch natürlich auch wirtschaftlichen ÖPNV einsetzen. Aber was seit Bildung des RMV mit der Horloffthalbahn geschieht, erinnert sehr stark an die Vorgehensweise der Deutschen Bahn AG. Zwar wurden durch eine Partnerschaftsfinanzierung 12 Zugpaare mehr bestellt, aber es wurde nichts bewegt, um die Strecke Hungen - Beienheim wirklich attraktiver zu gestalten. Allein durch eine niedrige Durchschnittsgeschwindigkeit und der Tatsache, dass man auf der relativ kurzen Strecke 5 Kilometer vor dem Knoten Friedberg noch einmal umsteigen muss, kann man keine zusätzlichen Fahrgäste gewinnen. Und so erklärt der RMV diese Strecke für nicht wirtschaftlich und will sie stilllegen.


Diese Methode kennen wir bislang von der DB. Im Verbund würde dies nicht so leicht gelingen, da ja noch die Kommunen etwas zu sagen haben. Dachte ich. Aber auch hier wird man eines besseren belehrt. Der RMV greift tief in die Trickkiste und spielt die beiden betroffenen Landkreise gegeneinander aus. Mehr dazu in diesem Heft.

Unser Verband hat sich in den vergangenen Wochen durch intensive Öffentlichkeitsarbeit und einem neuen Betriebskonzept nochmals verstärkt für den Erhalt der Strecke eingesetzt. Es ist durchaus heute schon möglich, ohne Umsteigen nach Friedberg zu fahren. Durch Harmonisierung der Fahrpläne kann auch das leidige Problem der langen Schrankenschließzeiten in Hungen behoben werden. Durch Drehen des Taktes auf der Strecke Nidda - Friedberg ist es sogar möglich, in Nidda einen Taktknoten einzurichten und ab Beienheim einen 30-Minutentakt nach Friedberg anzubieten.

Was an dieser Sache weiterhin stutzig macht, ist die Erneuerung des Abschnitts Beienheim - Wölfersheim aus UMTS-Mitteln. Hier stellen sich die Fragen: Wer hat das veranlasst und warum nur bis an den Bahnhof Wölfersheim? Im völlig überhöhten Maßnahmenkatalog der DB sind für den Bahnhof Wölfersheim 1,8 Mio. DM veranschlagt.

Oder, warum reichen hier auf einem Endabschnitt keine 300 Fahrgäste/Tag aus, wenn in Brandoberndorf vor wenigen Jahren für 300 Personen/Tag eine Strecke reaktiviert wird? Kann es unter anderem daran liegen, dass diese Strecke nicht zum Netz der DB gehört?

Trotz dieser wenig erfreulichen Nachrichten wünsche ich Euch/Ihnen allen ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Start in das neue Jahr

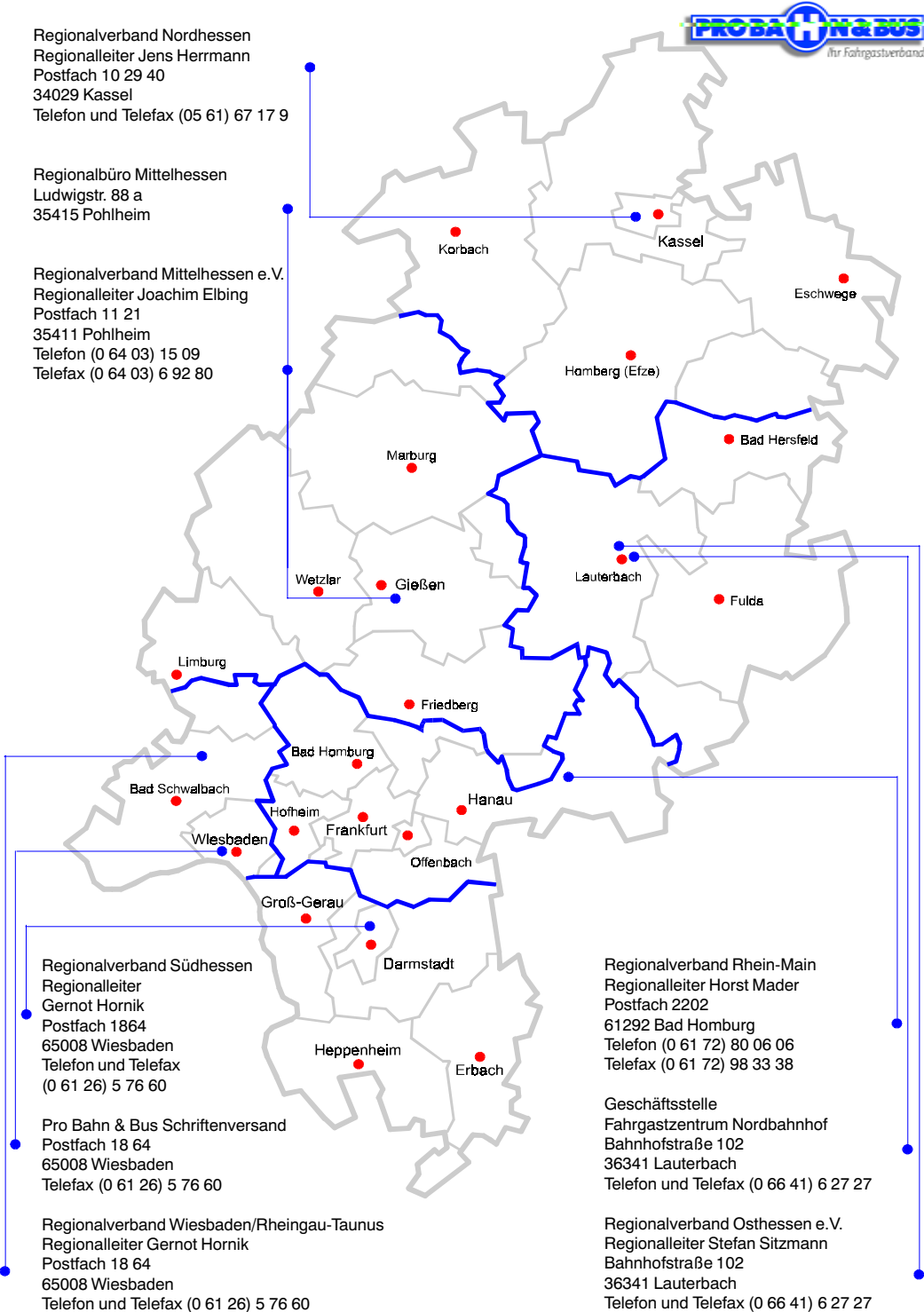


Petra Becker

Regionalverband Nordhessen
 Regionalleiter Jens Herrmann
 Postfach 10 29 40
 34029 Kassel
 Telefon und Telefax (05 61) 67 17 9

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



Limburg

Korbach

Kassel

Eschwege

Hamburg (Efze)

Bad Hersfeld

Marburg

Wetzlar

Gießen

Lauterbach

Fulda

Friedberg

Bad Homburg

Bad Schwalbach

Hofheim

Frankfurt

Hanau

Wiesbaden

Offenbach

Groß-Gerau

Darmstadt

Heppenheim

Erbach

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

Datum	RV	Veranstaltung	Ort
04.03.02 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
04.03.02 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
06.03.02 18 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Treffpunkt Geschäftsstelle Nordbahnhof, Lauterbach
23.03.02 16 Uhr	NH	RV-Treff Nordhessen	Kassel Hauptbahnhof, Gaststätte Gleis 1
08.04.02 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
08.04.02 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
06.05.02 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
13.05.02 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
15.05.02 18:30 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Gaststätte Waidesgrund, Esperantostr., Fulda
03.06.02 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden

Unsere Treffen vor Ort

Kontaktadressen

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



RMV-Preiserhöhungen ab Juni 2002

(fl) In seiner jüngsten Sitzung hat der RMV-Aufsichtsrat sich mit der Kosten- und Einnahmensituation des Verbundes befasst. Um den Kostendeckungsgrad von 58 Prozent halten zu können, beschloss der Rat eine Fahrpreiserhöhung ab Juni 2002 um durchschnittlich 2,6 Prozent. Damit kostet beispielsweise eine Monatskarte für Erwachsene in der Preisstufe 3 dann 59,70 Euro (statt 58,30). In der Stufe 4 beträgt der neue Preis 90,40 Euro (statt 88,20), die Stufen 5 und 6 werden künftig 123,60 Euro (119,90) bzw. 156,10 Euro (151,90) kosten. Der Preis der verbundweit gültigen Monatskarte Stufe 7 wird dann 188,70 statt 184,60 Euro betragen. Die Zeitkarten in den Preisstufen 1 und 2 bleiben unverändert.

RMV-Geschäftsführer Sparmann hofft, „keine Fahrgäste zu verprellen, sondern die enormen Zuwächse der vergangenen sechs Jahre von jährlich 530 Millionen Fahrten (1995) auf 630 Millionen Fahrten (2001) fortschreiben zu können“.

Hessenticket ab Frühjahr 2002

(fl) Diesem Ziel diene auch das Hessenticket - so der Arbeitstitel - das ebenfalls im Frühjahr 2002 eingeführt werden soll. Die ursprüngliche Absicht, zum Jahresbeginn das neue Angebot flächendeckend verkaufen zu können, sei leider an bundesweiten Notwendigkeiten der Vertriebsumstellungen auf den Euro gescheitert, so die RMV-Presseerklärung.

Das neue Ticket soll zum Preis von 25 Euro bis zu fünf Personen berechtigen, beliebig oft bis zum Betriebsschluss des jeweiligen Tages in ganz Hessen alle Verkehrsmittel des Nordhessischen Verkehrsverbundes, des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar und des RMV zu benutzen. Es wird montags bis freitags ab 9.00 Uhr, feiertags und an den Wochenenden ganztags gelten.

OEF

OBERHESSISCHE EISENBAHNFREUNDE E.V.

Die nächsten Fahrten der Oberhessischen Eisenbahnfreunde:

So. 31.03.2002 Ostersonntag „OEF-Osterausflug“

Wir fahren Lahn aufwärts nach Biedenkopf. Fahrtstrecke: Gießen - Marburg - Biedenkopf

Mo. 01.04.2002 Ostermontag

Die Fahrt führt wieder nach Aumenu, dort hat der Osterhase für die Kinder Ostereier versteckt. Fahrtstrecke: Gießen - Wetzlar - Weilburg - Aumenu

So + Mo, 19. + 20. 05.2001 (Pfingsten)

Tag der offenen Tür

Der Verein stellt sich vor, Fahrzeugausstellung, Pendelfahrten, u.v.m. auf dem Vereinsgelände

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

Nordhessen: Fahrkartenschalter werden vorerst nicht geschlossen

(og) Die von der DB Reise & Touristik AG (DB) geplante Schließung von Fahrkartenschaltern in der Region Nordhessen zum Beginn des Jahres 2002, wurde vom Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) abgewendet. Die fünf vor dem Aus stehenden Verkaufsstellen Bad Sooden-Allendorf, Frankenberg (Eder), Hofgeismar, Rotenburg an der Fulda und Witzenhausen Nord werden mit DB-Personal weiterhin besetzt bleiben. Der NVV subventioniert diese Verkaufsstellen zeitlich begrenzt, jedoch mindestens bis zum Herbst 2002. Über die Höhe der ausgleichenden Leistungen verhandeln DB und NVV noch.

Zusammen mit den Kommunen, Nachbarverbänden und anderen Partnern sollen in der Zwischenzeit neue Lösungen gefunden werden. Im Augenmerk stehen dabei die Aufrechterhaltung der Sicherheit, die Fahrgastinformation, aber auch die Ergänzung durch neue Serviceleistungen für die Fahrgäste. Nicht wirtschaftliche Gründe, sondern Kundeninteresse, standen bei dem Verbundentscheid im Vordergrund.

“Der NVV hält die Absicht der DB, die Schalter zu schließen, für nicht kundenfreundlich, marktschädlich und ganz und gar verfehlt”, so kommentierte NVV-Geschäftsführer Thomas Rabenmüller das Vorhaben der DB. “Wer Kunden am Verkehrsmarkt gewinnen will, muss bei der Bevölkerung vor allem in der Region, nicht nur in den Großstädten, präsent bleiben. Freundliches Servicepersonal leistet mehr als Fahrkartenautomaten”.

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus begrüßt, dass der NVV den geplanten Kahlschlag im Verkaufstellennetz der DB in Nordhessen gestoppt hat. Verbandsvorsitzende Petra Becker fordert alle Beteiligten auf, langfristig tragfähige Lösungen zu finden, um einen qualitativ hochwertigen

persönlichen Service in der Region anzubieten. “Besonders wichtig ist es, die Verkaufsstellen weiterhin mit Fachpersonal in den Bahnhöfen zu besetzen.”

Pro Bahn & Bus übt Kritik an der Deutschen Bahn, die speziell in den vergangenen Monaten einen massiven Serviceabbau im nordhessischen Verkaufstellennetz betrieben hat. “Neben der Reduzierung der Personalstärke wurden an einigen Schaltern auch die Öffnungszeiten bis an die Schmerzgrenze heruntergefahren.”

In der Kreisstadt Bad Hersfeld - mit immerhin 33.000 Einwohnern - sind seit 1. Juli 2001 die Geschäftszeiten beispielsweise wochentags in den Abendstunden reduziert worden. Samstags ab 13 Uhr bis Montagmorgen 6 Uhr werden die Reisenden auf den abseitig stehenden DB-Fahrkartenautomaten verwiesen, der nur mit Kredit- oder EC-Karte funktioniert. Statt 83 Stunden ist das sogenannte Reisezentrum nur noch 68 Stunden in der Woche geöffnet. Dies entspricht einem Minus von rund 18 Prozent.

“In kleineren Städten sind die Verhältnisse allerdings noch dramatischer. Kaum

ein Schalter ist noch am späten Nachmittag regelmäßig, geschweige denn am Wochenende, geöffnet", sagt Petra Becker. Pro Bahn & Bus fordert daher die folgenden Kernöffnungszeiten für kleinere Verkaufs-

stellen in der Region:

Montag bis Freitag: 7.00 - 12.00 Uhr
und 13.00- 17.00 Uhr
Samstag: 8.00 - 12.00 Uhr

Bad Arolsen: Wie sieht der Bahnhof der Hessentagsstadt 2003 aus?

(hh) Seit vielen Monaten verhandelt der Eiergroßhändler Arno Reuschel mit der Bahn um den Verkauf des Gebäudes. Geplant sind hier ein Restaurantbetrieb, ein Kiosk, ein ansprechender Warteraum sowie öffentliche Toiletten. Durch unterschiedliche Zuständigkeiten ziehen sich die Verhandlungen in die Länge.

