

HESSSEN SCHIENE

Nr. 50 1,50 Euro
Dez. 2002 - Feb. 2003
H 4032

Die Infozeitschrift
von Pro Bahn & Bus



- Kurhessenbahn kommt in Fahrt
- Mottgersspange verkehrlich nur dritte Wahl
- Dampftakt über dem Westerwald



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
Verträge für Kurhessenbahn geschlossen	7
Die Kurhessenbahn - erste Erfahrungen und Ausblick auf die Zukunft	9
RegioTram-Design für Nordhessen auf InnoTrans enthüllt	10
Horlofftalbahn: Große Veränderungen zum Fahrplanwechsel	13
Lahn-Kinzig-Bahn: Züge verschieben zum Fahrplanwechsel	15
Fahrgastbeirat beim Verkehrsverbund Gießen gegründet	18
Fahrkartenagentur von Pro Bahn & Bus Mittelhessen schließt	19
Vogelsbergbahn: Weiterhin Reisezeitverlängerung nach Frankfurt	21
Lumdatalbahn: Sonderfahrt durch FKE nicht genehmigt	23
Karben: Kleine Stadt mit großen Ideen	26
Kapazitätsprobleme bei der Taunusbahn	28
Neue Ideen zur Zukunft der Aartalbahn	30
Bahnhofssanierungen im westlichen Rhein-Main-Gebiet	31
Heag: Erweiterung des rechnergesteuerten Betriebsleitsystems	33
Bahndreieck Spessart: Mottgers-Spange verkehrlich nur dritte Wahl	34
Ausbau der Kinzigtalbahn: Stausee-Querung prüfen	35
Schienenkreuzfahrt über die Butzbach-Licher-Eisenbahn	37
Sauberkeitsoffensive bei der DB - auch in Regionalzügen?	39
Dampftakt über dem Westerwald	41
Streckentelegramm	44
Zum Schluss	50

*Titelbild: Am 6. Oktober 2002 ist die Schnellzuglok 03 1010 mit einem Eilzug im Lahntal zwischen Gräveneck und Förfurt unterwegs
Alle Fotos, wenn nicht anders bezeichnet: J. Lerch*

Liebe Mitglieder,
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

Sie halten die 50. Ausgabe unserer Infozeitschrift in den Händen. Da wir in den letzten Jahren unseren Leserkreis stetig erweitern konnten - ein erheblicher Teil der Auflage wird mittlerweile im Bahnhofsbuchhandel verkauft - möchte ich den neu hinzu gekommenen Leserinnen und Lesern kurz die Anfänge der Hessen-Schiene erläutern. Entstanden ist das Heft als "Mittelhessen-Schiene - Rundschreiben für die Mitglieder des Regionalverbandes Mittelhessen im Bürgerverband zur Förderung des Schienenverkehrs in Hessen e.V. BFS"; die erste Ausgabe startete Mitte 1989. Neben seinem PC verwendete Joachim Elbing, unser mittelhessisches Urgestein, seinerzeit noch reichlich Klebstoff, Schere und Lineal, um dem Heftchen sein Layout zu geben. Auch manch liebevolle Handzeichnung und einige aus allerlei Büchern "entliehene" Abbildungen schmückten das Dutzend Seiten.

Aus dem BFS wurde PRO BAHN, später dann Pro Bahn & Bus, und die Mittelhessen-Schiene wurde zur Hessen-Schiene. Das Konzept aber blieb: Rundschreiben für unsere Mitglieder, Werbemedium des Verbandes und - mehr und mehr - Informationen aus der Region für alle Interessierten. Dazu gehören übrigens auch erstaunlich viele Menschen, die beruflich mit Bahnen und Bussen zu tun haben. Bei zahlreichen Vertretern dieser Spezies scheint sich der Beruf mit einem gewissen Enthusiasmus zu paaren, denn die Hessen-Schiene ist regelmäßig nur in der "Hobby-Ecke" des Bahnhofsbuchhandels zu finden...

Kaum erwähnenswert, dass die Beiträge einschließlich Bilder und Grafiken mittlerweile per E-Mail ihren Weg auf den Redaktionsschreibtisch finden. Der steht übrigens seit vielen Jahren in Butzbach bei unserem Mitglied Jürgen Lerch. Die Beiträge werden fast ausschließlich von Pro Bahn & Bus - Mitgliedern geschrieben, der Versand erfolgt ebenfalls ehrenamtlich.

