

# HESSEN SCHIENE

Nr. 48 1,50 Euro  
Juni - August 2002  
H 4032

Die Infozeitschrift  
von Pro Bahn & Bus



- **Friedberg - Friedrichsdorf rundum erneuert**
- **Trassenvarianten Fulda - Main-Kinzig vorgestellt**
- **Umfahrung von Mannheim abgelehnt**



**PROBAHN & BUS**  
*Ihr Fahrgastverband*

## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b> .....	3
<b>Pro Bahn &amp; Bus Pinwand</b> .....	4
Tipps und Infos .....	6
<b>Aktuell</b>	
Neue Triebwagen ET425 und ET426 im Einsatz .....	7
Grünes Licht für Bahnhofsmodenisierungen .....	8
Ederseeverkehr: Saisonstart pünktlich trotz Baustelle .....	8
Friedberg - Friedrichsdorf modernisiert .....	10
Schienenprojekte im RMV-Gebiet - Mittelhessen sitzt immer noch im Wartesaal .....	12
Horloffalbahn: RMV legt Buskonzept vor .....	17
Lumdatalbahn wird 100 Jahre alt .....	23
Moderne Zugbildungsanlage für Bebra .....	26
Vogelsbergbahn: Verbesserungen noch nicht erkennbar .....	27
Pro Bahn & Bus gegen Landratsamt auf der grünen Wiese .....	28
Frankfurt-Königsteiner-Eisenbahn feiert 100. Betriebsjubiläum .....	29
Wann beginnt der Umbau des Wiesbadener Hauptbahnhofs? .....	31
Hessentag in Idstein .....	32
Frankfurt - Mannheim: 250 km/h-Durchfahrt für Darmstadt und Umfahrung für Mannheim abgelehnt .....	34
Leserbrief: ICE-Anbindung über Darmstadt Hauptbahnhof .....	39
Elsenfeld: Über Bahnbau im Bahndreieck Spessart diskutiert .....	40
Raumempfindlichkeitsuntersuchung Main-Kinzig - Fulda vorgestellt .....	42
<b>Buchbesprechung: Rückkehr zur Schiene</b> .....	45
<b>Reisetipp: Wetterauer Vulkan-Express fährt</b> .....	46
<b>Streckentelegramm</b> .....	43
<b>Zum Schluss</b> .....	46

*Titelbild: Der letzte auf der Dillstrecke Wetzlar - Siegen verbliebene Interregio nach Norddeich fährt die Steigung zum Rudersdorfer Tunnel hinauf.  
Foto (2. Mai 2002): J. Lerch*

Liebe Mitglieder,  
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

ich kann mir gar nicht mehr vorstellen, dass wir als Verband die Privatisierung der Bahn begrüßt haben. Natürlich gibt es Vorteile.: den Bau der Neubaustrecken vielleicht? Nein, die sind hauptsächlich nur für den teuren Fernverkehr und fahren manchmal sogar an den Leuten vorbei wie in Limburg und wenn die Planungen so bleiben, auch in Mannheim. Aber die Neubaustrecken bringen Entlastung für die anderen Strecken: dort können jetzt mehr Güterzüge fahren. Schließlich ist es erklärtes Ziel aller Politiker in Bund und Land, die Straßen zu entlasten und mehr Güter auf die Schiene zu bringen. Aber irgendwie läuft da etwas verkehrt.

Die Deutsche Bahn AG Cargo soll wirtschaftlich arbeiten. Dafür hat man ein Betriebskonzept entwickelt mit dem Namen MORA C. Nachdem im letzten Jahr aufgrund dieses Konzeptes Verladestellen für den Güterverkehr geschlossen wurden, folgt Ende diesen Jahres Welle zwei. Schon die ersten Schließungen gingen nicht ohne Proteste der vor allem „kleineren“ Kunden ab. Die zweite Stufe wird noch härter. DB Cargo möchte in Zukunft nur noch Ganzzüge fahren. Viele Cargo-Kunden haben bereits Ihre Kündigung zum 15. Dezember 2002 erhalten. Manche Betriebe stehen damit vor einem großen wirtschaftlichen Problem. Da noch nicht Flächen deckend von einem freien Wettbewerb auf der Schiene gesprochen werden kann, stehen nur wenige private Schienenverkehrsunternehmen zur Verfügung, die diese Lücke füllen können. Nicht jedes verladende Unternehmen kann seinen Standort verlagern. Und LKW-Verkehr ist nicht nur eine Belastung für Mensch und Umwelt, sondern auch für den Geldbeutel der Unternehmen.

Aber es gibt noch ein weiteres Problem: Selbst wenn sich ein anderes Unternehmen findet, das den Güterverkehr übernehmen will, macht DB-Netz einen Strich durch die Rechnung. Die Nebenstrecken sind Jahre lang in der Instandhaltung übergegangen worden. Jetzt müssen viele Brücken und Dämme aufwändig saniert werden, damit weiterhin schwere Güterzüge fahren können. Dafür ist das Aufkommen laut DB Cargo aber zu gering, um die Millionen zu rechtfertigen. Also kündigt man den Auftrag. DB-Netz muss nicht ganz so aufwändig sanieren, spart Geld und muss keinem anderen Unternehmen die Genehmigung für die Strecke geben. Und zu guter Letzt erhöht man die Trassenpreise für den Personenverkehr, da ja jetzt auf diesen Strecken keine Mischkalkulation mehr möglich ist. Diese Planungen existieren tatsächlich.

Das ganze wäre wahrscheinlich zu verhindern gewesen, wenn man das Netz aus dem Konzern ausgegliedert hätte. Aber Herr Mehdorn wusste schon, warum er dies so vehement verhindert hat. Leider scheint er der einzige zu sein, der sich in Sachen Schiene bei den Politikern durchsetzen kann. Jetzt helfen auch tausend Willensbekundungen der Politiker nicht, mehr Güter auf die Schiene zu verlagern, wenn die Voraussetzungen dafür unter dem Deckmantel der Wirtschaftlichkeit zunichte gemacht werden.

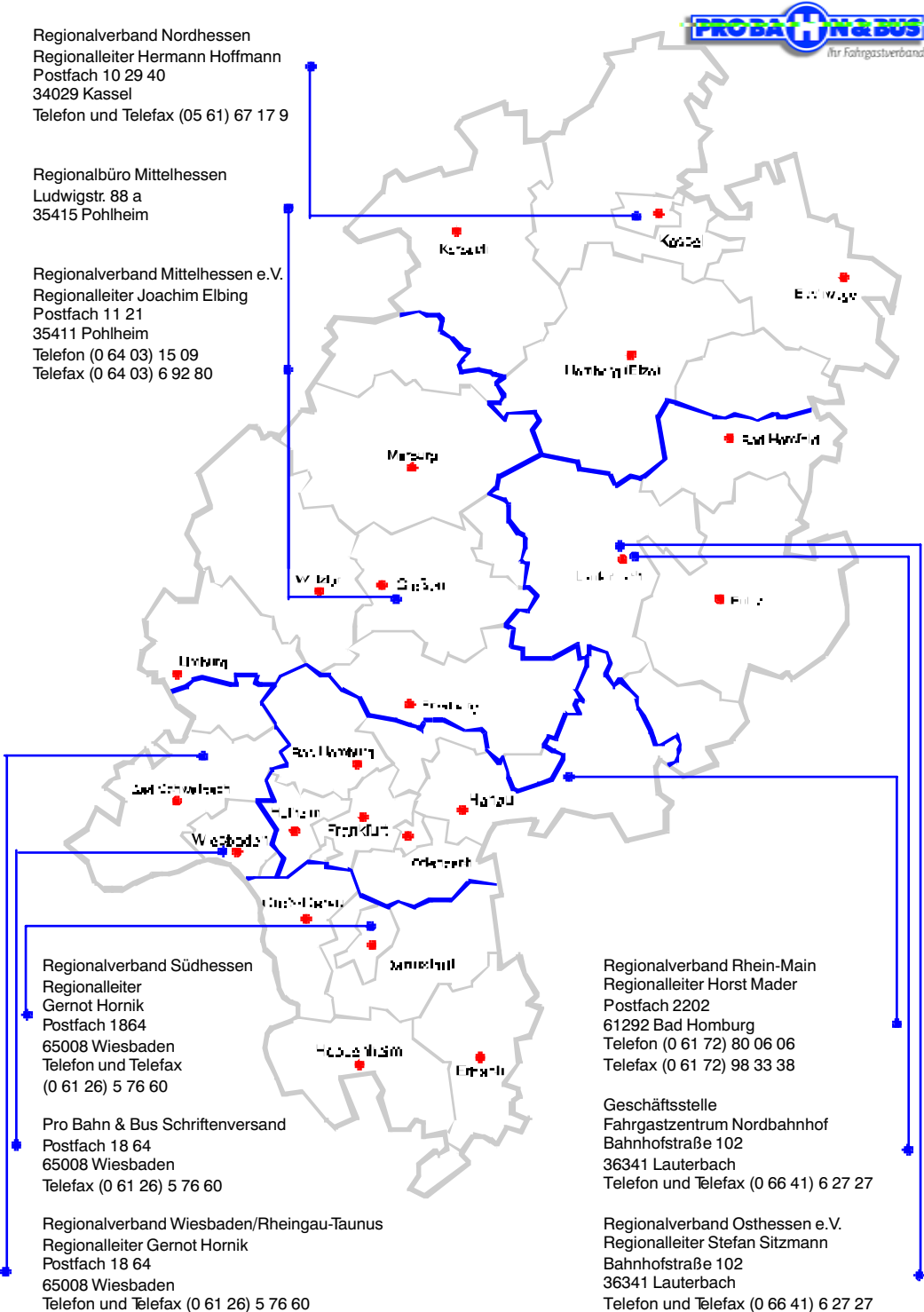
Mit freundlichen Grüßen

*P. Becker*

Regionalverband Nordhessen  
 Regionalleiter Hermann Hoffmann  
 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



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

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

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

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

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

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

<b>Datum</b>	<b>RV</b>	<b>Veranstaltung</b>	<b>Ort</b>
02.09.02 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
02.09.02 20 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
21.09.02 16 Uhr	NH	RV-Treff Nordhessen	Kassel Hauptbahnhof, Gaststätte Gleis 1
07.10.02 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
07.10.02 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
16.10.02 18:30 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Gaststätte Wäldesgrund, Esperantostraße, Fulda
04.11.02 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
04.11.02 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
23.11.02 16 Uhr	NH	RV-Treff Nordhessen	Kassel Hauptbahnhof, Gaststätte Gleis 1

## **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!



## **Neu: Fahrkarten am eigenen Computer kaufen und ausdrucken**

(j!) Der Fahrgast der Deutschen Bahn hat es immer schwerer, schnell seinen Fahrchein zu kaufen. Geschlossene Fahrkartenschalter, kurze Öffnungszeiten oder lange Schlangen vor dem Schalter machen den Fahrkartenkauf zum Verdruss. Neben den Fernverkehrsautomaten der DB gibt es jetzt eine zweite Möglichkeit: Buchung, Kauf und Ausdruck am eigenen Computer mit Internetanschluss.

Wie geht's?: Nachdem Sie in der Reiseauskunft auf [www.bahn.de](http://www.bahn.de) Ihre Verbindung ausgewählt haben, klicken Sie auf „zur Buchung“. Dort werden Sie automatisch zur Anmeldung geführt. Nach erfolgreicher Anmeldung können Sie sofort OnlineTickets erwerben. Für spätere Käufe müssen Sie sich nur noch einloggen (Benutzername und Passwort). Voraussetzung für den Onlinekauf ist eine einmalige Anmeldung, eine eigene BahnCard und Kreditkarte sowie das Programm Adobe Acrobat Reader ®. Mit diesem Programm werden die Fahrkarten angezeigt und ausgedruckt.

Mit der BahnCard will sich die Bahn vor Missbrauch schützen. Allerdings schließt sie damit den Großteil der Reisenden aus, die keine BahnCard besitzen. Weitere Einschränkungen: Es werden nur Fahrkarten ab 100 km verkauft. Verbundfahrausweise sind ebenfalls nicht im Angebot. Fahrkarten ohne Reservierung im Fernverkehr sind nicht erhältlich!

Nach dem Start des OnlineTicket-An-

gebots war die Nachfrage (oder die Neugier?) der Internetnutzer so groß, dass die Rechner der Bahn dem Ansturm nicht gewachsen waren. Mit einem schnellen Ausbau der Rechnerkapazität will man das Angebot bald wieder verfügbar haben.

# OEF

OBERHESSISCHE EISENBAHNFREUNDE E.V.

### **Die nächsten Fahrten der Oberhessischen Eisenbahnfreunde:**

#### **Sa. 08.06.2002 Zum Hessenpark und Lochmühle**

Hier wird für die ganze Familie etwas geboten. Sie können entweder den Hessenpark oder die Lochmühle besuchen. Fahrtstrecke: Gießen - Friedberg - Friedrichsdorf - Usingen

#### **Sa. 22.06.2002 Zum Mainuferfest nach Offenbach**

Es geht zum beliebten Mainuferfest  
Fahrtstrecke: Gießen - Friedberg - Offenbach (mit Pendelfahrten auf der Offenbacher Hafensbahn)

#### **Sa. 13.07.2002 Zur Bieberlies**

Wir besuchen das 20-jährige Jubiläum der Märkischen Museumseisenbahn und die Dampflok der ehemaligen Strecke Gießen - Bieber  
Fahrtstrecke: Gießen - Wetzlar - Siegen - Plettenberg

Weitere Infos sind erhältlich bei:

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

## Neue Triebwagen ET 425 und ET 426 im Einsatz

(wb) Seit dem 16. Dezember 2001 fahren die neuen Triebwagen der Baureihen 425 und 426 auf den Strecken Göttingen - Kassel und Göttingen - Eschwege West - Bebra - Bad Hersfeld. Der zweifellos schöne Zug der DB AG bedeutet zugleich eine enorme Komfortsteigerung für die Fahrgäste.

Schneller, moderner und vor allem leiser reist man seit der Vorweihnachtszeit des Jahres 2001 durch die Region im Nord-Süd-Verkehr. Die bis zu 140 Kilometer pro Stunde schnellen Züge sind klimatisiert und ersetzen die Lok bespannten Züge mit Nahverkehrswagen, die meistens aus modernisierten Silberlingen bestanden und mittlerweile auch in die Jahre gekommen waren.

Erhebliche Verbesserungen erhofft sich der NVV auf den genannten Strecken auch durch das Flügelungskonzept. Damit soll für die Fahrgäste in Richtung Kassel das bisher übliche Umsteigen in Eichenberg (Werra-Meißner-Kreis) entfallen. Konkret heißt das, daß zwei aneinander gekoppelte Triebwagen von Göttingen in Richtung Süden starten und in Eichenberg eine Zugtrennung erfolgt. Ein Triebwagen fährt in Richtung Kassel, der andere in Richtung Eschwege West - Bebra - Bad Hersfeld.. Der NVV hofft, dass Verspätungen, die bisher überwiegend in Eschwege West, Sontra und Bad Sooden-Allendorf vorkamen und Busanschlüsse erschwerten,

nun der Vergangenheit angehören.

In den Genuss des so genannten Zugflügelungskonzeptes kommen aber zunächst nur die Fahrgäste in Richtung Süden. In umgekehrter Richtung soll das Konzept dann bis Ende 2002 umgesetzt werden. Der Grund für diese spätere Realisierung ist in den derzeit in Eichenberg bestehenden Gleisanlagen zu suchen. Sie lassen Entkoppelungsmanöver in beiden Richtungen noch nicht zu.

Der ET 425 hat einschließlich der 1. Klasse eine Kapazität von rund 200 Sitzplätzen, die im normalen Stundentakt absolut ausreicht. Im Berufsverkehr und an Wochenenden, insbesondere vor und nach Weihnachten, sollen doppelte Triebwageneinheiten zum Einsatz kommen. Der ET 426 mit rund 100 Sitzplätzen sollte nur in Tagesrandlagen verkehren.



*Ein neuer Triebwagen  
ET425 hält im Bahnhof  
Bad Hersfeld*

## Grünes Licht für Bahnstationsmodernisierungen

(og) Grünes Licht für den Ausbau von Stationen in Nordhessen hat der Vorstand der Deutschen Bahn AG (DB) in seiner Aprilsitzung gegeben. Zunächst neun, später 14 Bahnhöfe im Gebiet des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) sollen nach dem Modernisierungskonzept Programm 55 verbessert werden.