Auch beim NVV herrscht Kopfschütteln. "Wir sind stark daran interessiert, dass die Fahrgäste in würdiger Umgebung ein- und aussteigen", sagt NVV-Geschäftsführer Thomas Rabenmüller gegenüber der Waldeckischen Landeszeitung. Rabenmüller weiter: "Unsere Geduld wird in dem Prozess stark strapaziert."

Die Entwicklung des Bahnhofs ist auch von dem Projekt Kurhessenbahn abhängig. Zwei bis drei Jahre werde es jedoch noch dauern, bis die Strecke von Brilon Wald über Korbach, Bad Arolsen und Volkmarsen nach Kassel saniert wird. Sobald das Gebäude an den neuen Eigentümer verkauft und sichergestellt sei, dass die Züge schneller führen, lohne es sich jedoch, ein Jobticket einzuführen. Eine

Stadtbuslinie soll den Bahnhof regelmäßig anfahren. Der NVV hat noch nicht darüber entschieden, ob ein Kundenbüro eingerichtet werden kann oder die Fahrkarten am Kiosk verkauft werden.

Die Stadt Bad Arolsen steht nach Ansicht vom Ordnungsamtsleiter in engem Kontakt mit Arno Reuschel. Sie will an das Gebäude ein Vordach für ein Bus-Wartehäuschen bauen. Im Sommer 2002 sollen am Vorplatz, den die Stadt mittlerweile für 90.000 DM erworben hat, die Bagger anrücken. Die alte Bahnmeisterei wird abgerissen, ein Wendehammer für Busse sowie Plätze für PKW und Taxen werden angelegt. "Wir hoffen, dass der Bahnhof bis zum Hessentag 2003 fertig ist", sagt Bürgermeister Gerhard Schaller.

Jahreshauptversammlung des RV Nordhessen

Samstag, 05. Januar 2002, 15:30 Uhr

**Rothenburg a.d. Fulda,
Gasthof Goldener Löwe**

RMV – Aufsichtsrat beschließt Stilllegung der Horlofftbahn Einstellung des Schienenverkehrs zwischen Hungen und Wölfersheim zum Dezember 2002 vorgesehen

Hofheim. Der Aufsichtsrat des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) hat in seiner Sitzung am 20. November 2001 in Hofheim den Mehrheitsbeschluss gefasst, den Zugverkehr auf der Horlofftbahn zwischen Hungen und Wölfersheim zum Dezember 2002 einzustellen.

„Nacht – und Nebelaktion“

Obwohl im Vorfeld der Sitzung beschlossen worden war, keine abschließende Entscheidung zu fassen, votierten die Aufsichtsratsmitglieder dafür, den Sachverhalt auf der Tagesordnung zu belassen. Begründet wurde dies damit, dass der RMV „lediglich die Leitlinien für das Netz“ vorgebe. Der „schwarze Peter“ der

endgültigen Entscheidung wurde den kommunalen Aufsichtsräten in den Landkreisen Gießen und Wetterau zugeschoben. Diese müssen offiziell bis spätestens 31. März 2002 entschieden haben.

Die lokalen Aufgabenträger hatten im Vorfeld der Sitzung größtenteils aus der Zeitung von der anstehenden Entscheidung erfahren, sahen sich übergangen und

In Beienheim werden auch weiterhin Züge aus drei verschiedenen Richtungen ankommen und abfahren, aber bereits in Wölfersheim soll nach dem Willen des RMV bald Schluss sein



reagierten entsprechend empört. Vor allem von Seiten der Bündnisgrünen sowie der SPD hagelte es bereits im Vorfeld Proteste. Bündnisgrünen-Fraktionsvorsitzender Hans Noormann (Landkreis Gießen) vertrat die Ansicht, dass man die Zukunft „dieses wichtigen Themas nicht der V.V.G. und Ihren Gremien“ überlassen dürfe und kündigte für die nächste Kreistagssitzung „einen umfassenden Berichtsantrag“ an.

Äußerst verärgert reagierte auch Hungens Bürgermeister Klaus Peter Weber auf die RMV-„Initiative“. Nicht nur Hungen, sondern der ganze „Teilraum Ost“ mit Grünberg, Laubach und Lich würden vom ÖPNV ins Rhein-Main-Gebiet abgekoppelt. Besonders verstimmt zeigte sich Weber ob der Tatsache, dass die Betroffenen vor Ort von der anstehenden Entscheidung in Unkenntnis gelassen wurden. Die Wetterauer Bündnisgrünen sprachen gar von der „Stilllegungskeule aus der bahnpolitischen Mottenkiste“ und stellten für die nächste Kreistagssitzung den Antrag,

solche Entscheidungen künftig durch das Kreisparlament fassen zu lassen.

Indessen war RMV-Pressesprecher Peter E. Vollmer am Tag der Hofheimer Entscheidung sichtlich bemüht, den Sachverhalt kleinzureden und die Entscheidung mit Horrorzahlen zu begründen. Doch dazu später mehr. Statt des Bahnverkehrs wolle man zwischen Hungen und Wölfersheim ein „leistungsfähiges Busnetz“ konzipieren. Die Erfahrungen des RMV hätten gezeigt, dass „bei ähnlichen Fällen in anderen Landkreisen die Busse gut angenommen wurden.“ Tatsächlich hat sich der Verbund ein Szenario ausgedacht, bei der die beiden beteiligten Landkreise Gießen und Wetterau gegeneinander ausgespielt werden sollen. Es handelt sich um ein Angebot, bei dem kurz gesagt der Wetteraukreis als Gewinner und der Landkreis Gießen als Verlierer dasteht. Auf diese Weise erhofft man sich, vom Wetteraukreis ein „Ja“ zu den Stilllegungsplänen zu erkaufen und den Landkreis Gießen zu isolieren.

„Von unmoralischen Angeboten und Horrorzahlen“

Die Beschlussvorlage des RMV sieht eine sog. „Neukonzeption“ des Regionalbahnangebotes auf den Linien 31, 32 und 36 vor. Diese soll „finanzierungsneutral“ umgesetzt werden. Die Stilllegung des Abschnittes Hungen – Wölfersheim wird mit einem „nicht entwickelbaren Fahrgastpotenzial“ begründet. Die Fahrgastzahlen lägen bei „nur etwa 100 – 300 Fahrgästen“. Da die zweite Revision des Regionalisierungsgesetzes Schienenstrecken aus der Bundesfinanzierung herausnehme, die den

Grenzwert von 500 Reisendenkilometer/Km Betriebslänge unterschreiten, sei ein Weiterbetrieb ab 2003 von den Gebietskörperschaften allein zu finanzieren. Fakt ist hierbei jedoch, dass ganze 3 (!) Zugpaare Hungen – Friedberg seit 1993/94 über Bundesmittel garantiert sind. Die Finanzierung des übrigen Angebotes teilen sich RMV und die beiden Landkreise derzeit im Verhältnis 75% zu 25%. Und diese 75% möchte der RMV gerne loswerden. Ferner wurden seitens des RMV „Horror-

*Einzigter Nutznießer
der RMV-Planung: Die
Strecke Friedberg-
Nidda, hier beim
Haltepunkt Häuserhof*



zahlen“ genannt, nach denen bei Weiterbetrieb der Strecke 20,3 Mio. DM an Infrastruktur-Investitionen anfielen, davon allein 12 Mio. DM für die Erneuerung von 12 km Gleis zwischen Wölfersheim und Hungen. Das ist etwa genau so viel wie ein kompletter Neubau der Strecke auf diesem Abschnitt kosten würde! Hierfür setzt man gemeinhin 1 Mio. DM pro km an. Als Quelle wird die DB Netz AG genannt. Tatsächlich dürften diese Zahlen dem Reich der Fabel entspringen. Damit nicht genug setzte der RMV gleich noch eins drauf und behauptete, dass die 20,3 Mio DM von den beiden Landkreisen zu tragen seien, obwohl es sich um unterlassene Investitionen der DB Netz handelt.

Das „Angebot“, dass der RMV vorgelegt hat, sieht folgendermaßen aus:

- Stilllegung der Horloffthalbahn im Abschnitt Hungen – Wölfersheim-Södel

Dafür:

- Beschränkung des Zugverkehrs zwischen Friedberg und Wölfersheim – Södel mo-fr auf 10 Zugpaare. Zur Zeit verkehren dort wochentags 15,5 Zugpaare (!), also eine Teilstreichung.
- Wochenendverkehr im 2-Stundentakt auf der Strecke Friedberg – Nidda

- Streichung von Früh- und Spätfahrten mo-fr auf der Strecke Gießen – Gelnhausen; Beschränkung des Samstagverkehrs auf eine Kernzeit zwischen 8 und 16 Uhr (zur Zeit verkehren die Züge samstags zwischen Hungen und Gießen zwischen 6 und 23 Uhr)
- Verlängerung des Samstagsverkehrs bis nach Nidda, wobei der Abschnitt Nidda – Gelnhausen samstags weiterhin ohne Schienenverkehr bliebe.

Es fällt auf, dass das Angebot fast vollständig zu Lasten des Landkreises Gießen gehen soll:

- völliger Verlust der Bahnanbindung Hungens Richtung Friedberg / Frankfurt
- Verlust von Früh- und Spätzügen auf der Lahn-Kinzig-Bahn
- Verlust des Samstagsverkehrs auf der Lahn-Kinzig-Bahn zwischen 6 und 8 sowie zwischen 16 und 23 Uhr

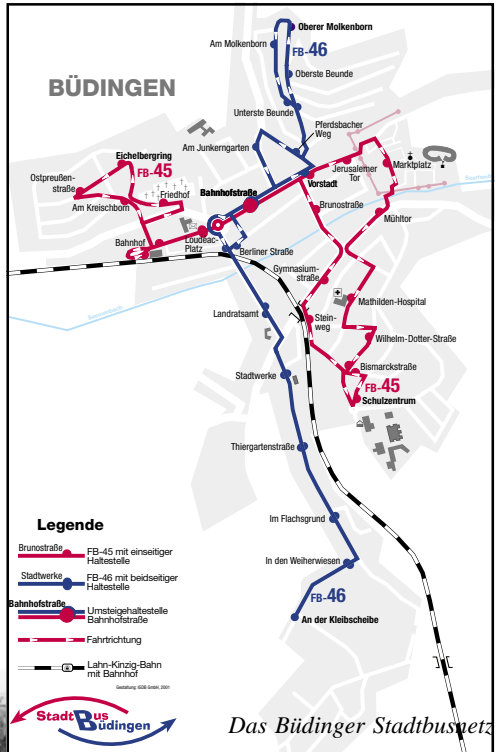
Versucht RMV-Chef Sparmann damit vielleicht, sich die Gunst des Wetterauer Landrats und stellvertretenden RMV-Aufsichtsratsvorsitzenden Rolf Gnadt zu erhalten? Und wie wird man das „Angebot“ im Landkreis Gießen aufnehmen? Bei Erscheinen dieser Hessenschiene wird dies vermutlich bereits entschieden sein.

Stadtbus Büdingen gestartet

(og) In der alten Kreisstadt Büdingen im Wetteraukreis ist nach langer Vorarbeit am 13. Oktober der Stadtbus gestartet. Zwei Linien fahren in der Kernstadt, zentraler Treffpunkt ist in der Bahnhofstraße. Dort kann zwischen den Linien umgestiegen werden.

Alle 30 Minuten fahren die Busse montags bis freitags von 5.20 bis 20.45 Uhr und samstags von 8.40 bis 15.45 Uhr. Am Bahnhof Büdingen bestehen Anschlüsse zur Lahn-Kinzig-Bahn nach Gelnhausen und Stockheim - Nidda - Gießen.

Der Stadtbus fährt im Tarif des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV). Zusätzlich hat die Stadt Büdingen die Stadtbusfahrkarten in der Kernstadt subventioniert. Die Einzelfahrt kostet 1,00 Euro für Erwachsene und 0,60 Euro für Kinder. Die Tageskarte ist für 1,80 Euro (Erw.) bzw. 1,10 Euro (Kinder) zu haben. Auch alle Zeitkarten gibt es zu ermäßigten Preisen. Die Monatskarte kostet beispielsweise nur 20,00 Euro statt üblicherweise 28,60 Euro im RMV.



Ein Stadtbus bei der Eröffnungsfeier auf dem Büdinger Marktplatz
Foto: O. Günter

Langsamfahrstellen auf der Vogelsbergbahn beseitigt

(hl) Während der Herbstferien erneuerte die Deutsche Bahn AG auf einer Streckenlänge von 5700 Meter von km 17,2 (Saasen) bis 22,9 (Bahnübergang am Bhf. Grünberg) den kompletten Oberbau. Bei dieser Erneuerung mit einem Gleisumbauzug wurden Schienen und Schwellen ausgetauscht, wobei auf freier Strecke des gesamten Streckenabschnittes jetzt Y-Stahlschwellen liegen.

Nachfragen bei einem Vermessungstrupp der beauftragten Gleisbaufirma vor Ort ergaben, daß man sich von dieser Oberbauform eine stabilere Gleislage in den Kurvenbereichen verspricht. Allerdings sei auch dieser neue Oberbau nur für eine max. Geschwindigkeit von 90 km/h zugelassen, da die Streckengeometrie keine höheren Geschwindigkeiten zulasse.

Während der Bauarbeiten, die vom 29. September bis 14. Oktober andauerten,

ruhte auf dem Streckenabschnitt der Zugbetrieb. Reisende mußten in diesem Zeitraum den eingerichteten Schienenersatzverkehr zwischen den Bahnhöfen Reiskirchen und Grünberg benutzen. Zu großem Unmut führte, dass die Baumaßnahmen erst zwei Tage vor Beginn mit Aushängen an den Bahnhöfen und Handzetteln in den Zügen bekanntgegeben wurden. In dem veröffentlichten „Baustellenfahrplan“ gingen die bisherigen Anschlussbeziehungen aus Frankfurt am Bahnhof

Der Gleisbauzug bei Göbelnrod in voller Aktion: Rechts oben werden die neuen Y-Schwellen über ein Kettenband der Verlegemaschine zugeführt. In Bildmitte werden die alten Holzschwellen ausgegraben und über ein weiteres Band nach rechts abtransportiert. Gleichzeitig tauscht die Maschine alte gegen neue Schienen aus. Foto: J. Lerch



Gießen, vor allem zur Feierabendszeit, verloren. Obwohl nach einigen Tagen doch auf Anschlußreisende aus Richtung Frankfurt gewartet wurde, hatten viele Pendler eine eigene Lösung gefunden.

