

# HESSEN SCHIENE

Nr. 49 1,50 Euro  
Sept. - Nov. 2002  
H 4032

Die Infozeitschrift  
von Pro Bahn & Bus



- FKE testet neue Fahrzeuge
- Neubaustrecke Köln - Rhein-Main in Betrieb
- Trassenpreise und Regionalfaktoren



**PROBAHN & BUS**  
Ihr Fahrgastverband

## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b> .....	3
<b>Pro Bahn &amp; Bus Pinwand</b> .....	4
Tipps und Infos .....	6
<b>Aktuell</b>	
Bahnhof Bad Arolsen wird renoviert .....	7
Positive Bilanz 2001 der Kasseler Verkehrsgesellschaft .....	8
Lossetalbahn - ein Jahr Erfolgsgeschichte .....	8
Absolute Neuheit: Höhenverstellbarer Bahnsteig .....	9
BLE: Stilllegung zum Jahresende? .....	11
Neues von der Lumdatalbahn AG .....	14
Bau der P&R-Parkplatz in Gersfeld hat begonnen .....	17
Lauterbach-Süd: Keine Übernahme durch DRE .....	18
LINT auf Probefahrt in Königstein .....	20
MTV an Busanhängern interessiert .....	22
ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis: Nachfrage steigt .....	24
Raumempfindlichkeit wegweisend für sinnvollen Bahnausbau .....	25
Hessentag in Idstein: Ein Rückblick .....	28
Reaktivierung der Aartalbahn weiter im Gespräch .....	29
MobiTick jetzt auch im Odenwaldkreis .....	30
Mit VRN-Tickets jetzt auch werktags den Odenwald erkunden .....	31
Neue Straßenbahngleise in Darmstadt .....	33
Ganzwerbung extrem: Als Fahrgast hinter Gittern .....	35
Die neue Art von Neubaustrecke .....	37
„Hoch die Trassen“: Regionalfaktoren lassen die Preise schwanken .....	42
Jahresfahrt von Pro Bahn & Bus: Ein Rückblick .....	46
<b>Streckentelegramm</b> .....	<b>48</b>
<b>Zum Schluss</b> .....	<b>50</b>

*Titelbild: Im Bahnhof Königstein steht ein LINT-Triebwagen der AKN zur Probefahrt bereit (03.08.2002) Alle Fotos, wenn nicht anders erwähnt: J. Lerch*

Liebe Mitglieder,  
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

in den letzten Wochen bin ich zu der Überzeugung gelangt, dass in die Aufsichtsräte, egal welcher Sparte, keine Politiker oder Geschäftsführer größerer Firmen gewählt werden dürfen. Jetzt werden viele sagen, dass es dafür zu spät ist. Möglich, aber vielleicht sollten wir als Bürger einer Demokratie darauf hinarbeiten. Ich sehe in diesen Posten einen deutlichen Interessenkonflikt. Wie soll ein Ministerpräsident Koch als Landesvater das Nachtflugverbot durchsetzen, wenn er als Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafen AG eigentlich dagegen sein muss. Oder, warum kann ein Herr Sparmann, Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, 1 Million Euro aus dem RMV abziehen für Sponsorgelder eines Frankfurter Fußballvereins. In diesem Verein ist er der Aufsichtsratsvorsitzende. Das Geld konnte er mit Zustimmung der Aufsichtsratsvorsitzenden des RMV, der Frankfurter Oberbürgermeisterin Petra Roth, so einsetzen.

Ist doch schön, wenn sich alle einig sind. Allerdings fragen sich dann die Fahrgäste, warum im Dezember eine zweite Tarifierhöhung innerhalb von 7 Monaten beim RMV nötig ist. Diese Erhöhung ist insoweit in Ordnung, wenn sie für Ausbaumaßnahmen und damit für ein besseres Angebot genutzt wird. Von der Horloffalbahn und deren Finanzierung will ich jetzt nicht reden. Zudem hat Herr Sparmann ja erklärt, dass das Geld für die Eintracht aus dem Werbeetat genommen wurde, die Zugleistungen also nicht berührt werden. Dabei frage ich mich, was eine überregionale Werbung bei einem Produkt „Verkehrverbund“ nutzt, dass nicht „beweglich“ ist? Schließlich nützt einem Hamburger der RMV nichts; er kann dieses Produkt nicht kaufen. Und sollte er dann doch mal nach Hessen kommen, wird er über die Preise schimpfen. Über das Kombiticket ist jedem heimischen Fußballfan der RMV als „kostenloser“ Transporteur bekannt. Es soll sogar Nordhessen geben, die Eintrittskarten für das Waldstadion kaufen, aber dank des Kombitickets nur zu einem Einkaufsbummel nach Frankfurt fahren. Zumindest war das vor der Einführung des Hessentickets so. Von daher ist mir der Sinn dieser teuren Werbung nicht ganz einleuchtend. Außerdem erwarte ich bei so einem großen Etat dann doch eine bessere Werbung für die Zielgruppe der potentiellen Fahrgäste. Oder noch besser eine Umschichtung der Gelder, damit keine Zugleistungen gestrichen werden müssen bzw. nicht alle halbe Jahr eine Tarifierhöhung für alle Nutzer ins Haus steht, von der nur die Strecken rund um Frankfurt profitieren.

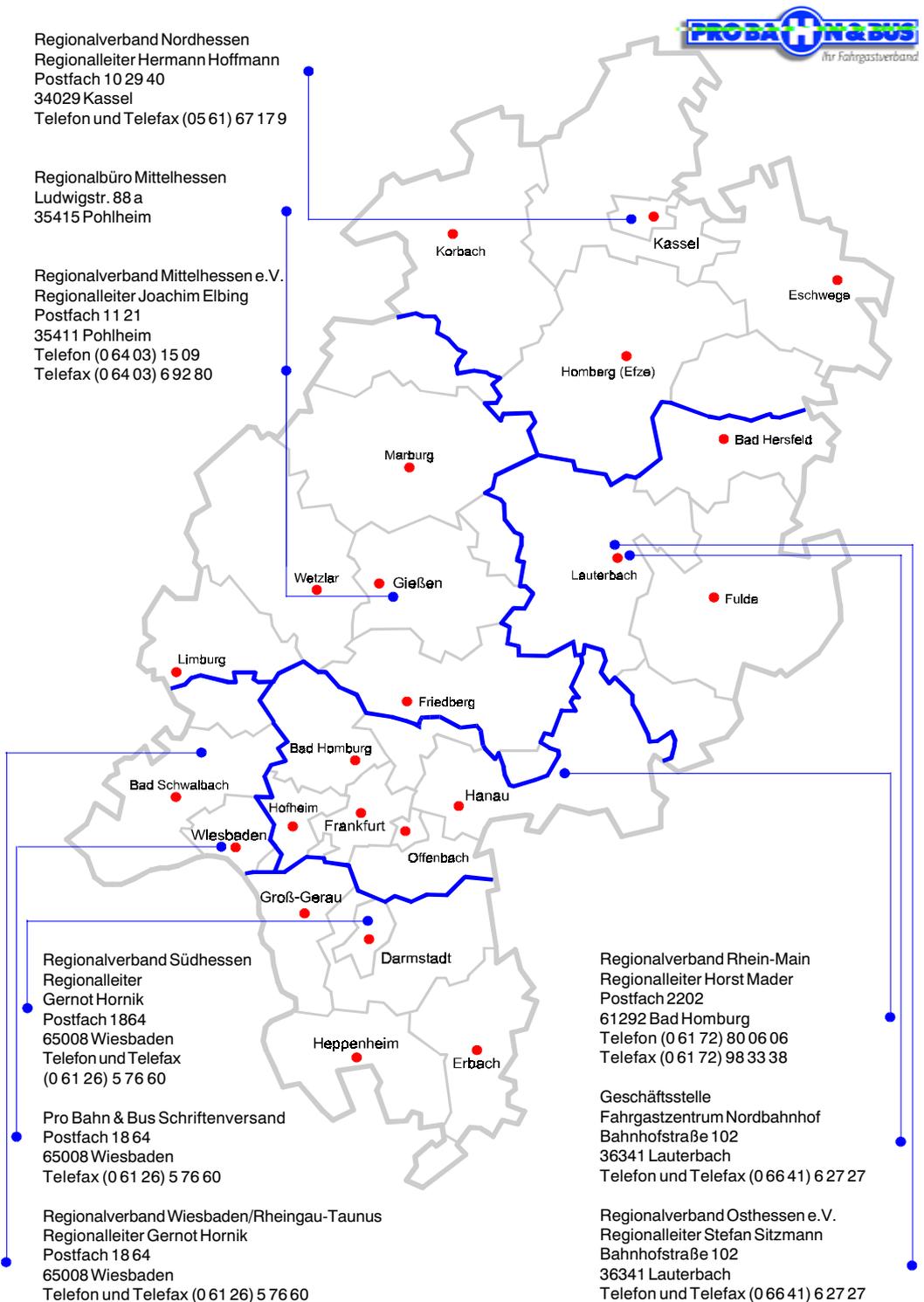


Petra Becker

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 (066 41) 6 27 27

Regionalverband Osthessen e.V.  
 Regionalleiter Stefan Sitzmann  
 Bahnhofstraße 102  
 36341 Lauterbach  
 Telefon und Telefax (066 41) 6 27 27

<b>Datum</b>	<b>RV</b>	<b>Veranstaltung</b>	<b>Ort</b>
02.06.03 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
03.06.03 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Brasserie Ristorante, Bahnhofstraße 47, Gießen
25.06.03 19 Uhr	NH	RV-Nordhessen, IGÖV-Treffen	VCD-Büro, Steinweg 21, Kassel
01.07.03 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Brasserie Ristorante, Bahnhofstraße 47, Gießen
02.07.03 18:00 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Landesgeschäftsstelle, Nordbahnhof, Lauterbach
07.07.03 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
30.07.03 19 Uhr	NH	RV-Nordhessen, IGÖV-Treffen	VCD-Büro, Steinweg 21, Kassel
04.08.03 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
05.08.03 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Brasserie Ristorante, Bahnhofstraße 47, Gießen
27.08.03 19 Uhr	NH	RV-Nordhessen, IGÖV-Treffen	VCD-Büro, Steinweg 21, Kassel
03.09.03 18:30 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Gaststätte Waidesgrund, Esperantostraße, Fulda

***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!



## **Pro Bahn & Bus warnt ICE-Pendler vor dem möglichen Kauf überteuerter Zeitkarten**

(og) Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus warnt ICE-Pendler innerhalb des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) vor dem möglichen Kauf von überteueren Zeitfahrausweisen. „Die Deutsche Bahn AG (DB) versucht nach unseren Eindrücken zurzeit diesen Kunden mehr Geld aus der Tasche zu ziehen“, sagt die Verbandsvorsitzende Petra Becker. „Der Grund liegt in einer Tarifänderung für ICE-Wochen-, -Monats- und Jahreskarten innerhalb des RMV-Gebietes ab 1. August 2002.“

Ab diesem Zeitpunkt müssen die Pendler für Ihre Bahnfahrt eine ICE-Zeitkarte der DB erwerben. Für weitere Fahrten mit RMV-Verkehrsmitteln, den Bussen und Straßenbahnen, werden vom RMV ermäßigte „Fernverkehrs-Ergänzungskarten“ angeboten.

„Wir sind mit dieser Regelung des RMV zufrieden, da sie alle ICE-Pendler, ob innerhalb oder von außerhalb des RMV-Gebietes, gleichstellt“, betont Petra Becker. „Die DB-eigenen Verkaufsstellen versuchen jetzt allerdings den Pendlern grundsätzlich mehrere Zeitkarten - für die ICE-Strecke und für die Fahrten von und zum ICE-Bahnhof - zu verkaufen.“

Pro Bahn & Bus liegt der Fall eines Pendlers vor, dessen bisheriger Jahrespreis sich von 2745 Euro auf 3530,40 Euro verteuern sollte, also um 28 Prozent. Tatsächlich wird sein Ticket sogar ein paar Euro günstiger als das bisherige. Der Fahrgastverband rät den Pendlern sich zunächst

eine DB-Zeitkarte mit ICE-Berechtigung für ihre tatsächliche DB-Schienenverbindung incl. S-Bahn zu kaufen und diese bei Bedarf mit einer Ergänzungskarte für die übrigen RMV-Verkehrsmittel zwischen Bahnhof und Bus-, Straßenbahn- oder U-Bahn-Zielhaltestelle zu vervollständigen.

# OEF

OBERHESSISCHE EISENBAHNFREUNDE E.V.

Die nächsten Fahrten der Oberhessischen Eisenbahnfreunde:

### **Sa. 21.09.2002 Rhein in Flammen**

Wir fahren Sie nach Oberlahnstein und ein Schiff bringt Sie zu dem Feuerwerk in St. Goarshausen

Fahrtstrecke: Gießen - Wetzlar - Oberlahnstein - St. Goarshausen - Friedberg - Gießen

### **Sa. 19.10.2002 Drei-Flüsse-Fahrt**

(mit Schifffahrt auf Lahn -Rhein - Mosel)  
Eine neue Fahrt: Mit dem Schienenbus nach Nassau und dann mit dem Schiff auf den drei Flüssen

Fahrtstrecke: Gießen - Wetzlar - Weilburg - Nassau - Ehrenbreitstein

**Sa. 9.11.2002**

### **Sa. 09.11.2002 Federweißerfest in Cochem**

Ein neues Ziel für unsere Fahrt an die Mosel  
Fahrtstrecke: Gießen - Wetzlar - Weilburg - Limburg - Koblenz - Cochem

### **So, 07.12.2002 Nikolausfahrt**

Der Nikolaus fährt mit dem Schienenbus  
Gießen - Wetzlar - Weilburg - Limburg

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

## Bahnhof Bad Arolsen wird renoviert

(ew) Der Hesseitag oder das beharrliche Bemühen verschiedener Gruppen hast es geschafft, dass nach langer Zeit der Ruhe (und des Verfalls?) nun der Bahnhof von Bad Arolsen endlich zu einer Baustelle wird. Für diese Arbeiten wurde insgesamt ein Betrag von 502 000 Euro eingeplant, davon sind 437 800 Euro als Beteiligung des Landes Hessen vorgesehen. Der neue Eigentümer hat bereits mit Innenarbeiten (Sanierungsarbeiten) begonnen: Wartehalle und Sanitäranlagen werden hier erneuert.

Für die Gastronomie könnte sich eine Gaststätte und/oder ein Kiosk anbieten, so lautet die Auskunft des Architekturbüros Heinrich Brümmer. Für das Obergeschoss gibt es noch keine konkreten Pläne, möglich sind Wohnräume oder eine anderweitige Nutzung. Wie bisher, soll der private Großhandel den Bahnhof weiter nutzen. Zusätzlich gibt es noch Lagerflächen, die vermietet werden können.