Selbstverständlich freut sich die Redaktion weiterhin über alle Zusendungen, auch und gerade von neuen Mitgliedern oder Engagierten. Berichten Sie von Ihren eigenen Initiativen oder denen Ihres Vereins für den Erhalt oder den Wiederaufbau von Schienenstrecken. Denn auch in Hessen arbeiten viele Menschen pro Bahn & Bus. In Parteien, Umweltgruppen, Museumsvereinen, aber auch in den Verkehrsunternehmen und Verwaltungen. Tun Sie Gutes - wir reden darüber!

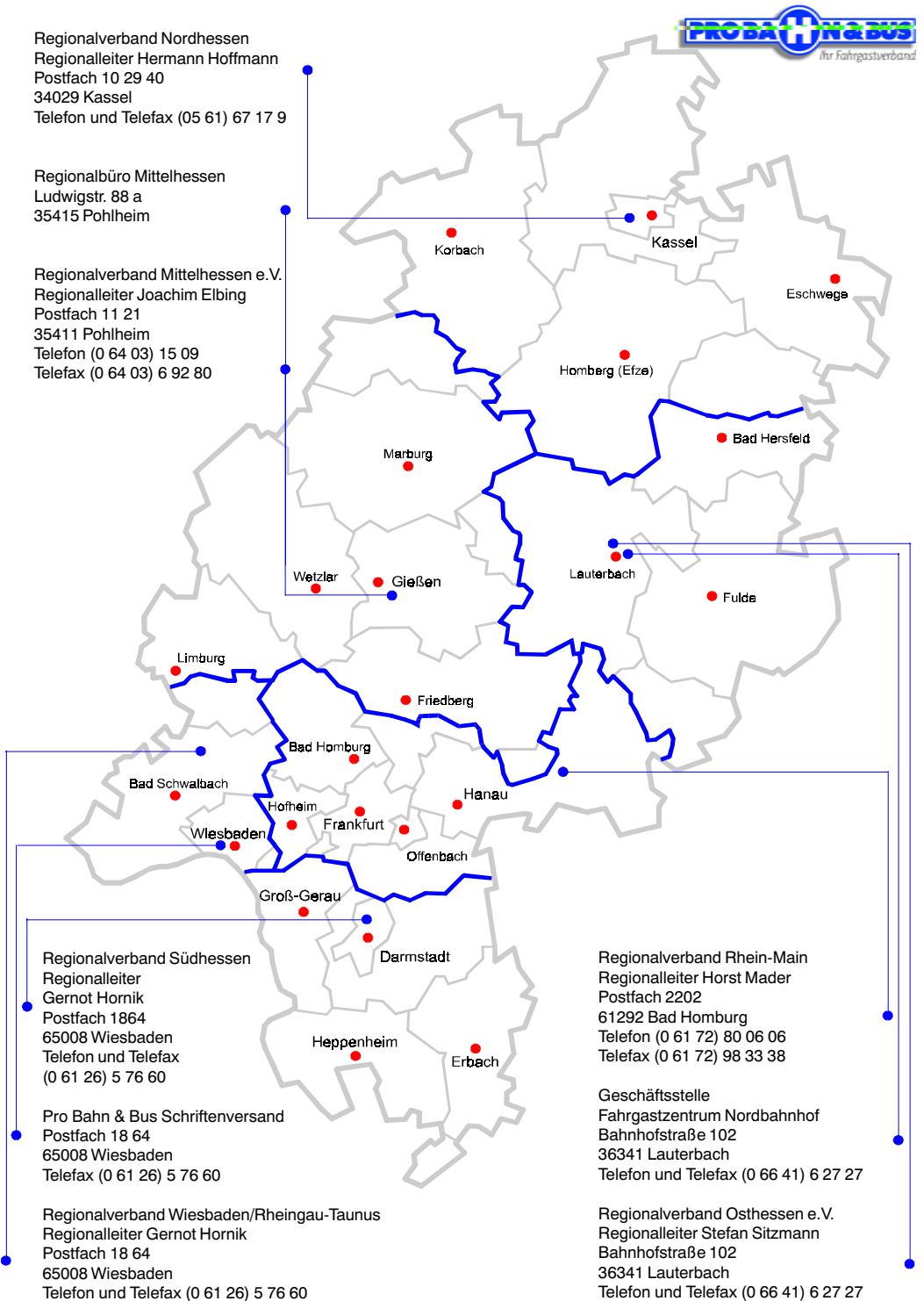


Petra Becker

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



Korbach
 Kassel
 Eschwege
 Homberg (Efze)
 Marburg
 Bad Hersfeld
 Wetzlar
 Gießen
 Lauterbach
 Fulda