Leider muss festgestellt werden, dass sich für Reisende aus dem Vogelsbergkreis durch diesen erneuerten Streckenabschnitt die Verspätungssituation nicht verändert hat. Da nach wie vor in Grünberg die Kreuzungen mit den Gegenzügen stattfinden, sind dort die Standzeiten durch die Aufhebung der Langsamfahrstelle noch länger geworden, da nahezu jeder Zug aus Richtung Fulda größere Verspätungen (10 Minuten und mehr) aufweist.



Kommentar: „Zustand der Vogelsbergbahn ist ein Armutszeugnis hoch drei“

So äußerten sich die Wirtschaftsjunioren Gießen/ Alsfeld am Donnerstag, den 18. Oktober, gegenüber dem heimischen MdL Bernhard Bender auf einer Veranstaltung in Alsfeld.

Dieser Einschätzung haben die Pendler als tägliche Nutzer nichts hinzuzufügen, denn die Verspätungssituation erreicht nachmittags zur Feierabendszeit ihren Höhepunkt. Davon besonders betroffen sind die Fahrgäste von Gießen in den Vogelsbergkreis. So müssen diese Reisenden am Bahnhof Grünberg neben der fahrplanmäßigen Wartezeit von ca. 5 Minuten noch zusätzlich 10-15 Minuten bis zur Weiterfahrt im Zug verharren, weil der Gegenzug aus Fulda entsprechende Verspätung aufweist. Am 6 km entfernten Bahnhof Mücke ist die Zugkreuzung u.a. wegen feh-

lender Bohlenübergänge für die Reisenden zum Bahnsteig 2 nicht möglich. Dabei hat dieser Bahnhof das modernste Stellwerk der Strecke. Selbst die Leerreisezüge, die in dieser Zeit nach Gießen zurückgeführt werden und in Mücke ohne größeren Aufwand kreuzen könnten, führen ihre Überholung grundsätzlich am Bhf. Grünberg durch und haben somit Vorrang vor den zahlenden Kunden.

Ohne Übertreibung kann festgestellt werden, dass sich die Verspätungssituation auf der Vogelsbergbahn seit der Langzeitbeobachtung und Dokumentation von Pro Bahn & Bus im Herbst 1997 für diesen Streckenabschnitt nicht verbessert, sondern eher verschlechtert hat. Damals lag die Verspätungsrate von mehr als 5 Minuten bei durchschnittlich 15% aller verkehrender Züge.

Eine Fahrzeit von bis zu 60 Minuten für nur 29 km auf der Vogelsbergbahn ist somit keine Seltenheit, sondern nahezu täglich gelebte Realität im Zeitalter der Hochgeschwindigkeitszüge. Wen wundert es dann, dass dieser Zustand eine Abstimmung mit den Füßen herbeigeführt hat. Dies kann jeder, der mit offenen Augen das Geschehen wahrnimmt, bei der Ankunft in Grünberg erkennen, in dem man lediglich die Pkws mit VB-Kennzeichen auf dem P+R- und Bahnhofsvorplatz zählt.

Interessant ist die Reaktion der zuständigen Verkehrsunternehmen auf die vorgebrachte schriftliche Kritik. Dass Beschwerden über diese Zustände an die DB AG dort vermutlich ernst genommen und nicht gleich in der Schublade „notorische Meckerer“ verschwinden, zeigen die sachbezogenen Antworten und kleinen Gesten, obwohl keine großen Versprechungen getätigt werden.

Dagegen antwortet der RMV prinzipiell nur mit seinen üblichen Standardformbriefen. Wenn man darin zur Begründung der Verspätungen auf der Vogelsbergbahn liest: „.....**Überholungen durch den Fernverkehr auf Hauptstrecken...**“ merkt man sofort, dass man als Kunde nicht ernst genommen wird und könnte sich, bis auf eine wichtige Kleinigkeit am Rande, eigentlich den Rest des Briefes ersparen. So wurde bei früheren Antworten des RMV immer wieder auf den geplanten Einsatz von Neigezügen hingewiesen. Nunmehr sollen modernisierte VT 628 eingesetzt werden und das schon ab Anfang 2002. Hinsichtlich der modernisierten VT 628, vermutlich nur neu lackierte Fahrzeuge, - so diese überhaupt verfügbar sind- darf

man gespannt sein, wie diese in der Lage sind, die aktuelle Verspätungssituation zu entschärfen.

Da bis heute seitens des RMV, trotz mehrmaliger öffentlicher Ausbauankündigung in den vergangenen Jahren, immer noch kein Betriebskonzept und Fahrplanentwurf für eine modernisierte Vogelsbergbahn bekannt gemacht wurde, hat man sich scheinbar von dem Einsatz des „Pendolino“ auf der Vogelsbergbahn still und heimlich verabschiedet. Insbesondere die euphorische Pressemitteilung des RMV zur Zukunftsperspektiven dieser Strecke als modernste Regionalbahnstrecke anlässlich der Einweihung der P+R-Anlage in Mücke erweist sich abermals als leere Worthülse.

Wer sich wie die Vogelsberger Verkehrsgesellschaft (VBV) im Internet als Bindeglied zwischen den Fahrgästen und den Verkehrsunternehmen präsentiert, dabei die Vogelsbergbahn als Rückgrat des ÖPNV des Vogelsbergkreises bezeichnet und deren Ausbau vorantreiben will, muss auch in der Lage und Willens sein, die Kritik der Kunden über die unbefriedigenden Zustände öffentlich zur Kenntnis zu nehmen. Was erwartet man seitens der VBV von einem Gästebuch auf der Homepage, nur Lobhudelei? Will man denn nicht die Stimmung und Mißstände in Erfahrung bringen? Welch ein kundenorientiertes Verhalten hier praktiziert wurde, zeigt die Reaktion des Webmasters auf kritische Beiträge bzgl. der Vogelsbergbahn. Diese werden größtenteils nicht beantwortet oder aber die Einsender aufgefordert, sich direkt an die DB AG zu wenden. Scheinbar hat es sich noch nicht überall herumge-

sprochen, dass derjenige, der eine Leistung bestellt und bezahlt (VBV), auch Einfluß auf den Leistungserbringer ausüben kann und nicht der Fahrgast. Nicht unerwähnt bleiben sollte, dass andere unbequeme Beiträge zu diesem Themenkomplex umgehend aus dem Gästebuch gelöscht wurden.

Da man sich vermutlich nicht mehr öffentlich mit dieser Thematik auseinandersetzen will, wurde Anfang November das Gästebuch von der Homepage entfernt.

Horst Lorenz

Ohmtalbahn und Tourismus: Regelmäßige Sonderfahrten vorgesehen

(gs) Zwischen 1996 und 2001 hat es auf der Ohmtalbahn, die bekanntlich nur noch von Kirchhain bis Homberg/Hartsteinwerke im Güterverkehr regelmäßig mit schweren Schotterzügen bedient wird, - der Abschnitt bis Burg- und Niedergemünden an der Vogelsbergbahn ist leider demontiert - dreimal bemerkenswerte Sonderfahrten gegeben.

Der Arbeitskreis zur Förderung des Schienenverkehrs (A.F.S.) hat auf Bitten der Stadt Amöneburg beim großen Stadtfest 1996 Sonderfahrten in Zusammenarbeit mit der Hessischen Landesbahn (HLB) durchgeführt (moderne VT 628), die zu einem unglaublichen Erfolg geführt haben. Bei einigen Kursen waren die Triebwagen

derart überfüllt, dass man sich mehr „Rollmaterial“ gewünscht hätte, was in der Eile nicht zu beschaffen war.

Beim 100 jährigen Jubiläum der Ohmtalbahn im Jahre 2000 wurden erneut Fahrten durchgeführt mit den historischen Fahrzeugen der Oberhessischen Eisenbahnfreunde (OEF). Der Erfolg war wiederum sehr eindrucksvoll, wozu die anliegenden Städte und Gemeinden bzw. deren Verei-



*OEF-Zug auf der Ohmtalbahn
bei der Brücker Mühle
(Amöneburg) am 9. September
2001*

Foto: M. Ritter

*OEF-Zug auf der
Ohmtalbahn bei der
Brücker Mühle
(Amöneburg) am 9.
September 2001*

Foto: M. Ritter

ne durch ein vorzügliches Begleitprogramm erheblich beigetragen haben, das hier leider nicht in aller Ausführlichkeit dargestellt werden kann.



Daraus entwickelte sich in der Zwischenzeit ein integriertes Tourismuskonzept für das Ohmtal, an dem alle Städte und Gemeinden des Ohmtals zwischen Cölbe und Homberg mitzuwirken bereit sind und das vom Fremdenverkehrsverband Marburg-Biedenkopf wohlwollend gefördert wird. Daher wurden vom A.F.S. aus Anlass der Wiedereröffnung der Brücker Mühle am Fuße von Amöneburg erneut am 9. September 2001 Sonderfahrten zusammen mit den OEF durchgeführt, die leider vormittags unter dem schlechten Wetter litten. In der Zwischenzeit hat es am 3. und 17. November zwei Ohmtal

Konferenzen mit vielen Beteiligten aus den Ohmtal-Gemeinden gegeben, die zum Ziel haben, ein Ohmtal-Tourismuskonzept zu erarbeiten. Dieses soll besonders Wanderer und Radfahrer ansprechen und die „Highlights“ des Ohmtals (z.B. Mühlen, die Schweinsberger Burgen, das Schweinsberger Moor, die Homberger Altstadt etc.) herausheben.

Eine wichtige Rolle sollen dabei regelmäßige Sonderfahrten auf der Ohmtalbahn spielen, die u.a. auch den Radwanderern die Möglichkeit bieten, Teilstrecken mit dem Zug zu fahren.

Das Fernziel ist dabei die Wiederaufnahme eines regelmäßigen Zugverkehrs auf der gesamten Ohmtalbahn.

*Bei Rüdingshausen, im
Hintergrund Amöneburg*

Foto (9.9.2001): M. Ritter



Lumdataleisenbahnkalender 2002!

Mit Volldampf durchs romantische Lumdatal - Die Eisenbahnstrecke Lollar - Londorf - Grünberg

Vor 100 Jahren, am 1. Juni 1902, wurde der Abschnitt von Lollar nach Londorf der Lumdataleisenbahn eröffnet. Aus diesem Anlass hat Jochen Lindemann eine illustrierte Geschichte der Lumdataleisenbahn mit Kalender für das Jahr 2002 zusammengestellt, der den 1997 erschienenen Lumdataleisenbahnkalender noch in den Schatten stellt.

Dokumentation des Zeitraum von 1881 bis 2000 mit 46 bisher zum großen Teil unveröffentlichten historischen Fotografien, Abdruck seltener Dokumente, kuriose Aktenvorgänge und Anekdoten, großformatige Fotos im Kalenderteil.

Format 42 x 30,5 cm, 43 Seiten, schwarz-weiß, Verkaufspreis 22,95 DM / 11,80 Euro
Erscheinungstermin voraussichtlich Ende November 2001. Erhältlich in vielen
Geschäften im Lumdatal von Lollar bis Grünberg sowie in Gießen.
Direktvertrieb: Jochen Lindemann, Lerchenstraße 36, 73249 Wernau am Neckar,
Tel: 07153 32905 oder 07153 31040



Bahnhof Mainzlar um 1959: Die Schlepptenderlokomotive der Baureihe 38 hat mit ihrem Personenzug einen Halt eingelegt. Erkennbar ist, dass es sich beim Personenwagen hinter der Dampflok um einen alten preußischen Abteilwagen handelt - offenstehende, nach unten gebogene Türen.

(Teil des Originaltext Monatsblatt Oktober 2002)

Hauptversammlung der Lumdataleisenbahn AG in Staufenberg

(jl) Am 24. November 2001 fand die 6. ordentliche Hauptversammlung der LB AG in Staufenberg statt. 37 Aktionärinnen und Aktionäre mit insgesamt 1639 Stimmen, was knapp der Hälfte der ausgegebenen Aktien entspricht, entlasteten Vorstand und Aufsichtsrat mit großer Mehrheit. Besonders bedankte sich der neue Vorstandsvorsitzen-

de Michael Laux bei seinem Vorgänger Mikael Labib für die viele geleistete Arbeit.

Ebenfalls geehrt wurde Gabi Waldschnitt-Busse, die von ihrem Amt als stellvertretende Vorstandsvorsitzende Ende 2000 zurücktrat. Mehr Informationen zur Lumdataleisenbahn in der nächsten Ausgabe der Hessenschiene.

Teilstück der ehemaligen HEG-Schienenstrecke wird Radweg

(wb) Nach langem Hin und Her mit den dafür zuständigen politischen Gremien und der Hessischen Landesbahn GmbH (HLB) als Mehrheitseigener der Hersfelder Eisenbahn GmbH (HEG) ist das eingetreten, was Insider und Kenner der Szene schon lange vorausgesehen hatten: Zwischen dem ehemaligen Bahnhof der HEG gegenüber dem Empfangsgebäude der Deutschen Bahn AG in Bad Hersfeld und dem ehemaligen Haltepunkt Schenksolz wird ein Radweg auf der Bahntrasse gebaut. Dort findet er Anschluss an einen solchen mit bereits geschotterter Oberfläche, den die Gemeinde Schenklengsfeld vom ehemaligen Haltepunkt Lampertsfeld aus angelegt hat.

Die Kosten für den Radweg mit einer Länge von zunächst 9 Kilometern werden von Bad Hersfelds Bürgermeister Hartmut H. Boehmer auf 1,1 Mio Euro veranschlagt. Das Land Hessen beteiligt sich mit 50 Prozent an den Baukosten.

Damit haben sich mittelfristig wohl die

letzten Hoffnungen zerschlagen, die Eisenbahnstrecke über das Landecker Amt ins Werratal wieder zu beleben. In den letzten Betriebsjahren von 1990 bis 1993 fristete der Schienenverkehr der HEG nur noch ein Schattendasein, denn bereits nach der innerdeutschen Grenzöffnung im No-

Lange Güterzüge waren zu Zeiten des „Eisernen Vorhangs“ das Markenzeichen der damaligen Hersfelder Kreisbahn. Im Bild ein Güterzug mit links V32 (MAK- Lok ähnlich V100) unterstützt durch Schublok V31 (ex DB V80) auf der Strecke bei Ransbach. (14.4.78)

Foto: Axel Spille , www.eisenbahnfotograf.de



*Im Personen-
verkehr setzte die
HKB Uerdinger
Schienenbusse ein.
Hier der dreiteilige
Sonderling
VT54+VM56+VS55,
wobei man dank
Übergängen
zwischen den
Wagen durch den
ganzen Zug gehen
konnte.*

*Foto (14.4.78):
Axel Spille*



vember 1989 und der anschließenden Wiedervereinigung Deutschlands wurde die Kaliabfuhrstrecke bedeutungslos. Mit dem in Raten vollzogenen Wegfall dieses Geschäftszweiges hatte man dem Schienenverkehr der HEG das Rückgrat gebrochen. Ersatzinvestitionen in die Streckeninfrastruktur wurden seit 1990 praktisch nicht mehr getätigt. Insbesondere der Streckenabschnitt Schenkklengsfeld - Bad Hersfeld wurde total "heruntergefahren".