Die Gestaltung des Bussteiges sieht eine Anhebung des Bahnhofsinganges vor, der damit behindertengerecht wird. Um Autofahrern den Umstieg zu erleichtern, werden 18 Stellplätze eingerichtet (Park & Ride) und auch an die Radfahrer



ist gedacht: 10 Stellplätze für Fahrräder sollen hier für die Drahtesel aufgestellt werden. Damit Autofahrer und Anrufsammeltaxen, die nur kurz halten bzw. anhalten wollen, das problemlos tun können, sind auch hier Plätze vorgesehen.



Das Gebäude des Bahnhofsvorsteher wird abgerissen. Nach dem Ende der Arbeiten auf dem Vorplatz

*Auf dem Bahnhofsvorplatz in Arolsen wurde mit umfangreichen Sanierungsarbeiten begonnen  
Fotos: E. Wichmann*

sollen das Dach und die Fassade des Bahnhofes begonnen werden, auch an neue Fenster ist gedacht. Das alles soll bis zum Winter abgeschlossen werden. Im Zuge der modernen Zeit gibt es auch eine Seite im Internet, die Bilder und Eindrücke vom

Arolser Bahnhof und anderen Stationen im Waldecker Land zeigt (aber auch andere themenverwandte Links):

[www.gleis4.de](http://www.gleis4.de)

## Positive Bilanz 2001 der Kasseler Verkehrsgesellschaft

**((hh)) "Die Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) zählt zu den wirtschaftlichsten Verkehrsunternehmen in Deutschland." Mit dieser Botschaft eröffnete Vorstandsvorsitzender Andreas Helbig am 16. Juli d.J. die Bilanzpressekonferenz für das Jahr 2001. Dass die KVG laut Helbig unter den ersten sieben Unternehmen im Lande rangiert, lässt sich am Kostendeckungsgrad festmachen. Der konnte 2001 erneut gesteigert werden, und zwar auf 72,9 Prozent.**

Auch die übrigen Daten sprechen für eine erfolgreiche Unternehmenspolitik. So stieg die Zahl der Fahrgäste von 39,4 Millionen im Jahr 2000 auf 40,2 Millionen an. Die gleichzeitig gestiegenen Umsatzerlöse von 35,7 Millionen auf 39 Millionen Euro sind laut Helbig nicht nur auf die höheren Fahrgastzahlen zurück zu führen, sondern auch auf die verstärkte Übernahme von Dienstleistungen für Dritte, wie z.B. für den NVV. Damit sei es gelungen, den Zuschussbedarf der Stadt auf 20 Millionen Euro zu begrenzen. Während die Stadt 1995 pro Fahrt noch 0,65 Euro habe zuschießen

müssen, seien es 2001 nur noch 0,53 Euro gewesen.

Konsequent voran treiben will die KVG auch weiterhin den Bau der Straßenbahnstrecke nach Vellmar sowie die Regiotram. Vorstandschef Helbig sieht trotz der positiven Jahresbilanz nicht sorglos in die Zukunft. Die permanente Geldnot der hoch verschuldeten Stadt Kassel könnte zu Leistungseinbrüchen führen. Ob das Angebotsniveau der KVG in Zukunft beibehalten oder herunter geschraubt werde, sei indes eine politische Entscheidung.

## Lossetalbahn - ein Jahr Erfolgsgeschichte

**((hh)) Nach einem Jahr Lossetalbahn ist der Helsaer Bürgermeister Uwe Schmidt erfreut, dass mehr Besucher die Gaststätten des schön gelegenen Fachwerkortes besuchen - auch an Werktagen. Wander- und Geschichtsverein bereiten Schau tafeln für Rundtouren vor. Ein Wermutstropfen, so der Verwaltungschef, sei allerdings der Preissprung gegenüber Kaufungen. Kaufungen liegt in der Tarifzone Kassel Plus, das sechs Kilometer entfernte Helsa nicht mehr.**

"Durchweg Vorteile" bringt nach Meinung von Bürgermeister Günter Burghardt

die Lossetalbahn für die Kaufunger Bürger. Die Helsaer Beobachtung, dass mit der

Tram mehr Besucher ins Lossetal fahren, gelte auch für Kaufungen. Die Straßenbahn wirke sich positiv auf die Gemeinde als Wohn- und Gewerbestandort aus. Verbessert werden könnte der Takt auf der Strecke, indem die Linie 8 durchgängig bis Kaufungen geführt würde.

Mit den Fahrgastzahlen ist RBK-Mitgeschäftsführer (RBK - Regionalbahn Kassel) Rainer Meyfahrt zufrieden. Werktags sei eine Zunahme von 65 Prozent zu verzeichnen. Dies verglichen mit dem Zeitpunkt, als die Straßenbahn nur bis Kassel-Lindenberg fuhr. Gegenüber dem Zeitpunkt, als die Tram bis zur Station Papierfabrik fuhr, liege der Zuwachs immer noch bei 50 Prozent.

Zum Vergleich: Seit mehreren Jahren fährt die Straßenbahnlinie 5 von Kassel nach Baunatal. Gegenüber dem früheren Busverkehr brachte sie einen Fahrgastzu-

wachs von über 80 Prozent und fährt jetzt weitgehend im 15-Minutentakt.

Eine Verlängerung der Linie 8 von Kaufungen Papierfabrik bis Ober-Kaufungen und damit eine Verdichtung des Angebots auf einen 15-Minutentakt würde eine Finanzierung seitens der Gemeinde erfordern. Bisher zahlt die Gemeinde für den Betrieb der Straßenbahn etwa 306.000 Euro jährlich. In dem Vertrag mit der RBK ist eine Preisgleitklausel eingebaut, wonach der Zuschuss der Kommune entsprechend Lohnerhöhungen und Steigerung der Betriebskosten angepasst wird.

Beide Gemeinden können mit dem DB-Weekendticket oder dem Hessenticket erreicht werden. Die Linie 4 benötigt für die Fahrt vom Bahnhof Wilhelmshöhe bis Helsa 51 Minuten, bis Kaufungen einige Minuten weniger.

## Projekt Herkulesbahn Chance für eine Verlängerung zum Herkules

**(hh) In der Hessen-Schiene Nr. 44 wurde vor einem Jahr der Wunsch geäußert, die 1966 still gelegte Herkulesbahn wieder zu beleben. Inzwischen ist ein Förderverein mit über 40 Mitgliedern gegründet worden.**

Beim 125-jährigen Jubiläum der Straßenbahn in Kassel am 13. Juli 2002 wurde auf einer Podiumsdiskussion von KVG-Projektleiter Walter Weber auf die Möglichkeit hingewiesen, bis zur nächsten documenta im Jahr 2007 eine 2,6 Kilometer lange Trasse fertig zu stellen - weitgehend auf dem alten Gleisbett. Um die Finanzierung zu sichern, müsste der Bergpark Wilhelmshöhe als Weltkulturerbe anerkannt werden. Die Planer rechnen mit Investitionskosten von 5,2 Millionen Euro. Eine öffentliche Förderung könnte bis zu 80 Prozent betragen. Nähere Informationen im Internet

unter [www.herkulesbahn.de](http://www.herkulesbahn.de)

*Titelblatt der  
Festschrift  
„50 Jahre  
Herkulesbahn“  
von 1953*



**HERKULESBAHN**

## **Bahnstation Zierenberg-Rosental: Absolute Neuheit: „Höhenverstellbarer“ Bahnsteig**

(og) Nach rund dreijährigem Planungsvorlauf wurde die neue Station Zierenberg-Rosental als erster vollständiger Neubau eines Haltepunktes an der Strecke Kassel - Wolfhagen - Korbach eröffnet. Die Station ist ein erster sichtbarer Bestandteil des RegioTram-Netztes, das in einigen Jahren als leistungsfähiges

**und komfortables Nahverkehrssystem das Kasseler Umland mit dem Oberzentrum verbinden soll.**

Im Bereich des Bahnübergangs "Schlagweg" entstand ein Bahnsteig mit rund 110 m Nutzlänge an der eingleisigen Strecke. Als Novum in Hessen ist hier ein System zur Ausführung gekommen, dass die spätere Absenkung des Bahnsteigs von zunächst 55 cm über den Gleisen - heutige Einstiegshöhe - auf 38 cm über Gleishöhe gestattet. So ist beim Einsatz moderner RegioTram-Triebwagen, die eine geringere Einstiegshöhe als die heutigen DB-Kurhessenbahn-Fahrzeuge haben, wieder ein fast niveaugleicher Einstieg möglich.

An der Landesstraße Zierenberg - Oberelsungen sind P+R-Stellplätze für Fahrgä-

ste aus dem weiteren Umland vorgesehen. Der bisherige Bahnübergang im Verlauf des Schlagwegs wird durch eine Umlaufsperrung ersetzt, der Weg außerdem gepflastert und beleuchtet.

Die gesamten Baukosten der Station einschließlich Zuwegung und Parkplätzen betragen rund 327.000 Euro. Die Stadt Zierenberg trägt davon etwa 43.000 Euro, der „Rest“ kommt vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung. Die Planungskosten tragen Stadt und NVV zu gleichen Teilen.

Leider halten zur Zeit noch nicht alle Regionalbahnen in Zierenberg-Rosental, da die Leistungsfähigkeit der Strecke noch eingeschränkt ist. Die Kurhessenbahn bemüht sich um eine zeitnahe Verbesserung, so dass zukünftig auch jeder Zug hält.

Wenn mittel- bis langfristig die heute zum Teil noch eingesetzten lokbespannten Züge durch neue Triebwagen ersetzt sind und am Kasseler Hauptbahnhof die Voraussetzungen für eine direkte Fahrt in die Innenstadt gegeben sind, werden die Verbindungen eine weitere Verbesserung erfahren.



## **Bad Nauheim - Münzenberg Stilllegung zum Jahresende?**

(j1)Die größte Teil des noch vorhandenen Streckennetzes der Butzbach-Licher-Eisenbahn (BLE) steht vor der Stilllegung. Der Streckenabschnitt Bad Nauheim-Nord - Griedel - Butzbach sowie Griedel - Münzenberg soll Ende des Jahres stillgelegt werden, wenn sich bis dahin niemand findet, der die nötigen Investitionskosten von über 350 000 Euro übernimmt.

Im Dezember läuft der bisherige über 5 Jahre laufende Finanzierungsvertrag zwischen den Anliegerkommunen Bad Nauheim, Rockenberg, Butzbach, Münzenberg und der Butzbach-Licher-Eisenbahn ab. Nach Berechnungen der BLE sind 362 500 Euro nötig, um den Bestand der Strecke bis 2006 zu sichern. Mit ein Grund für die Stilllegung ist der zurückgehende Güterverkehr. Besonders der Holzhändler, der im Bahnhof Münzenberg vor Jahren eine

Holzverladung eingerichtet hatte, hat in den letzten Monaten die Verladung fast komplett eingestellt. Der Abschnitt Bad Nauheim - Griedel ist schon seit Jahren ohne Güterverkehr.

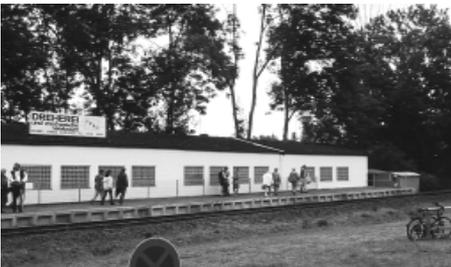
Leidtragende der Einstellung wären die Eisenbahnfreunde Wetterau, die mehrmals im Jahr Museumsbahnfahrten von Bad Nauheim nach Münzenberg anbieten. In den letzten Jahren hatte der Verein unter anderem in die Errichtung einer Fahrzeug-



*Anlässlich des Rosenfestes in Steinfurth führen am 14. Juli erstmals auch Pendelzüge zwischen Rockenberg und Steinfurth*

halle und Wiederinbetriebnahme einer alten Diesellok erhebliche finanzielle Mittel investiert. Außerdem wurde am Bahnhof Bad Nauheim ein P&R-Parkplatz gebaut, über den das Streckengleis der BLE führt, was wahrscheinlich deutschlandweit einmalig ist. Zwischen Bad Nauheim und Griedel wurden in den letzten Jahren zahlreiche marode Schwellen gegen neue ausgetauscht. Zum diesjährigen Rosenfest in Steinfurth errichteten die Eisenbahnfreunde in Eigenregie einen neuen Bahnsteig, nachdem sich die BLE nicht imstande sah, den maroden alten auf eigene Kosten zu ersetzen. Die für dieses Jahr geplante Aufarbeitung der Dampflok wurde nach Bekanntwerden der Stilllegungsabsichten zurückgestellt.

*Der neue Bahnsteig im Bahnhof Steinfurth*



Ein Wiederinbetriebnahme im ÖPNV ist nicht vorgesehen. Zwar kursierten in der örtlichen Presse entsprechende Vorschläge, doch ergab schon ein Gutachten vor 5 Jahren, dass sich eine Neuauflage des regel-



*Der P&R-Parkplatz in Bad Nauheim mit integriertem Streckengleis*

mäßigen Personenverkehrs volkswirtschaftlich nicht rechnet. Die heute vorhandenen Buslinien erschließen die Orte entlang der Strecke besser und schneller.

So bleibt nur zu hoffen, dass bis Jahresende doch noch eine Lösung für den Weiterbetrieb gefunden werden kann. Eventuell kann Investitionssumme durch teilweise Eigenleistung der Eisenbahnfreunde gedrückt werden. Die touristisch ohnehin schwach ausgestattete Wetterau wäre sonst um eine Attraktion ärmer.

***Erscheint am 26. September 2002!***

## Neues von der Lumdatabahn AG

(lbag, lx) Im Dorfgemeinschaftshaus von Staufenberg-Treis fand am 29. Juni 2002 die 7. ordentliche Hauptversammlung der Lumdatabahn Aktiengesellschaft (LB AG) statt. Aufgrund der Fußballweltmeisterschaft war der Besuch der Aktionäre oder deren Bevollmächtigte mit 29 Personen, die über 1.287 Stimmen verfügten, gering.



Michael Laux, Vorstandsvorsitzender der LB AG, berichtete über die Hauptarbeitspunkte des vergangenen Jahres und gab eine kurze Aussicht auf geplante Veranstaltungen.

Sporadische Sonderfahrten, die mit den Schienenbussen der Oberhessischen Eisenbahnfreunden durchgeführt werden, sorgen für Belegung am Gleis. Aus Kostengründen kommen Sonderfahrten nur in Betracht, wenn Fahrzeuge in Gießen direkt verfügbar sind. (ohne Überführungskosten). Möglich sind deshalb Fahrzeuge von der DB-Regio AG, der Butzbach-Licher-Eisenbahn AG sowie den OEF.

Um über ein überschaubares Fahrgastpotential verfügen zu können, müssen Fahrten zu bestehenden Veranstaltungen

im Lumdata oder in Gießen aufeinander abgestimmt werden.

Im Berichtszeitraum wurden zwei Motorsägen angeschafft und die Strecke in erheblichem Umfang freigeschnitten. Dies hat zur Folge, dass immer noch Schnittgut im Gleis liegt. Die LB AG ist für die restlose Beseitigung des Schnittgutes verantwortlich. Die Profilverfreiheit der Strecke ist eine der wichtigen Säulen, um überhaupt Sonderfahrten anbieten zu können. Im Rücken Freischneiden mit dem Termindruck einer geplanten Sonderfahrt verfährt zu oberflächlichem Verfahren. Immerhin kann Profilverfreiheit bis Staufenberg-Treis gewährleistet werden.