Voraussichtlich werden die eigentlichen Baumaßnahmen im ersten Quartal 2003 an den Stationen Witzenhausen-Gertenbach, Rotenburg-Lispenshausen und Körle beginnen; folgen sollen Witzenhausen Nord, Melsungen, Bad Sooden-Allendorf, Altmorschen, Niedervellmar und Fuldata-Ihringshausen. Der Bau und Finanzierungsvertrag, der die Finanzierung zwischen DB AG, Land Hessen und dem NVV regelt, wurde ebenfalls vom Vorstand unterzeichnet.

An den genannten Stationen werden die Bahnsteige auf eine komfortable Einstiegs-höhe von 55 cm über Schienenoberkante gebracht. Außerdem erhalten die Bahnhöfe eine neue Wegeleitung, Ausstattung sowie neue Zugänge zu den Gleisen. Stationen mit Unterführungen werden behin-

dertengerecht mit Rampen und Aufzügen versehen.

Nach fünfjähriger Planungszeit ist der NVV zuversichtlich, dass das Vorhaben gelingt. Sobald die Plangenehmigungen des Eisenbahnbundesamtes Frankfurt und die Zuschussbescheide des Landes Hessen erteilt sind, soll mit der Realisierung begonnen werden. Mit Fertigstellung des Projektes werden auch die Ein- und Ausstiegskomplikationen auf den Strecken Kassel - Göttingen und Bebra - Göttingen in Zusammenhang mit den neuen Triebfahrzeugen ET 425/426, beseitigt sein. Eine DB-Vorstandsentscheidung für die Stationen Alheim-Heinebach, Hannoversch Münden, Staufenberg-Spee, Sontra und Hannoversch Münden-Hedemünden wird in der zweiten Jahreshälfte 2002 erwartet.

## NW-Ederseeverkehr

### Saisonstart pünktlich trotz Baustelle

(hh) Am 1. Mai startete die Ederseebahn. Damit werden vom Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) täglich Bahn und Busverbindungen zwischen Kassel, Bad Wildungen und dem Edersee angeboten. Besonders an den Wochenenden und an Feiertagen wird eine rege Nachfrage nach den Verbindungen zum nordhessischen Bade- und Freizeitparadies erwartet.

Leider wurden die Zuschüsse des Landes Hessen zum Unterhalt des Gleises zwischen Bad Wildungen-Wega und Ederthal-Hemfurth gestrichen. Triebwagen auf dieser Strecke waren bei Rad fahrenden Familien sehr beliebt. Radfahrern wird

jetzt empfohlen, den Triebwagen Wabern - Bad Wildungen in Wega zu verlassen. Von dort kommt man schnell an den gut markierten Edertal-Radweg.

In Bad Wildungen besteht für Wande-



rer jetzt auch am Wochenende Anschluss zwischen den durchgehenden Zügen von Kassel und den Bussen zum Edersee. Am Bahnhof von Bad Wildungen entsteht eine moderne Umsteiganlage für Bahn und Bus. Aus diesem Grund ist der Bahnhofsvorplatz noch immer eine Baustelle. Am Rande des Bahnhofsvorplatzes, in der Bahnhofstraße, ist eine Ersatzhaltestelle eingerichtet. Diese ermöglicht, dass die Busse so nahe wie möglich an den Bahn-

hof heranfahren können.

Um trotz Bauarbeiten am Bahnhof bei den Anschlüssen am Wochenende auf Nummer sicher zu gehen, sind Busfahrer des Regionalverkehr Kurhessen und Eisenbahner von KNE und KurhessenBahn mit Mobiltelefonen ausgerüstet, um bei Verspätungen direkt miteinander Kontakt aufnehmen zu können und so einen möglichst reibungslosen Verkehr zu gewährleisten.

## Parkplatznot am Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe

**(hh, fl) Die lange Verzögerung beim Baubeginn eines geplanten Parkhauses sorgt in Kassel für Verärgerung. Die Planungen für ein 250 Stellplätze umfassendes Parkhaus sind etwa zwei Jahre alt; vor ungefähr einem Jahr erweckte Bahnsprecher Hartmut Lange den Eindruck, ein Vertragsabschluss mit dem bundesweit agierenden Partnerunternehmen der Bahn in Sachen Parkhausbewirtschaftung, der Firma Conti-Park, stünde unmittelbar bevor. Conti-Park wäre Bauherr des Gebäudes.**

Jüngsten Angaben aus dem Hause Deutsche Bahn AG zufolge werden mittlerweile auch Alternativen zum Parkhaus geprüft. Mit einem unmittelbaren Baubeginn ist daher nicht zu rechnen. Die eingetretene Verzögerung führt angesichts der Parknot im Umfeld des Bahnhofs ebenso zu Unmutsäußerungen in der Lokalpresse wie das Fehlen eines direkten Ansprechpartners bei der DB. Dieser wird auch benötigt, um die offenen Fragen im Zusammenhang mit dem Bau einer direkten Zufahrt zur 120 Stellplätze umfassenden Tiefgarage am benachbarten City-Center zu klären. Die gewünschte direkte Zufahrt - sie soll über DB-Gelände führen - soll für eine bessere Auslastung dieser Plätze sorgen.

Wie erwähnt, führen die fehlenden Zuständigkeiten bei der DB zu äußerst kriti-

schen Kommentaren der Lokalpresse. Pro Bahn & Bus Nordhessen empfiehlt, nicht nur auf die Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem Auto zu setzen, sondern die Aufmerksamkeit auf die gute Bahn- und Busanbindung des Verkehrsknotens zu lenken:

„Leider müssen wir von den Fahrgastverbänden feststellen, dass viele Berufspendler nicht wissen, wie der ICE-Bahnhof von ihrem Heimatort ohne Auto erreicht werden kann. Die meisten nordhessischen Regionalbahnen, Straßenbahnen und viele Linienbusse steuern diesen Bahnhof an. Wenn Pendler die Fahrpläne des NVV studieren würden, ließe sich ein Teil der Parkplatzprobleme lösen. Außerdem sind Monatskarten im Nahverkehr preiswerter als Parkgebühren und Autokosten.“

## Friedberg - Friedrichsdorf modernisiert Mehr Fahrten und Wochenendverkehr -schlechtere Anschlüsse

(jl) Am 21. April 2002 wurde nach zweiwöchiger Sperrung die Bahnstrecke Friedberg - Friedrichsdorf nach umfangreicher Sanierung wiedereröffnet. Neben Gleisarbeiten entstand in Rosbach ein neuer Kreuzungsbahnhof und in Friedberg der zusätzliche Haltepunkt Friedberg-Süd. Zahlreiche Prominente und Bürger feierten bei schönstem Wetter, wobei die Hessische Landesbahn zu kostenlosen Probefahrten eingeladen hatte.

Im Wechsel zwischen einem alten Dampfzug und einer Doppeleinheit aus modernen Triebwagen vom Typ GTW2/6 fuhr die Züge über die sanierte Strecke. Der Publikumsansturm war so groß, dass zahlreiche Fahrgäste gar nicht mehr einsteigen konnten.

Doch nicht nur die Strecke, sondern besonders auch die Stationen können sich jetzt sehen lassen. Neu entstanden ist der Haltepunkt Friedberg-Süd direkt an der B3, unmittelbar am Industriegebiet Süd gelegen. Hier kann auch nach wenigen Metern auf den Bus umgestiegen werden.

In Rosbach entstand der neue Kreuzungsbahnhof mit zwei Außenbahnsteigen.

*Der neue Haltepunkt Friedberg-Süd wird von allen Zügen bedient*



*Großer Andrang im Bahnhof Friedberg*

Dagegen wurde der ehemalige Kreuzungsbahnhof Rodheim v.d.H. zurück gebaut. Gesteuert wird die Strecke jetzt vom Bad Homburger Stellwerk. Dort wurde eine zweite Stelle geschaffen, da ein Fahrdienstleiter mit den hinzu gekommenen Aufgaben der Friedberger Strecke überfordert wäre.

Bei allen Bahnhöfen entlang der Strecke wurden die Bahnsteiganlagen erneuert und auf eine einheitliche Höhe von 55 cm gebracht. Alle Bahnsteige außer in Friedrichsdorf sind ohne Treppen behindertengerecht zugänglich. Wegen der auf dieser Strecke eingesetzten Triebwagen mit Niederflureinstieg ist es jetzt möglich, ohne störende Stufen ein- und auszusteigen. Damit ist die Strecke im Wetteraukreis die erste, die komplett barrierefrei gestaltet ist.



*Abwechselnd pendelte ein Dampfzug mit einer preußischen G8...*

Unter der Woche wird das Zugangebot auf 24 Zugpaare erhöht. Besonders in der Hauptverkehrszeit verkehren mehr Züge im Halbstundentakt; aber auch der Abendverkehr wurde ausgedehnt. Und nach Jahrzehnten kann der Fahrgast jetzt an Sonntagen wieder direkt mit dem Zug von Friedberg in den Taunus fahren. Die Zweigstrecke Friedberg - Friedrichsdorf ist damit im Wetteraukreis die erste, auf der nach langer Zeit wieder Sonntagsverkehr gefahren wird.

Der Fahrplan ist so ausgelegt, dass mor-

gens der Anschluss zu S-Bahn nach Frankfurt gewährleistet ist, am Nachmittag entsprechend umgekehrt. Dadurch ergibt sich ein Taktsprung um die Mittagszeit. Durch den zusätzlichen Haltepunkt Friedberg-Süd verlängert sich außerdem die Fahrzeit der Züge, sodass in Friedberg die Anschlüsse zu und von den schnellen Zügen Richtung Gießen nicht mehr gegeben sind. War der RMV in den ersten Jahren noch stolz auf „seinen“ geschaffenen Taktknoten Friedberg, so scheint dieser jetzt aufgrund ungenügender Infrastruktur (Kreuzungsmöglichkeiten) auseinander zu fallen.

*... und ein moderner Triebwagenzug (hier vor Friedberg) über die Strecke Alle Fotos: J. Lerch*



## Schienenprojekte im RMV-Gebiet - Mittelhessen sitzt immer noch im Wartesaal

(fl) Die Ausgabe 10 der Hessen-Schiene, damals noch Mittelhessen-Schiene, betitelten wir vor genau 10 Jahren mit der Zeile „RMV, Pendolinoeinsatz, Schnellbahnanschluss - Warten auf bessere Bahnzeiten in Mittelhessen“. Hinterlegt war die Zeile mit dem Bild eines Wartesaales aus besseren früheren Bahnzeiten. Ältere Mitglieder unseres Verbandes werden sich vielleicht erinnern. Was haben die vergangenen 10 Jahre in Mittelhessen gebracht?

Die drei damals als zentral erachteten Punkte wurden verwirklicht bzw. stehen im Fall des Schnellbahn-Anschlusses kurz vor ihrer Fertigstellung. Und dennoch will sich bei interessierten Beobachtern des mittelhessischen Schienenverkehrs kein rechtes Glücksgefühl einstellen.

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund hat seine Arbeit aufgenommen und Lokale Nahverkehrsgesellschaften wurden gegründet. Das war vor zehn Jahren unser ganz großer Wunsch: Endlich jemanden haben, der zuständig ist, der plant und koordiniert. Die einzige überregionale „Planungsbehörde“ der Vergangenheit war ja die Deutsche Bundesbahn gewesen. Die aber hatte in den drei Jahrzehnten zuvor Strecke um Strecke still gelegt.

Die gewünschte Verlagerung der Kompetenz vor Ort hat tatsächlich stattge-

funden. Sie geht im RMV-Modell aber einen Schritt zu weit, weil die Aufteilung der finanziellen Verantwortung für den Schienenverkehr und den Landkreis übergreifenden Busverkehr (Regionalverkehr) schwierige, manchmal sogar unmögliche Abstimmungsprozesse zur Folge hat. (Die Hessenschiene hat über dieses Thema wiederholt berichtet.)

Ein Paradebeispiel für das Versagen der heutigen Organisationsstruktur ist der Wochenendverkehr auf der Lahn-Kinzig-Bahn. Gerade einer von drei beteiligten Landkreisen hat sich dazu durchringen können, ein Samstags-Angebot zu installieren. Pech für Nidda und Büdingen, die

*Wochenendruhe im Bahnhof  
Nidda. Im Ostteil des  
Wetteraukreises fährt am  
Wochenende kein Zug*

*Foto: J. Lerch*



größten Städte an der Strecke mit dem besten Freizeitpotenzial (Badebetrieb Bad Salzhausen, historische Altstadt): Sie liegen im „falschen“ Kreis und bleiben „außer Werktagen“ nur per Bus erreichbar.

Dabei liegt es nicht immer am Desinteresse der Landkreise, wenn sie für eine Strecke keinen vernünftigen Abend- oder Wochenendverkehr bestellen. Denn noch immer wirkt die Regelung, wonach lediglich die Leistungen des Jahresfahrplanes 93/94 vom Bund finanziert werden (sog. Status quo - Regelung). Dieser Fahrplan aber sah für manche Strecke noch das Angebot vor, welches aus der Zeit stammte, als die Deutsche Bundesbahn aktive Stilllegungspolitik betrieb. „Salamitaktik“ ist eines der Schlagworte dieser Zeit, und an der Lahn-Kinzig-Bahn hatte das Wurstmesser ebenso gesäbelt wie an der Horlofftbahn und der Oberen Lahntalbahn.

Anderswo ist diese Ungerechtigkeit gegenüber solchen Kreisen, die 93/94 über ein gutes Angebot verfügten, dank umlagenfinanzierter Bestellung des Schienenverkehrs auf Landes- oder Zweckverbandsebene längst vergessen.

Dies in Hessen zu ändern und entsprechend dem Modell anderer Länder eine Organisation zu schaffen, die in vernünftiger Größenordnung ein landesweites Schiennetz plant und finanziell verantwortet, bleibt eine Aufgabe der hessischen Politik. Darauf warten wir gerade in Mittelhessen immer noch. Selbstverständlich können RMV und NVV für diese Aufgaben weiter entwickelt werden, so dass sich die organisatorischen Änderungen auf ein vernünftiges Maß beschränken lassen.

Eine weitere Hoffnung der Wartenden

von 1992 lag auf dem Einsatz von Pendolino-Triebwagen. Damals durfte man das noch sagen, heute legt die Schienenverkehrssparte der Firma Fiat Wert darauf, dass die Fahrzeuge aus dem Konkurrenzhaue Adtranz/Bombardier nicht mit diesem Namen belegt werden und droht renitenten oder unwissenden Journalisten sogar juristische Schritte an. Aus welchen Gründen auch immer...

Die Fahrzeuge fahren auf der Lahntalbahn und verkürzen die Fahrzeiten durchaus im erhofften Maße. Leider werden die verkürzten Fahrzeiten durch längere Umsteigezeiten, insbesondere in Gießen, wieder relativiert. Das gilt auch für den Verkehr von und zur Vogelsbergbahn, wo wir 1992 ebenfalls auf eine baldige Einführung der Neigetechnik gehofft hatten. Darauf warten wir heute noch, ebenso wie auf den Beginn der Ausbaurbeiten, der von Seiten des Verbundes und der Lokalen Nahverkehrsgesellschaften ungefähr jährlich angekündigt wird. Zum Thema Fahrzeuge nur so viel: Die Strecke wird in Nostalgikerkreisen wegen ihrer alten Dieselloks und dampfgeheizten Wagen mittlerweile hoch geschätzt!

Nach wie vor hoffen wir - von Jahresfahrplan zu Jahresfahrplan - auf durchgehende RE-Züge von der Lahntalbahn zur Vogelsbergbahn und umgekehrt. 1992 warben wir für deren Einführung mit dem Argument, so könne man auch die Vogelsbergregion mit geringstem Aufwand an den Schnellbahnhof Limburg anbinden. Heute ist fraglich, ob die Vogelsberger daran Interesse hätten, wäre doch zwischen dem bestehenden und dem neuen Limburger Bahnhof eine Etappe per „Shuttlebus“ zu bewältigen. Selbst die verantwortlichen

*Ein Pendolino fährt von Koblenz kommend in den Gießener Bahnhof ein. Der Anschluss in viele Richtungen läßt zu wünschen übrig*  
Foto: J. Lerch

Planer verhehlen nicht den Kompromiss-Charakter der gefundenen Lösung, die mit dem Bonmot "Zuckerrüben-Bahnhof" eines unserer Leserbriefschreiber sicher treffend zu umschreiben ist.