Zwischen Heimboldshausen und Schenkklengsfeld war die Strecke vor der Wiedervereinigung bis zum Haltepunkt Wehrshausen jährlich in Teilabschnitten saniert worden, so dass sie sich 1989 in einem sehr guten Zustand befand. Eine schon für 1990 zur Verfügung gestellte Sanierungssumme von 2 Mio. Mark wurde nach der Grenzöffnung nicht mehr abgerufen.

Im Personenverkehr gab es bis zur Entbindung von der Betriebspflicht am 31.12.1993 noch zwei Personenzüge, die meistens der VT 50 der HEG als Solo-

triebswagen bewältigte. Zug Nr. 9 fuhr 13.01 Uhr (Mo - Fr) von Schenkklengsfeld, dem Sitz des Bahnbetriebswerkes, zum Werkbahnhof Hattorf der Kali+Salz-Gruppe über Heimboldshausen. Zug Nr. 12 verließ Werk Hattorf um 14.00 Uhr und erreichte Bad Hersfeld um 14.48 Uhr. Als Leertriebwagen kehrte er anschließend nach Schenkklengsfeld zurück. Weitaus seltener war auch gelegentlich der "Spanier" im Einsatz (VT 54 der HEG), ein Unikat auf Schienen. Es handelte sich um einen Gliederzug mit Luftfederung und Faltenbalgübergängen, bestehend aus Trieb-, Mittel- und Steuerwagen mit einer Kapazität von 180 Sitzplätzen. Der ehemalige Landkreis Hersfeld hatte den Zug, der in Serie für die spanische Staatsbahn RENFE in Krefeld-Uerdingen gebaut wurde, als einziges Normalspurfahrzeug bestellt und auch bekommen. Die in den letzten Betriebsjahren stetig rückläufigen Fahrgastzahlen führten zu einer seltenen Nutzung des Fahrzeugs. Meist wurde es vom Verein Historische Eisenbahnen Hersfeld e.V.

für Sonderfahrten eingesetzt.

Der in Schenklingfeld ansässige Förderverein Werra-Fulda-Bahn e.V. bemüht sich seit einigen Jahren um die Aufnahme eines Museumseisenbahnbetriebes. Bis 1999 gelang es nicht, ein die HLB überzeugendes Betriebskonzept vorzulegen. Auch mit der Bestellung der Betriebsführerschaft gab es Probleme. Der Förderverein konnte nicht verhindern, dass im gleichen Jahr der längere Streckenteil Schenklingfeld - Bad Hersfeld (16 km) im Auftrag der HLB und mit Zustimmung des Landkreises Hersfeld-Rotenburg (HEG-Minderheitsgesellschafter) zurückgebaut wurde. Nun existiert noch der rund 10 km lange Teilabschnitt Schenklingfeld - Heimboldshausen. Die DB Cargo AG hat vom Bahnhof Heimboldshausen bis zum Schacht Hera der Kali+Salz-Gruppe ca. 2 Kilometer Strecke gemietet. Mehrere Wagenladungen werden mit einer K+S-Werkslok wöchentlich zugestellt.

Pro Bahn & Bus Osthessen und der Verein Historische Eisenbahnen Hersfeld hatten im Februar 2000 eine 88-seitige Konzept zur Reaktivierung einer durchgehenden Schienenverbindung Bad Salzungen - Vacha - Heimboldshausen - Bad Hersfeld verfasst und den politischen Gre-

mien zugesandt, in der Absicht, die Bereitschaft für eine Kosten-Nutzen-Untersuchung zu wecken. Die eingehenden Antworten zeugten von einem freundlichen, aber letztlich erkennbaren Desinteresse fast aller Mandatsträger. Im übrigen verwies man auf die bereits bestehenden und noch auszubauenden Busverbindungen, die den Verkehrsbedarf längst problemlos bewältigten. Von den rund 6.400 Einpendlern, die täglich aus Westthüringen in den Arbeitsamtsbezirk Bad Hersfeld fahren, war nicht Rede.

Nachdem seit dem Fahrplanwechsel am 10. Juni 2001 die Strecke Bad Salzungen - Vacha vom Reisezugverkehr "befreit" wurde, ist die im Konzept "Werra-Fulda-Bahn. Zahlen, Daten, Perspektiven" untersuchte Verbindung Bad Hersfeld - Bad Salzungen derzeit gegenstandslos. Eine reale Chance für eine Wiederbelebung besteht unter den gegenwärtigen wirtschaftlichen und politischen Konstellationen damit wohl nicht. Man setzt stattdessen auf "Radfahr'n statt Rostbahn", wie es *Der neue Kreisanzeiger* formulierte. Ob das auch künftig die einzige Alternative für stillgelegte Bahnstrecken in Deutschland sein soll, darf schon jetzt offen in Zweifel gezogen werden.

"Zielkonzept Vogelsbergbahn 2007" vorgestellt

(pb/si) Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus hat seine Vorstellungen für den Ausbau und Betrieb der Vogelsbergbahn Gießen - Fulda dargelegt. Mit dem "Zielkonzept Vogelsbergbahn 2007" will der Verband die Diskussion um das Betriebskonzept für die 106 Kilometer lange Ost-West-Schienenachse vorantreiben.

"Schon oft ist der Ausbau der Vogelsbergbahn angekündigt worden. Die Verkürzung der Fahrzeiten und der Einsatz

von Neigetechnik-Zügen waren die wichtigsten Punkte", sagt Vorstandsmitglied Stefan Sitzmann. "Den Zusagen sind bis-

lang allerdings noch nie Taten gefolgt.“

Die Strecke befindet sich im Fünfjahresplan 1998-2002 zum Bundesschiene- wege- Ausbaugesetz. Voraussetzung für konkrete Zuschüsse des Bundes ist allerdings ein Betriebs- programm des Rhein- Main- Verkehrsverbundes (RMV) und der Aufgaben- träger (Landkreise Gießen, Vogelsberg und Fulda sowie Städte Gießen und Fulda). Es muss mit der DB Netz AG (DB) abgestimmt werden. Dieses Konzept liegt bislang noch nicht öffentlich vor. Nur danach kann beurteilt werden, welche Ausbauten notwendig sind und welche Auswirkungen dies für die Fahrgäste hat.



Wichtig ist für Pro Bahn & Bus, dass die Kommunalpolitiker dem RMV und der DB keinen Blanko- Scheck ausstellen. “Hier muss kritisch geprüft werden, wann und wo Züge halten, damit in den End- bahn- hofen Gießen und Fulda tatsächlich bessere Anschlüsse zustandekommen. Auch der Busverkehr darf nicht übergangen werden. Unter anderem sind die Stadtbusse in Lauterbach und Grünberg sowie die Lokalbuse in Mücke und Alsfeld auf den Schienen- verkehr ausgerichtet.

Beim Streckenausbau plädiert der Fahrgastverband für den teilweise zweigleisigen Ausbau der Strecke an wenigen Stellen (Rödgen - Großen-

Folgende Eckpunkte fordert Pro Bahn & Bus für die Strecke:

- Neueinrichtung und Verlegung von Stationen
- Zusätzliche Ausweichstellen auf der eingleisigen Strecke
- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit
- Abschnittsweise zweigleisiger Ausbau (insgesamt ca. 16 km)
- Regionalexpress (RE) im 2-Stunden-Takt von morgens bis abends an allen Tagen
- Ausweitung des Regionalbahn-Verkehrs (RB) bis Mitternacht
- Verdichtung des Zugangebotes an Sonntagen
- Modernes Wagenmaterial (spurtstarke RB-Triebwagen, RE-Neigetechnikzüge)
- Umfassende Erneuerung der bis zu einem Jahrhundert alten Sicherungs- technik.



*Eine Regionalbahn aus Fulda fährt
in den Bahnhof Wallenrod ein.*

Bild: Pro Bahn & Bus Osthessen

Buseck, Nieder-Gemünden - Nieder-Ohmen und Lauterbach - Bad Salzschlirf), die Beseitigung nicht mehr benötigter Bahnübergänge und den Neubau von Haltepunkten in Gießen Aulweg, Rödgen und Lindenstruth. Außerdem fordert er eine Verlegung des Haltepunktes Schwalmthal-Renzendorf nach Brauerschwend.

Sichere Fahrzeuggewinne nur mit zweigleisigen Abschnitten

Auf der eingleisigen Strecke können sich Züge nur an bestimmten Stellen begegnen. Ist ein Zug verspätet, haben die entgegenkommenden Züge alle automatisch auch Verspätung. Die Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit und der Einsatz von Neigetechnik-Zügen lösen dieses Problem nicht.

“Es nützt dem Fahrgast wenig, wenn sich mit dem Ausbau die Fahrzeiten verkürzen, er aber unterwegs auf den verspäteten Gegenzug warten muss. Dann ist der Fahrzeuggewinn dahin”, betont Stefan Sitzmann. “Da die Vogelsbergbahn bereits bei ihrem Bau zweigleisig projektiert wurde, ist der Ausbau ziemlich unproblematisch.”

Das Zielkonzept ist erhältlich im Internet unter www.probahn-bus.org oder auf CD-ROM incl. Versand für 5 Euro bei Pro Bahn & Bus, Bahnhofstr. 102, 36341 Lauterbach.

Fünf Jahre Stadtbus Bad Hersfeld

(og) Unter dem Motto: “Die clevere Busidee wird 5 Jahre” feierte die Stadt Bad Hersfeld ihren Stadtbus. Seit 31.08.1996 fahren die grasgrünen Stadtbusse im leicht erkennbaren Design in der Festspielstadt. Als erste Stadt in Nordhessen führte Bad Hersfeld das neue Bussystem - unter der Regie des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) - ein. Zwischen 1996 und 2000 folgten weitere Städte in Nordhessen wie Bad Sooden-Allendorf, Bad Wildungen, Korbach, Witzenhausen, Eschwege und Hofgeismar diesem Beispiel.

Alle Wege führen in die Stadt - nach diesem Prinzip fahren Stadtbusse schon in vielen auch kleineren Städten in Deutschland und in der Schweiz auf Erfolgskurs. Angefangen hat in Bad Hersfeld alles - wie in anderen Städten auch - mit einem

Verkehrsrahmenplan. Eine Verkehrszunahme von 20% wurde schon 1994 bis zum Jahre 2010 prognostiziert - dies konnte das Hersfelder Verkehrswegenetz nicht verkraften. Eine Prioritätenliste für den ÖPNV wurde 1995 von der Stadt be-

schlossen. Diese enthielt neben der Einrichtung eines Anruf-Sammel-Taxis (AST) auch die Planung einer neuen Stadtbuslinie, zuerst nur zwischen Krankenhaus und Kliniken.

Das neue Stadtbussystem wurde 1995 konsequent aus dem vorher bestehenden Stadtverkehr weiter entwickelt. Die Stadt kaufte die zusätzlichen Verkehrsleistungen beim Busunternehmen Johannes Peter ein, welches auch weiterhin Inhaber der Konzessionen ist.

Durch das Stadtbus-Angebot werden 22.900 Bad Hersfelder Bürgerinnen und Bürger mit Fußwegen von höchstens 300 Metern Abstand zur nächsten Haltestelle bedient. Bei 28 000 Einwohnern in den angeschlossenen Stadtbereichen werden 81% erreicht. Mit 920.000 Fahrgästen pro Jahr startete der Stadtbus vor fünf Jahren. Mittlerweile ist die Fahrgastzahl auf 1,3 Mio. angestiegen, eine Zuwachsrate von über 40%. Diese Zahlen übersteigen deut-

lich die auf 25% im Vorfeld prognostizierten Zielwerte, die Tendenz ist weiterhin steigend.

Die Gesamtkilometerleistung des Stadtbussystems beträgt jährlich 450 000 Kilometer, wobei der Mehraufwand zum alten Linienverkehr bei 150.000 Kilometern liegt. Die Kostenunterdeckung wird bisher über die Nahverkehrsgesellschaft jeweils zur Hälfte von der Stadt und vom Landkreis Hersfeld-Rotenburg getragen.

Mit einer umfassenden Marketingarbeit wurde in Bad Hersfeld auch ein Maßstab für die anderen NVV-Stadtbusstädte gesetzt. Das Markteinführungsbudget von 150.000 Mark wurde für haushaltsdeckende Broschüren, Plakate und andere umfangreiche Infomaßnahmen investiert. In den ersten zwei Jahren wurde die Marketingarbeit konsequent weitergeführt. Der Etat konnte nach erfolgreicher Arbeit schon in 1997 auf 80.000 Mark reduziert werden.

*Seit 5 Jahren in Bad
Hersfeld mit
steigendem Erfolg
unterwegs:
Der Stadtbus*

Foto: Oliver Günter



Vorspessart-Verbund: Neuer Name für das Busnetz zwischen Gelnhausen und Hanau

(og) Fast 50 % Mehrangebot, zusätzliche Haltestellen, neue Linienführungen und ein neuer Begriff: unter dem Namen Vorspessart-Verbund startete am 1. Oktober ein verbessertes Angebot im öffentlichen Nahverkehr in den Gemeinden Freigericht, Hasselroth und Rodenbach sowie die der Stadt Gelnhausen im Main-Kinzig-Kreis.

Auf insgesamt 6 Linien werden die Betriebszeiten ausgedehnt und die Busse fahren im Takt. Das Angebot fährt wie bisher der Kraftverkehr Kinzigtal (KVK), ein Tochterunternehmen der Hanauer Straßenbahn AG. Alle vier Kommunen hatten sich zusammen mit der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig für das Konzept entschieden. Die zusätzlichen Kosten für den Mehrverkehr in Höhe von ca. 840 000 DM pro Jahr teilen sich der Kreis und die Gemeinden untereinander auf.








Von allen Orten werden zumeist halbstündliche Verbindungen sowohl nach

Gelnhausen als auch nach Hanau eingerichtet, in den Hauptverkehrszeiten verlichten zusätzliche Fahrten das Angebot.