Der Internetauftritt der LB AG ist nach langem Anlauf unter [www.lumdata-lb.de](http://www.lumdata-lb.de)

*Wegen der Fußballweltmeisterschaft fand die HV der Lumdatabahn AG in kleinem Rahmen statt*



---

bahn.de gestartet. Er gibt einen kurzen Überblick über die Lage der Strecke, der AG und deren Perspektiven. In Zukunft wird die Seite weiter ausgebaut und mit Bildmaterial ausgestattet.

Unbefriedigend verläuft das Vorhaben der schon im Jahr 2000 beschlossenen Kapitalerhöhung. Weil die Euroumstellung sowie die Ungeduld der zukünftigen Aktionäre Handlungsbedarf erfordern, ist die

Abarbeitung dieser Punkte als Hauptaufgabe für dieses Geschäftsjahr zu betrachten.

Ende letzten Jahres wurde ein technisch durch Halbschranke gesicherter Bahnübergang außerhalb der Stadt Allendorf/Lda. im Zuge einer Straßensanierung entfernt. Der Bahnübergang liegt in der Nähe der desolaten Klingelbachbrücke. Handhabe gegen dieses Vorgehen von DB-IMM hat

die LB AG solange nicht, bis die Eigentumsfragen des Streckenabschnitts von Mainzlar/Didierwerke bis Londorf noch offen sind. Neben den Sonderfahrten, sowie Freischneideaktionen ist dies ein weiteres großes Aufgabengebiet, was Aufmerksamkeit und Präzision erfordert.

Auf der Suche nach einem Infrastrukturbetreiber ist die LB AG inzwischen jedoch fündig geworden. Erste Gespräche mit DB-IMM haben stattgefunden. Der Streckenabschnitt von Mainzlar/Didierwerke bis Allendorf/Lda.-Bf. hat keine Kunstbauten, bis auf ein kurzes Stück Stützmauer unterhalb von Allendorf/Lda. Nach Beendigung der Eigentumsangelegenheiten wird man sehr schnell Zugleistungen bis Allendorf/Lda. anbieten können.

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2001 weist einen Verlust von 2.856,52 DM = 1.460,52 Euro aus. Er wird auf neue Rechnung vorgetragen. Die Mitglieder des

Vorstandes und des Aufsichtsrates wurden mit großer Mehrheit entlastet. Personelle Änderungen ergaben sich nicht.

### **Sonderfahrt zum autofreien Lumdatal**

Zwischen Gießen und Mainzlar/Didierwerke pendeln am 25. August 2002 Nahverkehrstriebwagen im Stundentakt, der nur zur Mittagspause für eine Stunde unterbrochen ist. Anlass ist der autofreie Sonntag im Lumdatal, bei der die LB AG in diesem Jahr offizieller Teilnehmer ist. Nach dem gelungenen Debüt im Jahr 2001 werden wieder tausende Radler das Lumdatal bevölkern. Erstmals führt die LB AG Fahrten bis Didierwerke durch, um dem Geschehen auf der Radwegroute möglichst nahe zu sein. Die zukünftig geplanten Haltepunkte Staufenberg-Daubringen und Lollar-Texasbrücke können am Veranstaltungstag leider nicht bedient werden.



Bei Redaktionsschluss waren die Fahrten bereits verbindlich bestellt. Unklar ist im Moment noch, ob ein VT 798 der OEF oder ein VT 628 der DB-Regio zu Einsatz kommt. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat sich bereit erklärt, die Aktion finanziell zu unterstützen.

Abschließend auf der linken Seite ein

Bild von Frau Katja Maymulin: So könnte der Bahnhof Allendorf bei einer Wiedereinbetriebnahme für den Personenverkehr aussehen. Ein moderner Bahnsteig mit direktem Übergang zum Bus bietet den Fahrgästen kurze Wege beim Umsteigen.

P.S.: Auch heute ist es noch möglich, sich an der Kapitalerhöhung zu beteiligen.

## Rhönbahn:

### Bau des P&R-Platzes in Gersfeld hat begonnen

**(pb) Im Frühjahr haben die Bauarbeiten für die Park&Ride Anlage am Bahnhof Gersfeld begonnen. Das Projekt stand wegen sich äußerst schwierig gestaltender Grundstücksverhandlungen mit der DB AG mehrfach kurz vor dem Scheitern. Erst durch Intervention von Pro Bahn&Bus und des DBV konnte die Stadt Gersfeld die benötigten Grundstücke von der DB erwerben.**

Mit der P&R - Anlage erhält der Zugang zum Bahnhof Gersfeld ein modernes Erscheinungsbild. Neben Parkplätzen entstehen eine Kiss & Ride - Anlage sowie ein überdachter Fahrradabstellbereich. Außerdem werden im direkten Zugang vom Bahnsteig Bushaldebuchten gebaut, die das Umsteigen auf die Busse erleichtern. Da-

mit wird der Rolle des Bahnhofs Gersfeld als Verknüpfungspunkt zwischen Schienen- und Busverkehr entsprechend Rechnung getragen. Pro Bahn&Bus bewertet den Bau der P&R-Anlage als weiteren Meilenstein in der Entwicklung der Rhönbahn Fulda - Gersfeld.



Daneben wurden im Rahmen einer Sanierung der Überwege auf der Rhönbahn zwei Bahnübergänge geschlossen. Zwischen Lütter und Ried wurden die Bahn-

*Die Bauarbeiten auf dem Bahnhofsvorplatz in Gersfeld sind in vollem Gang*

*Einer der aufgelassenen  
Bahnübergänge  
Fotos: PB&B Osthessen*

übergänge km 10.508 und 10.923 beseitigt. Diese Maßnahme war bereits im DEC-Gutachten von 1989 vorgesehen, bei der Sanierung der Rhönbahn aber nicht umgesetzt worden.



## Lauterbach Süd: Keine Übernahme durch DRE

(og) Die Übernahmeverhandlungen über die Eisenbahnstrecke Lauterbach Nord bis Lauterbach Süd im Vogelsbergkreis durch eine nichtbundeseigene Eisenbahngesellschaft sind gescheitert. "Bei einer Berücksichtigung der Belange von DB Cargo, der Wirtschaft und der Deutschen Regionaleisenbahn (DRE) wäre ein wirtschaftlicher Betrieb der rund vier Kilometer langen Strecke und des Güterladeverkehrs nicht mehr möglich", sagte DRE-Geschäftsführer Gerhard Curth.

Seit 1997 haben sich der Pro Bahn & Bus, der Deutsche Bahnkunden-Verband und die DRE zusammen mit der Stadt Lauterbach und Betrieben um den Erhalt der Strecke bemüht. Erst im Mai hatten die Hauptnutzer sowie drei Bürgermeister der Region protestiert, nachdem DB Cargo angekündigt hatte, die Güterverladestation Lauterbach Nord zum Jahresende zu schließen. Die Verlademöglichkeiten in Lauterbach Süd wurden bereits zum 31.12.2001 von DB Cargo aufgegeben. Hauptnutzer war bisher

die Waldgesellschaft der Riedesel Freiherren zu Eisenbach und das Oberhessische Holzwerk. DB Cargo hatte die Schließung mit Transportrückgängen und geringerem Aufkommen an Wagenladungen in Lauterbach Nord argumentiert.

*Die Güterverladung in Lauterbach Süd wurde zum Jahresende 2001 durch DB Cargo eingestellt  
Foto: PB&B Osthessen*



# Anzeige HUK (wie letztes Mal)

## LINT auf Probefahrt in Königstein

### Fahrgastzahlen im Taunus steigen weiter

(jl) Auf Initiative des Hochtaunuskreis fand am 3. August 2002 eine Probefahrt mit einem Nahverkehrstriebwagen LINT der Altona-Kaltenkirchen-Neumünsterer Eisenbahn (AKN) statt. Landrat Jürgen Banzer testete gemeinsam mit RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann sowie Vertretern des Verkehrsverbandes Hochtaunus und der Frankfurt-Königsteiner-Eisenbahn (FKE) das Fahrzeug während einer Fahrt von Königstein nach Frankfurt-Höchst und zurück.

Schon seit längerem ist man auf der Suche nach neuen Fahrzeugen, da steigende Fahrgastzahlen auf der Taunusbahn und der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn zu Kapazitätsengpässen bei den Fahrzeugen führen. Die älteren Fahrzeuge vom Typ VT2E sind bei den Fahrgästen nicht sonderlich beliebt, da die Temperaturen im Sommer im Wageninneren aus jedem Fahrgast den letzten Tropfen Schweiß treiben. Außerdem sind die unbequemen Sitze sowie die lauten Motorengeräusche Anlass zu berechtigter Kritik.

Weiterhin besitzt die FKE drei Triebwagen vom Typ VT628 in ein- und zweimotoriger Ausführung. Während die einmotorigen Fahrzeuge aufgrund der steilen Strecken die Fahrpläne kaum einhalten können, verbraucht der zweimotorige zu viel Kraftstoff. Wegen ihrer Fahrzeuglänge bereiten sie auch in der Werkstatt bei der Wartung einige Schwierigkeiten. Die FKE strebt deshalb an, die drei Triebwagen zu verkaufen.

"Wir sind uns der Situation auf der

*Der LINT Im Königsteiner Bahnhof*





*Bequeme Sitze mit ergonomischen Armlehnen, aber nur teilweise Gepäckablage-möglichkeiten über den Sitzen im Testfahrzeug*

Taunusbahn ebenso wie der Strecke Königstein - Frankfurt Höchst bewusst", sagte Landrat Banzer. "Natürlich freut es mich, dass beide Strecken so gut angenommen werden. Aber wir wissen auch, dass wir im Hinblick auf die Fahrzeuge für die Fahrgäste etwas tun müssen." Dies sei wegen der schwierigen geografischen Situation der Strecken - für die Steigungen ist nicht jedes Dieseltriebfahrzeug geeignet - nicht ganz einfach. Deshalb werde man einige mögliche Fahrzeuge für Nebenstrecken testen und mit dem Lint der Firma Alstom LHB wolle man den Anfang machen.

Wie Peter Berking, Geschäftsführer der Hessischen Landesbahn, gegenüber der Hessenschiene mitteilte, beabsichtigt die Landesbahn insgesamt acht neue Triebwagen zu kaufen, um die 628 zu ersetzen und Kapazitätsengpässe abzubauen. In den kommenden Monaten möchte man noch drei weitere Triebwagentypen testen, um dann eine Wahl zu treffen.

Bei einer Besichtigung konnte das vorgestellte Fahrzeug in den meisten Punkten überzeugen. Neben bequemen Sitzen (alle mit Armlehnen!), Klimaanlage, Fahrgastinformationssystem und behindertengerechter Toilette gibt es sogar Plätze mit klei-



*Anschlussmöglichkeiten für Kopfhörer*

nen Tischen. Außerdem haben alle Sitze eine Anschlussmöglichkeit für einen Kopfhörer, um Radio- und Boardprogramme zu hören. Zusätzlichen Stauraum für größeres Gepäck findet man neben der Toilette. Unangenehm fiel auf, dass die Gepäckablage

*Landrat Jürgen Banzer (im weißen Hemd) will die Modernisierung der Taunusbahn weiter voran bringen*



nur über rund der Hälfte der Sitze installiert ist, obwohl dafür reichlich Platz vorhanden wäre. Das Motorengeräusch wird als relativ laut empfunden. Hier setzt der schon einige Jahre ältere Triebwagen VT628.4 der Deutschen Bahn immer noch Maßstäbe.

Auf der Strecke Brandobberndorf - Usingen - Friedrichsdorf - Bad Homburg steigen die Fahrgastzahlen immer weiter. Nach Angaben von Detlef Ortmann, Geschäftsführer des Verkehrsverbands Hochtaunus, fahren täglich über 9000 Fahrgäste mit den Zügen der Taunusbahn. Vor dem Start der Gesellschaft vor neun Jahren ging man von 3500 Personen aus. Auf dem im letzten Jahr wieder eröffneten Abschnitt Brandobberndorf - Grävenwiesbach fahren rund 420 Reisende pro Tag, was die pro-

gnostizierten 300 Reisenden ebenfalls schon übertrifft. Den Fahrgastzuwachs will man mit längeren Zügen bewältigen. Dazu müssten aber auch einige Bahnsteige verlängert werden. Über eine Elektrifizierung der Strecke wird ebenfalls nachgedacht.

Besonders erfreut zeigten sich die Verantwortlichen mit den Ergebnissen einer RMV-Umfrage. Die Taunusbahn schneidet dabei im Urteil der Kunden besonders gut ab. Die besten Beurteilungen gab es in den Punkten Sauberkeit in den Zügen und auf den Bahnhöfen sowie bei der Pünktlichkeit.

## **MTV an Busanhängern interessiert**

**(og) Die Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft (MTV) hat für den ÖPNV im Kreis stets Innovationen zur Verbesserung des Angebots verfolgt. Für Eschborn wird seit Jahren die Nutzung eines Busses mit Anhänger erwogen, da enorme Kapazitätssteigerungen bei sehr guter Wirtschaftlichkeit damit erzielt werden könnten.**

In Deutschland sind Anhänger an Bussen im Öffentlichen Verkehr bisher jedoch nicht zulässig. Vor wenigen Tagen wurde in Wiesbaden ein schweizer Busanhänger

vorge stellt, der die Buskapazität zu Spitzenzeiten enorm steigern hilft.

Die Vorteile des Anhängers gegenüber dem hier verbreiteten und genutzten

Gelenkbus sind deutlich: Flexiblerer Einsatz der Busse mal mit und mal ohne Anhänger, größere Sitzplatzkapazität, einen geringeren Wendekreis (4 Meter weniger als die 25 Meter beim Gelenkbus) und insgesamt eine bessere Wirtschaftlichkeit. Bis 25 % geringer sind die Kosten pro Sitzplatzkilometer in der Aufstellung von Schweizer Busunternehmern.

„Der Einsatz von Bussen mit Anhängern würden gerade zu Verkehrsspitzen eine erhebliche Verbesserung des Angebotes bedeuten. Wegen der guten Wendigkeit könnten an manchen Orten bauliche Maßnahmen entfallen und somit Kosten eingespart werden“, so Ralf Scholz, Geschäftsführer der MTV in Hofheim. „Für Eschborn wäre ein solches Gespann eine ideale Lösung, da dort der zu geringe Wendekreis den Einsatz von Gelenkbussen mit großer Sitzkapazität nicht zulässt. An anderen Orten wäre die Nutzung am frühen Morgen für die Schülerverkehre eine erhebliche Entlastung.“

Auf Initiative des Bundesrats wird nun eine Lockerung des Verbots für die Nut-



## Warum denn in die Ferne schweifen...?



Am Bilstein, im Naturpark hoher Vogelsberg

### Wanderreiten im Vogelsberg Reiten und genießen im

Wanderreitbetrieb Fuchsbau  
Seentalstr. 24

35305 Grünberg-Lardenbach

Tel.: 06400/6083

Internet: [www.fuchsbau-rodinger.de](http://www.fuchsbau-rodinger.de)  
Zielbahnhof: Grünberg oder Mücke

zung von Anhängern im ÖPNV angestrebt. „Innovative Lösungen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit und zur Verbesserung des Angebots haben bei uns stets Priorität“, so Scholz. „Deshalb verfolgen wir das Projekt mit großer Aufmerksamkeit und setzen uns für die Genehmigung ein“.