Abgesehen vom neuen Limburger Bahnhof mit seinem Charme einer Düngemittelhalle gehören die Schienenwege nach Frankfurt sicher zu den Gewinnern der vergangenen Jahre. Dazu gehören die neuen Doppelstockwagen, die sich für diese Art des Massenverkehrs als geradezu ideal erwiesen haben. Dazu gehört ein leicht verbessertes Fahrplanangebot auf der Main-Weser-Bahn mit dem zusätzlichen Regionalexpress nach Marburg bzw. Siegen, auch wenn letztere Verbindung über den Wegfall der Interregio-Linie 22 kaum hinweg trösten kann. Dazu gehört auch die verlängerte Taunusbahn nach Brandoberndorf. Und auch die westlichste Verbindung aus Mittelhessen



nach Frankfurt, die Taunusstrecke, präsentiert sich durchaus auf der Höhe der Zeit.

Erhofft hatten wir uns für die letzten Jahre Verbesserungen bei den Stationen. Zwar ist es insgesamt sauberer und ordentlicher geworden, durchgreifende Sanierungen und die Verwirklichung behindertenfreundlicher Konzepte sind aber die große Ausnahme geblieben. Selbst die großen Stationen wie Limburg, Gießen und Marburg sind nicht barrierefrei. An kleinen Haltepunkten wurde, von einigen "Pluspunkten" und gelegentlichem "Großreinemachen" abgesehen, fast überhaupt nichts verbessert. Allerdings hat mittlerweile eine erfreuliche Zahl von Städten und Gemeinden Parkplätze und Fahrrad-



*Der ICE-Bahnhof Limburg entsteht auf der grünen Wiese. Eine Anbindung an die Stadt und das übrige Bahnnetz erfolgt nur über einen Pendelbusverkehr*

Foto: J. Lerch

dächer geschaffen und somit wenigstens das Umfeld aufgewertet.

Fehlanzeige dagegen bei den Neubauten von Stationen. Selbst die, für die nach langem Ringen die Umsetzung vereinbart wurde, harren aus unterschiedlichen Gründen ihrer Verwirklichung. Einzige Ausnahme ist Friedberg Süd, aber das liegt ja fast nicht mehr in Mittelhessen...

Der Stationsentwicklungsplan des RMV, STEP genannt, muss aus mittelhessischer Sicht als vorläufig gescheitert betrachtet werden, denn nicht einmal die im vordringlichsten Bedarf genannten Stationen Kirchhain und Nidda haben bis heute eine Verbesserung erfahren. Dem Vernehmen nach sorgt sogar innerhalb des RMV die zähe Abrufung der bereitstehenden Gelder für Unmut. Doch muss sich der Hofheimer Dienstleister für die Region die Frage gefallen lassen, warum anderswo die Gelder offensichtlich schneller und effizienter in neue Wartehäuschen, Vitрины und Fahrradständer umgewandelt werden. Im NVV-Verbundgebiet findet man fast nur noch "aufgemöbelte" Bahnhöfe.

Die Lethargie im mittelhessischen Schienenverkehr hat für uns als Fahrgastverband den Vorteil, dass wir nicht ständig an neuen Visionen zu stricken brauchen. Die von gestern sind gleichzeitig die von heute. Nach wie vor hätten wir gerne den durchgehenden Verkehr auf der Ost-West-Achse von Koblenz über Gießen nach Fulda. Aber auch im Regionalbahnverkehr braucht es neue Verbindungen. Nach dem bewährten Muster der Durchbindung Dillenburg - Wetzlar - Gießen - Marburg - Kassel könnten auch die Regionalzüge der Lahntalbahn in den Vo-

gelsberg hinein verlängert werden. Oder Richtung Gelnhausen auf die Lahn-Kinzig-Bahn. Das kostet kaum etwas, schafft aber neue Verbindungen: Von Löhnberg in's Gießener Uni-Viertel, von Grünberg nach Wetzlar, von Hungen zum Radeln an die Lahn. Ziel muss der Halbstundentakt für die Kernregion sein, mit interessanten Durchbindungen und häufigen Halten dank beschleunigungsstarker Fahrzeuge. Auch auf der Lumdatabahn? Ja? Ja!

Ausschreibungen des Bahnbetriebs dürfen nicht zu "Insellösungen" führen. Die Züge der Butzbach-Licher-Eisenbahn aus Gelnhausen können auch in Wetzlar enden. Oder in Weilburg. Ausschreibungen sollten sich daher weniger an Strecken orientieren, sondern an Kilometerkontingenten für eine Region.

RMV und die Deutsche Bahn AG tun momentan einiges, um das Image der Frankfurter S-Bahn aufzuwerten. Die Baureihe 420, fast komplett neu lackiert und erst vor wenigen Jahren mit neuen Sitzen versehen, soll möglichst bald den Weg alten Eisens gehen. Dabei fahren die wahren Methusaleme des hessischen Schienenverkehrs in Nord- und Mittelhessen: Auf der Vogelsbergbahn, der Dillstrecke und der Main-Weser-Bahn.

Warten auf bessere Bahnzeiten in Mittelhessen heißt im Jahr 2002: Warten, dass der RMV sein Herz für die Region entdeckt. Denn der versteht sich als Regieorganisation und muss sich an der Frage messen lassen, wie gut es ihm gelingt, "seine" Kreise und Städte für Investitionen in den öffentlichen Verkehr zu motivieren.

## Horloffthalbahn Hungen - Beienheim - Friedberg RMV legt Buskonzept vor: Längere Fahrzeiten und weniger Züge

(mhs) Am 10. April 2002 hat der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) seine Vorstellungen zur Zukunft der Horloffthalbahn Friedberg - Beienheim - Hungen konkretisiert. Auf einer "Informationsveranstaltung" in der Stadthalle Hungen konnten alle Beteiligten (unter Ausschluss von Pro Bahn & Bus) noch einmal ihre Positionen klarstellen. Der RMV legte sein seit langem angekündigtes Buskonzept vor, mit dem nach Stilllegung der Schienenstrecke zwischen Hungen und Wölfersheim laut RMV-Pressesprecher Peter E. Vollmer "alles viel besser" werden soll.

Bereits in der Vorlage zu der Veranstaltung wurde deutlich, dass der RMV nicht bereit ist, auch nur einen Millimeter von seiner bisherigen Haltung abzuweichen. Dies geht aus einem von der Geschäftsführung verfassten Schreiben vom 13. März 2002 hervor, das im Vorfeld versandt worden war.

Im Schreiben wird auf den Aufsichtsratsbeschluss vom 20.11.2001 verwiesen, der nicht vorhandene Entwicklungsmöglichkeiten der RMV-Schienenstrecke 31 (Hungen - Beienheim) unterstellt und vorsieht, den Schienenverkehr künftig auf den Abschnitt Wölfersheim - Beienheim mit regelmäßigen Durchbindungen nach Friedberg zu beschränken und zwischen Hungen und Wölfersheim "die Bedienung mit einem verbesserten Bussystem durchzuführen". Der Aufsichtsratsbeschluss reduziert das verbleibende Zugangebot von heute 15,5 auf 10 Zugpaare und sieht die Einrichtung von drei Buslinien vor, die Hungen und "die abseits der gelegenen Orte auf direktem Wege mit den Schienenverkehren im Tagesverkehr in Wölfersheim, in den Schwachlastzeiten in Friedberg und in der Hauptverkehrszeit zusätz-

lich in Echzell mit den direkt nach Frankfurt verkehrenden Zügen verbinden".

Im Einzelnen sieht der RMV folgende Buslinien vor:

Linie 720 Hungen - Berstadt - Wölfersheim (- Friedberg) mit

Mo-Fr	11 Fahrtenpaaren
Samstag	6 Fahrtenpaaren
Sonn- und Feiertag	4 Fahrtenpaare

Linie 721 Laubach - Hungen - Bellersheim - Wölfersheim (- Friedberg) mit

Mo-Fr	9 Fahrtenpaaren
Samstag	4 Fahrtenpaaren
Sonn- und Feiertag	3 Fahrtenpaaren

Linie 722 Laubach - Hungen - Berstadt - Echzell mit

Mo-Fr	2 Fahrtenpaaren
-------	-----------------

Pro Bahn & Bus hat die Fahrpläne dieser drei Linien analysiert und kommt zu dem Ergebnis, dass sich das Zugangebot im Vergleich zum derzeitigen Schienenverkehr vor allem verschlechtert. Die



Gegenüberstellung ist in der unten stehenden Grafik dargestellt.

Während man derzeit für eine Zugfahrt von Hungen nach Friedberg 32 bis 36 Minuten benötigt, sind mit dem Bus künftig zwischen 43 und 53 Minuten einzuplanen. Für die Relation Hungen - Frankfurt erhöht sich die Verbindungsanzahl zwar von 14 auf 20, gleichzeitig jedoch verlängert sich die Fahrzeit von 62 bis 67 auf 76 bis 93 Minuten. Der vom RMV vorgesehene "Schnellbus" (Linie 722) für die Pendler erweist sich bei detaillierter Betrachtung als das genaue Gegenteil: Im Vergleich zur regulären Umsteigeverbindung Bus/Zug Hungen - Wölfersheim - Friedberg benötigt der "Schnellbus" über

Echzell 7 Minuten mehr Fahrzeit.

Die Relation Obbornhofen - Friedberg wird von 14 auf 9 Verbindungen reduziert, von den derzeit 17 Verbindungen Obbornhofen - Hungen sollen ebenfalls nur noch 9 übrig bleiben. Von Utphe nach Friedberg sollen statt heute 15 nur noch 13 Verbindungen angeboten werden, bei Verringerung der Fahrzeit von 43-54 Minuten auf 37 bis 47 Minuten. Von Utphe nach Hungen bleiben bei gleicher Fahrzeit statt heute 18 nur noch 13 Busverbindungen erhalten.

Auch die beiden Hungener Stadtteile Nonnenroth und Villingen sind - obwohl gar nicht an der Bahnstrecke gelegen - dra-

### Hungen - Wölfersheim - Friedberg Vergleich zwischen heutigem IST-Fahrplan und RMV-Konzeption

Relation	IST-Fahrplan (Mo-Fr)*		Variante Wölfersheim**	
	Anzahl Verbindungen##	Fahrzeit min	Anzahl Verbindungen##	Fahrzeit min
Hungen -> Friedberg (Zug)	11	32 - 36	-	-
Hungen -> Friedberg (Zug+Bus)	2	59	11	43 - 53
Hungen -> Friedberg (Bus)	2	52 - 61	8	47 - 51
<i>Summe</i>	15		19	
Hungen -> Frankfurt (Zug)	11	62 - 67	-	-
Hungen -> Frankfurt (Zug+Bus)	3	82 - 87	20	76 - 93
<i>Summe</i>	14		20	
Utphe -> Frankfurt	13	73 - 81	13	66 - 78
Berstadt -> Friedberg (Zug)	16	22 - 26	-	-
Berstadt# -> Friedberg (Zug+Bus)	-	-	8	34 - 42
Berstadt# -> Friedberg (Bus)	5	33 - 38	5	34 - 36
<i>Summe</i>	21		13	

\* Fahrplan 2002 (Zug 30/31 und Bus 720)

\*\* Fahrplänenwurf RMV (Zug 30/31/32 und Bus 720, 721, 722)

# Licher Straße

## effektiv-nutzbare Verbindungen

## Hungen - Wölfersheim - Friedberg

### Vergleich zwischen heutigem IST-Fahrplan und RMV-Konzeption

Relation	IST-Fahrplan (Mo-Fr)*		Variante Wölfersheim**	
	Anzahl	Fahrzeit	Anzahl	Fahrzeit
	Verbindungen##	min	Verbindungen##	min
Villingen -> Hungen	15	10 - 11	8	10 - 11
Villingen -> Gießen (Zug+Bus)	12	47 - 55	3	42 - 59
Obbornhofen# -> Hungen	17	20	9	14
Obbornhofen# -> Friedberg (Zug+Bus)	12	35 - 39	6	29 - 45
Obbornhofen# -> Friedberg (Bus)	2	39 - 42	3	33
Summe	14		9	
Utphe -> Hungen	18	9 - 12	13	9 - 11
Utphe -> Friedberg (Zug+Bus)	11	45 - 49	8	39 - 47
Utphe -> Friedberg (Bus)	4	43 - 54	5	37 - 41
Summe	15		13	
Wohnbach -> Friedberg (Zug+Bus)	13	32 - 36	7	25 - 30
Wohnbach -> Friedberg (Bus)	2	36 - 39	6	29
Summe	15		13	
* Fahrplan 2002 (Zug 30/31 und Bus 720)				
** Fahrplänenwurf RMV (Zug 30/31/32 und Bus 720, 721, 722)				
# Haltestelle Schule				
## effektiv-nutzbare Verbindungen				

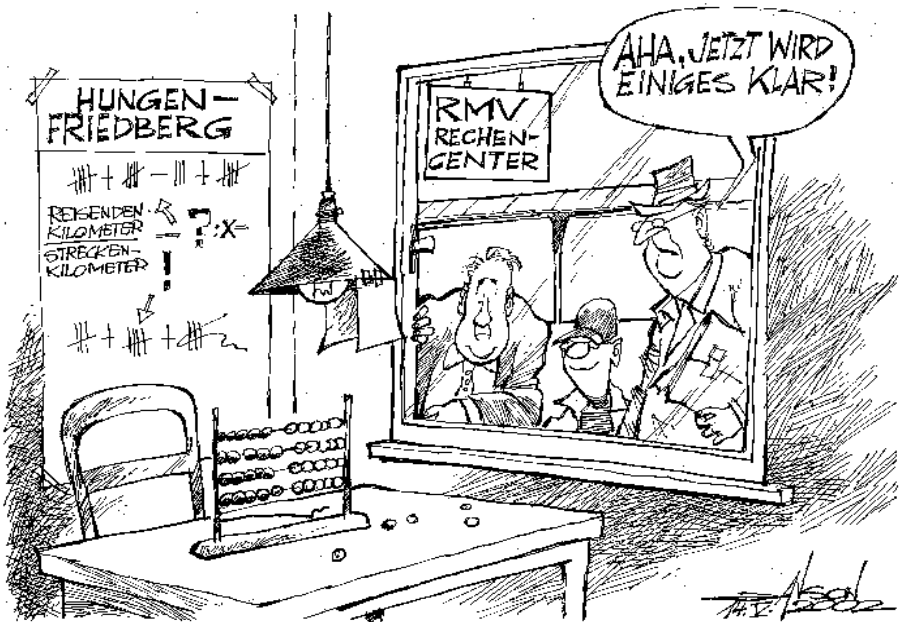
matisch betroffen. Die Fahrtzahl von Villingen nach Hungen wird von 15 auf 8 fast halbiert. Umsteigeverbindungen von Villingen und Nonnenroth nach Gießen soll es am Hungener Bahnhof nur noch drei mal pro Tag, statt bislang zwölf mal geben.

Geradezu katastrophal sind die Auswirkungen für den Wölfersheimer Ortsteil Berstadt. Berstadt verliert nicht nur seine Bahnanbindung, die Verbindungsanzahl nach Friedberg wird sogar von 21 auf 13 zusammengestrichen. Während der Zug heute zwischen 22 und 26 Minuten von Berstadt nach Friedberg benötigt, sind es

zukünftig 34 bis 42 Minuten mit den Umsteigeverbindungen Bus/Zug.

RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann vertritt in seinem Schreiben in diesem Zusammenhang die Überzeugung, "dass mit dem abgestimmten Bus- und Bahnkonzept die Fahrgastzahlen in der betroffenen Region nicht nur gehalten, sondern sogar erhöht werden können".