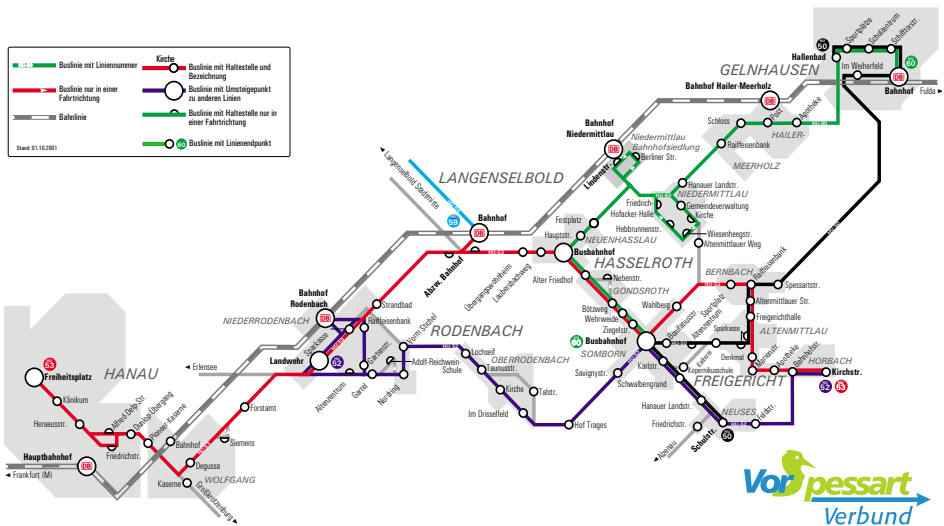
Zu begrüßen sei vor allem der Schnellbus, der Fahrgäste aus dem Freigericht auf kurzem Wege in die Barbarossastadt Gelnhausen und wieder zurück bringt, erläuterte Bürgermeister Franz (Freigericht), der in der Umsetzung des Projektes einen Qualitätssprung für den ÖPNV sieht.

In der Gemeinde Hasselroth verbessert sich die Erschließung der Ortsteile Niedermittlau und Bahnhofsiedlung. Rodenbachs Bürgermeister Dr. Raabe hob

Liniennetzplan Vorspessart

	Buslinie mit Liniennummer		Buslinie mit Haltestelle und Bezeichnung
	Buslinie nur in einer Fahrtrichtung		Buslinie mit Umsteigepunkt zu anderen Linien
	Bahnlinie		Buslinie mit Haltestelle nur in einer Fahrtrichtung
	Buslinie mit Linienendpunkt		

Stand: 01.10.2001



Die Welle

Bade- und Saunavergnügen



- Riesenrutsche
- Wellenbad
- Saunabereich mit 3 finnischen Saunen, Bio-Sauna, Dampfbad, Solarien

Das Eis

Eislaufvergnügen unter Dach



- Eishockey
- Eiskunstlauf
- Curling
- Eisstockschießen
- Schlittschuhverleih

Saison Oktober – März



Genießen Sie die angenehme Atmosphäre in unserem subtropischen Erlebnisbad!



Viel Spaß in unserer überdachten Eishalle!



Freizeitzentrum Lauterbach

36341 Lauterbach · Am Sportfeld · Infotelefon 066 41/62729 · Telefon während der Öffnungszeiten 06641/4505

für seine Gemeinde die zahlreichen neuen Direktverbindungen hervor, die für die Bürger enorme Verbesserungen mit sich brächten. So sei es sehr zu begrüßen, dass man seit Oktober bei jeder zweiten Verbindung umsteigefrei von Oberrodobach nach Hanau gelangen kann.

Verschlechtert hat sich das Angebot spätabends und sonntags. Zu diesen Zeiten wurden die Verkehre gestrichen. Die

Einführung eines Anruf-Sammeltaxi-Verkehrs zu diesen Zeiten befindet sich erst in der Planung.

Um die Fußwege zu verkürzen, wurden weitere Haltestellen eingerichtet. Auch sind die Buslinien erheblich besser als bisher auf den Zugverkehr der Kinzigalbahn Fulda - Hanau - Frankfurt an den Bahnhöfen Gelnhausen, Niedermittlau, Langenselbold und Rodenbach abgestimmt.

Neue Busgeneration in Gelnhausen

(og) In der Barbarossastadt übernahm zum 1. Oktober mit Becker-Reisen (Linsengericht / Gelnhausen) ein neuer Betreiber die Bedienung der beiden Stadtbuslinien. Das Unternehmen hatte sich als wirtschaftlichster Anbieter aus einer europaweiten Ausschreibung erfolgreich durchgesetzt und tritt die Nachfolge des Kraftverkehr Kinzigtal an.

Augenfälligste Änderung für die Fahrgäste bildet die Erneuerung der kompletten Fahrzeugflotte. Zum Einsatz kommen sechs 'Midi-Busse' vom Typ „Neoplan Centroliner“. Sie wurden für Gelnhausen neu beschafft, bieten einen zeitgemäßen Komfort, sind mit einer Klimaanlage ausgerüstet und umweltfreundlich. Alle Fahrzeuge erfüllen die EURO-Abgasnorm III.

Die Stadt Gelnhausen hat zugleich den Fahrplan angepasst. Wichtigste Änderung ist eine neue Linienführung der HU-61 nördlich des Krankenhauses, die nach langjährigen Forderungen aus der Bürgerschaft zustande kam. Mit den zusätzlichen Haltestellen „Birkenweg“ und „Buchen-

weg“ verkürzen sich für die dort Wohnenden die Fußwege zum Stadtbus deutlich. Weitere kleine Fahrplanänderungen waren ebenfalls durchzuführen, da die Busse künftig von einem anderen Betriebshof aus eingesetzt werden.

Bürgermeister Jürgen Michaelis wünscht sich mit dem neuen Busunternehmer einen weiteren Schub in der Stadtbusnutzung. „Wir haben das Fahrplanangebot ständig ausgedehnt und bedienen jetzt alle Stadtteile“. Mit den neuen Bussen erhoffe sich die Stadt neue Fahrgäste, die bislang noch mit dem Auto unterwegs seien.

Fahrgastverbände fordern mehr S-Bahnen

(og) Der Verkehrsclub Deutschland und der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus in einer gemeinsamen Erklärung die Verdichtung des S-Bahn-Taktes im Rhein-Main-Gebiet auf mindestens 30 Minuten gefordert.

Der abends und am Wochenende noch immer anzutreffende 60-Minuten-Takt im S-Bahn-Netz entspricht in keiner Weise den Mobilitätsbedürfnissen in der Rhein-Main-Region - und ist für die Euro-Stadt Frankfurt geradezu peinlich.

Die Verdichtung auf einen 30-Minuten-Grundtakt wird die Attraktivität des RMV

spürbar erhöhen und ist aus Fahrgastsicht seit Jahren überfällig. Auch das Problem überfüllter Kurzzüge muss im gleichen Anlauf beseitigt werden.

Zur weiteren Steigerung der Qualität bei der S-Bahn wird die Beschaffung neuer Fahrzeuge angeregt, um die z.T. fast 30 Jahre alten Triebzüge in den kommenden Jahren abzulösen.

Westerwald-Netz ausgeschrieben

(gh) Am 30. Oktober 2001 haben der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (Zv SPNV RP Nord) und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) die Personenbeförderung per Bahn im Schienenpersonennahverkehr mit Dieselmotoren im Bereich des Westerwald-Netzes ausgeschrieben. Das Angebotsvolumen umfaßt 2.437.521 Zugkilometer pro Jahr vom 12.12.2004 ab für zehn Jahre.

Folgende Strecken sollen im Westerwald-Netz zusammengefasst werden:

KBS 627: Limburg - Niedernhausen - Wiesbaden (nur Leistungen mit Dieselmotoren).

KBS 625: Abschnitt Limburg - Koblenz (nur Regionalbahn-Leistungen).

KBS 461: Limburg - Westerburg - Altkirchen - Au.

KBS 629: Limburg - Montabaur - Siershahn

Als Option wurde die zur Zeit stillgelegte Strecke Siershahn - Grenzau - Engers - Neuwied mit aufgenommen, mit der sich

die jährlichen Zugkilometer auf 2.685.181 erhöhen würden. Für die eigentlich im Gebiet des Zweckverbandes Westfalen Süd liegenden Streckenteile übernahm der Zv SPNV RP Nord die Betreuung als Aufgabenträger.

Die RegionalExpress-Leistungen (Neigetechnik-Züge der Baureihe 611) sowie der Gesamtverkehr im Abschnitt Limburg - Gießen sind nicht Bestandteil der Ausschreibung. Somit wären im Falle einer Vergabe an ein privates Bahnunternehmen kein durchgehender Regionalbahn-Verkehr auf der Lahntalbahn mehr möglich.

S-Bahnstation Eppstein-Bremthal eröffnet

(gh) Am Sonntag, 14. Oktober hielt um 11.10 Uhr der erste planmäßige S-Bahn-Zug der Linie S 2 an der neuen Station Eppstein-Bremthal. Damit erhielt die Stadt Eppstein neben den Stationen Eppstein und Niederjosbach den dritten S-Bahn-Halt an der Strecke von Frankfurt nach Niedernhausen. Neben einem P+R-Platz wurde auch eine Bushaltestelle am Haltepunkt eingerichtet.

Die ESWE-Linie 20 (Wiesbaden Platz d. dt. Einheit - Naurod - Eppstein) wird von Wiesbaden über Naurod kommend zwischen den Eppsteiner Ortsteilen Bremthal und Niederjosbach eine neue Route fahren. Die Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft (MTV) hat neue Haltestellen entlang der Linie eingerichtet, um die Wohn- und Gewerbegebiete der beiden

Ortsteile ideal anzubinden. Die Haltestelle Eppstein Bahnhof wird nicht mehr bedient. Von Wiesbaden kommend hält der Bus in Bremthal am Gewerbegebiet im Valterweg und im Hessenring am Baugebiet am Roth. Über die Haltestellen Niederjosbacher Straße, Freiherr-vom-Stein-Straße, Waldallee und Eibenhang führt die Linie zum neuen Bahnhof in

Bremthal. Durch den Ortskern Bremthal und mit Halt an der Comeniuschule fährt der Bus nach Niederjosbach. In Niederjosbach werden die Haltestellen Zimmer-

platz, Eppsteiner Straße und Zeilring angefahren. Über die Obergasse führt die Linie zurück nach Bremthal und Wiesbaden.

Weitere Verbesserungen auf der Buslinie Limburg - Wiesbaden

(gh) Am 15. Oktober dieses Jahres sind auf der Schnellbuslinie 5472 (Limburg - Kirberg - Hünstetten - Taunusstein-Neuhof - Wiesbaden) weitere Fahrplanverbesserungen in Kraft getreten. Dadurch wurde der ständig wachsenden Inanspruchnahme dieser Buslinie Rechnung getragen.

Die Schnellbuslinie verläuft zwischen Limburg und Wiesbaden ausschließlich auf der B 417 (Hühnerstraße) und ist in erster Linie für Berufspendler sowie Schüler zu den Wiesbadener Schulen gedacht. Im Laufe der vergangenen Jahre hat nach einem sehr zögerlichem Start das Fahrgastaufkommen, nicht zuletzt durch die Einführung des JobTickets bei der Stadtver-

waltung Wiesbaden, ständig zugenommen.

Verbessert wurde auch die in Hünstetten gelegene Haltestelle Abzweig Görsroth. Seitens der Gemeinde wurden neue Zugänge angelegt, die Haltestelle mit Hochbordsteinen versehen und Wartehallen errichtet. Ebenfalls wurde ein kleiner Park+Ride-Platz errichtet.

Neue zentrale Bushaltestelle in Hünstetten-Wallbach eröffnet

(gh) Nach etwa zehn Jahre andauernden Auseinandersetzungen konnte am 16. Oktober gegenüber der Gemeindeverwaltung in Hünstetten die neue Bushaltestelle „Wallbach Im Lagersboden“ eröffnet werden. Dadurch konnte die in einer engen Straße liegende, hauptsächlich von Bussen des in den Linienverkehr integrierten Schülerverkehrs angefahrne Haltestelle „Wallbach Kirchgasse“ aufgehoben werden. Ebenso wurde die nur von den Bus-

sen der ORN angefahrne Haltestelle „Wallbach Auf der Langwies“ aufgehoben. Damit sind nun alle Busabfahrten der Linien 5463, 5473, 102, 104 sowie das Anruf-Sammel-Taxi 405 an der neuen Haltestelle zusammengefasst. Lediglich zwei Abfahrten des Anruf-Sammel-Taxis in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag sind an der speziell hierfür eingerichteten Haltestelle „Wallbach Disco“ verblieben.

ICE-Anbindung Darmstadt: Hauptbahnhof ideal

(og) Die DB Netz AG als Planungsträger der Neubaustrecke (NBS) Rhein/Main - Rhein/Neckar und die Planungsbeteiligten Stadt Darmstadt und Region Starkenburg sowie das hessische Verkehrsministerium, der Rhein-Main-Verkehrsverbund, die Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA) und die Industrie- und Handelskammer Darmstadt haben am 12. November 2001 die Ergebnisse einer Untersuchung der ICE-Anbindung Darmstadts vorgestellt.

Die Untersuchung wurde von einer fachübergreifenden Arbeitsgruppe durchgeführt, die beim ZIV (Zentrum für integrierte Verkehrssysteme an der Technischen Universität Darmstadt) koordiniert.

Hintergrund des Großvorhabens ist die Tatsache, dass die zusätzlichen Fernverkehre nach Inbetriebnahme der NBS Köln - Rhein/Main und die prognostizierte

Verkehrssteigerung auf der Riedbahn Frankfurt - Biblis - Mannheim, die heute schon an der Grenze der Leistungsfähigkeit ist, kaum mehr fahrbar sind.

Im Rahmen von Voruntersuchungen wurden die Möglichkeiten einer Anbindung Darmstadts an das Hochgeschwindigkeitsnetz der DB (Ziel 2010) untersucht.

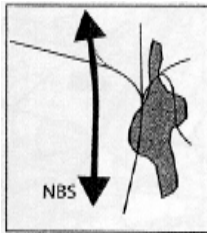
Der Darmstädter Hauptbahnhof: Der zentrale Knotenpunkt des Schienenverkehrs in Südhessen

Foto: O. Günter



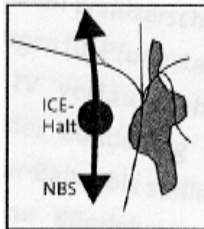
Variante I (Direttissima):

Die NBS wird in enger Bündelung mit der Autobahn geführt (nördlich des Darmstädter Kreuzes: A5, südlich davon: A67), nur mit betrieblicher Anbindung Darmstadts in Richtung Norden.



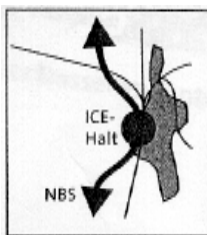
Variante II:

entspricht in der Linieneinführung Variante I, jedoch ist zusätzlich der Halt einzelner ICE-Züge in einem neuen Bahnhof "Darmstadt-West" zwischen Autobahndreieck und Autobahnkreuz Darmstadt vorgesehen.