Limburg
 Friedberg
 Bad Homburg
 Hanau
 Bad Schwalbach
 Hofheim
 Wiesbaden
 Frankfurt
 Offenbach
 Groß-Gerau

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

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

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

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

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

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

Darmstadt
 Heppenheim
 Erbach

Datum	RV	Veranstaltung	Ort
04.12.02 18 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Geschäftsstelle Nordbahnhof, Lauterbach
06.01.03 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Brasserie Ristorante, Bahnhofstraße 47, Gießen
06.01.03 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, 65510 Idstein
08.01.03 18 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Gaststätte Waidesgrund, Esperantostraße, Fulda
11.01.03 16 Uhr	NH	JHV RV Nordhessen	Rotenburg an der Fulda Gathaus Goldener Löwe
29.01.03 19 Uhr	NH	IGÖV-Treffen (Interessengemein- schaft Öffentlicher Nahverkehr)	VCD-Büro Steinweg 21, Kassel
03.02.03 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Brasserie Ristorante, Bahnhofstraße 47, Gießen
03.02.03 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
26.02.03 19 Uhr	NH	IGÖV-Treffen (Interessengemein- schaft Öffentlicher Nahverkehr)	VCD-Büro Steinweg 21, Kassel
03.03.03 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Brasserie Ristorante, Bahnhofstraße 47, Gießen
10.03.03 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, 65510 Idstein

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!



IC-Aufpreise im RMV

(og) Da die Deutsche Bahn AG zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 ihr InterRegio-Angebot einstellt, war der Rhein-Main-Verkehrsverbund gezwungen, nach Ersatzlösungen zu suchen. Denn die InterRegio-Züge sind für die RMV-Kunden ohne Zuschlag zu nutzen, was nicht nur bequem ist, sondern auch die Kapazitäten im Liniennetz verbessert. „Nach zähen Verhandlungen haben wir nun eine Lösung gefunden, die aber alles andere als befriedigend ist“, berichtete RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann. Demnach können die Inhaber von RMV-Wochenkarten, -Monatskarten und Jahreskarten die IC/EC-Angebote nur nutzen, wenn sie zusätzlich bei der Deutschen Bahn eine Aufpreis-Zeitkarte erwerben.

Je nachdem, ob auf den jeweiligen Strecken zur Zeit nur InterRegios im Fernverkehr eingesetzt werden oder ob bereits jetzt Aufpreis pflichtige InterCity-Züge fahren, beträgt der Aufpreis 10 Prozent der RMV-Zeitkarte oder mehr. Für die Inhaber von Jobtickets gilt das Gleiche, das heißt, auch sie können mit den Aufpreisen, wie sie für alle Zeitkarteninhaber gelten, ab 15. Dezember das IC-Angebot nutzen. Die Nutzer von Semestertickets sollen individuell entscheiden können, ob sie bei der Deutschen Bahn AG für die IC/EC-Nutzung eine Aufpreiskarte von 10 Euro pro Semester kaufen möchten oder nicht.

Mit RMV-Einzelfahrkarten sowie Tages- und Gruppenkarten ist ab 15. Dezember der Zugang zu den Fernverkehrsangeboten der DB verwehrt. Für die Vorsitzende des RMV-Aufsichtsrates, Frankfurts Oberbürgermeisterin Petra Roth, kann

„allein schon aus diesem Grund“ dass zwischen RMV und DB ausgehandelte Ergebnis „nur eine Übergangslösung“ sein. Die Verkehrsplaner des Verbundes wurden daher vom Aufsichtsrat in ihrer Absicht gestärkt, bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 ein „Interregionales Netz“, so der Arbeitstitel, mit schnellen Regionalzügen aufzubauen. „Dies soll über die Verbundgrenzen hinaus mit den Nachbarverbänden abgestimmt werden und als Zuschlag freier Ersatz zum InterRegio-Konzept allen RMV-Kunden angeboten werden“, so Petra Roth.

OEF

OBERRHESSISCHE EISENBAHNFREUNDE E.V.