Hinsichtlich der übrigen maßgeblichen Sachverhalte bleibt der Verbund bei seinen entweder unbelegten oder zwischenzeitlich widerlegten Behauptungen und falschen Berechnungen. Eine Gegenüber-



Karikatur: Jürgen Janson

stellung der wesentlichen Punkte ergibt die untenstehende Übersicht (Seite 21). Pikan- testes Detail der RMV-Unterlagen ist die Betrachtung der Fahrgastzahlen. Danach hat sich die Querschnittsbelastung zwischen Hungen und Wölfersheim von 450 Fahrgästen am Tag in 1995, über 456 Fahr- gäste am Tag im Jahr 1999 auf zwischen- zeitlich 788 Fahrgäste am Tag (Jahr 2001) erhöht. Dies entspricht einer Steigerung im Vergleich zum Basisjahr 1995 um 75%! Auf dem am stärksten frequentierten Abschnitt Wölfersheim - Beienheim ist die Quer- schnittsbelastung von 498 Fahrgästen am Tag in 1995 auf 1192 im Jahr 2001 gestie- gen, eine Steigerung von 139%.

Die Veranstaltung in Hungen hinterließ

vor allem eines: Ratlose Gesichter. Wäh- rend der Aufsichtsrat des Verkehrs- verbundes Gießen (V.V.G.) beschlossen hat, bei der Landesregierung vorstellig zu werden, mit der Bitte, den Verkehr auf der Strecke Hungen - Friedberg aus Regio- nalisierungsmitteln zu finanzieren sowie die Verkehrsdezernentin Elies angewiesen hat, wegen Formfehlern gegen den RMV- Aufsichtsratsbeschluss vom 20.11.2001 Widerspruch einzulegen, gibt es auf Wetterauer Seite immer noch keinen Beschluss. Dort hat man bisher lediglich "zur Kenntnis genommen". Eine Initia- tive des Grünen-Vertreterers im Aufsichtsrat der Wetterauer Verkehrsgesellschaft (WVG), einen Beschluss herbeizuführen, die RMV- Pläne zurückzuweisen, moch-

## **Rahmenbedingungen RMV-Linie 31 Hungen - Beienheim - Friedberg**

### **RMV: „Beienheim-Hungen nicht im Grundangebot (Revision Regionalisierungsmittel)“**

- Verbleib der Strecke im Grundangebot von Neufassung des Regionalisierungsgesetzes nicht abhängig: Hessen erhält nach der Einigung zwischen Bund und Ländern (Süddeutsche Zeitung vom 06.04.2002) sogar deutlich mehr Mittel. Statt 406 etwa 440 Mio. Euro und zusätzlich ca. 140 - 150 Mio. Euro als freie Spitze
- Horloffthalbahn erfüllt Grenzwert "500 Reisendenkilometer pro Kilometer Streckenlänge" (Rkm/km) nach neuester Zählung sowohl in der Gesamtlänge Hungen - Friedberg (634 Rkm/km), als auch im vom RMV verkürzten Abschnitt Hungen - Beienheim (537 Rkm/km)

### **RMV: „Preisdeckung Linie 31 bei 7%“**

- Preisdeckungsgrad 7% nicht aufgrund des tatsächlich an die Hessische Landesbahn zu zahlenden km-Preises, sondern auf Basis eines vom RMV festgelegten Einheitspreises von ca. 13.- Euro gerechnet. Bei Ausschreibung der Zugleistung im freien Wettbewerb sind km-Preise von 9-10.- Euro /km zu erwarten.

### **RMV: „Stark unterschiedliche Auslastung (Beienheim - Wölfersheim zu Wölfersheim - Hungen)“**

- Unterschiedliche Auslastung der Strecke ist auf einseitige Ausrichtung der Anschlüsse in Richtung Rhein-Main zurückzuführen. Brauchbare Anschlüsse im Endbahnhof Hungen fehlen seit Jahren.
- Steigende Fahrgastzahlen auf der Schienenstrecke Hungen - Beienheim - Friedberg

### **RMV: „Instandhaltungsinvestitionen ca. 10 Mio. Euro zwischen Wölfersheim und Hungen“**

- Zu erwartende Instandhaltungsinvestitionen betragen laut Gutachten Manfred Aschpalt (ehem. Württemberg. Eisenbahn) nur zwischen 2,5 und 5 Mio. Euro

### **RMV: „Verbesserungen in Streckeninfrastruktur (z. Bsp. Erhöhung der Streckengeschwindigkeit) kaum zuwendungsfähig“**

- Verbesserungen in Streckeninfrastruktur (z.B. Erhöhung der Geschwindigkeit, Ausstattung mit modernem Signalsystem, Modernisierung der Bahnhöfe) sind zuwendungsfähig, wenn sich ein Nutzen-KostenIndikator von  $\geq 1$  ergibt. Dies wurde jedoch bisher nicht untersucht.
- Alternatives Buskonzept für Hungen - Wölfersheim bringt mehr Verschlechterungen als Verbesserungen, sowohl hinsichtlich der Verbindungshäufigkeit, als auch der Reisezeiten

ten die übrigen Aufsichtsratsmitglieder nicht folgen. Wie aus gut informierten Kreisen geäußert wurde, hätten die CDU-Vertreter im WVG-Aufsichtsrat die Strecke bereits innerlich beerdigt. Da die CDU Partnerin der SPD in einer großen Koalition ist, besteht wenig Hoffnung auf einen positiven Ausgang im Wetteraukreis. Gespräche zwischen allen Beteiligten, beispielsweise im Form eines "runden Tisches" mit einer gemeinsamen Lösungssuche gibt es bisher ebenfalls nicht. Stattdessen scheinen sich beide Landkreise argwöhnisch zu beobachten, wer wohl als erster "die Flinte ins Korn wirft" und am Ende den "Schwarzen Peter" hat. Protagonist auf Wetterauer Seite ist dabei Landrat Rolf Gnadt (SPD). Ein möglicher Grund für dessen bisherige Zurückhaltung dürfte in seiner Ämterhäufung und den daraus resultierenden Interessenkonflikten liegen. Gnadt ist Verkehrsdezernent des Wetterau-

kreises, Aufsichtsratsvorsitzender der WVG sowie stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender des RMV. In einer Pressemitteilung des Wetteraukreises zur Informationsveranstaltung in Hungen vertritt Gnadt die Argumente des RMV und übt herbe Kritik an Pro Bahn & Bus, indem er von "spekulativen Argumenten" spricht.

Bündnis 90/Die Grünen in beiden Landkreisen sehen jetzt die hessische Landesregierung gefordert. "Die Signale aus Berlin verweisen eindeutig nach Wiesbaden. Denn für die Finanzierung des Nahverkehrs kann Hessen künftig mehr Geld erwarten. Das Land Hessen muss die Entscheidung darüber, ob Hungen - Friedberg zum Grundnetz gehört, treffen", äußerten deren Vertreter Michael Rückl (Wetterau) und Hans Noormann (Gießen) gegenüber der Presse.

## Seit 1. April:

# Mit einer Fahrkarte kreuz und quer durch Hessen

**(og) Bis zu fünf Personen können seit dem 1. April mit einer Fahrkarte in ganz Hessen unterwegs sein - für 25 Euro. Das Hessenticket haben der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) gemeinsam mit dem Land Hessen eingeführt.**

Gültig ist das Ticket auf allen Verbundverkehrsmitteln - also in den Bahnen, Bussen sowie Straßen- und U-Bahnen - der drei Verkehrsverbände innerhalb des Landes Hessen. Montags bis freitags können die Fahrgäste ab 9 Uhr damit fahren, samstags sowie an Sonn- und Feiertagen auch ganztägig. Ausgenommen sind die Interregios und die D-Züge der Deutschen Bahn AG. Das Ticket gilt nur in der zweiten

Klasse. Das Landesticket ist überall dort erhältlich, wo es Fahrkarten der Verkehrsverbände gibt, also auch an den Fahrkartenautomaten.



## Lumdatalbahn wird 100 Jahre alt

(Ibag) Als 1850 der erste Zug auf der Main-Weser-Bahn durch Lollar rumpelte, wurde damit eine Entwicklung ausgelöst, die alles bisher dagewesene in den Schatzen stellte. Kurze Zeit später um 1854 errichtete Justus Kilian zwischen der Lahn und der Bahn eine kleine Hochofenanlage, anfangs „Hedwigshütte“ genannt, bereits aber 1861 von einer Firma namens „Buderus“ übernommen und in Main-Weser-Hütte, in Anlehnung an den Namen der Bahnlinie, umbenannt.



Diese beiden strukturellen Änderungen gelten als Beginn der Entwicklung vom Bauerndorf zur Industriestadt Lollar. Die Nachricht über das wirtschaftlich aufstrebende Lollar sprach sich auch im Lumdatal herum. Um 1870 wurde nach Druck aus verschiedenen Lumdatalogemeinden mit der Planung der Lumdatalbahn begonnen. Vor dem Hintergrund großer wirtschaftlicher Not insbesondere in der Mitte des 19. Jahrhunderts, was viele zum Auswandern nach Amerika veranlasste, muss dieser Vorschlag besondere Bedeutung beigemessen werden und mag heute in ebenso wirtschaftlich schwierigen Zeiten Anlass zum Nachdenken geben.

Natürlich standen auch bald Gegner der Bahn fest, die mit Arbeitsplatzverlusten argumentierten. Die anliegenden Gemeinden im Lumdatal mussten sich auch damals schon an den Kosten beteiligen. Bekannt ist auch, dass sich mehrere Grundeigentümer weigerten, das benötigte Land abzutreten, was Enteignungsverfahren zur Folge hatte. Insgesamt, so berichtet eine Quelle, mußte für den Bahnbau nach Londorf von den Gemeinden Lollar 25.731,24 Mark, Daubringen 16.238,29 Mark, Staufenberg 5.091,96 Mark, Mainzlar 17.498,16 Mark, Treis 36.448,66 Mark, Allendorf/Lda. 40.205,73 Mark, und Londorf 17.498,16 Mark bezahlt werden.



*In diesem Streckenabschnitt unterhalb von Treis wurde bis zum 15. März die Vegetation zurück geschnitten. Das Bild entstand während einer LB AG-Sonderfahrt im Juli 1996. Der links sichtbare Weg wird als Radweg ausgebaut*

*Foto: M. Laux*

Ergibt in der Summe 174.981,24 Mark. Dazu addierten sich noch die Ausgleichssummen für 21 Grundbesitzer im Enteignungsverfahren. Bemerkenswert ist auch im Vergleich zu heute, dass Projekte wie der Bahnbau und das Wasserversorgungsnetz eine interkommunale Zusammenarbeit vor über 100 Jahren im Teilraum Nord des Landkreises Giessen bewirkte.

Ursache für die weitere strukturelle Entwicklung im Lumdatal ist für viele Jahre die Bahn gewesen. Dabei werden Parallelen zur Entwicklung in Lollar deutlich. So erfolgte beispielsweise der Bau der „Feuerfest-Fabrik“ in Mainzlar und nahm nach nur einjähriger Bauzeit am 1. November 1907 mit gleich 250 Mann die Produktion auf. Noch in den 60er Jahren erreichte der monatliche Warenumsatz des Didierwerkes bis zu 15.000 t bei über 500 Beschäftigten. Über weitere Entwicklungen im Sektor der Geschichte der Lumdatalbahn informiert sehr ausführlich der Kalender von Jochen Lindemann, der leider vergriffen ist.

Reaktivierungen von Nebenstrecken erfolgen heute anders als der Bahnbau in der Gründerzeit. Dennoch wird auch heute scharf gerechnet. Der direkte Weg der Re-

aktivierung über eine positive Nutzen-Kosten-Untersuchung ist der LB AG bis auf weiteres versperrt. Der jetzt eingeschlagene Weg des Tourismusverkehrs bringt praktische Erfahrungen in der Planung, Kundenwerbung und Durchführung der Fahrten und soll Nachweis einer Nachfrage im schienengebundenen Verkehr erbringen. Leider gestalten sich die bereits noch in der Ära Labib begonnenen Projekte als aufwändiger und zeitraubender als ursprünglich gedacht: die im Jahr 2000 anlässlich der Hauptversammlung beschlossene Kapitalerhöhung wird gerade umgesetzt. Der bereits 1999 begonnene Internetauftritt wird möglicherweise in Kürze fertig sein. Die Trassenübernahme kommt auch millimeterweise voran.

Die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2001 ist für den 29. Juni in Staufenberg/Treis anberaumt. Die Teilnahme am Aktionstag „autofreies Lumdatal am 25. August 2002“ ist vorgesehen. Bei weiteren Sonderfahrten der Oberhessischen Eisenbahnfreunde (OEF) wird die LB AG mit den OEF kooperieren und zunächst Fahrten ab Mainzlar vermarkten. Speziell zum 100 jährigen Jubiläum am 1. Juni 2002 ist jedoch keine diesem Ereignis würdige Sonderfahrt vorgesehen.

## **Autofreies Lumdatal**

**am 25.8.2002**

**Die Lumdatalbahn fährt stündlich von  
Gießen über Lollar nach Mainzlar**

**Achten Sie auf Fahrpläne in der Tagespresse!**

# Anzeige HUK (wie letztes Mal)



## Land will vorfinanzieren: Moderne Zugbildungsanlage für Bebra

(og) Die Hessische Landesregierung hat vorgeschlagen den Bau der geplanten Zugbildungsanlage in Bebra vorzufinanzieren. Das Land messe der modernen Zugbildungsanlage am traditionellen Eisenbahnstandort Bebra eine große Bedeutung zu, sagte Wirtschafts- und Verkehrsminister Dieter Posch. „Die Zugbildungsanlage hat einen hohen Stellenwert für die zukünftige Entwicklung des Standorts innerhalb des Schienennetzes. Deshalb wird sich das Land hier engagieren“.

Der Gütertransport werde in den nächsten zehn bis 15 Jahren um mehr als 60 Prozent zunehmen. Das müsse die Bahn als unternehmerische Chance begreifen, mit einem attraktiven Transportangebot Marktanteile von der Straße zurückzuholen. Der Güterumschlag- und Rangierknoten Bebra könne dabei eine Schlüssel-funktion einnehmen, sagte Posch.

Auf Fachebene werde über das Projekt mit der DB Netz AG und der DB Cargo AG verhandelt. Voraussetzung für das Projekt seien die Erarbeitung einer Vor-entwurfsplanung, einer nachvollziehbaren Kostenaufstellung und eine Klärung der

Finanzierungsmodalitäten und des Planungsrechts durch die DB Netz AG. Das Unternehmen habe hierzu ein Gespräch mit dem Eisenbahnbundesamt vereinbart.

Die Deutsche Bahn AG müsse klären, in welcher Höhe und zu welchem Zeitpunkt über die Bundesverkehrswege-planung Schiene die Mittel für das Projekt bereit gestellt werden können. Wenn eine entsprechende Erklärung des Bundes vor-liege und die Rückzahlung bis 2007 sicher gestellt sei, könne die Landesregierung sehr schnell einen Beschluss über die Vor-finanzierung herbeiführen, sagte Posch.



## **Vogelsbergbahn: Verbesserungen noch nicht erkennbar**

**(og) Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) hat den Entscheidungsträgern vor Ort (Landkreise Fulda, Gießen, Vogelsberg sowie die Städte Gießen und Fulda) bis heute keine detaillierte Gesamtplanung für die 106 km lange Strecke vorgelegt. Lediglich einige grob skizzierte Varianten des Zentrums für Integrierte Verkehrssysteme (ZIV) an der TU Darmstadt liegen bislang vor.**

Bereits in wenigen Monaten will der RMV eine Planungsvereinbarung abschließen und benötigt dazu die Finanzzusagen der Landkreise und Städte. Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus bezweifelt allerdings, dass der Zeitplan eingehalten werden kann. "Das vorgelegte Material ist völlig unzureichend, um weitreichende Entscheidungen zu treffen", sagt die Verbandsvorsitzende Petra Becker. "Es ist

nicht bekannt, welche Fahrzeugtypen eingesetzt werden sollen. Auch ein konkretes Fahrplankonzept mit den daraus resultierenden Infrastrukturmaßnahmen fehlt."

Die Auswirkungen auf den Busverkehr finden bislang überhaupt keine Berücksichtigung. Unter anderem sind die Stadtbusse in Lauterbach und Grünberg sowie die Lokalbusse in Großen-Buseck, Reis-

kirchen, Grünberg, Mücke, Nieder-Gemünden, Alsfeld, Lauterbach und Bad Salzschlirf betroffen.