In den Varianten III und IV:

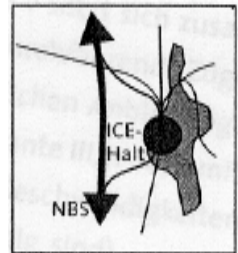
löst sich die NBS von Norden kommend bei Gräfenhausen von der A5, umfährt das Gewerbegebiet Weiterstadt östlich und verläuft im Darmstädter Hauptbahnhof westlich der bestehenden Bahnsteige im Bereich der heutigen Rangiergleise. Ein Teil der Züge hält an vorhandenen oder neuen Bahnsteigen, ein anderer Teil kann auf separaten Gleisen mit 250 km/h durchfahren werden.



Die **Variante III** wird südlich des Darmstädter Hauptbahnhofs in einem weiten Bogen (zum größten Teil in Tunnellage unterhalb von Gewerbegebiet und Kasernengelände) bis zur Bündelung mit der Eschollbrücker Straße (L3097) geführt, anschließend weiter entlang der A67 Richtung Mannheim.

Die **Variante IV** verläuft ab Darmstadt Hbf in weitgehender Bündelung mit der bestehenden Main-Neckar-Bahn, bis südlich von Pfungstadt ein Übergang zur Bündelung mit A5 Richtung Mannheim erreicht wird.

Die **Variante V** setzt sich zusammen aus der Direttissima für durchfahrende Züge (Variante I) und einer zusätzlichen Anbindung des Hbf Darmstadt (ähnlich Variante III, jedoch mit engeren Bögen, da keine hohen Geschwindigkeiten für durchfahrende Züge notwendig sind).



Eine erste Kostenschätzung des ZIV für den Bereich Darmstadt ergab, dass die Kosten für die Streckenführung Darmstadt Hbf (Varianten III und IV) in etwa auf gleichem Niveau liegen wie bei den an Darmstadt vorbeiführenden Varianten I und II. Lediglich die Variante V wird auf Grund der parallelen Streckenführung durch Darmstadt Hbf und westlich an Darmstadt vorbei um etwa das 1,5-fache teurer.

Variante	Fahrzeit ohne Halt in Darmstadt [min]	Fahrzeit mit 2 Minuten Halt in Darmstadt [min]
I Direttissima	22,5	-
II Darmstadt -West	22,5	28,0
III Eschollbrücker Str.	23,1	28,1
IV südlich entlang A5	22,6	27,6
V Ausschleifung über DA nur für haltende Züge	22,5	29,0

Mögliche Fahrzeiten des ICE zwischen Frankfurt (M) Flughafen und Mannheim Hbf Quelle: ZIV

Für jeder Variante zwischen Frankfurt Hbf bzw. Frankfurt Flughafen und Mannheim Hbf wurden die vorraussichtlichen Fahrzeiten ermittelt.

Für den Durchgangsverkehr zwischen Frankfurt Flughafen und Mannheim Hbf verkürzt sich im wesentlichen unabhängig von einem Anschluss in Darmstadt die Fahrzeit von heute 30 auf zukünftig etwa 23 Minuten. Zwischen Frankfurt Hbf und Mannheim von 34 auf etwa 29 Minuten.

Die Studie betrachtet außerdem Aspekte der Wirtschaftsregion in Verbindung mit dem ICE-Halt und das zu erwartende Verkehrsaufkommen. Dabei wird der größte Aufkommenszuwachs bei den Varianten III und IV erwartet, bei denen die NBS

den Hauptbahnhof direkt erschließt.

Hinsichtlich der Trassenqualität (Streckenlänge, Geschwindigkeit, Fahrzeiten) werden alle Trassenvarianten grundsätzlich positiv bewertet. Beide möglichen Bahnhofsstandorte können für den motorisierten Individualverkehr in guter Qualität erschlossen werden. Die ÖPNV-Anbindung der Region an Darmstadt-West wäre allerdings nicht mit der Qualität der Hauptbahnhof-Anbindung möglich.

Bei einer Verankerung im Bundesverkehrswegeplan 2003 könnte der NBS-Betrieb nach dem jetzigen Stand zum Fahrplanwechsel Ende 2008 aufgenommen werden.

Städtische Verkehrsdrehscheibe Darmstadt Hauptbahnhof: Umbau hat begonnen

(gh) Im August dieses Jahres haben die Bauarbeiten für die Verbesserung der Kreuzung Rheinstraße / Berliner Allee / Göbelstraße begonnen. Diese Arbeiten stehen im Zusammenhang mit der Modernisierung der gesamten Verkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof mit zahlreichen Einzelaktionen, an denen die Stadt Darmstadt, die HEAG und die Deutsche Bahn AG beteiligt sind.

Wenn diese Einzelmaßnahmen in etwa drei Jahren abgeschlossen sein werden, ist die Zubringerfunktion zum Darmstädter Hauptbahnhof neu und modern geordnet: Der Hauptbahnhof ist im Westen mit sei-

nem bereits vorhandenen Querbahnsteig erschlossen, in das dort entstandene P+R-Haus mit 420 Plätzen wird in Zukunft der Individualverkehr gelenkt. Die der Innenstadt zugewandte Ostseite versorgt wie

bisher den Öffentlichen Nahverkehr mit Straßenbahnen und Bussen. Ein modernes Fahrradparkhaus steht den Fahrradfahrern bereits zur Verfügung.

Erneuert und erweitert werden die mehr als dreißig Jahre alten und strapazierten Gleisanlagen der Straßenbahnen, neu dazu kommt eine Gleisschleife von Griesheim zum Hauptbahnhof, die für mögliche neue Linien und für Alternativführungen zur Innenstadt gedacht sind.

Eine wichtige Änderung ist die Verlegung der Haltestelle (Bus und Bahn) Berliner Allee um 150 Meter ostwärts. Damit kommt die Haltestelle aus dem unmittelbaren Kreuzungsbereich und entschärft dort die Situation (bessere Ampelschaltungen). Die stadteinwärts verschobene

Haltestelle bedient dann besser auf der einen Seite zum Beispiel die IHK und auf der anderen Seite die Fachhochschule und das Verlagsviertel. Um allen Befürchtungen, die Nutzer des ÖPNVs müßten jetzt einen längeren Weg zum Bahnhof in Kauf nehmen, entgegen zu treten, wird mit der Verlegung der Haltestelle der H-Bus zum Hauptbahnhof weitergeführt. Somit wird der Hauptbahnhof von der Innenstadt (und umgekehrt) im Fünf-Minuten-Takt angefahren, von F-Bus, H-Bus und D-Bus. Außerdem fahren auch die Straßenbahnlinien 3 und 1 den Hauptbahnhof direkt an. Die Gesamtmaßnahme wird schätzungsweise 1,5 Millionen DM für Stadt und HEAG kosten.

75 Jahre Elektrische in Griesheim

(gh) 75 Jahre schon verbindet die „Elektrische“ die Städte Griesheim und Darmstadt. Am 13. Oktober 1926 wurde der Betrieb auf der sogenannten Vorortbahn zwischen Darmstadt und Griesheim feierlich eingeweiht - die heutige Linie 9 war geboren. Dieses Jubiläum ist Anlass für eine gemeinsame Ausstellung der HEAG Verkehrs-GmbH und des Museum Griesheim.

Vom 25. Oktober 2001 bis zum 20. Januar 2002 sind im Museum Griesheim Zeitdokumente aus den Anfängen der „Funkscheese“, wie Fahrkarten und Fahrpläne aber auch historische Photos von Menschen und Straßenbahnen, zu sehen.

Vorgängerin der elektrischen Straßenbahn war die seit dem 25. August 1886 verkehrende Dampfbahn. Diese war infolge des Ruhrkampfes im März 1922 eingestellt worden. Erst mit der Einweihung der „Elektrischen“ vier Jahre später konnte die wichtige Verbindung zwischen Darmstadt und Griesheim wiederhergestellt werden. Die Ausstellung vermittelt anschaulich ein Stück regionaler Geschichte und Identität. Neben den Exponaten gibt es auch die Möglichkeit, eine aku-

stische Reise mit der Linie 9 zu unternehmen und so mit allen Sinnen die damalige Zeit zu erfahren. Nicht nur eingefleischte Straßenbahnfreunde kommen hier auf ihre Kosten. Der Eintritt zu dieser Zeitreise ist frei.

Ausstellungsbegleitend ist eine Sonderbroschüre erschienen, die die Geschichte dieser Straßenbahnverbindung in Bildern und Texten Revue passieren lässt. Die Broschüre kostet 2,- DM/1,- Euro und kann im Museum Griesheim, im HEAG-Kundenzentrum am Luisenplatz und im Griesheimer Rathaus erworben werden. Der Erlös geht zugunsten des Museums Griesheim.

Das Museum Griesheim in der Groß-Gerauer-Str. 18 ist donnerstags von 15.00 - 18.00 Uhr geöffnet.

Landkreis Bergstraße: Gutachten nimmt Buslinie K49/669 unter die Lupe

(gh) Um den Fahrplan auf der Buslinie K 49/669 zwischen Jugenheim und Heppenheim zu verbessern und damit für die Fahrgäste optimal auszuarbeiten, hat das Bergsträßer Reisebüro Glück & Seitz GmbH & Co. KG, Tochter der HEAG, jetzt ein Gutachten in Auftrag gegeben.

„Die Busse sollen pünktlich fahren und ausreichend Kapazität für die Fahrgäste bieten. Um das angesichts der vielen Veränderungen in jüngster Zeit leisten zu können, ist eine Bestandsaufnahme notwendig geworden,“ erläutert Glück & Seitz-Geschäftsführer Roger Meckenstock das Ziel des Gutachtens. In den letzten zwei Jahren haben sich die Pendlerwege und die Zahl der Fahrgäste auf der K49 stark verändert. Offenkundig ist bisher vor allem,

dass in den morgentlichen und mittäglichen Spitzen deutlich mehr Fahrgäste als bisher die Busverbindung zwischen Heppenheim und Jugenheim nutzen. Das erweiterte Fahrplanangebot auf der K49 und auch der Erfolg der Schülerjahreskarten MaxxTicket (VRN) und MobiTick (RMV) haben zu einer stärkeren Nachfrage geführt. Das beauftragte Ingenieurbüro soll nach weiteren Verbesserungsmöglichkeiten suchen.

Mörfelden-Walldorf und Riedstadt künftig im S-Bahn-Netz

(fl) Eine S-Bahnlinie mit der Nummer 7 fährt ab kommendem Fahrplanwechsel ins Ried. Dazu gab der Aufsichtsrat des RMV in seiner Sitzung am 20.11.2001 Grünes Licht. Mit diesem Beschluss wurde die Finanzierung sichergestellt, um die Strecke vom Frankfurter Hauptbahnhof über Mörfelden-Walldorf nach Goddelau-Riedstadt ab 15. Dezember 2002 in das leistungsfähige S-Bahn-Netz zu integrieren.

Generell sollen die S-Bahnzüge mit attraktiven Taktzeiten und beschleunigungsstarken Fahrzeugen an Stelle der heutigen Regionalbahnen fahren, ergänzt mit einigen Zusatzfahrten. Auf diese Weise wird montags bis freitags ein 30-Minuten-Grundtakt erreicht, samstagabends und sonntags ein 60-Minuten-Takt. Insgesamt werden die jährlichen Zugkilometer auf der Riedstrecke um ca. acht Prozent auf 860 000 gesteigert. Dazu kommen noch die bereits heute auf der RMV-Linie 70 verkehrenden Regionalexpress-Züge.

Die S 7 wird sich zumindest für einige Jahre die beiden Gleise der Riedbahn mit dem dichten ICE-Verkehr teilen müssen, bis es zu einer parallelen Neubaustrecke oder zu einem weiteren Ausbau der Altstrecke kommt. Auch fahren die Bahnen (im Gespräch ist die Baureihe 420, das Standardfahrzeug der Frankfurter S-Bahn) nicht in den Frankfurter City-Tunnel ein. Die Stationen unter der Innenstadt müssen wie heute auch per Umsteigen erreicht werden.

Vereinigung DIE BAHNEN! in Berlin gegründet

(og) In Berlin wurde am 9. Oktober 2001 der Verein "Die Bahnen!" gegründet. Es ist ein Zusammenschluss von überwiegend privaten Eisenbahngesellschaften, die bereits erfolgreich Personennahverkehr betreiben. Ziel von "Die Bahnen" ist es, die Öffnung der Schienenverkehrsmärkte in Deutschland und Europa zu beschleunigen.

Erklärtes Ziel der Vereinigung ist es, durch Wettbewerb neue intelligente und kostensparende Ideen hervorzurufen und damit mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. In diesem Ziel sind sich die Mitglieder einig mit Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig. Sie wollen der Verkehrs-

Rhenus Keolis, Connex Regiobahn GmbH, Norddeutsche Nahverkehr GmbH (NNVG), Regionalverkehr Mittelland AG, Niederbarnimer Eisenbahn AG und RP Eisenbahn.

"Die Bahnen" wollen einen Gegenpol zur einseitigen Informationspolitik der Deutschen Bahn AG schaffen und verstehen sich darin nicht als Konkurrenz zum Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), sondern als eine sinnvolle Ergänzung. Ebenso wenig versteht sich die Vereinigung als Verband gegen die DB AG oder die DB Regio per se. "Die Bahnen" stehe in Konkurrenz zur Deutschen Bahn AG, aber letztlich auch im Wettbewerb untereinander und will für faire Bedingungen für alle Wettbewerber kämpfen. Ihren Verbandssitz haben die Gründer nicht ganz grundlos in Berlin, Potsdamer Platz 1, gewählt, kontaktnah neben der Deutschen Bahn AG, Potsdamer Platz 2.

politik als Partner zur Verfügung stehen, wenn es in den nächsten Wochen, Monaten und Jahren darum geht, die Aufgaben und Instrumente der geplanten Trassenagentur näher zu bestimmen sowie Vergaben diskriminierungsfrei zu gestalten. "Die Bahnen" begrüßen, dass die Trassenagentur künftig dafür sorgen soll, dass Dritte bei der Nutzung des Netzes nicht diskriminiert werden.

Gründungsmitglieder des Vereins sind



Die Hessenschiene: Günstiger im Abonnement!

Für 20 DM 2 Jahre lang immer druckfrisch direkt nach Hause

Angebot nur noch gültig bis Ende Dezember 2001!