Die nächsten Fahrten der Oberhessischen Eisenbahnfreunde:

Mo, 21.04.2003 Ostereiersuchen in Biedenkopf

Sa, 17.05.2003 Zum Auto- und Technikmuseum nach Speyer

So, 29.06.2003 Karl May Festspiele in Elspe

So, 06.07.2003 Nach Eisenach

Sa, 19.07.2003 Nach BAd Brückenaue

Sa, 09.08.2003 Zur Brohltalbahn

Sa, 20.09.2003 „Rhein in Flammen“ in St. Goarshausen

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

Verträge für Kurhessenbahn geschlossen

(og) Die Strecke Kassel - Korbach - Brilon Wald der Kurhessenbahn wird ausgebaut. Dazu haben der Hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Dieter Posch, der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Hartmut Mehdorn, die Landräte Helmut Eichenlaub (Waldeck-Frankenberg) und Dr. Udo Schlitzberger (Landkreis Kassel) sowie die Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV), Thomas Rabenmüller, die erforderlichen Verträge unterzeichnet.

“Die modernisierte Kurhessenbahn wird die Mobilitätsinfrastruktur in Nordhessen wesentlich verbessern und einen erheblichen Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts leisten”, sagte Posch. Er unterstrich, dass der Ausbau der Strecke gleichermaßen eine hohe Bedeutung für den Ausbau des RegioTram-Verkehrs habe. Er erinnerte daran, dass das Land für die Beschaffung der RegioTram-Fahrzeuge eine Zuwendung in Höhe von 32 Millionen Euro geleistet habe und diese Fahrzeuge bereits bestellt seien. Deshalb appellierte Posch an die Stadt Kassel, “end-

lich eine klare Entscheidung über die Streckenführung vom Hauptbahnhof in die Innenstadt zu treffen, damit wir mit der RegioTram voran kommen”.

Angesichts der zu erwartenden Verkehrszuwächse bis 2015 (Personenverkehr plus 20 Prozent, Güterverkehr plus 60 Prozent) unterstrich der Minister die Bedeutung des Ausbaus des Öffentlichen Personennahverkehrs. “Das läßt sich mit dem unverzichtbaren Ausbau des Straßennetzes allein nicht bewältigen. Wir werden die Verkehrszuwächse nur dann meistern, wenn wir auch das öffentliche Verkehrs-



Während der Vertragsunterzeichnung zur Kurhessenbahn

*Foto:
Kurhessenbahn*

angebot verstärken und attraktiver machen. Deshalb sind Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur nicht nur im Ballungsraum Rhein-Main von hoher Bedeutung, sondern auch zum Beispiel in der nordhessischen Region“, hob Posch hervor.

Für Bahnchef Hartmut Mehdorn ist die Kurhessenbahn ein klares Signal, dass sich die Bahn nicht aus der Fläche zurück zieht. “Nun geht es darum, die Strecken so auszubauen, dass unsere Fahrzeiten attraktiv werden.” Ziel der Bahn ist es, die Fahrzeit von Obervellmar nach Brilon Wald von heute 122 Minuten auf 95 Minuten zu verringern. “Zusammen mit den modernen, spurtstarken Triebwagen vom Typ VT 646, die wir ab dem Fahrplanwechsel auf der Nordstrecke einsetzen werden, wird es uns sicherlich gelingen, in dieser Region wieder mehr Menschen fürs Bahnfahren zu gewinnen.”

Die Modernisierung des Kurhessenbahn-Netzes mit Strecken in den Landkreisen Kassel, Waldeck- Frankenberg,

Schwalm-Eder, Hochsauerland und Marburg- Biedenkopf soll in 4 Abschnitten erfolgen:

Abschnitt 1: Strecke Obervellmar - Korbach - Brilon Wald

Abschnitt 2: Strecke Sarnau - Frankenberg - Korbach

Abschnitt 3: Strecke Wabern - Bad Wildungen

Abschnitt 4: Strecke Cölbe - Erndtebrück

Zur Umsetzung des ersten Abschnittes sichert der Bau- und Finanzierungsvertrag die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur auf den Streckenabschnitten Obervellmar - Korbach und Korbach - Brilon Wald. Dazu gehört als wesentliche Leistung auch die Sanierung der Viadukte bei Usseln und Willingen. Außerdem soll die Teilstrecke Obervellmar-Wolfhagen so ausgebaut werden, dass sie künftig von den Fahrzeugen der RegioTram befahren werden kann.

Insgesamt werde der Ausbau des Kurhessenbahn-Netzes im ersten Abschnitt 66 Millionen Euro erfordern. Das Land trage dazu zwölf Millionen Euro bei. Zusätzlich stelle das Land eine weitere Investitionsförderung von voraussichtlich 13 Millionen Euro in Aussicht, die an die Realisierung der RegioTram geknüpft ist. Ebenfalls mit Millionenbeiträgen beteiligen sich die Landkreise Kassel und Waldeck-Frankenberg sowie Städte und Gemeinden an den Baukosten.