Der RMV favorisiert zurzeit eine vierte Bahnsteigkante im Bahnhof Alsfeld, damit sich zeitgleich Regionalbahnen und Regionalexpress-Züge begegnen und überholen können. "Wie dies auf einer eingleisigen Vogelsbergbahn ohne lange Wartezeiten funktionieren soll, hat der RMV noch nicht verraten. Pro Bahn & Bus wen-

det sich entschieden gegen einen zentralen Kreuzungspunkt, da dieser schlechte Anschlüsse in Fulda oder Gießen zur Folge haben wird."

"Hätte der RMV ein konkretes Fahrzeitkonzept vorgelegt, wäre deutlich geworden, dass die angedachten Investitionen von 40 Mio Euro (überwiegend aus Bundesmitteln) bislang keine entscheidenden Verbesserungen erkennen lassen", sagt Petra Becker.

## **Pro Bahn & Bus gegen Main-Kinzig-Landratsamt auf der grünen Wiese Hanau und Gelnhausen mit ÖPNV am Besten zu erreichen**

**(Hanau) Pro Bahn & Bus unterstützt die Position von Landrat Karl Eyerkauf, für die Ansiedlung einer zentralen Kreisverwaltung, deren Erreichbarkeit mit Bahn und Bus eine wichtige Rolle zuzumessen sowie die Faktoren Infrastruktur und Umfeld mit zu berücksichtigen. Bereits Mitte Januar 2002 hatte der Fahrgastverband die damals bekannten Bewerbungen von Kommunen analysiert und einem verkehrlichen Ranking unterworfen. Eindeutiger Favorit ist ein Standort am Hanauer Hauptbahnhof, aber auch das Bahnhofsareal in Gelnhausen schneidet gut ab.**

"Bei der Entscheidung, wo die zentrale Verwaltungsstelle des Main-Kinzig-Kreises realisiert wird, dürfen ausschließlich sachliche Argumente einfließen. Sowohl für die Kunden als auch die Bediensteten ist eine gute Erreichbarkeit von zentraler Bedeutung", sagt die Vorsitzende von Pro Bahn & Bus, Petra Becker.

Weitere Kriterien sind die Nähe zu öffentlichen Einrichtungen, vorhandenen Arbeitsplätzen und international agierenden Unternehmen. Die größten Städte im Main-Kinzig-Kreis befinden sich im westlichen Teil. Allein in Maintal, Hanau, Bruchköbel und Nidderau leben ca. 44% der Kreisbewohner.

Ein Standort am Hanauer Hauptbahnhof belegt eindeutig den Platz 1. Die An-

siedlung der Kreisverwaltung dort stellt ein wichtiges Signal zur dauerhaften Sicherung des ICE-Systemhaltes Hanau dar. Vom Hanauer Hauptbahnhof wird der Flughafen Frankfurt bereits heute in 36 S-Bahn-Minuten erreicht. Mit Umsetzung des geplanten Ausbauten im Bahnknoten Frankfurt und einer Durchbindung von Regionalzügen über den Frankfurter Hauptbahnhof hinaus zum Flughafen könnte die Fahrzeit auf ca. 30 Min. reduziert und die Verbindungsdichte kostenneutral vergrößert werden. Damit besäße die neue Zentralverwaltung nach dem Frankfurter Römer die zweitbeste Flughafen-Erreichbarkeit im gesamten Rhein-Main-Gebiet.

Falls aus politischen Gründen ein Standort außerhalb von Hanau angestrebt wer-

den sollte, so kommt dafür nur Gelnhausen in Frage. Der Bahnhof Gelnhausen liegt für den Ostkreis ca. 14 Fahrminuten näher als der Hauptbahnhof Hanau, ist damit auch umgekehrt aus dem Raum Hanau noch attraktiv erreichbar.

Standorte wie Langenselbold, Gründau oder Wächtersbach sind für den vorgesehenen Zweck verkehrlich deutlich schlechter geeignet. „Appelle an die Bürger, auf den öf-

fentlichen Verkehr umzusteigen, nützen auf Dauer nur, wenn umgekehrt auch der Main-Kinzig-Kreis als Aufgabenträger für Bahn und Bus bei seinen eigenen Standortentscheidungen auf eine gute ÖPNV-Erreichbarkeit achtet. Mit Blick auf die öffentlichen Kassen ist es sinnvoller, durch Nutzungsverdichtung im Zuge bestehender Verkehrsangebote deren Wirtschaftlichkeit zu erhöhen, statt auf der grünen Wiese zu bauen.“

## **Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn feiert 100. Betriebsjubiläum**

**(og) Die Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn AG (FKE) feierte am 20. Februar 2002 ihr Betriebsjubiläum. Genau vor 100 Jahren wurde die Bahnstrecke Frankfurt-Höchst - Königstein feierlich eröffnet. Aus diesem Anlass reisten zahlreiche Gratulanten aus Politik, Verwaltung und Industrie mit einer Dampfzugfahrt von Frankfurt-Höchst nach Königstein zu einer Feierstunde und übermittelten ihre Glückwünsche.**

Die FKE ist das älteste Unternehmen im Konzernverbund der Hessischen Landesbahn, das seit 1902 durchgängig Eisenbahnverkehr auf der "Hausstrecke" Frankfurt-Höchst - Königstein und seit 1927 Busverkehr betreibt.

Eine Ausweitung der Schienenverkehrsleistungen wurde in den 90er Jahren durch den Streckenausbau und die Betriebsleistungsübernahme auf der Taunusbahn von Friedrichsdorf nach Grävenwiesbach und später nach Brandoberndorf möglich. Neue Fahrzeuge, modernisierte Haltepunkte und ein fahrgastorientiertes Verkehrsangebot führten zu einer großen Akzeptanz in der Bevölkerung. Während vor der Betriebsaufnahme der Taunusbahn ca. 1500 Fahrgäste täglich die Bahn nutzten, sind es heute rund 9000 werktägliche Fahrgäste. Seit 1997 bestellt der RMV bei der

FKE auch Zugleistungen auf der Strecke Frankfurt-Höchst - Bad Soden, so dass jährlich ca. 1,4 Mio. Zug-km von der FKE erbracht werden.

Zur historischen Entwicklung der "Kleinbahn Höchst-Königstein - (HK)":

Die zunächst unter dem Namen "Kleinbahn Höchst - Königstein", später dann unter "Kleinbahn Frankfurt - Königstein" bekannt gewordene Schienenstrecke wurde zur Jahrhundertwende vornehmlich für den Personenverkehr gebaut. Bereits damals herrschte reger Kur- und Ausflugstourismus in den Taunus; nach Betriebsaufnahme nutzten jedoch recht bald auch zahlreiche Berufspendler die Züge, die teilweise bis Frankfurt Hbf. durchgebunden waren.

Mitte des 19. Jahrhunderts waren erste Überlegungen angestrengt worden, die Stadt Königstein durch eine Eisenbahn an den Frankfurter Raum anzubinden. Der expandierende Kurbetrieb und die Vorliebe zahlreicher wohlhabender Familien für die landschaftlichen Vorzüge und die Wohnqualität des Vordertaunus steigerten die Verkehrsbedürfnisse erheblich. Die Bahn war folgerichtig von Anbeginn an vornehmlich für den Personenverkehr - und weniger für den Gütertransport - vorgesehen.

Das gemeinsame Auftreten der beiden Landräte der Kreise Höchst und Oberaltaunus unter Federführung des Landrates v. Meister brachte das Projekt entscheidend voran. Es dauerte jedoch aufgrund der mittlerweile enorm gestiegenen Grundstückspreise und Problemen bei der Sicherstellung der Finanzierung bis zum Ende des Jahres 1900, als endlich zwischen den Kreisen Oberaltaunus und Höchst einerseits sowie der Aktiengesellschaft für Bahn - Bau und Betrieb (AGBB) andererseits eine Einigung erzielt werden konnte. Die AGBB verpflichtete sich, "eine normalspurige, dampfbetriebene Kleinbahn mit Anschluß an die Staatsbahn zum Preis von 1.280.000,- Mark zu bauen und zu betreiben".

Trotz widriger Witterungsverhältnisse während der Bauzeit wurden in kürzester Zeit nach dem Spatenstich am 5. Mai 1901 die Trassierungsarbeiten durchgeführt, auf rund 20 km Gleise verlegt und alle Stations- und Bahnhofgebäude errichtet; die Bauarbeiten waren bereits im Februar soweit abgeschlossen, dass die Bahn am 18. Februar 1902 bereits landespolizeilich abgenommen werden konnte.

Die Kleinbahn Höchst - Königstein wurde von allen Personengruppen genutzt und dankbar begrüßt: sowohl Arbeiter, z.B. der Farbwerke Hoechst, wie auch höhere Beamte und Bankangestellte frequentierten die Züge - für damalige Verhältnisse selbstverständlich noch in 3 unterschiedlichen Wagenklassen und - wie heute - abhängig vom Dienstbeginn, zu unterschiedlichen Zeiten.

Mitte der zwanziger Jahre wurde die Straße immer mehr zur Konkurrenz für die Bahn, zunächst im Güter- dann aber auch recht bald im Omnibuslinienverkehr. Als eine unternehmerische Gegenmaßnahme erfolgte 1927 mit der Gründung des Betriebszweiges "Kraftverkehr" der Einstieg der Kleinbahn in das Omnibusgeschäft, in dem die FKE mit ihrem Betriebsstandort Hofheim heute zu einer festen Größe in der Branche avancierte.

Der 2. Weltkrieg hinterließ deutliche Spuren bei der Kleinbahn, weniger durch direkte Zerstörungen, von denen die Bahn weitgehend verschont blieb, als vielmehr durch massiven Personalverlust sowie langfristige Mittelkürzung und Materialknappheit.

1966 übertrug das Land Hessen die Aktien der Kleinbahn Frankfurt-Königstein an die Hessische Landesbahn GmbH, die im Jahre 1955 mit dem Ziel gegründet worden war, den Bestand der "Hessischen Kleinbahnen" organisatorisch zusammenzufassen und ihren Bestand zu sichern.

Die Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn AG, wie sie seit 1984 offiziell heißt, hat in der Folge nach dem Zusammenschluss unter dem Dach der Hessischen Landesbahn ihre Identität als eigenständiges Ver-

kehrsunternehmen mit starker regionaler Verwurzelung bewahrt.

Ziel der FKE ist es, ihre fachliche Kompetenz für die Sicherung des bestehenden Leistungsvolumens zu nutzen, ihr Know-how aktiv in die Fortentwicklung des

Verkehrsangebotes einzubinden und die spezifischen Vorteile eines kleineren, vor Ort ansässigen regionalen Verkehrsunternehmens mit dem Ziel einer maßvollen Expansion des Marktanteils im Wettbewerb einzusetzen.

## **Wann beginnt der Umbau des Wiesbadener Hauptbahnhofs ?**

**(gh) Der Wiesbadener Hauptbahnhof soll nun möglichst schnell saniert werden. Diesen Beschluss fasste der Vorstand der Deutschen Bahn Anfang dieses Jahres. Der Startschuss sollte bereits im April fallen, dieser wurde aber inzwischen auf August verschoben.**

Zunächst sollen die Arbeiten am Bahnsteig der Gleise 8 und 9 beginnen. Dieser Bahnsteig wird um 178 Meter auf insgesamt 420 Meter verlängert, damit dort

künftig die ICE-Züge halten können. Die Umbauarbeiten am Bahnhofsgebäude sol-

len dann im Herbst beginnen, ursprünglich war von einem Start im August dieses Jahres die Rede.

Kein Gebäudebereich soll bei der Sanierung ausgelassen werden. Die Dächer werden restauriert, die Beleuchtung wird erneuert, die WC-Anlagen werden behindertengerecht ausgebaut und der Bodenbelag wird ausgetauscht. Am westlichen



Ende der Querbahnsteighalle werden nachträglich angebaute Gebäudeteile abgerissen, damit der Eingang wieder an die ursprüngliche Stelle zurück verlegt werden kann.

Im Erdgeschoss wird es zusätzliche Einzelhandelsflächen, ein neues Reisezentrum und eine Erweiterung der Unter-

kunft des Bundesgrenzschutzes geben. In den darüber liegenden Stockwerken, in denen ursprünglich einmal ein IC-Hotel eingerichtet werden sollte, entstehen Büroflächen. Insgesamt ist von einem Investitionsvolumen von rund 2,5 Mio. Euro die Rede. Die Bauarbeiten sollen bis März 2004 abgeschlossen sein.

## Kommentar

Die Diskussionen um den Umbau des Hauptbahnhofs laufen bereits seit Mitte der 80-er Jahre; in der Hessenschiene wurde hierüber mehrfach berichtet. Konkrete Umbaupläne gab es jede Menge, es lagen sogar schon Zuschussbewilligungen seitens des Landes Hessen vor. Getan hat sich in den knapp 20 Jahren allerdings nichts. Deshalb muss man nach der neuerlichen Ankündigung und der bereits wieder eingetretenen Verschiebung noch immer skeptisch sein. Bereits 1999 wurden Gespräche über die Baustelleneinrichtung geführt, gebaut wurde aber dennoch nicht. Erst wenn wirklich die Arbeiter am Werk sind, kann man den Aussagen der Deutschen Bahn glauben.

Vermisst wird in den Ankündigungen zum Umbau des Hauptbahnhofes leider der Gastronomiebereich. Es wäre begrüßenswert, wenn es auch hier zu entscheidenden Verbesserungen der heutigen Situation kommen würde. Offen ist auch noch die Gestaltung des Bahnhofsumfeldes. Hier stehen noch Regelungen mit der Stadt Wiesbaden aus. Diese dürften sich wegen der noch nicht abgeschlossenen Planung des benachbarten ehemaligen Hauptpostgeländes in die Länge ziehen.

Gernot Hornik

## Hessentag in Idstein

**(gh) Der diesjährige 42. Hessentag wird in der Zeit vom 14. bis 23. Juni in Idstein stattfinden. Zur Anreise empfiehlt sich die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel, da die Innenstadt von Idstein während der gesamten Zeit für den Individualverkehr gesperrt sein wird.**

Auf der „Ländchesbahn“, die die Landeshauptstadt Wiesbaden mit der Hessentagsstadt Idstein verbindet, wird das Fahrplanangebot an allen Tagen zwischen

9 Uhr vormittags und 01.30 Uhr nachts auf einen 30 Minutentakt durchgehend bis Idstein ausgeweitet. Auch zwischen Limburg und Idstein werden im gleichen Zeit-

raum die Züge im 30 Minutentakt verkehren. Zwischen Frankfurt und Niedernhausen wird die S-Bahn (Linie S 2) ebenfalls alle 30 Minuten fahren. In Niedernhausen besteht Anschluss von und nach Idstein.

Von den umliegenden Städten und Gemeinden wird das Angebot im Busverkehr ebenfalls bis in die Nachtstunden ausgeweitet. Wer trotz allem mit dem Pkw anreisen will, findet außerhalb von Idstein kostenpflichtige Park & Ride Plätze, von denen ein kostenloser Busverkehr in die Stadt angeboten wird. Die Linien des Stadtverkehrs Idstein werden an allen Tä-

gen ebenfalls kostenfrei nutzbar sein.

Bis zum 14. Juni soll auch der Umbau und die Renovierung des Idsteiner Bahnhofs abgeschlossen sein. Die Zugänge zum Empfangsgebäude werden behindertengerecht gestaltet. Der Anbau, der das Gebäude mit der Unterführung verbunden hat, wurde abgebrochen und wird durch eine Stahl-Glas-Konstruktion ersetzt. Des weiteren werden automatisch öffnende Türen eingebaut und eine Renovierung der Außenfassade vorgenommen.

Informationen zum Hessentag sind unter [www.hessentag2002.de](http://www.hessentag2002.de) im Internet abrufbar.

## **Südhessen: Fahrkarten am Automaten im Bus**

**(gh) Fahrgäste der Linie K 49/669 (Heppenheim - Bensheim - Seeheim-Jugenheim) und der Bensheimer Stadtbuslinie erhalten seit 6. Mai ihre Fahrkarte im Bus an einem neuen mobilen Automaten.**

Mit knapp 80 Zentimetern Höhe vergleichsweise klein, befindet sich der neue Automat bei allen Bussen jeweils in der Fahrzeugmitte, in Höhe der zweiten Tür. Eine übersichtliche Bildschirmanzeige und bedienfreundliche Auswahltasten machen das Lösen der Fahrkarten leicht: Einfach Fahrtziel und Fahrkartenart eingeben und der Automat zeigt den Fahrpreis an. Preis und Gültigkeit für die gewünschte Fahrkarte errechnen sich jeweils ab der Einstiegshaltestelle.