Bestellungen bitte an die Geschäftsstelle in Lauterbach

Schlichtungsstelle Nahverkehr: Anlaufstelle für mehr Fahrgastrechte in NRW

(og) Pünktliche Verbindungen, zuverlässige Informationen, freundliches Personal - darauf haben Fahrgäste ein gutes Recht. Leider sieht die Praxis oft anders aus. Gibt es Probleme, hilft ab sofort die Schlichtungsstelle Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen. Vorrangig dann, wenn der Fahrgast beim Verkehrsunternehmen selbst mit seiner Beschwerde nicht weitergekommen ist. Die Schlichtungsstelle bei der Verbraucher-Zentrale NRW bearbeitet als erste landesweit tätige, neutrale Instanz Beschwerden und Anregungen von Nahverkehrskunden.

Wer Recht hat, muss auch Recht bekommen. Dafür sorgt die Verbraucher-Zentrale NRW seit vielen Jahren und in vielen Branchen - kompetent und engagiert. „Was bei anderen Dienstleistern schon längst gang und gäbe ist, soll auch im Nahverkehr stärker gelten“, beschrieb Verkehrsminister Ernst Schwanhold die Situation.

Die Schlichtungsstelle Nahverkehr ist Ansprechpartnerin in Streitfällen zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen. Sie vertritt dabei konsequent die Interessen der Fahrgäste - in einem offenen Dialog mit den Verkehrsunternehmen. Dr. Karl-Heinz Schaffartzik, Vorstand der Verbraucher-Zentrale NRW, griff diesen Appell auf und machte deutlich: „Die Kundenrechte im Nahverkehr müssen verbessert werden. Der Sonderstatus der Verkehrsbranche mit einem nahezu vollständigen Haftungsausschluss ist nicht zeitgemäß, da nicht kundenfreundlich.“

Die Schlichtungsstelle Nahverkehr ist ein Kernelement des Masterplans Qualität, der konzertierten Qualitätsinitiative des Landes für den öffentlichen Nahverkehr. Mit seiner Qualitätscharta definiert der Masterplan in zehn Punkten Mindest-

standards für die Nahverkehrsqualität. Diese Standards sollen künftig auch mit Ausgleichsansprüchen gesichert werden. Hier sind bereits konkrete Modelle in der Diskussion, über die noch in diesem Herbst entschieden werden soll. Denkbar wäre als Regelfall etwa ein verbundweites Tagesticket als Ausgleich bei Verspätungen über 20 Minuten, außerdem Erstattung der Reinigungskosten bei verschmutzter Kleidung.

Die Schlichtungsstelle ist erreichbar unter:

Telefon: (0180) 567 4567
(0,12 DM je 30 Sek.)
Fax: (0211) 3809-666

E-Mail: nahverkehr@vz-nrw.de
Homepage:
www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de

Post:
Verbraucher-Zentrale NRW,
Schlichtungsstelle Nahverkehr,
Mintropstr. 27,
40215 Düsseldorf

Mehr Sauberkeit bei der Deutschen Bahn AG

(fl) Nachdem in einigen Ausgaben der Hessen-Schiene zum Teil recht kritische Kommentare und Berichte zum Thema Sauberkeit bei der Deutschen Bahn AG erscheinen mussten, kann heuer von dem Beginn einer Trendwende berichtet werden. (Wir tun das übrigens ausgesprochen gern!)

Waren noch im Winter 2000/2001 Nahverkehrstriebwagen VT 628 ohne Graffiti in Hessen eine absolute Seltenheit, so gelingt es dem für einen Großteil der Flotte verantwortlichen Betriebshof in Limburg mittlerweile, eine erfreuliche Anzahl der Fahrzeuge den Fahrgästen sauber zu präsentieren. Natürlich gibt es Rückschläge, schließlich hat man es bei den meisten Tätern mit merkwürdigen Fanatikern der besonderen Art zu tun.

Auch die angekündigte Grundreinigung zahlreicher Bahnhöfe wurde erfolgreich zum Abschluss gebracht. Pinsel und Farbe kamen dabei zum Einsatz, und - besonders erfreulich - an vielen Personenbahnhöfen wurde auch der Bereich selten oder gar nicht genutzter Gleise auf Vordermann gebracht. Offensichtlich hat bei der Deutschen Bahn AG jemand darüber nachge-

dacht, welche Eindrücke Reisende bezüglich der Sicherheit und Zuverlässigkeit eines Unternehmens gewinnen, welches Berge von Unrat und mannshohen Bewuchs auf seinen Gleisanlagen zulässt.

Wünschen würde man sich noch, dass die Stationen heller werden. Abends machen zahlreiche Bahnhöfe einen recht düsteren Eindruck, was auf den verbreiteten Einsatz einfacher Leuchtstoffröhren zurückzuführen ist. Moderne Leuchtmittel, mit denen beispielsweise Tankstellen ihre Anlagen „taghell“ bekommen, sind bei der Bahn leider eine Seltenheit. Gerade die Eingangsbereiche, das weiß jeder Ladenbesitzer, müssen einladend hell erleuchtet sein, um die in diesem Fall wörtlich zunehmende „Schwellenangst“ gar nicht erst aufkommen zu lassen.



Werden wieder vermehrt gesichtet: Saubere Fahrzeuge wie dieser VT628 in Aarfurt

Foto: J. Lerch

Zum Artikel „Bad Arolsen erneuert seinen Bahnhof“ in Hessen-Schiene Nr. 44 äußert sich unser Leser Herr Eginhard Wichmann aus Bad Arolsen:

Zum Bild eines umweltfreundlichen Verkehrsmittels wie der Bahn gehört nicht nur das äußere Erscheinungsbild der Fahrzeuge, sondern auch das Bild der Bahnhöfe, die noch vor den Zügen Anlaufpunkt für die Passagiere sind! Leider ist durch das Bahnhofssterben auf dem Land das Bild dieser Anlaufpunkte durch Verwahrlosung und Verfall gekennzeichnet; nicht eben etwas, was die Bahn attraktiv macht. Während viele Großstadt-Bahnhöfe wie Köln, Leipzig usw. zu Konsumtempeln herausgeputzt werden, bei denen man oft die ursprüngliche Aufgabe kaum noch wahrnimmt, ist das Bild vieler Kleinstadt-Bahnhöfe bei weitem nicht so positiv.

Das hat unterschiedliche Gründe, z.B. zu hohe Erwartungen bei den Verkaufserlösen der DB-Immobilien-gesellschaft, die einen schnellen Verkauf und eine weitere Verwendung erschweren. Das Beispiel des Bad Arolsener Bahnhofs zeigt, dass sich hier nach langer Ruhe, nicht zuletzt durch den Hesttag 2003, doch etwas tut. So wurde nun ein Konzept fertig, das die Nutzung des Bahnhofs sowie des Vorplatzes sicherstellen soll. So sollen nach dem Ankauf durch einen Privat-Investor Einrichtungen des Bahnhofs wieder hergestellt bzw. neu eingerichtet werden: Toiletten, Wartehalle, Kiosk, Taxistand usw.. Der Vorplatz soll von der Stadt gekauft und den modernen Erfordernissen gemäß Bushaltestellen, Bus-Wendekreis, P+R-Plätze, Fahrrad-Stellplätze usw. erhalten. Der

Platz soll Bad Arolsen 200.000 DM kosten, davon abgezogen sind Zuschüsse von Land und NVV. Der Kaufpreis beträgt 100.000 DM, die Bau- bzw. Ingenieurkosten 785.000 bzw. 100.000 DM. (...)

Ein Blick auf die Einstellung des Stadtparlamentes zeigt, dass es eine große Skepsis bezüglich der zukünftigen Haltung der Bahn, des NVV und insbesondere der Kurhessen-Bahn gibt, von denen man eine definitive und schnelle Umsetzung der Pläne für neue Fahrzeuge, das Schließen ungesicherter Bahnübergänge und kurze Taktzeiten erwartet. Sollte diese Umsetzung ausbleiben, dann steht das Schicksal des Bad Arolsener Bahnhofs wieder auf der Kippe. Eine sinnvolle Nutzung von Gebäude und Vorplatz, die nicht nur das äußere Erscheinungsbild von Stadt und Verkehrsträger verbessern würde, wäre dann im Sand von Finanzierungsplänen, Kompetenzen und Sparsamkeitszwängen versickert.

Es wäre ein Irrtum anzunehmen, dass es genügt, die aktuellen bzw. die bisherigen (von der Bahn zum Verkauf frei gegebenen) Bahnhofsgebäude durch Haltestellen-Module und Fahrkarten-Automaten zu ersetzen, um die Nutzung der Bahnstrecke attraktiv genug zu machen. Das mag für wenig frequentierte Halte reichen, aber nicht für Orte wie die Kurstadt Bad Arolsen und andere!

Eginhard Wichmann

QUERKOPF

Von Matthias Beltz

11 Jahre nach der Wiedervereinigung leben wir noch immer in einer gesamtdeutschen Spaßgesellschaft. Das ist gut und nicht schlecht. Also werde ich heute auf hr 1 den Spaßvogel der Woche porträtieren.

Am Montag ging die Buchmesse zu Ende und der Krieg geht weiter. Aber den Schandspäßvogel erhält der Chef der Deutschen Bahn, Hartmut Mehdorn. Der Mann ist dafür verantwortlich, dass man auf Bahnsteigen mit Muzak-Gedudel gequält wird.

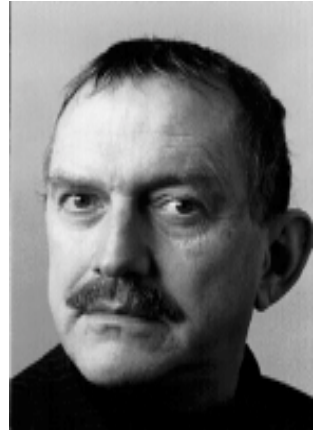
Das ist Körperverletzung, Musikschändung, eine ungeheuerliche Beleidigung aller Errungenschaften des Abendlandes.

Allein wegen dieses Lärms müsste der sogenannte zivilisierte Westen sofort seinen Weltalleinvertretungsanspruch aufgeben.

Hartmut Mehdorn, Chef der Deutschen Bahn, ich will Ihnen mal was sagen, was Sie nicht wissen: wenn man zu jemanden, der in den ICE steigt, "Auf Wiedersehen" sagt, ist das schon schwarzer Humor.

Mehdorn, kümmern Sie sich um die Sicherheit und auch die Pünktlichkeit. Da ist viel zu tun. Aber Sie packen es nicht an. Stattdessen möchten Sie, dass die Bahnhofsmision kein warmes Essen mehr ausgibt, weil den Reisenden der Anblick der Penner nicht zuzumuten ist.

Erstens: Ich weiß, was dahintersteckt.



Matthias Beltz ist Solokabarettist und freier Autor

Der Mehdorn will ja auch die Speisewagen abschaffen und fängt schon mal mit der Bahnhofsmision an.

Und zweitens: Ich sehe jeden Penner lieber als Sie, und ich bin oft genug auf Bahnhöfen, und mich stört der Anblick von Obdachlosen nicht, im Gegenteil, Sie Ordnungsfanatiker, jeder Obdachlose demonstriert mir, was ich bisher für ein Glück gehabt habe im Leben.

Und wenn ich die Bahnhofsmision sehe, denke ich nicht an Nieten in Nadelstreifen, wie manche Manager bezeichnet werden, dann freue ich mich, dass es diese Einrichtung gibt, bei der ich, weiß der Himmel, auch mal vorbeischauchen werde.

Es ist nicht zu fassen, alle Welt redet von den Werten des christlichen Abendlandes, und der Chef der Deutschen Bahn will eine Stelle schließen, in der es Barmherzigkeit gibt.

Erstsendung am 20. Oktober 2001 in hr1-Start.

Fuldatalbahn Abschnitt Kassel - Bebra NVV-Linie R1

Regiotram bis Melsungen

(hh) Zwischen Kassel und Melsungen wird wahrscheinlich ab 2004 die Regiotram fahren. Schwarzenberg, ein Stadtteil von Melsungen, liegt seit Jahrzehnten an der Bahntrasse - ohne Bahnhof. Ortsbeirat und Stadtbauamt bemühen sich um einen Regiotram-Halt für den stark gewachsenen Stadtteil. Allerdings müssten Bahnsteige sowie eine kostspielige Unter- oder Überführung angelegt werden. Da hat ein neuer Haltepunkt an der Melsunger Bartenwetterbrücke bessere Aussichten. Wegen des Bahnviadukts werden hier keine Über- oder Unterführungen von Straßen erforderlich. Ein schneller, direkter Zugang zur Innenstadt wäre gewährleistet.

Main-Weser-Bahn Abschnitt Kassel - Wabern NVV-Linie R 30

Bahnhof Gensungen-Felsberg soll modernisiert werden

(hh) Seit Juni 2001 fährt die Regiotram von Kassel nach Warburg/Westf. sowie nach Helsa. Hessisch Lichtenau, Melsungen und Wolfhagen sind auch bald dabei. Dagegen ist eine der ältesten Bahnstrecken der Region, die Main-Weser-Bahn, bisher nicht in das Konzept einbezogen. Das Stadtparlament von Felsberg will hierüber mit dem Zweckverband „Nahverkehr Schwalm-Eder“ verhandeln. Zunächst muss der Bahnhof Gensungen-Felsberg moderni-

siert werden. Ein neuer Fußgängertunnel kostet die Stadt über 250.000 Euro. Rollstuhl- und Kinderwagen gerechte Rampen will die Deutsche Bahn bezahlen.

Das Stadtparlament bemüht sich außerdem um einen neuen Haltepunkt bei Rhünda. Der NVV hätte nur für den eigentlichen Haltepunkt zu zahlen. Die Nebenanlagen wären Sache der Stadt. Parkplätze wären am nahe gelegenen Sportplatz verfügbar.

Obere Lahntalbahn Marburg - Biedenkopf - Erndtebrück RMV-Linie 43

Befristete Nostalgie bei der Kurhessen-Bahn

(fl,ja) Von Mitte November 2001 bis voraussichtlich Jahresende plant die Kurhessen-Bahn, einen Teil der Fahrten auf den Strecken Marburg - Erndtebrück und Marburg - Frankenberg mit Lok bespannten Wagenzügen durchzuführen. Zum Einsatz soll die bei Eisenbahnfreunden beliebte Baureihe 212 kommen.

Hintergrund ist ein Mangel an Nahverkehrstriebwagen der Baureihe 628. Damit wird deutlich, dass die mit dem Start der im Rahmen der "Mittelstandsoffensive" gegründeten Kurhessen-Bahn eigentlich erwartete Qualitätsverbesserung noch eine Weile auf sich warten lässt. Auch auf der Kostenseite dürfte sich der Wagenzug-Einsatz kaum positiv auswirken, besteht doch die Notwendigkeit, alle ersetzten Züge mit Zugbegleiter verkehren zu lassen.