*Ein Busanhänger Ende der 50er Jahre am Esslinger Busbahnhof  
Bild aus "Unterwegs im alten Esslingen"  
(U. Rojnica/W. Lips)*

## ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis: Nachfrage steigt

**(og) Die gute Nachricht: Die Nachfrage nach Bussen und Bahnen im Main-Kinzig-Kreis steigt. Weniger gut: Das Angebot kann stellenweise nicht Schritt halten. „Wir stehen beim öffentlichen Nahverkehr vor großen Herausforderungen“, bekennt Landrat Karl Eyerkauffer.**

Eine Bestandserhebung an den Kinzigaltalbahnhöfen Langenselbold, Gelnhausen, Wächtersbach, Bad Soden-Salmünster, Steinau und Schlüchtern wurde im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans vorgenommen. „An all diesen Bahnhöfen haben sich die Nutzerzahlen seit der letzten Zählung im Jahr 1996 deutlich erhöht“, berichtet Eyerkauffer. So stiegen im März 2002 täglich durchschnittlich 5.916 Menschen am Gelnhäuser Bahnhof ein oder aus. Im Mai 1996 waren es noch 4.745. Insgesamt stieg der Nutzungsgrad der Kinzigaltalbahn an den untersuchten Kinzigaltal-Haltestellen um 3.151 Personen.

Die Untersuchung beschäftigte sich auch mit der Frage, wie die Fahrgäste zum Bahnhof gelangen. Während in Schlüchtern rund 40 Prozent mit dem Bus am Bahnhof ankommen, liegt diese Quote im benachbarten Stei-

nau nur noch bei einem einzigen Prozentpunkt. Die Analyse zeigt: Steinau verfügt über die schlechteste Busanbindung aller untersuchten Bahnhöfe! Es gibt nur wenige Einzelfahrten mit langen Übergangszeiten. Eine Wendemöglichkeit für Busse gibt es nicht. Schlüchtern hingegen ist wegen seiner Funktion als Schulstadt überdurchschnittlich gut angebunden.

Deutliche Kritik richtete Eyerkauffer an die Adresse der Deutschen Bahn AG mit Blick auf den Zustand der Bahnhöfe. Hier vermisst der Landrat eine zügigere Umsetzung bereits vorliegender Sanierungskonzepte. So seien beispielsweise etliche Bahnhöfe im Kreisgebiet noch längst nicht barrierefrei für behinderte Passagiere nutzbar.



*Pendler warten an einem Bahnhof im Kinzigtal auf den Zug nach Frankfurt*

*Foto: PB&B*

Eine wichtige Rolle in den Beratungen zum Nahverkehrsplan spielte der Schülerverkehr. Landrat Eyerkauf sprach sich dafür aus, die gesetzlich verankerte Einbindung des Schülerverkehrs in öffentliche Linien beizubehalten. Gerade in ländlichen Regionen seien manche Linien ohne Schülerbeförderung wirtschaftlich nicht denkbar. Sinnvoller als die Rückkehr zum „exklusiven“ Schulbus sei es daher, verein-

zelte Engpässe durch Verstärkerfahrten zu lösen. Eine Absage erteilte der Landrat auch den vereinzelt Forderungen nach einer Sitzplatzgarantie für Schüler. „Das würde die Beförderungskosten von derzeit rund 7,5 Millionen Euro nochmals verdoppeln“, rechnete Eyerkauf vor. Der Landrat hält es zunächst für wichtig, die Kinder und Jugendlichen in sozialem und besonnenen Verhalten im Bus zu unterrichten.

## **Bahndreieck Fulda - Würzburg - Frankfurt Raumempfindlichkeit wegweisend für sinnvollen Bahnausbau**

**(og) Im Eisenbahndreieck Fulda - Würzburg - Frankfurt hat die vorgelegte Raumempfindlichkeitsstudie (REU) der Deutschen Bahn AG (DB) mehrere mögliche Korridore zur strittigen Trassierung der zwei zusätzlich benötigten Gleise zwischen Gelnhausen und Fulda aufgezeigt (siehe Hessenschiene Nr. 48). Die in der „Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Bahndreieck Spessart“ zusammengeschlossenen Verbände begrüßen trotz einer Reihe von Kritikpunkten die Studie im Grundsatz, weil sie einen ersten konstruktiven Schritt zu der von Bahn und Land Hessen in Aussicht gestellten „Integrierten Planung Main-Kinzig-Fulda“ darstellt.**

Als weiterer Schritt sind nun umfassende verkehrliche Betrachtungen anzustellen und deren Konsequenzen für die einzelnen Korridore aufzuzeigen. „Maßgabe muss sein, die Interessen von Bahnkunden, Region und Natur gleichermaßen zu thematisieren und zu berücksichtigen. Unser Ziel ist ein schlüssiges Gesamtkonzept mit dem besten Verhältnis aus verkehrlichem Nutzen und Belastungsminimierung“, umreißt Matthias Striebich, Landesvorsitzender des VCD-Bayern, die Position der ARGE Bahndreieck Spessart.

In ihrer Forderungen nach einer ergebnisoffenen und sachorientierten Bestandsaufnahme der Konfliktpotentiale sehen sich

die Fahrgast- und Naturschutzverbände der ARGE durch die aktuellen Ergebnisse bestätigt. Nachdem die DB sich lange Zeit bereits auf die Teilvariante ‘Mottgers-Spange’ festgelegt zu haben schien, hat sich als Ergebnis der REU eine solche Präferenz als wenig tragfähig erwiesen. Die optimistischen Annahmen zu einem kostensparenden Bau im Spessart dürften sich z.B. nicht bestätigen. Die ARGE Bahndreieck Spessart weist darauf hin, dass gerade die in der REU behandelten, über die reine Betriebswirtschaft hinausgehenden Faktoren in den kommenden Verfahren der Raumordnung und Planfeststellung eine entscheidende Rolle spielen werden.

„Nachdem die Südvariante der Mottgersspange durch das Ergebnis der REU nunmehr vom Tisch ist, bliebe nur die Nordvariante quer durch den Spessart“. Im Bereich Jossa / Obersinn würden drei große oberirdische Verzweigungsbauwerke erforderlich. Die Frage nach dem Sicherheitskonzept für den 11km langen Landrückentunnel erschiene in völlig neuem Licht. Auf Grund des erheblichen Umwegs gegenüber der heutigen Direkttrassierung entlang des Kinzigtals würden nennenswerte Fahrzeitverkürzungen nur um den Preis deutlich höheren Energieverbrauchs und Materialverschleißes sowie größerer Lärmemission erzielt. Gerade die Fahrzeitkonsequenzen werden zu einem erheblichen Problem werden, wenn man den Korridor Fulda - Frankfurt - Mannheim angesichts der überörtlichen Fernverkehrsvertaktung als funktionale Einheit sieht.

Die Anfang der 90er Jahre angedachte und örtlich vehement bekämpfte Führung der zwei Zusatzgleise im Südvogelsberg wird durch die Fachuntersuchung der DB selbst nun nicht mehr weiterverfolgt. Die Abkehr von einer Trassierung nördlich von Wächtersbach und Bad Soden hat allerdings direkte Auswirkungen für die verbleibenden kinzigtalnahen Varianten: Da die Anschlusspunkte Neu-Wirtheim und Distelrasentunnel beide nördlich des Kinzigtals liegen, eine komplett auf der Nordseite verlaufende Neubautrasse aber ausscheidet, muss zwangsläufig an zwei Stellen das Kinzigtal überquert werden.

Die vorgestellten Korridorvarianten sind im Detail noch näher zu prüfen, bevor seriöse Aussagen über ihre Auswirkungen hinsichtlich verkehrlichem Nutzen, Lärm-

bilanz und Zerschneidungswirkung möglich sind. Voraussetzung hierfür wären konkrete Planungen zur Trassierung mit Kurvenradien, Höhenangaben und Tunnel- bzw. Brückenanteilen samt vorgesehener Lärmschutzmaßnahmen sowie die vorgesehenen Zugbelegung vorliegen.

Nach einhelliger Auffassung der ARGE Bahndreieck Spessart muss im Vorfeld solcher konkreter Trassenplanungen jedoch zunächst ein schlüssiges und regionalverträgliches Gesamtkonzept zur mittel- und langfristigen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im hessisch-bayerischen Bahndreieck formuliert werden.

Eckpfeiler hierbei sind:

- die Weiterentwicklung des Regionalzugnetzes
- die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene
- die Verbesserung der Lärmbilanz entlang der Altstrecken

Die in der ARGE Bahndreieck Spessart zusammengeschlossenen Verbände fordern daher von der Bundes- und Landespolitik sowie der DB AG ein Verfahren...

- zur systematischen Formulierung und Bewertung örtlicher Interessen,
- deren Integration zu einer konsensfähigen und zukunfts-offenen Ausbaustrategie für den gesamten öffentlichen Verkehr,
- den Ausbau der Kinzigtalbahn Fulda - Schlüchtern - Gelnhausen - Hanau und der Main-Spessart-Bahn Würzburg - Gemünden - Lohr - Aschaffenburg - Hanau sowie

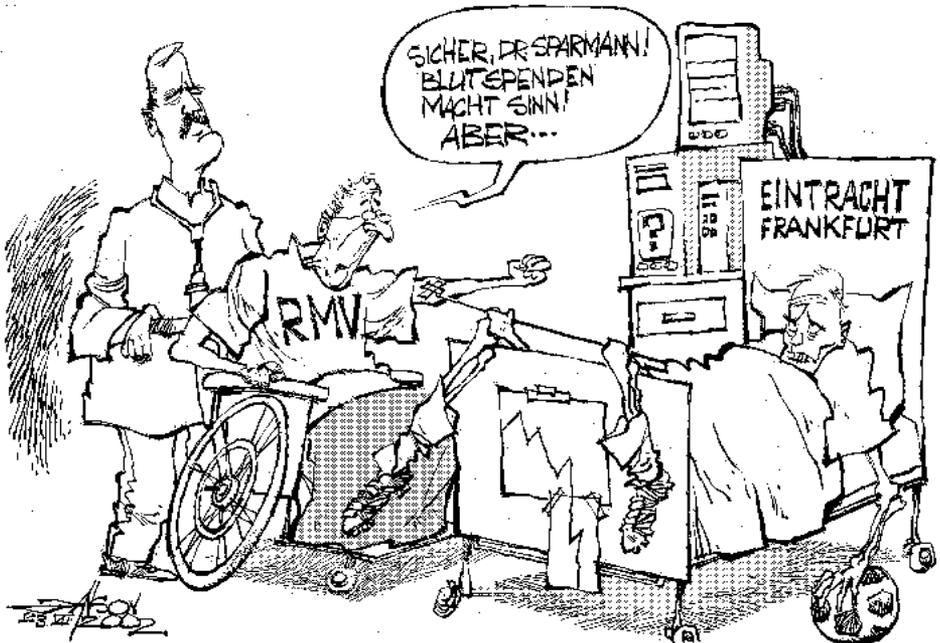
- Umsetzung anschlussfreundlicher Taktfahrpläne auch außerhalb der Ballungsräume („Bahn und Bus aus einem Guss“)

„Ziel ist ein möglichst breiter Konsens in der Region und auf höherer Ebene. Ein solcher Konsens garantiert die faire Einbeziehung der vielfältigen Interessen in anstehende Entscheidungsprozesse wie etwa den Bundesverkehrswegeplan oder die regionalen Nahverkehrsplanungen“, so Ri-

chard Mergner, Landesbeauftragter und Verkehrsreferent des Bund Naturschutz in Bayern (BN).

Stefan Sitzmann, Vorstandsmitglied von Pro Bahn & Bus, abschließend: „Zum zielgerichteten Ausbau der Kernabschnitte des europäischen Schienennetzes gibt es angesichts der wachsenden Verkehrsprobleme keine vernünftige Alternative“.

Internet: [www.bahndreieck-spessart.de](http://www.bahndreieck-spessart.de)



KEIN ABER ...!?

Karikatur: Jürgen Janson

## Hessentag in Idstein - Ein Rückblick

(gh) Vom 14. bis 23. Juni 2002 fand in Idstein der 42. Hessentag statt. Über 900.000 Besucher besuchten die Stadt im Taunus und fanden ein vielfältiges Programm vor.

Um den Menschenmassen Herr zu werden, wurden außerhalb des Stadtgebietes zwei große Parkplätze angelegt, die mit Pendelbussen an die Veranstaltungsorte in der Stadtmitte angebunden wurden. Weitere Pendelbusse fuhren in kurzen Abständen auch von und zum Bahnhof Idstein.

Die Deutsche Bahn (DB) setzte bis weit nach Mitternacht durchgehende Züge von Wiesbaden nach Idstein ein, die mit Triebwagen der Baureihe 612, allerdings mit ausgeschalteter Neigetechnik, gefahren wurden. Zwischen Frankfurt und Niedernhausen pendelte halbstündlich die S-Bahn-Linie S 2 und zwischen Limburg und Niedernhausen verkehrten zusätzliche lokbespannte Züge.

Im Busverkehr wurden auf 10 Linien Montag bis Freitag 128, Samstag 162 und Sonntag 175 zusätzliche Fahrten angeboten. Die Idsteiner Stadtverkehr verkehrte bis Mitternacht auf beiden Linien im Halbstundentakt und konnte kostenlos benutzt werden. Bei allen anderen Bussen und Bahnen war die Rückfahrt kostenlos, wenn man einen entsprechenden Stempelaufdruck sich an einem der vielen Informationsstände holte. Durch spezielle „Hessentags-Linien“ wurden Bad Schwalbach, Laufenselden und Usingen direkt an Idstein angebunden.

So schien man für den Hessentag gut gerüstet, hatte aber die Rechnung ohne die Fahrgäste gemacht. In den ersten Tagen wurden die angebotenen Busse praktisch gestürmt. Die verantwortlichen Stellen hat-

ten nicht damit gerechnet, dass das gute Angebot speziell im Busverkehr derart von der Bevölkerung angenommen würde. So musste die Anzahl der eingesetzten Busse drastisch erhöht werden und es wurden pro im Fahrplan angegebener Fahrt bis zu vier Busse eingesetzt. Da die Busse aus dem ganzen Rhein-Main-Gebiet zusammengezogen wurden, verlief das alles nicht ganz problemlos. Die Busfahrer mussten kurzfristig in die zu fahrende Linie eingewiesen werden und mancher Fahrgast freute sich, dass wegen fehlendem Fahrscheindrucker und ausverkauften Notfahrscheinen eine kostenlose Fahrt möglich wurde.