Der Automat akzeptiert alle Euro-Münzen ab der 5 Cent-Münze, wegen seiner begrenzten Größe jedoch keine Scheine. Vorerst erhält man an den Automaten folgende Karten des VRN-Angebotes: Einzelfahrkarten, Mehrfahrtenkarten, das

Ticket 24 Plus und die Drei-Tages-Karte. Alle anderen Fahrscheine erhält man bis zum Herbst an den Vorverkaufsstellen. Schüler oder Berufspendler, die eine Monats- oder Wochenkarte benötigen, kaufen diese daher am besten an den Vorverkaufsstellen in ihrer Nähe.

Wer im Bus seine Fahrkarte bargeldlos zahlen möchte, kann das in einigen Monaten tun: Im Herbst wird der Automat noch einmal in seiner Funktion erweitert. Spätestens dann können die Fahrgäste am neuen Automaten auch mit ihrer EC-Karte oder Kreditkarte zahlen. Dann wird das Sortiment auch Zeitkarten umfassen. Bis dahin rät die zuständige HEAG-Verkehrs GmbH ihren Fahrgästen, passendes Euro-Münzgeld bereit zu halten.



## Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim: 250 km/h-Durchfahrt für Darmstadt und Umfahrung von Mannheim abgelehnt

(og) "Die Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim ist längst überfällig. Jede weitere Verzögerung bremst die Lösung der zentralen Verkehrsprobleme im Rhein-Main-Neckar Gebiet aus. Die Planungen müssen nun rasch abgeschlossen werden. Teure Unsinnigkeiten wie eine Hochgeschwindigkeitsdurchfahrt durch Darmstadt Hbf oder eine weitere Umfahrung von Mannheim Hbf sind schleunigst zu den Akten zu legen," so Brigitte Martin vom BUND Hessen.

In einem gemeinsamen Konzept von Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Pro Bahn & Bus und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) sprechen sich die Verbände für eine direkte Trasse von Frankfurt-Zeppelinheim entlang der A5, A67 und A6 nach Mannheim-Waldhof aus. Darmstadt soll durch einen leistungsfähigen zweigleisigen Abzweig bei Weiterstadt Anschluss an die Neubaustrecke erhalten.

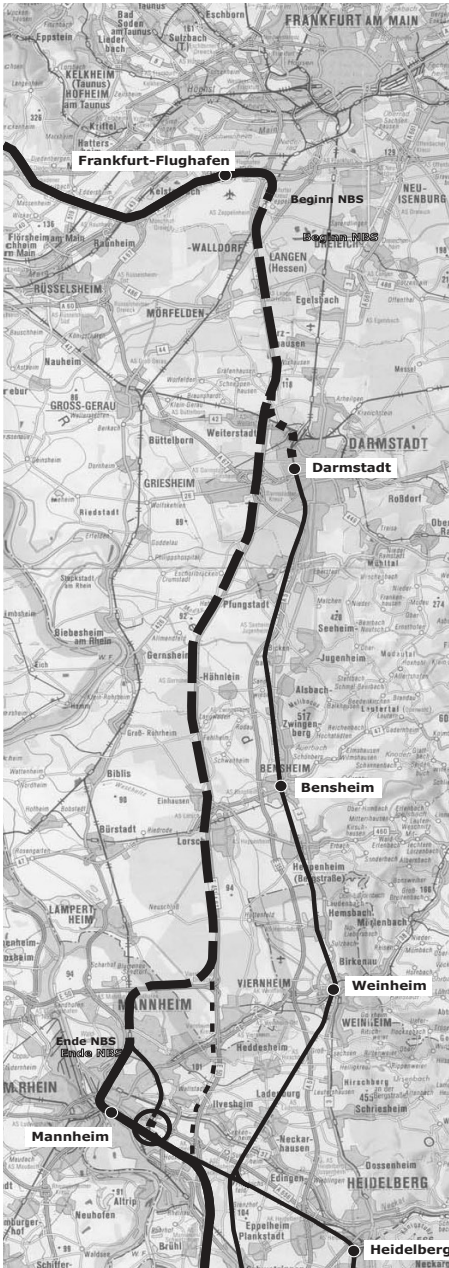
"Mit einer Nordanbindung würde Darmstadt, die Bergstraße und die Achse

nach Dieburg / Aschaffenburg endlich attraktiv an den Flughafen angebunden. Ein solches Konzept ist wesentlich intelligenter als die vage Hoffnung, dass mit einer Schnellbahnschneise durch Darmstadt ein paar zusätzliche ICE-Halte abfallen. Diese Strategie ist bereits in Wiesbaden, Limburg und Montabaur gescheitert. Die Fernzugfahrpläne haben sich an übergeordneten Notwendigkeiten zu orientieren, in die einzelne ICE-Halte für Darmstadt nun einmal nicht hineinpassen, ohne dass anderswo wichtige Anschlüsse verloren gehen. Der ICE ist kein Nahverkehrszug," so

*Abfahrtstafel im Mannheimer Hauptbahnhof: Dieser Knotenbahnhof darf nicht vom Schnellfahrnetz abgekoppelt werden*








*Foto: PB&B*





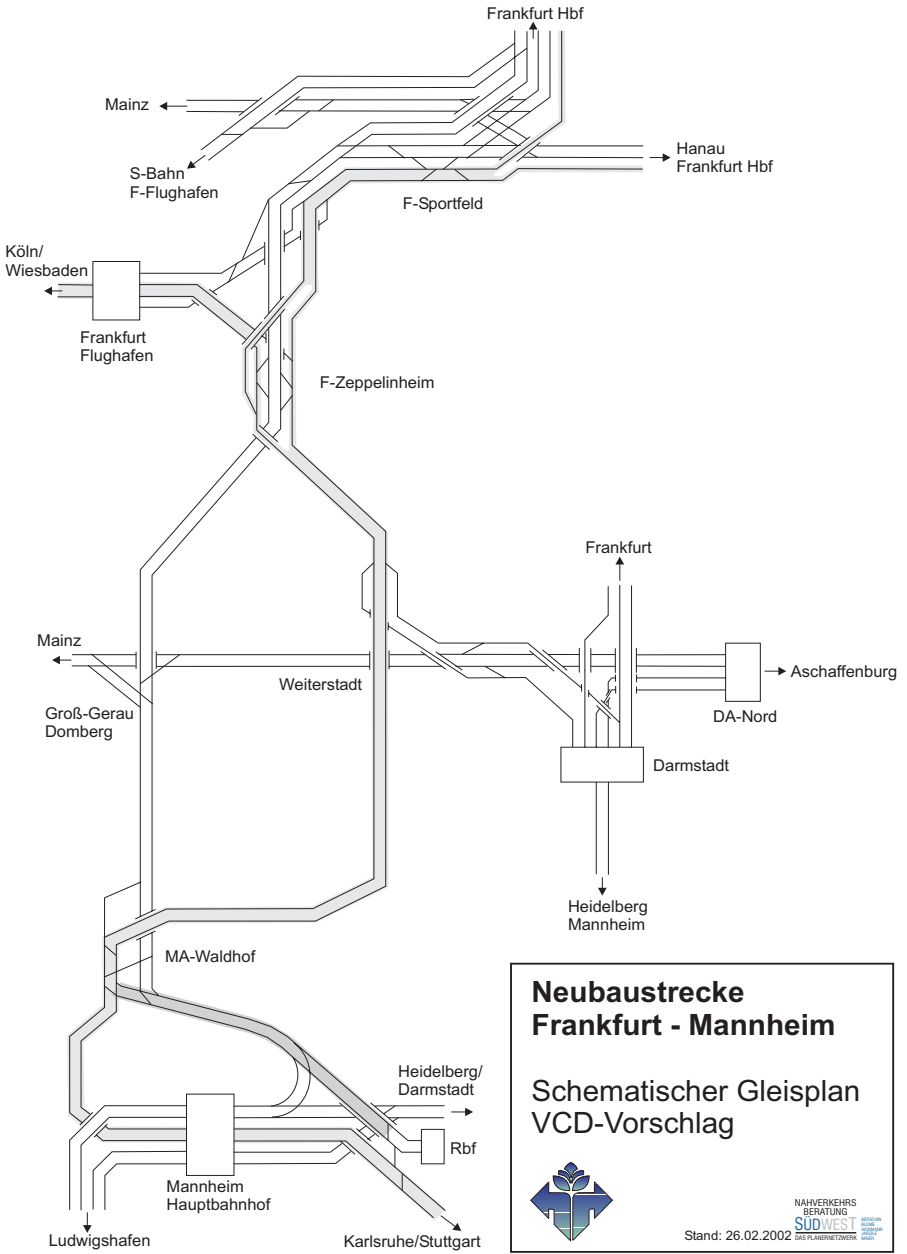
## Neubaustrecke

Frankfurt (Zeppelinheim) -  
Mannheim (Waldhof)

-  bestehende Neubaustrecke
-  Verbände-Trasse (=DB-Planungstrasse I A)
-  Nordeinführung Darmstadt
-  bestehende Strecken
-  großer Bypass MA  
Planung Deutsche Bahn AG  
Neubaustrecke (ca. 14 km)
-  kleiner Bypass MA  
(Anschlussbrücke über  
Rangierbahnhof, ca. 150 m)
-  Fernverkehrshalt

Christian Behrendt vom Fahrgastverband  
Pro Bahn & Bus.

In dem Konzept der Verbände ist neben der halbstündlichen Führung regionaler Sprinterzügen auf dem Kernabschnitt Darmstadt - Flughafen - Wiesbaden eine jeweils stündliche Verlängerung nach Aschaffenburg und an die Bergstraße vorgesehen. Die bestehende RE-Linie Frankfurt - Darmstadt - Mannheim soll künftig auf einen Stundentakt verdichtet werden. Weiterhin soll Darmstadt zusammen mit der Bergstraße und Heidelberg mit je einer stündlichen IC-Linie Richtung Karlsruhe bzw. Stuttgart und Richtung Frankfurt Hbf - Gießen bzw. Flughafen - Mainz angebunden werden. Da dieses System 800.000 Einwohner abseits des ICE-Systems erschließt, wird es nach Ansicht der Verbände auch dauerhaft Bestand haben. "Wichtiger als wenige ICE-Halte für Darmstadt ist ein verlässliches Fernverkehrssystem, welches vor allem in Karlsruhe und Stuttgart weiterführende An-



**Neubaustrecke  
Frankfurt - Mannheim**

Schematischer Gleisplan  
VCD-Vorschlag



NAHVERKEHRS  
BERATUNG  
**SÜDWEST**  
SÜDWEST  
VERKEHRSGESAMT  
STADT  
STADT  
STADT

Stand: 26.02.2002

schlüsse vermittelt und in Richtung Rhein und Mittelhessen Direktverbindungen anbietet. Mit drei Zügen pro Stunde zum Flughafen wäre Darmstadt wesentlich besser an dieses Fernverkehrskreuz angebunden, als mit wenigen ICE-Halten am Tag“, so Stephan Kyrieleis vom VCD Hessen.

Zwischen Frankfurt und Mannheim fordern die Verbände eine enge Bündelung der Neubaustrecke mit vorhandenen Autobahnen. “Für uns kommt nur eine Trasse entlang der A67 in Frage, da die A5 mit ihren zahlreichen Kurven und Anschlussstellen eine enge Bündelung nicht zulässt. Die Neubaustrecke muss Flächen sparend auf den vorhandenen Vorhalteflächen für den sechsspurigen Autobahnausbau gebaut werden. 16 Autobahnspuren stehen in der Region nur sechs Gleise gegenüber. Mit der neuen Schnellbahn gibt es keinen weiteren Autobahnausbaubedarf. Im Bereich Lampertheim soll die Strecke in enger Bündelung zur A67 und A6 durch den Panzerwald führen.

Die Trasse C an Lampertheim-Neuschloß vorbei (Vorschlag des Raumordnungsverbandes) bringt zwar eine Minute Fahrzeitgewinn, zerschneidet aber im hohen Maße wichtige Naherholungswälder“, so Brigitte Martin vom BUND Hessen.



*Der Darmstädter Hauptbahnhof soll über regionale Sprinterzüge an die Zentren des Rhein-Main-Gebietes noch besser angebunden werden (Foto: Lerch)*

Eine Trassenführung durch Darmstadt und auch der große Bypass in Mannheim bringen erhebliche Probleme und seien deswegen abzulehnen, so die Verbände.

Bezüglich Mannheim bezweifeln die Verbände eine Notwendigkeit für einen weiteren Bypass. “Der von Bahnchef Hartmut Mehdorn eingeforderte und von uns unterstützte Lückenschluss zwischen den Neubaustrecken dient zur Verbindung der Fernzugknoten Frankfurt Hbf / Flughafen mit dem wichtigen Umsteigepunkt Mannheim Hauptbahnhof bei anschlussgerecht kurzen Fahrzeiten. Bereits seit 1985 besteht mitten durch Mannheim eine hoch-



leistungsfähige Neubaustrecke bis Mannheim-Waldhof. Wer ernsthaft behauptet, mit fünf Minuten Fahrzeitgewinn genug Fahrgäste für 48 zusätzliche Sprinter-ICE pro Tag gewinnen zu können, lebt in Wunsch-Traumwelten“, so Felix Berschin vom VCD Baden-Württemberg.

Die Neubaustrecke von Mannheim nach Stuttgart hat trotz Halbierung der Fahrzeit und 40 Minuten echter Fahrzeiterparnis gerade mal 2/3 der bezüglich Mannheimer Bypass unterstellten Nachfragesteigerung gebracht. Nach Ansicht des VCD gibt es im DB Management offensichtlich ehemalige Flugverkehrsmanager, die den ICE das Fliegen beibringen wollen und mit Volldampf an jenen Potenzialen vorbeifahren, die derzeit vom Straßenverkehr gebunden werden.

Die Verbände appellieren an den Bund alles zu tun, damit die Neubaustrecke schnellstmöglich gebaut wird. Das für den Erhalt des Eisenbahnnetzes und den Ausbau des Knotens Frankfurt dringend benötigte Geld darf nicht in sinnlosen Prestigeprojekten verschleudert werden, wie etwa durch eine 300 Mio. Euro teure DB-Fehlplanung „Bypass Mannheim“. Die Verbände fordern das Land Hessen sowie die Aufgabenträger für den ÖPNV auf, mögliche Geldgeschenke an den Bund und die DB für eine Durchfahrt durch Darmstadt zu unterlassen und stattdessen endlich integrierte Verkehrskonzepte zu entwickeln und zu bestellen, die einer Wachstumsregion angemessen sind.

**Mehr zum Thema im Internet:  
[www.pobahn-bus.org](http://www.pobahn-bus.org)**

*Der Mannheimer Hauptbahnhof Foto: PB&B*



## **Leserbrief zum Artikel „ICE-Anbindung über Darmstadt Hauptbahnhof“ in Hessen-Schiene 46**

Ich bin Oftnutzer von SNCF-, DB- und SBB-Zügen und war einmal bei den Britischen Eisenbahnen (Wissenschaft) beschäftigt.

Es sieht mir aus, als ob ein Alternativschema nicht geprüft worden ist (und nicht geprüft werden soll), aber nach meiner Ansicht könnte es die beste Lösung sein. Sollten, wie bei Arras in Nord-Frankreich, nur wenige Züge in Darmstadt halten, wäre die Direttissima unbedingt nötig. In Arras ist die Variante V schon da.

(Anmerkung der Redaktion: Direttissima bedeutet in diesem Fall die Führung der Schnellfahrstrecke auf kürzestem Weg an Darmstadt vorbei, in Variante V erweitert um zwei Verbindungsspangen zum Hauptbahnhof für dort haltende Züge.)