Foto: Kurhessenbahn



Die Kurhessenbahn - erste Erfahrungen und Ausblick auf die Zukunft

(og) Zum 1.1.2002 hat die Deutsche Bahn im Zuge ihrer "Mittelstandsoffensive" vier RegioNetze gegründet: die Kurhessenbahn in Nordhessen, die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn im Thüringer Wald, die Erzgebirgsbahn in Sachsen und die SüdostBayernBahn östlich von München.

Als erstes RegioNetz mit einem integrierten (Vorlauf-)Betrieb war im Dezember 2000 die Kurhessenbahn gestartet. Sie umfasst in Nordhessen Nebenstrecken zwischen Kassel und Marburg. Die Strecke Korbach - Frankenberg soll im Rahmen des Verkehrskonzeptes reaktiviert werden. Die Strecke Wabern - Bad Wildungen wird von der Kassel-Naumburger Eisenbahn befahren; die Kurhessenbahn stellt lediglich die Infrastruktur bereit.

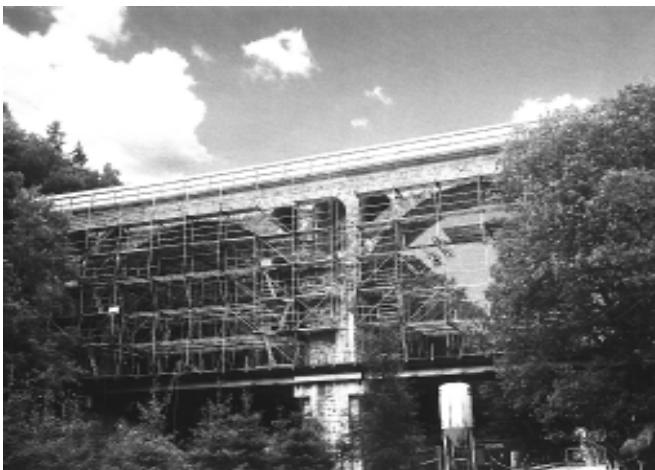
Sanierung des Usselner Viadukts hat begonnen

Seit November 1999 ist die Strecke Korbach - Brilon Wald zwischen Korbach und Willingen auf Anordnung des Eisen-

bahnbundesamts gesperrt. Grund hierfür sind die in ihrer Standsicherheit gefährdeten Viadukte in Willingen und Usseln, die nicht mehr befahren werden dürfen. Die Kurhessenbahn hat mit finanzieller Unterstützung der Gemeinde Willingen, des Landkreises Waldeck-Frankenberg und des NVV nach neuen Kosten günstigen Möglichkeiten der Sanierung gesucht.

Mit Hilfe eines lokalen Ingenieurbüros wird ein neues Sanierungsverfahren verwendet. Bei diesem neuen Verfahren wird eine Zementsuspension mit Hochdruck in die Pfeilerkerne und Gewölbbeugen des Brückenbauwerks gepresst. Das Verpressgut schließt die Risse und Spalten, die durch die eindringende Feuchtigkeit und den für diese Region extremen Witterungsbedingungen entstanden sind.

Seit Mitte Mai ist eine Arbeitsgemeinschaft mit der grundlegenden Erneuerung des



*Voran gehen die Sanierungsarbeiten am Usselner Viadukt
Foto: Kurhessenbahn*

Usselner Viaduktes beschäftigt. Nach derzeitigem Planungsstand werden die Bauarbeiten bis in den Dezember andauern und auch eine Sanierung der Außenfassade mit Spritzbeton beinhalten. Insgesamt werden rund 2 Mio. Euro Bundesmittel investiert. Nach Abschluss der Arbeiten am Usselner Viadukt soll im Jahr 2003 mit der Sanierung des Willinger Viaduktes begonnen werden. Zur Zeit laufen die Planungen für das Projekt seitens der Kurhessenbahn.

Kurhessenbahn bekommt neue Fahrzeuge der BR 646

Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember bekommt die Kurhessenbahn neue Fahrzeuge. Neun Triebwagen der Baureihe VT 646 werden in den kommenden Wochen beim Hersteller Bombardier fertig gestellt und an die Kurhessenbahn ausgeliefert.

Die neuen Fahrzeuge, die über 108 Sitz-

plätze (davon 15 in der ersten Klasse), ein Fahrgastinformationssystem, Klimaanlage, ein Mehrzweckabteil und WC verfügen, sollen zwischen Kassel und Korbach zum Einsatz kommen. Die rund 69 t schweren Fahrzeuge verfügen über eine Motorleistung von 550 kW, welche die Motorblockeinheit und die zwei Steuerwagen auf bis zu 120 Km/h beschleunigt.