Bedanken muss man sich für den unermüdlichen Einsatz der Mitarbeiter der Rheingau-Taunus Verkehrsgesellschaft (RTV), der Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN), der Stadt Idstein und der DB, die alle für einen weitestgehend reibungslosen ÖPNV gesorgt haben und viel improvisieren mussten. Spezieller Dank gilt aber den Busfahrern, die zu jeder Tages- und Nachtzeit ihre Fahrzeuge sicher und oft nur im Schrittempo durch die Menschenmassen gesteuert haben und dabei noch Auskünfte an die ratsuchenden Festbesucher (Idsteiner Zeitung vom 19.06.2002: „Rollende Informationszentren“) gegeben haben.

Gezeigt hat sich aber auch, dass ein gutes Angebot von der Bevölkerung angenommen wird, und dass Befürchtungen im Vorfeld über eine eventuelle mangelnde Inanspruchnahme nicht gerechtfertigt wa-

ren. Wünschenswert wäre daher, dass auch bei anderen Veranstaltungen, wie z.B. Hessen-Jazz in Idstein, Weinfest in Wiesbaden,

aber auch bei kleineren Veranstaltungen Sonderbusverkehre im Rheingau-Taunus-Kreis eingerichtet werden könnten.

## Reaktivierung der Aartalbahn weiter im Gespräch

**(gh) Eine Reaktivierung der Aartalbahn wird zur Zeit vom Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) untersucht. Zum ersten Mal wird hierbei der Gesamtkorridor von Limburg / Diez bis Wiesbaden / Mainz betrachtet, ohne jedoch einen Abzweig einer Stadtbahn in Wiesbaden zu berücksichtigen.**

Nach Aussagen des RMV ist das Prüfen einer Reaktivierung der Aartalbahn sinnvoll, da Bad Schwalbach die einzige Kreisstadt im RMV-Gebiet ist, die keinen Schienenanschluss besitzt. Für den rheinland-pfälzischen Rhein-Lahn-Kreis ist zudem eine Schienenverbindung zur Landeshauptstadt Mainz wichtig. Wiesbaden ist nun in der Zwickmühle, sich nicht vom Aartalbahn-Projekt abkoppeln zu können, da sonst die Pendler- und Käuferströme an Wiesbaden vorbei geleitet würden.

Nach dem Aus für die Stadtbahn ist die Reaktivierung der Aartalbahn als dieselbetriebene Regionalbahnstrecke die zweitbeste Lösung. In Wiesbaden könnten die ehemaligen Bahnstationen Wiesbaden-Dotzheim, Waldstraße und Landesdenkmal reaktiviert werden und hier Busanbindungen geschaffen werden. Auch wäre eine neue Station nach Sicht vom Pro Bahn & Bus Regionalverband Wiesbaden/Rheingau-Taunus an der Schiersteiner Straße sinnvoll, um von hier aus den „Behördenberg“ und den Stadtteil Schierstein anbinden zu können.

Die Aartalbahn wird zu Zeit zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Hohenstein von der Nassauischen Touristikbahn mit Dampf- und Dieselszügen an Wochenenden

befahren. Nördlich von Hohenstein ist die Bahnstrecke verrottet und zugewachsen, die Gesamtstrecke ist bis zur Landesgrenze bei Zollhaus jedoch unter Denkmalschutz gestellt. Heute sind es ausgerechnet die FDP-Parteifreunde des damaligen Landeskonservators Kiesow, die gegen jede Nutzung der Bahnstrecke Sturm laufen und alle Überlegungen als „Sommertheater“ abtun.

Folgender Zeitplan ist laut RMV-Angaben realistisch:

- Frühjahr 2003 Fertigstellung der Studie
- Mitte 2004 Beenden der politischen Diskussionen
- 2007 Fertigstellen der Vorplanungen
- 2009 Beenden des Planfeststellungsverfahrens
- 2010 Inbetriebnahme der Strecke

Die von der Industrie- und Handelskammer und der FDP ins Spiel gebrachte „BusBahn“, die nichts anderes als ein spurgeführter Bus mit dem Aussehen eines Stadtbahnfahrzeuges darstellt, erteilt der RMV eine Absage. RMV-Planer Stanek: „Die Lösung wird sich nur in Richtung Schiene bewegen. Wir werden sagen, dass das mit dem Spurbus ein Blödsinn ist.“

## Schülerverkehr: MobiTick jetzt auch im Odenwaldkreis

(og) Nachdem der Kreistag des Odenwaldkreises bereits im November 2001 die Einführung der Ausbildungsjahreskarte „MobiTick“ im Odenwaldkreis beschlossen hat, ist auch der Aufsichtsrat des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) dieser Empfehlung gefolgt. Mit Beginn des neuen Schuljahres 2002/03 gibt es die günstige Ausbildungsjahreskarte für alle RMV-Verkehrsmittel auch im Odenwaldkreis.

Das vor zwei Jahren als Modellversuch im Landkreis Darmstadt-Dieburg und der Stadt Darmstadt als „MobiTick“ eingeführte Tarifangebot ist auch im Odenwaldkreis auf reges Interesse gestoßen, weil diese Fahrkarte gegenüber der herkömmlichen Schulzeitkarte des RMV erhebliche Vorteile hat. Während die Schulzeitkarte nur außerhalb der Ferien und nur in den freigegebenen Tarifgebieten gilt, macht das MobiTick hier keine Einschränkungen: Es gilt grundsätzlich vom 1.8. eines Jahres bis zum 31.7. des darauf folgenden Jahres auf allen öffentlichen Verkehrsmitteln im Odenwaldkreis. Die Züge der Odenwaldbahn und alle Busse (auch Rufbusse) können damit vom Inhaber eines MobiTick uneingeschränkt benutzt werden.

Wie die Schulzeitkarte gibt es das „MobiTick“ für Schüler, Auszubildende und Praktikanten, also für alle, die nach den gesetzlichen Vorschriften zur Nutzung des Ausbildungstarifs berechtigt sind. Wie in Darmstadt-Dieburg ist das „MobiTick“ im Odenwaldkreis auf die Binnengrenzen des Kreisgebietes beschränkt, d.h. es gilt nicht in Verkehrsbeziehungen, die die Kreisgrenzen zu den Nachbarkreisen über-

schreiten.

Landrat Horst Schnur bedauerte es, dass die „große Lösung“ in den monatelangen Verhandlungen mit dem RMV zunächst nicht zu erreichen war. Er ist sich allerdings sicher, dass bei einem Erfolg des „MobiTick“, der auch im Landkreis Darmstadt-Dieburg eingetreten ist, der Druck auf dem RMV zum Zulassen gebietsübergreifender Lösungen wachsen wird. „Wir müssen langfristig zu einem „MobiTick“ für den gesamten Starkenburger Raum kommen, das den Auszubildenden eine möglichst hohe Flexibilität und Mobilität ermöglicht“, so Schnur. Er verweist auf bereits bestehende Regelungen mit dem „MAXX-Ticket“ des Verkehrsverbundes Rhein-Nekkar (VRN), die auch im benachbarten Landkreis Bergstraße gelten.



Mit 299 Euro ist das „MobiTick“ für den Odenwaldkreis etwas teurer als das „MobiTick“ für Darmstadt-Dieburg (künftig 210 Euro) oder das „MAXX-Ticket“ des VRN (276 Euro). Der Preis war in dieser Höhe zu kalkulieren, um das derzeitige Ertragsniveau zu sichern und keine Subventionen seitens des Odenwaldkreises not-

wendig zu machen, erläutert Peter Krämer, Leiter des Geschäftsbereichs Nahverkehr der Odenwald-Regional-Gesellschaft (OREG).

Die Mehrheit der Schülerinnen und Schüler dürfte der Preis allerdings relativ wenig interessieren: Für sie trägt der Kreis als Schulträger ohnehin die Beförderungskosten und so erhalten sie zum Schuljahresbeginn anstelle der bisherigen Schulzeitkarte automatisch von der OREG das MobiTick. Schüler, die eine „unzuständige Schule“, die Oberstufe eines Gymnasiums besuchen, sowie andere Auszubildende, z.B. auch Berufsschüler, können das MobiTick bei der OREG zum angegebene-

nen Preis erwerben. Und dieser ist äußerst attraktiv, liegt er doch bereits ca. 30 Euro niedriger als der Preis für eine Schulzeitkarte der RMV-Preisstufe 2.

Selbst wenn Schüler, die keinen oder keinen vollständigen Anspruch auf Fahrtkostenübernahme gegen den Kreis haben, das MobiTick kaufen müssen, können sie für relativ wenig Geld das ganze Jahr im Odenwaldkreis mobil sein. Und wer nach Darmstadt muss, kauft sich beide Mobi-Ticks, was mit 509 Euro immer noch günstiger ist als eine Schulzeitkarte der Preisstufe 6.

(Bild: OREG)

**Neu seit 1. Juli:**

## **Mit VRN-Verbundnetzkarten jetzt auch werktags den hessischen Odenwald erkunden**

**(og) Die Kooperation zwischen dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) für das Gebiet des hessischen Odenwaldkreises, die mit Unterstützung des Landes Hessen, des Odenwaldkreises mit seiner kreiseigenen Gesellschaft Odenwald-Regional-Gesellschaft (OREG) sowie des Regierungspräsidiums Darmstadt vor einem Jahr begann, wird erweitert und vertieft.**

Die zum 10. Juni 2002 zunächst probe-weise bis 31. Dezember 2001 eingeführte und dann verlängerte erste Kooperationsstufe ermöglichte es den Bewohnern des Rhein-Neckar-Dreiecks mit Bussen und Bahnen den hessischen Odenwald zu erkunden. Dabei galten das Ticket 24 PLUS und die 3-Tages-Karte der Preisstufe 7 an allen Tagen, die VRN-Jahres- und Halbjahreskarten und alle Wochen- und Monatskarten der Preisstufe 7 aber lediglich an Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Ab 1. Juli 2002 beginnt nun die zweite Kooperations-

stufe.

Die Regelung, dass das Ticket 24 PLUS (Preisstufe 7) und die 3-Tages-Karte (Preisstufe 7) an allen Tagen im hessischen Odenwald gelten, wird weitergeführt. Gerade für Tagesausflügler, die gelegentlich öffentliche Verkehrsmittel benutzen, ist das Ticket 24 PLUS zum Preis von 14 Euro die ideale Fahrkarte. Das Ticket 24 PLUS gilt montags bis freitags 24 Stunden lang und an Wochenenden sogar von Samstag bis Sonntag Betriebsschluss. Der Clou: mit einem Ticket 24 PLUS können montags bis freitags



*Mit den neuen Tarifangeboten den Odenwald entdecken: Regionalexpress von Stuttgart nach Frankfurt bei Wiebelsbach-Heubach Foto (mit freundlicher Genehmigung): Joachim Theinert*

ab 9 Uhr, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig 5 Personen gemeinsam reisen. Der RMV-Aufsichtsrat hat dieser Regelung zugestimmt, damit der touristisch reizvolle, aber am Rande des Verbundgebietes liegende Odenwaldkreis auch für Ausflügler aus dem Raum Mannheim / Ludwigshafen möglichst bequem zu erreichen ist.

Neu seit 1. Juli ist, dass mit Ausnahme des Einzelfahrscheins alle anderen VRN-Verbundnetzkarten, das sind die Karte ab 60, das Semester-Ticket, das Job-Ticket sowie die Wochen-, Monats- und Jahreskarten jedermann der Preisstufe 7 an allen Tagen, also auch an Werktagen, zur Entdeckung der touristisch interessanten Ziele im Odenwaldkreis genutzt werden können. Eine zeitliche Einschränkung gibt es lediglich bei den Zeitkarten im Ausbildungs-

verkehr. Das MAXX-Ticket, die preiswerte Verbundnetzjahreskarte für Schüler und Auszubildende, sowie die Wochen- und Monatskarten der Preisstufe 7 im Ausbildungsverkehr können an Schultagen in Hessen erst ab 14 Uhr für Fahrten in den Odenwaldkreis genutzt werden. Alle anderen Verbundnetzzeitkarten des VRN gelten seit 1. Juli 2002 an allen Tagen rund um die Uhr. Dabei bieten Monats- und Jahreskarten für jedermann sowie das Job-Ticket montags bis freitags ab 19 Uhr, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig auch im Odenwaldkreis die Mitnahmemöglichkeit von 4 Personen. Studierende haben nun mit dem VRN-Semester-Ticket einen erweiterten Aktionsradius und die Senioren, die besonders unter der Woche gerne ihre Ausflüge unternehmen, können mit der Karte ab 60 jetzt neue Ziele ansteuern.

## **Neue Straßenbahngleise in Darmstadt**

(gh) Die HEAG Verkehrs-GmbH hat die verkehrsrärmere Zeit der Sommerferien genutzt, um sowohl in der Heidelberger Landstraße in Eberstadt als auch in der Rheinstraße (Neckarstraße - Grafenstraße) über insgesamt 450 Meter die Straßenbahngleise zu erneuern. „Straßenbahngleise halten rund 30 Jahre, spätestens dann sind sie so weit abgefahren, dass sie ausgetauscht werden müssen“, schildert Betriebsdirektor Karl-Heinz Holub die Sachlage.

Insgesamt erstreckten sich die beiden Baumaßnahmen über acht Wochen - vom 9. Juli bis zum 23. August. Die Gleiserneuerung begann in Eberstadt direkt nach dem Heinerfest, musste aber wegen der 750-Jahr-Feier der Burg Frankenstein unterbrochen und in zwei Abschnitte unterteilt werden. Zunächst wurden die Gleise von der Kreuzung Oberstraße/Pfungstädter Straße bis zur Schwanenstraße ausgetauscht. Teil zwei der Eberstädter Baumaßnahme - die Fortsetzung der Gleiserneuerung bis zur Wartehalle - erfolgt in den Herbstferien.

Als zweite große Baumaßnahme begann die HEAG Verkehrs-GmbH in den Sommerferien mit der Erneuerung der Straßenbahntrasse in der Rheinstraße. Auch hier erhält die Trasse einen neuen Unterbau, neues Schienenmaterial und eine neue Fahrbahndecke.

Hier geht es nicht nur um das Einhalten technischer Sicherheitsstandards, sondern

auch um verbesserte Schallwerte bei den Fahrgeräuschen auf der Trasse: „Die neuen Gleise auf der Rheinstraße werden in ein Betonbett gelegt und erhalten als Fahrbahndecke kein Pflaster, sondern Asphalt - dieses Verfahren entspricht den modernsten Standards und sichert bei einer kombinierten Bus- und Bahnnutzung die geringste Lärmentwicklung im Linienverkehr“, so Holub weiter.

Wegen der Größe des Bauprojekts und der Bedeutung der Rheinstraße als zentrale Verkehrsachse ist ebenfalls eine Aufgliederung in mehrere Teilabschnitte notwendig: Aus verkehrsplanerischen Gründen wird bis zum 23. August zunächst der Abschnitt von der Grafenstraße bis zur Neckarstraße erneuert. Die Baumaßnahme wird in den kommenden Jahren in zwei weiteren Bauabschnitten in Richtung Hauptbahnhof fortgesetzt und wird voraussichtlich bis ins Jahr 2004 andauern.