Für Darmstadt ist das ein Schritt zu viel. Eine Anbindung, mit relativ langsamer Geschwindigkeit an der Abzweigung, zur (Schnellfahr-) Trasse nach Süden reicht. Eine Anbindung nach Norden ist unnötig, weil die meisten Züge als nächstes am Flughafen oder in Frankfurt halten sollen. Nach und von dort ist eine Normaltrasse schon vorhanden und schnell genug für Züge mit Halt in Darmstadt. Eine Mischung von Variante I und V sieht wirtschaftlicher aus als Variante V, ist nützlicher als Variante I und umweltfreundlicher und benutzerfreundlicher als Variante II. Ein eventueller Ausbau zur Variante V ist nicht ausgeschlossen.

Eine andere Idee wäre ein „Zuckerrüben-Bahnhof“, Variante II, wie beim TGV Picardie, aber bei Lorsch oder Pfungstadt statt Darmstadt. Ein völlig neues Konzept für eine Schnellbahnstrecke wäre ein IR-ähnlicher ICE-Zubringerverkehr im Zwei-Studentakt, z.B. Bonn, Montaubaur, Limburg, Frankfurt, Darmstadt, Pfungstadt, Lorch, Mannheim.

(Anmerkung der Redaktion: Der „Zuckerrüben-Bahnhof“ Haute Picardie liegt etwa auf halbem Weg zwischen Paris und Lille an der TGV-Nord-Strecke. Er ist per Bus an die nächsten Großstädte Amiens und St. Quentin angebunden.)

Richard A. Bowen  
Industriestraße 1  
64319 Pfungstadt

## **Elsensfeld: Über Bahnausbau im Bahndreieck Spessart diskutiert**

(og) Am 25. Februar veranstaltete die Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart im Bürgerzentrum Elsensfeld eine Tagung zum Thema „Bahndreieck Spessart: Probleme - Lösungsansätze - Interessen-Integration“. Die Arbeitsgemeinschaft ist ein Zusammenschluss der Fahrgastverbände Pro Bahn Unterfranken, Pro Bahn & Bus (Hessen) und des Verkehrsclub Deutschland (VCD) sowie des Bund Naturschutz in Bayern.

Ziel der Veranstaltung war es, den Vertretern von Kommunen, Verbänden, Institutionen und Unternehmen sowie Mandatsträgern aus den betroffenen hessischen und fränkischen Regionen aktuelle Probleme des Schienenverkehrs aufzuzeigen und den akuten Handlungsbedarf deutlich zu machen. Neben dem Zusammenwirken von Fern-, Güter- und Regionalverkehr auf der Schiene wurden Engpässe im Netz wie fehlende Überhol- und Ausweichleise bemängelt und die konse-

quente Umsetzung des Integralen Taktfahrplans (ITF) gefordert.

Helmut Oberle, Erster Bürgermeister des Marktes Elsensfeld, begrüßte die Tagungsteilnehmer und hob die Bedeutung von Elsensfeld als früherer Bahnknoten hervor, die sich in einem hohen Beschäftigungsstand bei der Bahn niederschlug. Er wies auf die erhebliche Verkehrsbelastung in Elsensfeld hin, die auch mit Hilfe der Eisenbahn gelöst werden sollte.

Die Arbeitsgemeinschaft machte an-

*Fahrgastverbände und der Bund Naturschutz diskutierten in Elsensfeld über die geplante Neubaustrecke*

*Foto: PB&B*



hand von positiven und negativen Beispielen aus dem Bahndreieck diverse bahntechnische Zusammenhänge deutlich. Besonderer Wert wurde dabei auf eine bessere Abstimmung zwischen Schienenfern-, Regional- und Busverkehr gelegt. Die Verantwortung der Gemeinden für eine ÖV-orientierte Bauleitplanung wurde unterstrichen.

Karlheinz Betz, Nahverkehrsbeauftragter für die Landkreise Aschaffenburg und Miltenberg, wies auf die Planung von sieben neuen Bahnhaltepunkten in der Region hin; weitere vier seien in Prüfung. Betz bezeichnete in seinem Statement die vielfach zitierte „Mottgers-Spange“, eine Schnellfahrstrecke durch den Spessart, als „Phantom“, das die Probleme der Region Bayerischer Untermain nicht löse. Die Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart hob hervor, dass eine Neubautrasse von Gelnhausen an die Schnellfahrstrecke Würzburg - Fulda nur eine der möglichen Optionen sein kann. Ob sie die Beste sei, wurde allgemein bezweifelt.

Die Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart betonte, dass auch beim Ausbau der Altstrecken und Knotenbahnhöfe erhebliche Fahrzeitkürzungen realisierbar sind, diese also keineswegs an den Bau der Mottgers-Spange gebunden sein müssen. „Der ICE darf anschlussmäßig nicht ins

Leere hineinfahren, sondern muss die Fahrzeitgewinne optimal an den Regionalverkehr weitergeben, wie dies in Würzburg derzeit auch funktioniert,“ sagte Christian Behrendt. „Es geht deshalb nicht nur um den ICE-Halt Aschaffenburg, sondern um den Anschluss der gesamten Region“, sagte Karlheinz Betz.

Während laut Betz die Region Bayerischer Untermain bereits einmütige Positionen bezogen habe, wurden auf hessischer Seite erhebliche Defizite bei der kreisübergreifenden Meinungsbildung zu den Ausbauplänen im Bahndreieck ausgemacht. Die Fliedener Landtagsabgeordnete Ilse Stiewitt regte zum Beispiel eine engere Abstimmung zwischen den Landkreisen Fulda und Main-Kinzig an. Anknüpfend an gemeinsame Betroffenheiten, müssten konstruktive Positionen erarbeitet und gegenüber dem Bund, dem Land Hessen und der Deutschen Bahn vertreten werden.

Christian Behrendt stellte für die Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart klar: „Jetzt ist zügiges Handeln nötig. Der DB darf die Trassenwahl im Spessart nicht allein überlassen werden. Die jetzige Phase im Vorfeld von Raumordnung und Planfeststellung muss von der Politik gut genutzt werden, sonst kann es schon bald für die Region zu spät sein.“

**HESSENSCHIENE**

**Für 12 Euro 2 Jahre frisch von der  
Druckerei in Ihren Briefkasten**

Günstiger im Abo!



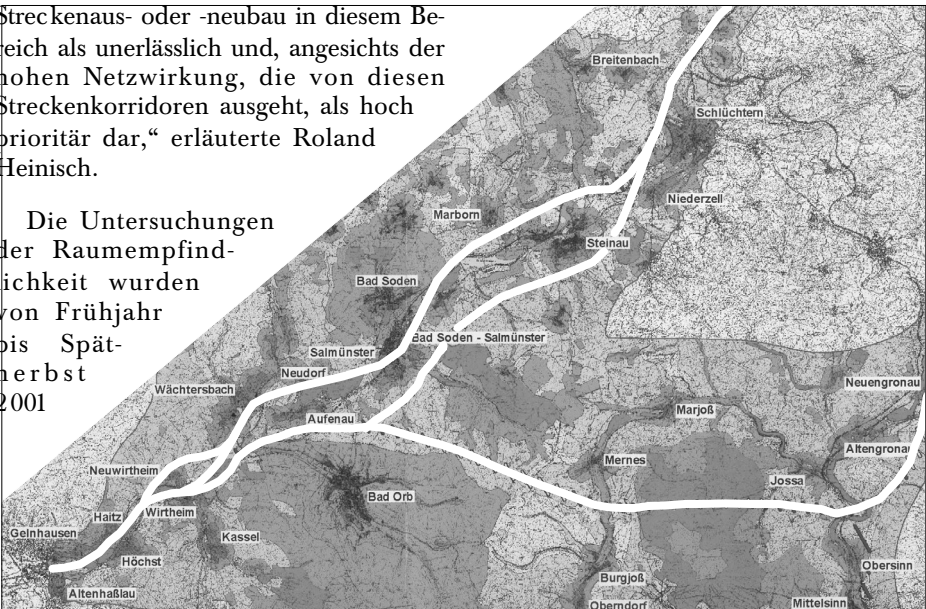
# Ergebnisse der Raumempfindlichkeitsuntersuchung im Raum Main-Kinzig - Fulda vorgestellt

(og) Auf einer gemeinsamen Pressekonferenz in Gelnhausen haben der Vorstandsvorsitzende der DB Netz AG, Roland Heinisch, sowie der Hessische Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Dieter Posch, die Ergebnisse der ökologischen Raumempfindlichkeitsuntersuchung (REU) im Raum Main - Kinzig - Fulda vorgestellt. Die in einem Schlussbericht aufgearbeitete Analyse ist der erste Schritt einer Integrierten Verkehrswegeplanung zur Entlastung des Großraumes Hanau - Fulda / Würzburg.

Hintergrund des in die Bahn-Strategie „Netz 21“ eingebundenen Vorhabens ist die vorhandene Überlastung der Strecken im Kinzigtal und die zu erwartende Verkehrssteigerung auf den Strecken im Raum Hanau - Fulda / Würzburg. „Im Interesse einer nachfragegerechten Schieneninfrastruktur stellt sich daher ein Streckenaus- oder -neubau in diesem Bereich als unerlässlich und, angesichts der hohen Netzwirkung, die von diesen Streckenkorridoren ausgeht, als hoch prioritär dar,“ erläuterte Roland Heinisch.

von einem unabhängigen Gutachter durchgeführt. Ziel war festzustellen, wie sich ein Streckenaus- oder -neubau auf den teilweise dicht besiedelten sowie landschaftlich und ökologisch hochwertigen Bereich auswirken würde. Eine wichtige Rolle spielten dabei auch die Schutzziele

Die Untersuchungen der Raumempfindlichkeit wurden von Frühjahr bis Spätherbst 2001



weiße Linien = mögliche Trassenkorridore im nördlichen Untersuchungsgebiet  
helles Raster = geringer Raumwiderstand  
dunkles Raster = großer Raumwiderstand

Repro: Hessenschiene

der EG-Richtlinie „Flora - Fauna - Habitat“ (FFH).

Korridore, in denen die größten Empfindlichkeiten zusammentreffen, sollten dabei erkannt werden. Des weiteren geht es, die Bereiche mit geringeren Raumwiderständen zu ermitteln und als Grundlage künftiger Planungen darzustellen.

Die Resultate der REU wurden in einem Schlussbericht zusammengefasst und in Karten verdeutlicht. Als Ergebnis bleiben drei relativ konfliktarme Variantenkorridore übrig. Ausgehend von diesen

drei Korridoren werden in einem nächsten Schritt unter Berücksichtigung ökologischer und raumplanerischer aber auch betrieblicher, technischer und wirtschaftlicher Gesichtspunkte großräumige Trassenvarianten entwickelt. Im Zuge der danach folgenden formalen öffentlich-rechtlichen Planungs- und Genehmigungsverfahren soll im Laufe der nächsten Jahre aus den Sachbeiträgen aller Beteiligten und Betroffenen die Auswahltrasse entstehen, die schließlich in ein Planfeststellungsverfahren eingebracht wird.

## Neubaustrecke Köln-Rhein/Main Shuttle-Fahrplan ab 1. August

(og, gh) Ab 1. August geht die Neubaustrecke Köln - Rhein/Main mit einem Shuttle-Verkehr zwischen Köln und Frankfurt am Main in Betrieb. Zusätzlich zum heutigen Verkehr auf der Rheinschiene verkehren die Züge zunächst zwischen 6.00 und 20.00 Uhr alle zwei Stunden in jeder Richtung. Die Bahnhöfe Siegburg/Bonn,

Montabaur und Limburg-Süd werden alternierend eingebunden; der Fernbahnhof am Frankfurter Flughafen wird während des Shuttle-Verkehrs von jeder Verbindung bedient. Die Züge des Shuttle-Verkehrs sind reservierungspflichtig und kosten 12 Euro Aufpreis gegenüber dem Fahrpreis über die Rheinstrecke.



### Vorlaufbetrieb vom 01.08. bis 14.09.2002 Neubaustrecke Frankfurt → Köln (und zurück)

Verkehrsbeschränkungen	A		W		Täglich			
	B							
Frankfurt (Main) Hbf	5.38	7.48	9.57	11.48	13.48	15.48	17.57	20.08
Frankfurt Flughafen Fernbf	5.52	8.03	10.11	12.03	14.03	16.03	18.11	20.22
Limburg Süd	6.18		10.31			16.24		
Montabaur	6.29	8.29			14.29			20.48
Siegburg	6.48			12.48			18.52	
Köln Hbf	7.06	9.06	11.11	13.06	15.06	17.06	19.09	21.26

Verkehrsbeschränkungen	A		W		Täglich			
	B							
Köln Hbf	5.57	7.46	9.46	11.46	13.46	15.46	17.46	19.46
Siegburg	6.16			12.08			18.08	
Montabaur	6.36	8.23			14.23			20.23
Limburg Süd	6.46		10.27			16.27		
Frankfurt Flughafen Fernbf	7.08	8.48	10.48	12.48	14.48	16.48	18.48	20.48
Frankfurt (Main) Hbf	7.22	9.02	11.02	13.02	15.02	17.02	19.02	21.02

- A = Montag bis Freitag
- B = Täglich außer Samstag
- W = Montag bis Samstag

Nach derzeitigen Planungen wird der Shuttle-Verkehr ab 15.09.2002 auf einen Ein-Stunden-Takt ausgeweitet. Da ab dem 15.9.2002 bis zum 14.12. 2002 noch einige Weichenbauarbeiten erforderlich sind, gilt ab diesem Zeitpunkt ein leicht modifizierter Fahrplan, der später veröffentlicht wird.

Zum Fahrplanwechsel am 15.12.2002 wird die Neubaustrecke (NBS) Köln - Rhein/Main vollständig in den Betrieb eingebunden. Mehr als zwei Drittel aller Fern-

verkehrslinien sind direkt oder indirekt - über Anschluss- und Umsteigebeziehungen - von der Inbetriebnahme betroffen. Die NBS wird damit zentraler Bestandteil des Nord-Süd-Verkehrs im Rheinkorridor. Zunächst werden 54 ICE 3 Züge auf der Strecke verkehren. Der Flughafen Köln/Bonn wird ab 2004 über einen Abzweig angebunden. Über eine weitere Verbindung werden Wiesbaden und Mainz angefahren.

Anzeige

## Buchbesprechung

# Rückkehr zur Schiene

**(fl) Wer sich auch nur am Rande mit Bahnliteratur in Deutschland beschäftigt, dem werden die beiden Autoren Wolfgang Klee und Wolfgang Fiegenbaum ein Begriff sein. Auch die Reihe „Abschied von der Schiene“ braucht nicht näher erläutert zu werden. Die seit Mitte der 80er Jahre erscheinenden Bücher hat jede bessere Buchhandlung vorrätig, sie gehören zu den Bestsellern des Fachgebietes.**

Mehr noch als der Reihe über die mangels Nachfrage eingegangenen oder aber von Politikerhand „gemeuchelten“ Bahnlinien der vergangenen 20 Jahre ist der aktuellen Ausgabe Erfolg zu wünschen. Schließlich geht es um das erfreuliche Thema „Rückkehr zur Schiene“. Und da hat sich insbesondere in den vergangenen 5 Jahren einiges getan.

Dabei dürfte den Autoren die Auswahl gar nicht leicht gefallen sein, denn der Trend zur Freizeitgesellschaft ließ eine Reihe von Strecken mit sporadischem Verkehr wieder erstehen. Die Grenze wurde da gezogen, wo mindestens einmal pro Woche, meist sonntags, während der Sommersaison gefahren wird. Außerdem war die Veröffentlichung als Strecke des Regelverkehrs im DB-Kursbuch Kriterium, so dass beispielsweise die Aartalbahn von Wiesbaden nach Hohenstein nicht beschrieben wird, obwohl sie mindestens so regelmäßig und erfolgreich betrieben wird wie die Strecke zum Eiswoog im Pfälzer Wald.

Den überwiegenden Teil nehmen aber „richtige“ Reaktivierungen oder Neubaustrecken ein, die dem alltäglichen Verkehrsbedürfnis Rechnung tragen. Und da wiederum liegt der Schwerpunkt auf Rheinland Pfalz und Baden Württemberg.

Hatte jemand anderes erwartet...?

Beim neuen Buch vermisst man etwas die Präzision, mit der „Abschied von der Schiene“ trotz des plauderhaften Tones stets geschrieben ist. Teilweise sind die Streckenportraits recht kurz geraten, beispielsweise wird Winden - Bad Bergzabern mit ganzen vier Sätzen abgehandelt. Andere Beschreibungen sind ausführlicher und erzählen etwas über die neuen Betriebsgesellschaften oder über die Hintergründe, die zur „Verkehrswende“ auf der jeweiligen Strecke geführt haben.