Gefahren werden in zwei Umläufen folgende RB-Züge: 95151, 95152, 95157,

95160, 95164, 95165, 95169, 95176, 95178, und 95189 auf der Oberen Lahntalbahn und 95796, 95799, 95800, 95803, 95804, 95809, 95834 und 95837 auf der Burgwaldbahn.

Rhönbahn Fulda-Gersfeld

RMV-Linie 52

Neugestaltung des

Bahnhofsumfeldes in Gersfeld (Rhön)

(og) Eine Zuwendung in Höhe von 543.700 Mark erhält die Stadt Gersfeld (Rhön) für die Neugestaltung des Umfeldes am Bahnhof Gersfeld. Er ist Endpunkt der Rhönbahn von Fulda nach Gersfeld.

Mit der Neuordnung des Bahnhofsumfeldes wird die Stadt den Bahnhofvorplatz für die ÖPNV-Kunden attraktiver gestalten. Den Reisenden und Pendlern wird künftig ein unmittelbarer Übergang zum Regionalbus, zum Wanderbus bis zur Wasserkuppe, bzw. dem geparkten PKW zur

Verfügung stehen.

Östlich des Empfangsgebäudes entsteht eine zentrale Omnibushaltestelle für zwei Busse mit direktem Zugang zum Bahnsteig und eine Fußwegverbindung zum nördlich gelegenen Ortskern. Darüber hinaus sind der Bau einer Park+Ride Anlage mit 35 Stellplätzen - hiervon sind zwei behindertengerecht - und drei Plätzen für den Kiss+Ride-Verkehr (Kurzzeitparken zum Ein- bzw. Aussteigen) vorgesehen. Desweiteren wird eine überdachte Bike+Ride-Anlage für 15 Fahrräder errichtet.

Vogelsbergbahn

Gießen - Alsfeld - Fulda

RMV-Linie 35

Ankauf des Bahnhofsgebäudes

Mücke gescheitert / Gemeinde nimmt vom eingeplanten Ankauf Abstand

(hl) In der Hessenschiene Nr. 43 konnte von dem geplanten Ankauf des vom Haus-



Die Gemeinde Mücke wird den Bahnhof nicht von der DB AG erwerben. Der Anbau im Vordergrund ist vom Hausschwamm befallen

*Foto (11/94):
J. Lerch*

schwamm befallenen Mücker Empfangsgebäudes durch die Gemeinde berichtet werden. Die Gemeinde wollte das Gebäude, welches von der DB AG mehr oder weniger dem Verfall preisgegeben wurde, ankaufen und sanieren, damit mit kleinen Läden die Attraktivität der neuen P+R Anlage gesteigert werden sollte.

Bei einer kurz vor der Vertragsunterzeichnung durchgeführten Begehung mit dem Architekten der Gemeinde wurde festgestellt, daß der Hausschwamm, der bisher lediglich den Anbau befallen hatte, bereits zur Wand am Hauptgebäude vorgedrungen ist. Obwohl der Bahnhof als Ensemble denkmalgeschützt ist, wurde Mitte September von der zuständigen Baubehörde für den befallenen Anbau eine Abbruchverfügung mit Sofortvollzug, Zielsetzung 30. September 2001, erlassen. Ende September wurde ein Bauzaun im Abstand von ca. einem Meter um den befallenen Anbau aufgestellt, um zwischenzeitlich die Reisenden vor den aggressiven Pilzsporen zu schützen bzw. eine Weiterverbreitung zu verhindern.

Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses sind, trotz Fristsetzung auf den 30. September 2001, von der DB AG noch keine Abrissarbeiten ausgeführt worden. Die Bahn bestreitet die Zuständigkeit des Kreisbauamts des Vogelsbergkreises, obwohl auch das von der DB AG beauftragte Eisenbahnbundesamt den Abriss verfügt hat.

Im Verlauf der Gemeindevertreter-sitzung am 17. Oktober erklärte der Bürgermeister der Gemeinde Mücke, dass der Haushaltsposten „Ankauf und Sanierung des Bahnhofsgebäudes Mücke“ auf Null

gesetzt wurde und im neuen Haushalt 2002 keine Mittel mehr eingestellt werden. Nach der Sanierung des durch den Hausschwamm befallenen Gebäudes durch die DB AG werde man eine Neubewertung durchführen und bei weiterem Interesse neu verhandeln müssen.

Bahnhof Mücke: Gütergleise abgebaut

(hl) Mitte November wurden am Bahnhof Mücke die Zugangswenche zu den beiden westlichen Ladegleisen sowie die Weiche zu dem östlichen Gleistorso („Laubacher Bahnhofsseite“) entfernt. Während die Weiche zum Gleistorso vom Hauptgleis abzweigte, erfolgte die Zufahrt zu den westlichen Ladegleisen über das nicht mehr genutzte Überholungsgleis. Bemerkenswerterweise wurde auch hier die Gleislücke wieder geschlossen. Von den jetzt noch verbliebenen zwei Weichen wird jedoch nur eine, die Weiche in Höhe „Neukauf“, regelmäßig für morgentliche Zugbereitstellungen genutzt.

Main-Weser-Bahn Abschnitt Gießen - Frankfurt RMV-Linie 30

Bauarbeiten Friedberg-Gießen vor dem Abschluss

(jl) Nachdem sich die Bauarbeiten in den letzten Monaten Richtung Gießen verlagert haben, wird Ende November wieder im Bahnhof Butzbach gearbeitet. Das Durchfahrtsgleis Richtung Frankfurt wird dabei komplett erneuert. Der Bahnhof Butzbach kann dadurch nur eingleisig genutzt werden, so dass es wieder zu Ver-

*Rechts das
erneuerte
Streckengleis
Richtung
Gießen. Auf
dem linken
Gleis wird der
eingeschränkte
Planverkehr
abgewickelt*

*Foto (bei
Ostheim):
J. Lerch*



spätungen kommt.

Bis 16. Dezember sollen die Arbeiten abgeschlossen sein. Dann gilt wieder bis auf kleine Abweichungen der alte Fahrplan. Allerdings entfallen für die kleineren Haltepunkte wie Ostheim und Kirch-Göns die stündlichen Direktverbindungen von/nach Frankfurt, was bereits zu Protesten in der Lokalzeitung geführt hat.

Nicht geändert wird der S-Bahntakt der Linie S6 Friedberg - Frankfurt. Anschlussreisende in Friedberg müssen gegenüber dem alten Fahrplan 2000/2001 weiterhin rund 15 Minuten warten, wenn sie von der S-Bahn und umgekehrt auf andere Züge umsteigen möchten. Dieser Zustand wird noch bis Ende 2002 bleiben, bis der Bahnhof Friedberg den Namen Taktknoten wieder verdient. Warum nicht auch der S-Bahn-Verkehr wieder in die alten Fahrplanelagen gelegt werden konnte, war bis Redaktionsschluss nicht ausfindig zu machen.

Odenwaldbahn Hanau / Darmstadt- Michelstadt - Erbach - Eberbach RMV-Linien 64/65 Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes in Michelstadt

(gh) Mit Zuwendungen in Höhe von 1.926.400 DM fördert das Land Hessen den Bau eines Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB), einer Park-and-Ride- (P+R) sowie einer Bike-and-Ride-Anlage (B+R) am Bahnhof der Stadt Michelstadt im Odenwald sowie die Neugestaltung des direkten Bahnhofsumfeldes.

Mit der Neuordnung und Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes und des Bahnhofsgebäudes wird dem ÖPNV-Kunden zukünftig ein attraktiver Übergang von 24 regionalen Buslinien, vom PKW oder vom Fahrrad zur DB - Strecke Eber-

bach - Michelstadt - Darmstadt geboten. Der ZOB wird sechs Haltepositionen erhalten, an denen die mehr als 200 Busabfahrten und Busankünfte eines normalen Wochentages abgewickelt werden. Damit auch behinderte Menschen sicher und bequem aus den Bussen ein- und aussteigen können, werden die Bushaltestellen behindertengerecht ausgebaut. Drei Fahrgastwarteallen bieten Witterungsschutz und tragen wegen ihrer transparenten Gestaltung mit ausreichender Rundumsicht zur Sicherheit der Fahrgäste bei.

Die vorhandenen zwei Parkmöglichkeiten nördlich und südlich des Empfangsgebäudes werden zu einer zentralen, an die Hulster Straße angeschlossenen P+R-Anlage mit 62 Stellplätzen und sieben Behindertenplätzen zusammengefasst. Damit erhöht sich das P+R-Angebot um 17 Stellplätze. Abgerundet wird das Vorhaben durch eine neue B+R-Anlage mit Rahmensicherung für 21 Fahrräder und zusätzlichen Abstellmöglichkeiten in vier abschließbaren Fahrradboxen.

Sobald die Maßnahmen abgeschlossen sind, soll sich als weiterer Bauabschnitt die Bahnstationsmodernisierung mit Einrichtung einer Mobilitätszentrale, in der alle Informationen rund um den ÖPNV abgerufen werden können, anschließen.

U-Bahn Frankfurt **Jetzt auch dynamische** **Fahrgastinformation von Dornbusch** **bis Zeilweg**

(og) Die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) hat an den sechs Stationen von Dornbusch bis Hedderheim, die von

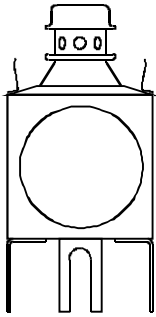
den U-Bahn-Linien U1, U2 und U3 bedient werden, sowie an der Station Zeilweg (U1 und U3), neue Abfahrtsanzeiger installiert. Diese 14 Anzeiger informieren, wie entlang der U4 zwischen Konstablerwache und Bockenheimer Warte auch, über die tatsächliche Wartezeit bis zur Abfahrt der nächsten beiden Bahnen. Sobald ein Zug einfährt, zeigen die Abfahrtsanzeiger das so genannte "Einfahrtsbild" an, das neben der Endstation auch die wichtigsten Zwischenziele darstellt.

Im Sommer nächsten Jahres will die VGF auch die Stationen der U4 von Merianplatz bis Seckbacher Landstraße mit je vier modernen Anzeigern für die dynamische Fahrgastinformation ausrüsten.

Bus: Anschlussgarantie **nach Eschwege**

(nv,jl) Auf der Fahrt von Göttingen nach Eschwege kann es schon mal passieren, dass die Regionalbahnlinie R7 Verspätung hat. Damit der Fahrgast dennoch pünktlich in Eschwege ankommt, garantiert der NVV seit dem 15. Oktober 2001, dass der fahrplanmäßige Anschluss von der R7 in Richtung Eschwege klappt.

Wenn die R7, von Göttingen oder Bad Hersfeld kommend, soviel Verspätung hat, dass der Bus Richtung Eschwege nicht warten kann, wird automatisch für die Fahrgäste ein SammelTaxi organisiert. Das Taxi fährt den Fahrgast, genau wie der Bus, zu den Haltestellen der Linienbusse.



„Ich habe Verständnis“

Kurz vor Redaktionsschluß erreichte uns dieser Brief eines verständnisvollen Pendlers an die betroffenen Verkehrsunternehmen; das Bekenntnis eines Vogelsbergbahn-Reisenden.

Da das Schreiben aus verständlichen Gründen etwas länger ausfallen muss, können wir hier nur den Anfang abdrucken. Den Rest finden Sie auf unsrer Homepage www.probahn-bus.org.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie bitten mich täglich um mein Verständnis. Dazu bin ich auch gerne bereit, wie Sie meinen folgenden Ansichten entnehmen können. Aber vielleicht können Sie auch einmal für mich ein klein wenig Verständnis aufbringen.

Wenn ich morgens im Regen auf meinen Zug warte und der sich ohne Angabe von Gründen verspätet, habe ich Verständnis. Wer ohne Schirm weggeht, hat schließlich ein Abonnement auf Regen.

Wenn ich dann in eine 40 Jahre alte, sich jeden Tag im Ernstfall befindliche Museumsbahn einsteige und sich die Türen nicht öffnen lassen, habe ich Verständnis und werde nass.

Dann suche ich mir ein Abteil, in das kein Kondenswasser der Dampfheizung,

laut und bedrohlich zischend, eindringt. Denn wenn die Kupplungen der Heizung kaputt sind, habe ich Verständnis und halte einfach die Luft an.

Wenn ich dann auf stinkenden Plastiksitzen Platz nehme, friere ich, oder ich schwitze. Je nachdem, ob die Heizung 100% alles oder gar nichts leistet. Dann habe ich Verständnis. Alter bedeutet keinen Leistungsverlust, sondern einen Leistungswandel.

... Fortsetzung im Internet!

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
Layout: Jürgen Lerch

Druck: Druckhaus Gratzfeld, Butzbach
Auflage: 1600 Exemplare, Gedruckt auf Recyclingpapier, Erscheinungsweise: 4 x jährlich, Einzelpreis: 2,70 DM, 1,38 Euro

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, Oliver Günter, Christian Behrendt, Jonathan Alt, Werner Borkenhagen, Gernot Hornik, Friedrich Lang, Gerhard Schmid, Horst Lorenz

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:
4. Februar 2002

Broschüren und Schriften

Mitten in Deutschland - Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe

DM 38,00

Planung und Bau des neuen Bahnhofs mit überregionalen Hintergründen. 136 Seiten, 13 Farb- und 165 s/w Fotos, 21x24 cm, 1991.

100 Jahre Eisenbahn Marburg - Sarnau - Frankenberg

DM 10,00

Geschichte und Zukunft der Burgwaldbahn. 80 Seiten, viele s/w Fotos, 15x21 cm, Festschrift, 1990.

Die Kleinbahn Selters - Hachenburg

DM 24,80

(Willi Merzhäuser) Zu den nahezu unbekanntenen Bahnen, die im Westerwald Steinbrüche und Erzgruben erschlossen, gehörte die 1901 eröffnete meterspurige Kleinbahn von Selters nach Hachenburg. 72 Seiten, ca. 50 s/w Fotos, 21x28 cm, 1992.

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

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

Absender

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon (für Rückfragen)

Bitte

ausreichend

frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach

Beitrittserklärung

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

- 28 Euro Einzelmitglied
- 20 Euro Schüler, Studierende, Auszubildende, Wehrdienstleistende, Zivildienstleistende - Nachweis für Ermäßigung liegt bei
- 120 Euro Kommunen, Verbände, Firmen - Ermäßigung auf Anfrage

HS 46

Ort Datum Unterschrift

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Einzugsermächtigung

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.: BLZ:

bei (Kreditinstitut): in:

bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort Datum Unterschrift