## **Verbesserung der Zufahrt von Bussen und Bahnen zum Darmstädter Hauptbahnhof**

(gh) Mit insgesamt 1.734.000 Euro fördert das Land den niederflurgerechten Ausbau der Straßenbahnhaltestelle „Berliner Allee“ und die Gleisbaumaßnahmen im Kreuzungsbereich der Berliner Allee/Rheinstraße/Goebelstraße in Darmstadt. Die Gesamtinvestitionskosten betragen für beide Vorhaben zusammen 3.108.800 Euro.

Der erste Schritt ist der Ausbau der Nahverkehrsspur auf der Rheinstraße zwi-

schen Luisenplatz und Berliner Allee (siehe gesonderten Bericht). Ein zusätzlicher

Gleisabzweig auf der Rheinstraße schließt die Straßenbahnlinie 9 aus Richtung Griesheim sowie die im Nahverkehrsplan festgeschriebene Neubaustrecke der Straßenbahnlinie 5 nach Kranichstein an den Darmstädter Hauptbahnhof an. Die Straßenbahnlinie nach Kranichstein soll zum Fahrplanwechsel 2003/2004 in Betrieb gehen und wird ebenfalls vom Land mit über 17,9 Mio. Euro gefördert.

Die Haltestelle Berliner Allee wird aus dem hoch belasteten Kreuzungsbereich herausgenommen und um rund 150 Meter nach Osten in Richtung Stadtmitte verlegt. Um ein gleichzeitiges Halten von Straßenbah-

nen und Bussen zu gewährleisten, wird die neue Haltestelle Berliner Allee als Doppelhaltestelle mit einem 65 Meter langen Haltestellenbereich ausgebaut. Die Bordsteinkanten im Haltestellenbereich werden auf eine Höhe von 20 cm angehoben und somit niederflurgerecht ausgebaut. Des Weiteren wird die Haltestelle mit taktilen Leitstreifen versehen. Diese parallel zum Boden verlaufenden Rillenplatten sind mit einem Stock und mit den Füßen leicht zu ertasten und ermöglichen sehbehinderten Fahrgästen die Orientierung im Haltestellenbereich. Eine weitere Maßnahme ist das Aufstellen von Fahrgastinformationssäulen.

## Neue Buslinie für Darmstadt-Arheilgen

(gh) Seit Anfang Juni betreibt die HEAG Verkehrs-GmbH für die Arheilger Bürger die neue Buslinie AH. Dabei wird erstmals das Wohngebiet östlich der Frankfurter Landstraße für das ÖV-Netz erschlossen. An den Haltestellen „Hofgasse“ und „Fiedlersee“ haben die Fahrgäste der AH-Linie Anschluss an die Straßenbahnlinien 7 und 8. Mit neun neuen Haltestellen führt

die Buslinie AH von der Haltestelle „Im Fiedlersee“ über die Grillparzerstraße, den Woogsweg vorbei am Arheilger Mühlchen und durch den Stadtweg bis zur Endhaltestelle „Hofgasse“. Der Bus verkehrt im Halbstundentakt, montags bis freitags zwischen 5.30 und 20.30 Uhr, samstags zwischen 6 und 18.50 Uhr. Das Angebot besteht zunächst für ein Jahr.

## Geringe Nachfrage nach AirLiner-Spätfahrten

(gh) Wegen zu geringer Nachfrage wurden die seit 6. Mai angebotenen Spätfahrten von Darmstadt zum Flughafen Frankfurt mit dem HEAG-AirLiner ab dem 9. August eingestellt. Nach Fahrgastzählungen der Verkehrsleitstelle der HEAG haben lediglich durchschnittlich fünf Personen die letzte Fahrtmöglichkeit um 23.42 Uhr ab

dem Frankfurter Flughafen genutzt. Die Hinfahrt zum Frankfurter Flughafen um 23.17 Uhr ab Darmstadt Luisenplatz blieb meistens sogar eine Leerfahrt. Beide Fahrten sind daher entfallen. Die ebenfalls am 6. Mai eingeführten Zusatzfahrten am Vormittag bleiben dagegen erhalten.

## Ganzwerbung extrem: Als Fahrgast hinter Gittern

(fl) Sind Sie schon einmal als Schwerstkrimineller in einem gepanzerten Fahrzeug chauffiert worden? Nein? Neugierig auf das Gefühl? Überfallen Sie keine Bank, erpressen Sie niemanden. Kaufen Sie ein RMV- oder NVV-Ticket und suchen sich eine Linie mit einem "Folienbus"!

Ganzwerbung über die Fensterscheiben eines Busses oder einer Straßenbahn hinweg liegt zwar nicht voll im Trend. Dennoch versuchen einige Verkehrsbetriebe, ihre Kassen aufzubessern, indem sie Fahrzeuge zu rollenden Litfaßsäulen umgestalten. Entgegen den Aussagen der Herstellerfirmen stellen die Gitternetzfolien sehr wohl eine Sicht einschränkung dar:

- Das Betrachten der Außenwelt ist deutlich erschwert, das Lesen kleinerer Schilder nahezu unmöglich. Wer es dennoch versucht, sieht sich einem unangenehmen Flimmereffekt gegenüber, der zur schneller Ermüdung führt.
- Der Blick von außen in das Fahrzeug ist

nahezu unmöglich. So können Fahrgäste beispielsweise nicht erkennen, in Nähe welcher Tür noch freie Plätze vorhanden sind. Ältere und mobilitätseingeschränkte Personen möchten aber nicht auf der Suche nach einem Platz durch den Bus laufen. Personen mit Kinderwagen schon gar nicht.

- Als dreiste Zumutung müssen sehbehinderte Fahrgäste die Fahrt im "Folienbus" empfinden. Sie sind je nach Art der Sehbehinderung auf helles Tageslicht sowie auf scharfe Kontraste angewiesen. Beides verschlechtern die Folien: Sie nehmen der Innen- wie der Außenwelt Licht weg und lassen die Konturen der Umgebung verschwimmen. Der Satz "Behin-

*Stadtbus Bad Nauheim: Kein Blick von außen in den Fahrgastraum möglich*





*Rollende Litfaßsäule in Gießen: Warum muss der Fahrgast für einen vollgeklebten Bus auch noch Geld bezahlen? Foto: F. Lang*

derte sind nicht behindert, sie werden behindert” findet hier seine vollste Berechtigung.

- Ein Eigentümer schießen sich die Verkehrsbetriebe wie bei allen Formen der Ganzreklame: Die Identität des Unternehmens geht verloren, weil das Fahrzeug nicht die “Hausfarben” trägt.

Der Wunsch der Verkehrsbetriebe nach zusätzlichen Einnahmen in Zeiten des sich verschärfenden Wettbewerbs ist legitim. Die vollständige Vereinnahmung der Fahrzeuge durch Werbung ist aber nicht akzeptabel. Mehrere Verkehrsbetriebe haben von dieser Reklameform wieder Abstand genommen, darunter z.B. die Darmstädter HEAG.

Als Kompromiss bietet sich die Nutzung der Fenster gegenüber den Einstiegstüren

an: Diese Bereiche werden von Fahrgästen nur zu Stoßzeiten benötigt, und auch dann meistens nur für die Zeit, bis anderswo im Fahrzeug Sitzplätze frei werden. Die Frankfurter VGF hat auf diese Art einen Teil ihrer neueren Busse mit Werbung versehen: Den Werbekunden wird eine große, werbewirksame Fläche in optimaler Sichthöhe geboten, das Fahrzeug trägt dennoch überwiegend die türkisblaue “Hausfarbe” des Unternehmens. Und die Sicht bleibt frei. So darf es sein!

Übrigens hat der RMV das Problem erkannt und dem Vernehmen nach in seine Qualitätskriterien für die Vergabe von Verkehrsleistungen die freie Sicht für Fahrgäste aufgenommen. Bleibt abzuwarten, wie schnell diese Richtlinien Wirkung zeigen.

## Die neue Art von Neubaustrecke

(fl) Auch der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus gratuliert der Deutschen Bahn AG an dieser Stelle ganz herzlich zur Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Frankfurt - Köln. Mit Ihrer ersten Strecke für eine planmäßige Geschwindigkeit von 300 Kilometern pro Stunde gehört das Unternehmen nun zur Familie der schnellsten Bahnen im internationalen Vergleich. Anlass genug, einige wohlwollend - kritische Blicke auf die Strecke zu werfen, die so viel Neues bietet. Berichte von den Jubelfeiern überlassen wir gerne der Tagespresse sowie den Fachblättern der Bahn-Enthusiasten.

### “Geschwindigkeit um jeden Preis” kontra “so schnell wie nötig”

Zwischen den Ballungsräumen Rhein-Main und Rhein-Ruhr besteht eine ausgeprägte Nachfrage nach Verkehrsleistungen. Fahrgäste, die ausschließlich zwischen Köln und Frankfurt, eventuell auch zwischen Duisburg, Düsseldorf und Frankfurt unterwegs sind, werden prinzipiell an der schnellsten Verbindung zwischen diesen Orten interessiert sein. Für diese Gruppe gilt sogar: je schneller, desto besser.

Anders kann es für Reisende zwischen Oberhausen und Darmstadt aussehen. Hier wird in der Regel zweimaliges Umsteigen

erforderlich sein. Diese Gruppe ist eher an kurzen Umsteigezeiten, präzisen Anschlüssen und kurzen Wegen zwischen den Anschlusszügen interessiert. Das “Konstruktionsprinzip” dieser Art von Reise ist der Integrale Taktfahrplan ITF. Seine Merkmale sind: Immer gleiche Abfahrzeiten zu jeder Stunde sowie Systemknotenbahnhöfe, an denen die Anschlusszüge auf fest zugewiesenen Gleisen warten.

Wegen der besseren Merkbarkeit werden die Systemknoten zur vollen Stunde, zur halben Stunde oder - in Ausnahmefällen - zu den Minuten 15 oder 45 bedient. Die Fahrzeit zwischen den Knotenbahn-

höfen richtet sich also danach, zu welcher Minute der nächste Umsteigebahnhof erreicht werden soll. Die



*Mit bis zu 300 km/h fährt der ICE über die Neubaustrecke Frankfurt-Köln  
Foto: DB AG/Kramer*

*Bahnchef Hartmut Mehdorn  
würde in den kleineren  
Städten mit den schnellen  
ICE's am liebsten nicht  
halten*

*Foto: DB AG/Warter*



Schweizer Bundesbahnen haben ihr gesamtes nationales Ausbauprogramm "Bahn 2000" nach diesem Prinzip ausgerichtet: Manche Strecken erhalten aufwändige Neutrassierungen, um die Fahrzeit zum Erreichen des nächsten Knotens im erforderlichen Maß zu senken. Bei anderen Linien genügt die Begradigung weniger Kurven.

Ein solcher nationaler Ausbauplan für den Schienenverkehr fehlt in Deutschland. Die erfreulichen Reisezeitkürzungen der Neubaustrecken werden vielfach durch längere Wartezeiten auf Anschlüsse wieder aufgefressen. Für kommende Aus- und Neubaustrecken in Deutschland muss gelten: Erst den Fahrplan planen, dann die Strecke bauen.

Dennoch lagen die Planer der Strecke Köln - Rhein-Main mit der Auslegung auf 300 km/h und dem Prinzip "so schnell wie möglich" richtig, denn durch die Dichte des Fahrplans auf dieser zentralen Strecke wird es kaum zu Wartezeiten für umsteigende Fahrgäste kommen. Mit Ausnahme der Reisenden rund um Limburg und Montabaur. Doch dazu später mehr. Weltspitze in Sachen kurze Wartezeiten sind übrigens die Japaner mit einem 5-Minutentakt auf

ihrer zentralen Shinkansen-Strecke UND abschnittsweise Tempo 300...

### **Rein in die Stadt!**

Seit der Nachkriegszeit ist in unserem Land eine Tendenz zu schlecht geplanten Bahnhöfen erkennbar, die sich mit den aktuellen und kommenden Neubauten zu verschärfen droht. Da war zunächst die betrieblich sinnvolle Beseitigung einiger Kopfbahnhöfe. Die neu entstandenen Durchgangsbahnhöfe verbannte man der Einfachheit halber an den Stadtrand. Zum Erreichen der Innenstädte wurde in der Regel ein Umsteigen in Straßenbahnen oder Busse erforderlich. Die Öde des Ludwigshafener Bahnhofs selbst zur Hauptverkehrszeit soll zur Illustration dieser Art von Planung genügen...

Auch der Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe, dem 1991 zum Start des ICE-Verkehrs in Deutschland seine Funktion als eigentlicher Kasseler Hauptbahnhof zugewiesen wurde, gehört in diese Kategorie. Nur eine behutsame städtebauliche Entwicklung zum Zentrum des Stadtteils

Wilhelmshöhe sowie die hervorragende Anbindung ans Straßenbahnnetz ließen den neuen Bahnhof lebendig werden. Hinzu kommt die herausragende Erschließungsfunktion für die ganze Region Nordhessen.

Angst und Bange kann es einem werden, wenn man die Planungen für einen Bahnhof "Mannheim Autobahn" am "Bypass" der künftigen Linie Frankfurt - Mannheim - Stuttgart sieht. Sind sich die Planerinnen und Planer der Deutschen Bahn eigentlich darüber bewusst, dass sie dabei sind, einen ganz entscheidenden Systemvorteil ihres Verkehrsmittels aufs Spiel zu setzen? Die Bahnhöfe klassischer Prägung gehören auch nach Jahrzehnten der architektonischen Fußtritte immer noch zu den urbansten Orten einer Stadt. Hier schneiden sich die in mehr als 100 Jahren gewachsenen öffentlichen Verkehrssysteme. Hier sind häufig immer noch die schicksten Hotels einer Stadt, die meisten Taxistände sowie zentrale Einrichtungen wie Post, Ban-

ken, Tourismusinfo etc. zu finden. Und haben nicht andere Hände im DB-Konzern damit begonnen, architektonische Perlen wie Darmstadt Hbf, Mainz Hbf und Mannheim Hbf liebevoll zu polieren? Aber das zu erkennen setzt ja voraus, dass die linke Hand weiß, was die rechte tut...

Welches andere Verkehrsmittel ist in der Lage, mit Tempo 160 mitten in die Stadt zu fahren? Das Flugzeug gewiss nicht, das Auto nur unter Gefahr für Leib und Leben. Die Bahn kann es und tut es an vielen Stellen auch: In Hannover, in Karlsruhe und sogar in Mannheim über die erst gut 15 Jahre alte westliche Riedbahn.