Einige Highlights bietet die Bildauswahl. Die ICE-Begegnung im winterlichen Licht bei Malsfeld auf Seite 15 kann man schon mal mehrere Minuten lang genießen. Leider überwiegen aber die Bilder vom Typ „Erinnerungsfoto am Bahnsteig X“. Wie beim „Abschied von der Schiene“ werden sie aber nicht selten durch einen informativen oder launigen Bildkommentar „gerettet“.

„Rückkehr zur Schiene“ von Wolfgang Fiegenbaum und Wolfgang Klee  
21,5 x 24,5 cm, 192 Seiten, durchgehend farbig bebildert, keine Karten.  
transpress-Verlag Stuttgart,  
Preis 32 Euro.

## Wetterauer Vulkan-Express fährt

(og) Erstmals zwischen Mai und Oktober 2002 bietet die Wetterauer Verkehrsgesellschaft (WVG) mit dem „Wetterauer Vulkan-Express“ einen Busverkehr im zwei Stunden-Takt zwischen Altenstadt und Gedern mit Fahrradbeförderung an. Der Sonderfahrplan gilt für Samstage, Sonn- und Feiertage. Die Fahrräder können - wie im gesamten RMV-Gebiet - kostenlos mitgenommen werden, ansonsten gilt der RMV-Tarif.

Gleichzeitig mit dem Start des Wetterauer Vulkan-Express wurde ein Teil des Vulkan-Radweges eingeweiht, und zwar der Teilbereich Ortenberg - Hirzenhain - Gedern. Damit ist es nun möglich, das Obere Niddertal mit dem Fahrrad oder auch in Kombination mit dem Öffentli-

chen Nahverkehr und dem Wetterauer Vulkan-Express zu erkunden.

Im Wetteraukreis gibt es viel zu entdecken. Zahlreiche attraktive Ausflugsziele locken in den Wetteraukreis. Dazu zählen der archäologische Park Glauberg mit dem bedeutenden keltischen Fürstensitz, der erst recht nach der Eröffnung der Keltenstraße und dem Keltenfest am diesjährigen Pfingstwochenende einen Ausflug wert ist. Sehenswürdigkeiten in Gedern sind Schloss, Burg Moritzstein, der Ortskern von Wenings und der Gederner See, der ein Ziel für die ganze Familie ist. Hirzenhain lockt mit der Augustiner-Klosterkirche von 1357, dem Eisenkunstguss-Museum der Firma Buderus und mit einem schönen Rathaus. Neben zahlreichen alten Fachwerkbauten, dem Schloss, dem gotischen Rathaus und der Marienkirche mit einem Chorgestühl aus dem Jahr 1385 ist eine weitere Besonderheit Ortenbergs das Musikinstrumentenmuseum in Lißberg.



Störche kann man auf diesem Hofgut in Lindheim beobachten, an dem der Vulkan-Radweg vorbeiführt (Foto: Lerch)



## **Fuldatalbahn**

### **Abschnitt Kassel - Bebra**

#### **NVV - Linie R 1**

##### **Ende 2005 Regiotram von Kassel nach Melsungen ?**

(hh) Der Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrsverbunds, Thomas Rabenmüller, erklärte auf HNA-Anfrage, dass die Regiotram im mittleren Fuldatal nicht vor Ende 2005 verkehren wird. Derzeit werde die Vorplanung für den Bau der neuen Haltestelle an der Bartenwetzterbrücke betrieben. Auch die Finanzierung unter Beteiligung des Landes müsse geklärt werden.

Wenn Baurecht vorliege, würde es etwa ein Jahr dauern, bis diese Haltestelle in unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum fertig sei. Damit sie pünktlich zum Start der RegioTram genutzt werden kann, müsste Mitte des Jahres 2004 begonnen werden.

Leider haben Bahnzüge und RegioTram unterschiedliche Einstiegshöhen. Der neu geplante Haltepunkt Bartenwetzterbrücke in Melsungen wird ausschließlich von der Regiotram angesteuert und erhält die Bahnsteighöhe von 39 Zentimetern. Anders sieht es im Melsunger Bahnhof aus, wo im Rahmen eines Sonderprogramms der DB AG die Bahnsteighöhe auf 55 Zentimeter angehoben wird: günstig für den Regionalexpress. Die Einstiegshöhe für Fernzüge beträgt sogar 75 Zentimeter. Bei durchgängig 55 Zentimeter hohen Bahnsteigen entlang der Strecke KasselBebra müssten die Fahrgäste also einen Schritt nach oben oder nach unten machen, wenn RegioTram oder Fernzüge einfahren.

Außerdem beschwerten sich Fahrgäste im Raum Melsungen über klemmende Türen in Silberlingzügen. Die Melsunger Allgemeine (HNA) nimmt schriftliche Beschwerden entgegen, die an den NVV weitergeleitet werden.

## **Kassel - Baunatal**

### **KVG-Linien 5,6 und 9**

#### **Straßenbahngleise werden in Nieder- und Oberzwehren in die Mitte verlegt**

(hh) Eine sehr befahrene Trasse der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) im Süden der Stadt soll für 5,7 Millionen Euro vom Straßenrand in die Mitte verlegt werden. 80% der Gesamtkosten will die KVG aus ÖPNV-Zuschüssen von Bund und Land bestreiten.

Bisher wirkte in der Altenbaunaer Straße das schmale Areal aus Schotter und Grundstückseinfahrten neben den Straßenbahngleisen ungeordnet. Außerdem dürfen die Bahnen wegen der zahlreichen Ausfahrten nur mit 30 km/h rollen. Nach dem Umbau werden 50 km/h gefahren. Nach Auskunft von KVG-Projektleiter Manfred Beinhauer und Straßenverkehrsamtschef Hubertus Döring wird es künftig auf beiden Seiten der rechts und links von den Schienen liegenden Fahrspuren Rad- und Gehwege geben. Mit der Neugestaltung des Straßenabschnitts will die KVG Haltestellen verlegen. Unter der DB-Brücke (ICE-Trasse) an der Oberzwehrener Straße entsteht eine neue Haltestelle "Keilsbergstraße", wo auch in einen Stadtteilbus umgestiegen werden kann. Der Umbau der Altenbaunaer Straße soll Ende dieses Jahres abgeschlossen sein.

## Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie 35

### RMV führt Fahrplanverbesserung nicht durch

(hl) Nach Beendigung der Bauarbeiten zwischen Friedberg und Gießen wurde Regionalexpress RE 15388 (Frankfurt ab 17:02, Gießen an 17:42) neu eingelegt. Dieser RE hat jedoch mit vier Minuten Übergang keinen fahrplanmäßigen Anschluß zur Regionalbahn RB 95527 der Vogelsbergbahn. Um dieses berechnete Ärgernis zu ändern, wurde man im Auftrag der zahlreichen Frankfurterpendler bei der VBV (Vogelsberger Verkehrsgesellschaft) vorstellig und bat, durch eine geringfügige Verschiebung der RB-Abfahrt einen fahrplanmäßigen Übergang Richtung Alsfeld herzustellen.

Mit welcher Sorgfalt zum einen der RMV und zum anderen die VBV auf berechnete Kundenwünsche eingehen, soll mit nachstehendem Abdruck der RMV E-Mail vom 7. Februar an die VBV vor Augen geführt werden. Selbst die VBV, welche ständig behauptet, der kompetente Ansprechpartner vor Ort zur Vogelsbergbahn zu sein, gibt diese Mitteilung ungeprüft weiter.

*„Anschlußsicherung Vogelsbergbahn, RB 95527*

*Sehr geehrter Herr Klein,*

*RB 95527 wartet nicht auf den verspäteten RE 15388, weil die RB kein Anschlußzug ist. Anschluß besteht auf RE 15190,*

*(Frankfurt ab 16:50, Gießen an 17:37). Beim Übergang von RE 15388 auf RB 95527 ist ein Mindestübergang von 5 Minuten für einen ordnungsgemäßen Übergang nicht gewährleistet. Wir hatten die Abfahrt der RB ursprünglich bei der DB mit 17:49 bestellt. Diese Zeit konnte wegen der Kreuzung mit RE 15162 in Grünberg nicht realisiert werden.*

*Mit freundlichen Grüßen  
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH  
Beförderungsdienstleistung  
SPNV"*

Richtig ist:

RB 95527 (Gießen ab: 17:46) trifft um 18:12 in **Grünberg** ein, hat dort einen fahrplanmäßigen **Aufenthalt von 5 Minuten**, bis um 18:17 die Fahrt Richtung Alsfeld fortgesetzt wird. In Grünberg wird nicht mit dem RE 15162, sondern mit einem Leerreisezug gekreuzt. Der RE 15162 trifft erst um 18:43 in Grünberg ein.

Bei genauerer, kundenorientierter Prüfung des Sachverhaltes hätten die verantwortlichen Stellen sofort feststellen können, dass das Ansinnen der Pendler ohne Probleme mit sofortiger Wirkung umgesetzt werden könnte. Aber für Nutzer der Vogelsbergbahn sind dieses Verhalten und inkompetente Aussagen gelebter Alltag. So wartet man hier immer noch auf den im Dezember 2001 vom RMV vollmundig angekündigten Ausbau- und Finanzierungsvertrag zur Vogelsbergbahn.

## **Bahnhof Mainz-Bischofsheim wird umgebaut**

(gh) Erhebliche Umbaumaßnahmen werden zur Zeit im Bahnhof Mainz-Bischofsheim durchgeführt. Bereits Mitte März wurde die alte Bahnsteigüberführung in mehreren Nächten abgebaut. Der äußerst schlechte Zustand der Überführung machte einen Abriss notwendig.

Zunächst wurde das Betondach abgebaut, bevor unter großer Zuschauerbeteiligung die Überführung in zwei Teilen von einem Kran heraus gehoben wurde. Die beiden Einzelteile wurden vor Ort zerkleinert und abgefahren.

Ab Anfang April wurden in mehreren Transporten die vorgefertigten Teile der neuen Überführung angeliefert. Die Einzelteile wurden vor dem Bahnhofsgebäude zusammenmontiert und in einer erneuten Kran-Aktion Ende April eingebaut. Die neue Überführung wird nun ausgebaut und mit Aufzügen ausgestattet.

Die weiteren Planungen für das Bahnhofsgebäude beinhalten eine Nutzung als Bistro, einen Dienstleistungsbereich sowie einen Wartebereich mit Schließfächern und einer Toilette. Auf dem Bahnhofsvorplatz werden Kurzzeitparkplätze, Behindertenparkplätze, Taxistände sowie Fahrradabstellplätze eingerichtet.

## **Bus: HEAG-AirLiner Testweise neue Spätfahrt**

(og) Seit dem 6. Mai bietet der HEAG-AirLiner von Darmstadt zum Frankfurter

Flughafen zwei zusätzliche Fahrten. Mit einer neuen mitternächtlichen Spätfahrt verbessert sich der Fahrplan nach Angaben der HEAG-Verkehrs-GmbH besonders für die Schichtbediensteten am Frankfurter Flughafen.

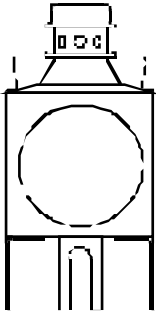
Eine weitere Fahrt am Vormittag sorgt für einen noch dichteren Takt in den Morgenstunden. Das neue Angebot soll jedoch zunächst getestet werden und gilt daher auf drei Monate, also bis Ende Juli, befristet. Ist die Nachfrage gut, ist die Erweiterung auch dauerhaft denkbar. Für die neue Spätfahrt startet die Direktlinie zum Flughafen um 23.17 Uhr ab Luisenplatz, in die Gegenrichtung ab dem Flughafen ist letzte Abfahrt um 23.48 Uhr. Für die neue Fahrt am Vormittag startet der AirLiner um 8.50 Uhr ab Luisenplatz und um 9.20 Uhr ab Flughafen. Die Fahrtzeit beträgt jeweils 25 Minuten, die Einzelfahrt für Erwachsene kostet von Darmstadt zum Flughafen 6,10 Euro.

## **Hanau-Friedberg RMV-Linie 33**

### **Stadtbahnwagen 2 Tage zur Probe unterwegs**

(jl) Am 10. und 11. Mai verkehrte zwischen Nidderau und Hanau-Nord ein Karlsruher Stadtbahntriebwagen im Studenttakt. Die Haunauer Straßenbahn AG hatte den Zug bestellt und wollte so zeigen, wie ein moderner Stadtbahnverkehr Richtung Nidderau aussehen kann. Zahlreiche Anwohner entlang der Strecke nutzten das Angebot, um zum Einkaufen oder zum Besuch der Landesgartenschau in Hanau zu fahren. Nicht zuletzt lockte auch der sehr günstige Fahrpreis von nur 50 Cent.





## Kennen Sie PEP?

(og) Na klar doch, das ist das neue Preissystem der Deutschen Bahn. Ab 15. Dezember gibt es nur noch PEP. Dann führt die DB ihr neues Preissystem im Personenverkehr ein. Sie will mit dem gegenwärtigen Tarifschunzel Schluss machen.

Neu ist: Den Bahncard-Rabatt gibt es künftig auch auf alle Sonderpreise sowie auf die bereits um 50 Prozent ermäßigten Mitfahrerpreise. Bisher gibt es den Bahncard-Rabatt nur auf den Normalpreis. Deshalb wird der künftige, kombinierbare Rabatt auch nur noch 25 statt 50 Prozent betragen.



Die verschiedenen Rabattsätze tragen solche schönen Bezeichnungen wie "Plan und Spar 40". Klingt ein bisschen nach Planwirtschaft im DB-Konzern. Ausbaden muss es allerdings der Kunde. Er darf in Zukunft ziemlich lange nachdenken, wann er zu welchem Plan-und-Spar-Preis fahren

will. Hoffentlich gibt es keine langen Schlangen am Schalter, weil die Kunden sich beim auswählen von "Plan und Spar" ausgiebig Zeit lassen.

Die DB ist anscheinend auch nicht so vom Erfolg ihrer neuen Preiskreation überzeugt. Anders kann ich mir die Anzeige in der Süddeutschen Zeitung am 19. April nicht erklären.

### Hessenschiene

Herausgeber:

Pro Bahn & Bus e.V., Bahnhofstraße 102  
36341 Lauterbach

<http://www.probahn-bus.org>

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

Email: [red.hs@gmx.de](mailto:red.hs@gmx.de)

Layout: Jürgen Lerch

Druck: Druckhaus Gratzfeld, Butzbach  
Auflage: 1500 Exemplare, Gedruckt auf Recyclingpapier, Erscheinungsweise: 4 x jährlich, Einzelpreis: 1,50 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: 12 Euro Inland, 17,50 Euro 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, Gernot Hornik, Petra Becker, Friedrich Lang, Horst Lorenz, Michael Laux, Werner Borkenhagen

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:  
4. August 2002

# Broschüren und Schriften

## **Auf den Spuren der Nassauischen Kleinbahn**

**14,90 Euro**

Diese Buch enthält viele bisher unveröffentlichten Fotos einer der schönsten Schmalspurbahnen Deutschlands. 222 Seiten, 20 x 21 cm. Herausgegeben vom Heimatpflegeverein Blaues Ländchen Nastätten, 2002.

## **Die Juister Inselbahn**

**19,00 Euro**

Beschreibung des 84 Jahre dauernden Inselbahnbetriebes. 108 Seiten, viele s/w und Farbfotos, 22 x 21 cm. Verlag Kenning, 1998.

## **Die Drachenfelsbahn**

**19,00 Euro**

(Jörg Seidel) Die Geschichte der Zahnradbahn im Siebengebirge. 64 Seiten, viele s/w Fotos, 22 x 30 cm. Verlag Kenning, 2001.

**Eine „Verkaufliste für Eisenbahnliteratur“ und das Verzeichnis „Veröffentlichungen von Pro Bahn & Bus“ können gegen Einsendung von 1,56 Euro 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 48

Ort \_\_\_\_\_ Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

## Einzugsermächtigung

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.: \_\_\_\_\_ BLZ: \_\_\_\_\_

bei (Kreditinstitut): \_\_\_\_\_ in: \_\_\_\_\_  
bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort \_\_\_\_\_ Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