Die Reaktivierung der Strecke Korbach - Frankenberg

Der nächste Schritt bei der Umsetzung der Ausbaupläne der Kurhessenbahn soll die Reaktivierung der stillgelegten Strecke Korbach - Frankenberg sein. Diese Strecke ist verkehrlich für die Verknüpfung der Region, betrieblich und wirtschaftlich für das Konzept der Kurhessenbahn sehr wichtig. Für eine zeitgerechte Umsetzung der Reaktivierung ist der Abschluss einer Planungsvereinbarung noch in diesem Jahr erforderlich.

RegioTram Design für Nordhessen auf InnoTrans enthüllt / Neue Streckenführung am Hauptbahnhof

(og) Zeitgemäß klassisch und in dezenten Grau- und Weißtönen - so präsentierte sich das Modell für die zukünftige RegioTram für Nordhessen zum ersten Mal der Öffentlichkeit auf der Bahntechnikmesse InnoTrans in Berlin. Fachpublikum und Einwohner der Region erwarteten mit Spannung das Design der Regionalstadtbahn. Ein Teil der bestellten Flotte werden die ersten serienmäßigen Dieselhybridstadtbahnen in Deutschland sein.

Gemeinsam enthüllten Vertreter des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV), der Regionalbahn Kassel (RBK) und des Herstellers Alstom am 25. September 2002 in Berlin ein Modell des Fahrzeuges. Dieses stammt aus der Regionalstadtbahnfamilie Regio CITADIS von

Alstom, deren Vorteil ihre flexiblen Designmöglichkeiten sind. Eine endgültige Entscheidung kann jetzt auf der Grundlage dieser Modellstudie erfolgen.

Die Regionalstadtbahn ist eine Kombination aus Straßenbahn und Eisenbahn. „Unsere Kunden wünschen eine Bahn, die



Dr. Dieter Klumpp, Geschäftsführer des Herstellers Alstom, Klaus Bader, Leiter Technik und Fahrzeuge der Kasseler Verkehrs-gesellschaft, Thomas Rabenmüller, Geschäftsführer des NVV und Prof. Rainer Meyfahrt, Geschäftsführer der RBK entdecken das Design der künftigen RegioTram für Nordhessen

sich angenehm ins Stadtbild einfügt und nicht die Fußgänger erschreckt“, sagt Alstom-Geschäftsführer Dr. Dieter Klumpp. Auch die RegioTram wird mit dem Markenzeichen aller Straßenbahnen der nordhessischen Hauptstadt ausgestattet: sie bekommt die sogenannte „Kasseler Haube“, eine dem Fahrgast zugeneigte Fahrzielanzeige, die eine sehr gute Erkennbarkeit des Fahrziels ermöglicht.

Der NVV hat im Dezember 2001 die RBK mit der Bestellung der Fahrzeuge beauftragt. ALSTOM LHB im niedersächsischen Salzgitter gewann den Zuschlag und fertigt 28 Zweisystem-Regionalstadtbahnen, davon 18 in elektrischer Zweistromausführung und 10 in Dieselhybridausführung. Die ersten Fahrzeuge sollen 2004 zum Einsatz kommen.

Während Kassels Nachbargemeinden und die Landräte ihre Hausaufgaben hierfür längst erledigt haben, wurde im Kasseler Rathaus Monate lang darüber diskutiert, wie im Kasseler Hauptbahnhof die Regiotram das Gelände verlassen soll. Der vom NVV favorisierte Durchbruch durch den Südflügel des Bahnhofs stieß auf Bedenken des Denkmalschutzes.

Bei Vertragsunterzeichnung zur Kurhessenbahn forderte am 26.08.2002 der hessische Verkehrsminister Dieter Posch eine klare Entscheidung des Kasseler Magistrats. Im Berliner Bundesverkehrsministerium konkurriert die Regiotram mit 85 weiteren Projekten, die bis 2006 nach GVFG-Bundesprogramm gefördert werden sollen. Auch südhessische Projekte warten auf Förderung. Posch: „Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben.“