Gegen eine Umfahrung einzelner Städte ist prinzipiell nichts einzuwenden, wenn es dafür ein sinnvolles Fahrplankonzept gibt. Warum sollte ein stündlicher Schwaben-Airportshuttle nach Frankfurt auch in Mannheim halten, wenn er bereits in Stuttgart gut ausgelastet ist und dem hehren Ziel dient, den Umwelt belastenden Flugver-



*Bahnhof Montabaur: Ein geschwungenes Hallendach sowie verglaste Seitenwände lassen den neuen Bahnhof luftig und transparent wirken*

*Bahnhof Limburg-Süd  
(2 Wochen vor der  
Inbetriebnahme): Der  
rechte Winkel regiert  
an allen Ecken; der  
Bahnhof wirkt wie  
eine Vorortstation aus  
den 70.er Jahren*



kehr zwischen beiden Städten einzustellen? Zu vermeiden ist dagegen eine Verlagerung der regelmäßigen Fernverkehrshalte aus den Städten heraus, wie sie in Kassel gerade noch mal gut gegangen ist, in Ludwigs-hafen dagegen eine gigantische Investitionsruine hinterlassen hat.

### **Die “politischen” Halte Montabaur und Limburg**

Über Sinn und Zukunftsperspektiven der beiden von der Bahn nicht gewollten, von der Politik als Tauschgeschäft gegen eine komplikationsarme Planung dagegen herausgehandelten Halte Montabaur und Limburg ist an anderer Stelle ausreichend spekuliert worden. Beide werden es schwer haben: Montabaur wegen der dünnen Besiedlung der Region, Limburg wegen der miserablen Einbindung in die Stadt und an das öffentliche Verkehrsnetz.

Die aus Fahrgastsicht günstigste Lösung “Variante Limburg Hauptbahnhof” ist wegen der zweifellos höheren Kosten sowie

wegen des etwas größeren Fahrzeitverlustes für haltende Züge seitens der Bahn verworfen worden. Zur Erinnerung: Die Variante hätte mittels Verbindungsspannen bei Staffel und Niederbrechen die Nutzung des bestehenden Bahnhofs Limburg als Haltestation für ICE-Züge erlaubt. Der Bahnhof liegt nur wenige hundert Meter von der Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz entfernt, womit eine Anbindung dieses Bundeslandes möglich gewesen wäre. Und zwar besser als in Montabaur, denn die Lahntalbahn bindet Koblenz, Bad Ems, Nassau und Dietz direkt und in akzeptabler Fahrzeit an. Limburg Hauptbahnhof wäre eine Station nach der Philosophie “so schnell wie nötig” geworden, denn die optimale Umsteigebeziehung hätte die Reisezeiten trotz niedrigerer Geschwindigkeit im Abschnitt Niederbrechen - Staffel gesenkt. Das Geschwindigkeitsniveau der NBS insgesamt hätte kaum gelitten, da durch den Verzicht auf Montabaur eine größere Zahl von Zügen die Gesamtstrecke ohne Halt durchfahren hätte.

## Zwischen Sparsamkeit und Geiz

Mit dem Bau der Spangen wäre außerdem die Nutzung der Altstrecke Limburg - Frankfurt als Umleitungsstrecke bei Pannen oder Bauarbeiten möglich gewesen. Die ersten Monate nach der vollständigen Inbetriebnahme werden zeigen, ob die Deutsche Bahn AG mit ihrem Konzept des weitgehenden Verzichts auf Überholbahnhöfe, Überleitstellen und Verbindungen zum Altnetz glücklich wird. Dass die Bahn gerade dieses "Herzstück" des künftigen europäischen Schnellfahrnetzes zur Teststrecke für vereinfachten Streckenbau erwählte, zeugt von einer gewissen Lust am Risiko...

Nachvollziehbar ist dagegen die Festlegung der Trassenparameter in Sachen Steigung und Kurvenradien auf solche Werte, die ein Verkehren von Güterzügen unmöglich machen. Ohne die "engen" Trassenparameter wäre die Bündelung mit der Autobahn A3 erheblich erschwert, vielleicht sogar unmöglich gewesen. Und ohne Bündelung dürfte es weit mehr Probleme mit der Akzeptanz bei der Bevölkerung gegeben haben. In jedem Fall wären die Kosten explodiert.

Zur Regel darf der Verzicht auf Güterverkehr indes nicht werden. Frankfurt - Mannheim wird kaum Steigungen und Kurven aufwei-

sen. Ein Verzicht auf Güterverkehr käme hier einer Verschwendung von Ressourcen gleich. Den Einwohnern von Bensheim, Weinheim und Stockstadt dürfte denn auch kaum zu vermitteln sein, dass nachts die Güterzüge durch ihre Städte rauschen, während die siedlungsferne NBS ihre nächtliche Auszeit nimmt.

## Die Lust am Lernen

Die NBS Köln - Rhein-Main wird uns in Deutschland eine Menge an Erfahrungen bringen. Ob es gelingt, für eine kürzere Fahrzeit am Markt einen erheblichen Mehrpreis bei einem im europäischen Vergleich ohnehin schon üppigen Preisniveau durchzusetzen? Ob Bahnhöfe angenommen werden, die fast nur mit dem PKW erreichbar sind? Bleiben die Kunden dann nicht lieber gleich im Auto sitzen? Interessant auch die Frage, ob die "weichen Faktoren" Landschaft und Reisekultur der legendären linken Rheinstrecke ein Überleben im Fernverkehr sichern. All das darf in den kommenden Monaten ausgiebig getestet werden. Viel Spaß bei Ihrer Probefahrt!



*Bahnhof Montabaur: Ob immer so viel Betrieb wie auf diesem Bild herrscht, wird die Zukunft zeigen*

## “Hoch die Trassen”: Regionalfaktoren lassen die Trassenpreise schwanken

(fl) Ab 1. Januar 2003 führt die DB Netz AG für ihre bis dahin entstehenden 41 Regionalnetze einen “Regionalfaktor” ein. Der Regionalfaktor soll den Rationalisierungszustand, den Unterhaltungsaufwand der Strecken sowie die Streckenbelastung widerspiegeln. Eine schlecht rationalisierte Strecke mit hohem Personalaufwand im Brücken- und Tunnel reichen Mittelgebirge bei mäßiger Streckenauslastung erhält damit einen höheren Regionalfaktor als ein rationalisierter, stark frequentierter Taktverkehr im Flachland.

Die Faktoren liegen zwischen 1,0 und 2,45. Neben dem neuen Regionalfaktor fließen in die Berechnung des endgültigen Trassenpreises wie bisher die Parameter “Grundpreis”, “Produktfaktor”, “Belastungsfaktor” sowie ein “Sonderfaktor” ein. Der Grundpreis beispielsweise beschreibt die Streckenart einschließlich der Höchstgeschwindigkeit, der Produktfaktor die Art der Züge (Regionalverkehr im Takt bzw. im Sonderverkehr, Fernverkehr etc.)

Die größten Probleme dürften die Regionalfaktoren den Bestellern von Verkehrsleistungen im Osten Deutschlands bereiten: Das Erzgebirgsnetz und die Sächsischen Schmalspurbahnen erzielen mit 2,45 bzw. 2,37 “Spitzenpreise”. Hessen kommt mit folgenden Faktoren glimpflich davon:

Odenwald-Netz: 1,28

Wetterau-Netz: 1,21

Kurhessenbahn: 1,30

Ebenfalls 1,30 beträgt der Regionalfaktor für das Hessen nur tangierende Westerwald-Netz. Auffallend ist die Tatsache, dass im südlichen Rheinland-Pfalz sowie in fast ganz Baden-Württemberg trotz überwiegend schwieriger Topographie ein Faktor von 1,0 zur Anwendung kommt. Ein kleines Dankeschön für die dortigen Lan-

desregierungen, die bereits heute stark in die Erneuerung der Bahnhöfe investieren? Ein weiterer Hinweis darauf, dass das Wohlverhalten der Besteller bei der Bemessung der Faktoren eine Rolle gespielt hat, findet sich ebenfalls in Rheinland-Pfalz: Die Strecken im Bereich des investitionsfreudigen Zweckverbandes Süd weisen überwiegend 1,0 auf. Die des zurückhaltenden Zweckverbandes Nord dagegen zwischen 1,11 und 1,30.

Die Regionalfaktoren gelten zunächst bis 2006. Danach wird entsprechend der Entwicklung an den Strecken neu gerechnet. Prinzipiell können Investitionen in die Strecken seitens der Länder oder deren Bestellorganisationen auch vorher schon zu einem Absinken des Regionalfaktors führen.

Nach Ansicht von Pro Bahn & Bus sind die Regionalfaktoren als Weitergabe der Rationalisierungsrückstände an die Besteller zu betrachten. Die Deutsche Bahn AG bestreitet dies in einer gegenüber der Zeitschrift “Bahn-Report” gegebenen Stellungnahme auch nicht. Vielmehr betont sie, dass nur ein Teil der Kostenunterdeckung der betreffenden Netze weitergeben werde. Der Betrag der abgewälzten Kostenunterdeckung wird auf ca. 155 Millionen Euro

beziffert, ca. 100 Millionen verblieben bei der DB, womit dem Unternehmen "Anreiz genug" bleibe, "sich auch in Eigeninitiative für Kosten senkende Maßnahmen zu engagieren."

### Anreiz für Investitionen?

Mit großer Wahrscheinlichkeit wird sich für die Regionen mit hohem Regionalfaktor ein Teufelskreislauf in Gang setzen: Die Länder werden weniger Verkehr bestellen, weil die Bemessung der Bundesmittel bekanntlich keine Rücksicht auf den Zustand der Strecken nimmt. Und selbstverständlich sind auch keine höheren Fahrpreise durchsetzbar, um Rationalisierungsrückstände aufzuarbeiten. Aber auch in streckenseitige Investitionen und damit indirekt in eine Senkung des Regionalfaktors

werden keine Mittel fließen, weil die Länder die Gelder ja bereits für die erhöhten laufenden Kosten benötigen. Ausbleibende Investitionen - weniger Züge - weniger Fahrgäste. Alles bleibt beim alten, nur dass der "Schwarze Peter" einmal mehr nach unten, d.h. auf Länderebene weitergegeben wird.

Die Bereitschaft der Deutschen Bahn AG, intern "starke" Strecken mit "schwachen" Strecken quer zu subventionieren, sinkt mit der Einführung der Regionalfaktoren weiter ab. Fairerweise muss man der DB aber zugestehen, dass in anderen Zusammenhängen ähnliche Arten von Quersubventionierung stark kritisiert werden. Stellen die Regionalfaktoren daher ein Optimum an Kostentransparenz dar? Wohl kaum. Dafür erscheint die Eingruppierung

*Handgestellte Signale und Weichen, die für wenige Züge Personal vor Ort erfordern: Dies läßt sich die Bahn in Zukunft über die Regionalfaktoren bezahlen*



der Strecken allzu willkürlich, siehe Beispiel Rheinland-Pfalz.

## **Kostentransparenz durch Regionalfaktoren?**

Wäre es den DB-Verantwortlichen wirklich um ein Höchstmaß an Transparenz gegangen, dann hätte das Projekt REGENT in seiner konsequentesten Form alle Chancen geboten: Eigenverantwortliche mittelständische Regionalnetzgesellschaften mit einer völlig eigenständigen Kostenrechnung hätten alle Kosten, Risiken und Chancen der betroffenen Strecken zu Tage gefördert. Sie hätten aber auch strategische Entscheidungen treffen können, bis hin zum teilweisen oder vollständigen Verkauf der Infrastruktur an Länder, Verbände, Private etc.. Genau das will die DB aber erklärtermaßen verhindern, schließlich kämpft Herr Mehdorn wie ein Löwe um "sein" Netz.

Das Trassenpreissystem mit den Regionalfaktoren erinnert nun ein wenig an den Slogan "ein bisschen Markt, ein bisschen Marx": Etwas Quersubventionierung (die erwähnten 100 Millionen Euro müssen ja DB-intern irgendwoher stammen), etwas Kostentransparenz im willkürlich vorgegeben Rahmen, dazu Abwälzung der Risiken an die Besteller bis an deren Schmerzgrenze.

Die Diskussion um die Regionalfaktoren zeigt: Die politische Entscheidung, ob man sich langfristig eine starke Staatsbahn mit eigenem Netz wünscht oder aber vielmehr ein Höchstmaß an Wettbewerb unterschiedlichster Anbieter steht auch im achten Jahr nach der Bahnreform eigentlich immer noch aus.

Wenn man der DB erlaubt, die volle Verantwortung für das Netz auf Dauer zu behalten (und danach sieht es derzeit aus), dann muss sie gleichzeitig verpflichtet werden, in "starke" und "schwache" Strecken gleichzeitig zu investieren. Denn das Eigentum an historisch gewachsenem "Volksvermögen" verpflichtet zu verantwortungsvollem Umgang. Dann muss der DB aber auch ein Maß an Quersubventionierung erlaubt werden, welches eben diese Investitionen ermöglicht. Und dann muss es auch ein Förderinstrument des Bundes geben, welches gezielt Baumaßnahmen an bedürftigen Strecken in strukturschwachen Regionen bezuschusst.

## **Private unzufrieden**

Dass die Privatbahnen ohne eigene Strecken mit dem System der Regionalfaktoren unzufrieden sind, versteht sich fast von alleine. Neben der unangenehmen Pflicht, die Mehrkosten irgendwie in die Angebote bei Ausschreibungen einzuarbeiten (in der Praxis werden die Trassenpreise meist direkt als durchlaufende Posten an die Besteller weiter gegeben), drohen Abbestellungen in Regionen, die besonders durch die Regionalfaktoren betroffen sind. In den Kerngebieten der Südthüringenbahn und der Vogtlandbahn liegt kein Regionalfaktor unter 1,3.

Heftige Kritik übt die Vereinigung "Mehr Bahnen" und stellt dabei insbesondere den Zeitpunkt der Veröffentlichung in den Mittelpunkt des Interesses: Bei einer Reihe von Ausschreibungen habe DB-Regio schon vorab mit den Regionalfaktoren kalkulieren können, während die Veröffentlichung für alle anderen Anbieter kurzfristig im März 2002 erfolgte. In

dieser Zeit kam es zum Abschluss eines offensichtlich längerfristig vorbereiteten 10-Jahres-Vertrages zwischen DB-Regio und dem Land Thüringen. Ein ähnlicher Vertrag mit Sachsen-Anhalt wurde zwischenzeitlich kartellrechtlich annulliert. Die DB bestreitet den Vorwurf von "Mehr Bahnen".



*Wenn eine Strecke grundlegend modernisiert wird, wie hier zwischen Friedberg und Friedrichsdorf, müssten anschließend auch die Trassenpreise gesenkt werden*

## **„Fernverkehrs-Ergänzungskarte“: Seit 1. August neue Regelungen für Fernverkehrspendler im RMV**

(og) Pendler, die eines der ICE-Angebote der DB benutzen und ihren Start- oder Zielpunkt innerhalb des RMV-Gebiets haben, können seit dem 1. August ermäßigte RMV-Anschlussfahrkarten für die Weiterfahrt mit Bus und Bahn erwerben. Auf diese Neuregelung, die die bisherige mit RMV-Zeitkarten plus ICE-Aufpreis ersetzt, haben sich RMV und DB jetzt geeinigt. Für IC/EC-Angebote gilt die bisherige Regelung vorerst unverändert weiter.

Die wichtigsten Konditionen im Überblick:

Fernverkehrs-Ergänzungskarten werden in den RMV-üblichen Preisstufen 1 bis 5 und 13 als Wochen- und Monatskarte für Erwachsene und Auszubildende und darüber hinaus für Erwachsene auch als Jahreskarte angeboten. Bei Abschluss eines Jahresabo gilt die Regel „12 Monate fahren für den Preis von 10“.

Für Fernverkehrs-Ergänzungskarten des Erwachsenen tarifs werden zusätzlich verbilligte 1. Klasse-Zuschläge angeboten; dies

ist auch in Verbindung mit einer DB-Streckenzeitkarte mit ICE-Berechtigung der 2. Klasse möglich.

Fernverkehrs-Ergänzungskarten werden ausschließlich in Verbindung mit einer gültigen persönlichen Streckenzeitkarte mit ICE-Berechtigung anerkannt und dürfen nur ab dem Ziel- oder dem Startort der persönlichen Streckenzeitkarte mit ICE-Berechtigung ausgestellt werden. Der Vertrieb der Fernverkehrs-Ergänzungskarte erfolgt nur über die Verkaufschalter der Deutschen Bahn.

## Jahresfahrt von Pro Bahn & Bus Sinntalbahn, Werntalbahn und weitere Unterfränkische Spezialitäten

(fl) Die Jahresfahrt 2002 unseres Verbandes führte am 15. Juni nach Unterfranken. Nach dem Start in Friedberg geht es über Hanau und Aschaffenburg zunächst nach Lohr am Main. Die dort abzweigende „Kurzstrecke“ nach Lohr Stadt ist letztes Teilstück der ehemaligen Ost-Spessart-Bahn Lohr - Wertheim.

Am Bahnhof Lohr Stadt, wo ein Bahnübergang per Hand zu sichern ist, treffen wir sogar auf den „Lohr-Liner“, den modernen Stadtbus der Kleinstadt. Dessen Design würde bestens zu unserem ebenso modernen Triebwagen passen. Doch leider ist der Nahverkehr auf der Ost-Spessart-Bahn seit ca. 25 Jahre Geschichte.

Die weitere Fahrt nach Bad Brückenau führt nicht nur durch eine faszinierende, vielerorts kaum berührte Landschaft, sondern auch entlang zahlreicher bahntechnischer „Leckerbissen“. Die heißen beispielsweise Nantenbachkurve, Bahnknoten Gemünden oder Überleitstelle Burgsinn und lassen die Köpfe bahnbegeisterter Mitreisender hin und her schwenken wie beim Finale von

Wimbledon.

In Bad Brückenau wird unserer Gruppe ein herzlicher Empfang bereitet: Die örtliche Blasmusik spielt schmissige Stücke, und der alte Bahnsteig lädt als Biergarten verwandelt zum Verweilen ein. Da eine Fahrt nach Wildflecken wegen eines nicht reparierten Dammrutsches ausfallen muss, nutzen wir die Zeit für eine Pendelfahrt bis Jossa. Leider wollen nur wenige Bad Brückenauer daran teilnehmen, obwohl die örtliche IG Sinntalbahn die Werbetrömmel gerührt hat. Es ist eben Spieltag der Fußball-WM...

Die Sinntalbahn Jossa - Bad Brückenau - Wildflecken ist seit einigen Monaten betrieblich gesperrt (unsere Sonderfahrt war eine Ausnahme) und der Güterverkehr damit zum Erliegen gekommen. Das gilt für das erwähnte Teilstück der Ost-Spessart-Bahn nicht, ebensowenig



*Mit Blasmusik wurden die Fahrtteilnehmer in Bad Brückenau empfangen*

wie für die im Anschluss bereiste Wern-  
talbahn. Während die letzten Kilometer  
zwischen Lohr Bahnhof und Lohr Stadt  
noch der örtlichen Industrie dienen, stellt  
die Wernthalbahn Wernfeld - Waigolshausen  
eine Abkürzung für den überregionalen  
Güterverkehr dar. Die Strecke ist elektrifi-  
ziert und in Sachen Achslast, Kreuzungs-  
bahnhöfe etc. auf „Hauptbahn-Niveau“.  
Entsprechend flott geht unsere Reise durch  
dieses unbekannte Stück Unterfranken.  
Waigolshausen ist Wendepunkt, weiter geht



*Etliche Schranken mußten zwischen Jossa und  
Bad Brückenau vom Zugpersonal gekurbelt  
werden*



*Daniel Junghans (Fahrorganisation für Pro  
Bahn & Bus), Jürgen Lieb (1. Vorsitzender  
der IG Sinnthalbahn), Landrat Thomas Bold  
(Landkreis Bad Kissingen) sowie Kreisrat und  
stellv. Landrat Walter Gutmann (Landkreis  
Bad Kissingen) beim Gruppenbild in  
Bad Brückenau*

es auf der von Bamberg und Schweinfurt  
kommenden Hauptbahn nach Würzburg.  
Die Fahrten entlang des Maines sowie  
durch den Spessart stellen die letzten Hö-  
hepunkte dieser erlebnisreichen Tour dar.

Wie auch 2001 im Siegerland haben wir

wieder den klimatisierten Gelenktrieb-  
wagen GTW 2/6 für die Tour gewählt. Die  
Butzbach-Licher Eisenbahn führte die Fahrt  
souverän durch, unterstützt durch „ehren-  
amtliche Lotsen“, die auch bei den Ober-  
hessischen Eisenbahnfreunden aktiv sind.  
Ein Dankeschön auch an das Personal der  
Stellwerke, die auf den stark belasteten  
Hauptbahnen unserer Fahrt trotz einer klei-  
nen Verspätung ein flottes Durchkommen  
ermöglichten. Wer die Belegung der Haupt-  
strecken zwischen Würzburg, Frankfurt und  
Friedberg kennt, weiß dies zu würdigen.

*Der Sonderzug auf der Rückfahrt auf der  
Spessartrampe nahe dem Ort Hain  
Foto: Mathias Becker*



## **Werra-Meißner-Bahn Göttingen - Eschwege - Bad Hersfeld NVV-Linie R7**

### **Ausflugsbus zum Meißner vorgeschlagen**

(hh) Im Lagebericht des “Nahverkehr Werra-Meißner” findet sich der Hinweis auf die voraussichtliche Wiederinbetriebnahme des Haltepunktes Reichensachsen ab 15.12.2002.

Der Pro Bahn & Bus Regionalverband Nordhessen schlägt einen Sonntags-Ausflugsbus vor, der in Eschwege startet, in Reichensachsen Meißnerwanderer, Radfahrer bzw. Skiläufer aus Richtung Bebra und Eichenberg aufnimmt und im Zweistunden-Takt nach Hessisch Lichtenau bzw. Helsa fährt, um dort Ausflügler aus dem Raum Kassel aufzunehmen. Die Nachmittagsbusse müssten Reichensachsen so früh erreichen, dass Fahrräder, Skier usw. bequem umgeladen werden können. Das

Umsteigen in Helsa ist weniger problematisch, weil die Straßenbahnlinie 4 im Halbstundentakt verkehrt. Allerdings sollte der Bahnhof Helsa endlich eine Toilette erhalten. Für den Meißnerbus könnte mit dem Hessenticket geworben werden.

## **Diemel-Esse-Strecke KBS 430 / NVV-Linie R3 Kassel - Warburg**

### **Haltepunkt in Lamerden kann kommen**

(og) Neben der Kernstadt Liebenau soll auch der Stadtteil Lamerden einen eigenen Haltepunkt für die RegioTram bekommen. Der Kreisausschuss des Landkreises Kassel entschied nun, sich an den Kosten der nötigen Baumaßnahmen zu beteiligen. Wie Landrat Dr. Udo Schlitzberger mitteilte, wird der Kreis aus den Mitteln des Kreisgleichsstocks insgesamt 81 800 Euro zur Verfügung stellen.



Damit die  
RegioTram in Zu-

kunft auch in Lamerden halten kann, müssen die Anlagen des ehemaligen Bahnhofes verändert werden. Dazu gehört der Umbau des Bahnsteiges, damit die Fahrgäste ebenerdig und damit auch behindertengerecht in die Schienenfahrzeuge gelangen können. Ferner ist auch ein Park+Ride-Parkplatz vorgesehen. Diese und die übrigen Arbeiten erfordern einschließlich der Planungskosten rund 666 000 Euro. Der Anteil der Stadt Liebenau beläuft sich auf 185 150 Euro. Nach der Entscheidung des Kreis Ausschusses, rund 44 Prozent der Kosten zu tragen, die sonst zu Lasten der Stadt gegangen wären, muss Liebenau nur noch 103 350 EUR für die Einrichtung des Haltepunktes in Lamerden aufbringen.

## **Landeshauptstadt Wiesbaden in Kürze**

### **Fahrplanänderungen im Dezember 2002**

(gh) Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember wird es in Wiesbaden eine Reihe von Veränderungen geben. Die S-Bahn-Linien S 8 und S 9 werden in der Zeitlage getauscht. Diese Anpassung ist in Verbindung mit der Einführung der ICE-Züge von Köln bzw. Stuttgart in den Wiesbadener Hauptbahnhof erforderlich. Hierdurch werden sich auch die Anschlüsse aus dem Rheingau in Richtung Mainz verbessern.

Auch im Busverkehr wird es Anpassungen einiger Buslinien wegen der Einführung der ICE-Züge geben. Aus den östlichen Vororten wird es neue Direktverbindungen bis zum Hauptbahnhof geben. Verbessert werden sollen auch die Taktzeiten der Linien 7, 24 und 47.

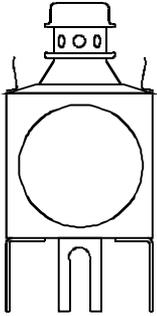
### **Weitere Planungen**

(gh) Die Stadt Wiesbaden verhandelt zur Zeit mit dem RMV bezüglich der Ausweitung des 30 Minuten-Taktes auf den S-Bahnen an Samstagabenden und an Sonn- und Feiertagen. Gesprochen wird auch über Verbesserungen auf der RegionalExpress-Linie nach Frankfurt. Im Berufsverkehr sind die Züge dieser Linie zur Zeit hoffnungslos überfüllt, so dass Wiesbaden Doppelstockwagen eingesetzt haben möchte.

Für den Betrieb auf der Ländchesbahn ist zur Zeit eine Untersuchung in Arbeit, die im Herbst in den betroffenen Ortsbeiräten behandelt werden soll. Hierbei geht es hauptsächlich um die Ausweitung der Betriebszeiten, die Modernisierung der stark herunter gekommenen Bahnstationen sowie um die Verbesserung der Verknüpfung mit dem Busverkehr.

### **Bahnhofsumbau Wiesbaden Hbf begonnen**

(gh) Anfang August wurde, wie von der DB angekündigt, mit der Verlängerung des Bahnsteiges der Gleise 8 und 9 im Wiesbadener Hauptbahnhof begonnen. Der Bahnsteig muss verlängert werden, damit ab Mitte Dezember der über die Neubaustrecke im 2-Stunden-Takt von Köln über Wiesbaden und Mainz nach Stuttgart fahrende ICE 3 dort halten kann. Eine Verlängerung der Bahnsteigüberdachung ist ebenfalls vorgesehen. Nach Bahnangaben soll mit dem weiteren Umbau des Hauptbahnhofs im Herbst 2002 begonnen werden.



## ICE Thomaner

(og) Der ICE 1655 fährt täglich von Saarbrücken nach Leipzig. Dem aus Saarbrücken kommenden ICE-T-Halbzug wird in Frankfurt am Main ein zweiter Zugteil beige stellt.

Der Zug trägt den Namen "Thomaner", benannt nach den Mitgliedern des in Leipzig ansässigen Thomanerchors. Dieser schreibt im Internet: "Der Thomanerchor - eine durch vielfältige Erlebnisse zusammengeschweißte familiäre Lebens- und Lerngemeinschaft von etwa 100 Jungen im Alter von 10 bis 18 Jahren." Auch die Fahrgäste des ICE "Thomaner" sind irgendwie eine solche zusammengeschweißte Gemeinschaft, jedoch ohne Altersbeschränkung. Tag für Tag können sie lernen, was die deutsche Bahnindustrie an technischen Raffinessen zu bieten hat, wenn ab 17.16 Uhr im Frankfurter Hauptbahnhof versucht wird, zwei Zugteile zu kuppeln.

Möglichkeiten gibt es viele: das Kuppeln funktioniert oder die Software beider Zugteile ist nicht kompatibel, ein Zugteil wird verschlossen und leer nach Leipzig gefahren oder ein Zugteil wird wieder abgekuppelt oder es heißt, erst in den vorderen Zugteil einsteigen, nach erfolglosem Aufrüsten wieder aussteigen ..... Das alles dauert je nach Situation zwischen 7 und 50 Minuten - Verspätungen sind also die Regel statt die Ausnahme.

"Hauptanliegen des Chores ist die Beschäftigung mit den Werken Johann Sebastian Bachs". Hauptanliegen der Fahrgäste

ist das Beobachten des Kuppelns und des Softwaretest der Lokführer mit der täglichen Frage: "Klappt es oder klappt es nicht?"

Bleibt zum Schluss nur noch der Hinweis, diesen ICE möglichst zu meiden oder aber ein hohes Maß an Leidenschaft unter Beweis zu stellen, wie auch die Thomaner bei allen Aufführungen ein hohes musikalisches Niveau unter Beweis stellen müssen.

### 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, 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. Copyright: Pro Bahn & Bus e.V., alle Rechte vorbehalten

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Jürgen Lerch, Hermann Hoffmann, Oliver Günter, Christian Behrendt, Gernot Hornik, Petra Becker, Stefan Sitzmann, Friedrich Lang, Eginhard Wichmann, Michael Laux

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:  
3. November 2002

# Broschüren und Schriften

## Die Kerkerbachbahn

25,00 Euro

(Andreas Christopher) Auf schmaler Spur zwischen Lahn und Vorderwesterwald. Überarbeitete und erweiterte 2. Auflage. 144 Seiten, viele s/w und einige Farbfotos, 21 x 28 cm, Schweers+Wall, 2001.

## Murnau - Oberammergau und die E 69

16,00 Euro

(Bernd Mühlstraßer) Beschreibung der Bahnlinie und der mit ihr verbundenen Elektrolokomotiven-Baureihe. 160 Seiten, viele s/w und einige Farbfotos, 17 x 24 cm. GeraMond Verlag, 1998.

## Die Schnellbahn Hannover - Berlin

16,00 Euro

(Erich Preuß) Einst und jetzt: Die große Ost-West-Magistrale. 160 Seiten, viele s/w und Farbfotos, herausklappbare Karte der Neubaustrecke, 17 x 24 cm. GeraMond Verlag, 1998.

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

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

Absender

\_\_\_\_\_  
*Name, Vorname*

\_\_\_\_\_  
*Straße, Hausnummer*

\_\_\_\_\_  
*PLZ, Ort*

\_\_\_\_\_  
*Telefon (für Rückfragen)*

Bitte  
ausreichend  
frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.  
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach

## Beitrittserklärung

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

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

HS 49

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

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

## Einzugsermächtigung

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

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

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

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