Am 15. November 2002 erklärten NVV-Geschäftsführer Thomas Rabenmüller, Landrat Dr. Udo Schlitzberger, Stadtbaurat Bernd Streitberger und der Leiter der DB Station&Service Ralf König, dass man sich mit Rücksicht auf den Denkmalschutz für eine Tunnellösung entschieden habe: Im Kasseler Hauptbahnhof werden die Gleise eins, zwei und drei tiefer gelegt, mit einer Bahnsteigrampe erreicht und geradeaus unter dem Bahnhofsgebäude in Richtung Kurfürstenstraße - zweigleisig - verlängert. In der schon jetzt genutzten Tunnelausfahrt wird der Scheidemannplatz erreicht. Dort teilt sich die Regiotram in Richtung Rathaus bzw. - zum Teil auf neuer Trasse - in Richtung

Rudolf-Schwander-Straße, Lutherplatz und Am Stern. Der Zeitplan ändert sich nicht: Im Winter 2005/2006 könne die Regiotram in die Stadt fahren. Die Gesamtkosten von 17 Millionen Euro sind wesent-

lich höher als die Südflügel-Variante. Hier von trage der Bund 70 %, das Land Hessen 15 Prozent und Stadt und Landkreis Kassel zusammen ebenfalls 15 Prozent.

Baubeginn für Kasseler Güterverkehrszentrum

(hh/fl) Im Industriegebiet Kassel-Waldau entsteht ein neues Güterverkehrszentrum (GVZ). Fünf Millionen Euro investiert die GVZ-Projektgesellschaft, an der Lohfelden, Fulda Brück sowie die Wirtschaftsförderungsgesellschaft WFG beteiligt sind. Zwei 465 Meter lange Gleise entstehen auf einer 23.000 Quadratmeter großen Fläche. Eine Krananlage dient dem Umschlag der Container. Baubeginn war am 16.10.2002.

Betrieben wird die Anlage von einer Gesellschaft, an der acht Speditionsfirmen aus dem Kasseler Raum beteiligt sind. An der Durchführung der Transporte zeigt sich die private Bahngesellschaft Netlog interessiert. Finanzierung, Bau und Betrieb werden also ohne Beteiligung der Deutschen Bahn AG erfolgen.

Die Kasseler Interessengemeinschaft öffentlicher Nahverkehr (IGÖV), an der auch Pro Bahn & Bus beteiligt ist, schlägt für die

Gleise zum Güterverkehrszentrum einen Regiotram-Betrieb vor. Linienbusse, die bei Veranstaltungen zu den nahe gelegenen Messehallen führen, sind oft überfüllt. Die IGÖV denkt über eine Regiotramverbindung zwischen Bahnhof und Industriepark Waldau mit Halt in Niederzwehren und an den Messehallen nach. Zur sommerlichen Badezeit ist ein Halt am Bugasee ebenso interessant wie das ganze Jahr über am dez-Einkaufszentrum.

Einladung zur Jahreshauptversammlung 2003 des Regionalverbandes Nordhessen

Termin: Samstag, 11. Januar 2003, 16.00 Uhr

**Ort: Gasthof „Goldener Löwe“, Rotenburg a.d. Fulda,
Fußgängerzone in Bahnhofsnähe.**

Tagesordnung:

- 1. Begrüßung**
- 2. Jahresbericht 2002**
- 3. Kassenbericht 2002**
- 4. Entlastung des Vorstands**
- 5. Neuwahl des Vorstands**
- 6. Verschiedenes**

**Mit freundlichen Grüßen
gez. Hermann Hoffmann, Vorsitzender**

Horloffthalbahn Hungen / Nidda - Beienheim - Friedberg Große Änderungen zum Fahrplanwechsel

(mhs) Auf der Horloffthalbahn Hungen / Nidda - Beienheim - Friedberg wird der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) zum Fahrplanwechsel ein völlig neu konzipiertes Fahrplankonzept einführen. Grund dürfte die Umwandlung der InterRegio-Linie Hamburg - Kassel - Karlsruhe (- Konstanz) in eine InterCity-Linie sein. Was auf den ersten Blick gefällig wirkt, entpuppt sich bei näherem Hinsehen als existenzielle Katastrophe für die Teilstrecke Hungen - Beienheim - Friedberg. Die beiden bestbesetzten Züge der Strecke sollen nicht mehr fahren.

Der Beschluss des RMV-Aufsichtsrates vom November 2001, die Strecke im Abschnitt Wölfersheim - Södel - Hungen stillzulegen, wird zum Fahrplanwechsel noch nicht umgesetzt. Bis Berstadt-Wohnbach bleibt der Stundentakt erhalten. Obwohl beide Landkreise den jetzigen Verkehr mit 15,5 Zugpaaren für ein weiteres Fahrplanjahr bestellt haben, gilt der neue Fahrplan nur bis zum 4. April 2003. Bis dahin sollen durch ein neues Gutachten Möglichkeiten eines Weiterbetriebes als Bus- oder

Bahnlinie „ergebnisoffen“ geklärt sein. In einschlägigen Fachzeitschriften wird der 04.04.2003 jedoch bereits als Stilllegungsdatum gehandelt. Das Gutachten wurde zwischenzeitlich von RMV und Wetterauer Verkehrsgesellschaft bei der Berliner Firma ETC Transport Consultants GmbH in Auftrag gegeben. Der Landkreis Gießen ist nicht beteiligt.

Wichtigste Änderung im Fahrplan ist die Verschiebung des Taktrasters um eine

Ab Fahrplanwechsel fährt ein drittes RE-Paar von Nidda nach Frankfurt. Entgegen unserem Bild von 1995 wird das neue Zugpaar mit Triebwagen der Butzbach-Licher-Eisenbahn verkehren



halbe Stunde. Auf diese Weise entsteht in Nidda ein vollwertiger Taktknoten: Da die Züge von Lahn-Kinzig- und Horloffaltbahn sich jetzt zur vollen Stunde in Nidda treffen, besteht künftig stündlich Anschluss von jeder Richtung in jede Richtung. In Hungen verkehren die Züge der Horloffaltbahn künftig ebenfalls zur vollen Stunde: Ankunft Minute 53, Abfahrt Minute 59. In Friedberg besteht Anschluss an die RegionalExpress (RE)-Linien Siegen / Marburg - Gießen - Frankfurt Hbf. Neu ist ein Frühzug um 5:17 Uhr von Nidda nach Friedberg. Die Fahrzeiten der beiden RE-Züge von Nidda nach Frankfurt Hbf werden harmonisiert, so dass beide Züge nun zu exakt den selben Minuten verkehren (Nidda ab 5:47 und 6:47 Uhr, Ankunft Frankfurt Hbf 6:54 und 7:54 Uhr). Als weitere Neuerung wird es ein drittes durchgehendes Zugpaar von Nidda nach Frankfurt Hbf geben: Morgendliche Abfahrt in Nidda um 7:47, abendliche Rückfahrt ab Frankfurt Hbf um 18:18 Uhr.

Während der Knotenbahnhof Nidda mit der Taktänderung eine entscheidende Aufwertung erfährt, gehören vor allem die Berufspendler durch die zusätzlichen Verbindungen zu den Gewinnern. Zu den Verlierern dürften die Schüler zählen. So wird die Regionalbahn mit Abfahrt um 6:54 Uhr von Eczell nach Friedberg künftig nicht mehr verkehren. Schüler, die Schulen in Nidda besuchen, hatten bisher nach Ende der 6. Stunde mit dem Zug um 13:33 Uhr eine Heimfahrtmöglichkeit. Im neuen Fahrplan verkehren die Züge um 13:00 und 14:00 Uhr ab Nidda. Ebenfalls einen Schwachpunkt stellt das neue Fahrplanschema in der abendlichen Hauptverkehrszeit dar. Benutzer der bei-

den RE-Züge müssen künftig eine 6-minütige Wartezeit im Bahnhof Eczell in Kauf nehmen, in der auf den Gegenzug aus Nidda gewartet wird.

Auf dem Streckenast Hungen - Beienheim - Friedberg gibt es statt Verbesserungen weitere Verschlechterungen, angesichts der Stilllegungsabsichten des RMV nicht besonders verwunderlich. Jedoch sind in diesem Fall nicht mehr nur die Fahrgäste des gefährdeten Abschnitts Hungen - Wölfersheim-Södel, sondern der gesamten Strecke bis Beienheim betroffen. Während zur Zeit noch zwei Zugpaare von Hungen nach Friedberg durchgebunden sind, ist dies künftig nur noch eins. Umsteigen in Beienheim bleibt nicht nur der Regelfall, sondern wird weiter forciert. Der erste Zug verlässt den Bahnhof Hungen künftig um 5:19 Uhr, verkehrt aber statt nach Friedberg nur noch bis Beienheim, wo in die neue Regionalbahn von Nidda nach Friedberg umgestiegen werden muss. Der zweite Zug verkehrt ab Hungen um 5:49 Uhr und stellt wie bisher in Beienheim Anschluss an den ersten RE Nidda - Frankfurt Hbf her.

Die Streichungsmaßnahmen des RMV betreffen ausgerechnet die beiden am besten besetzten Züge der Strecke: Den morgendlichen Schülerzug ab Hungen um 6:53 Uhr mit ca. 270 Fahrgästen und den abendlichen Anschluss vom ersten RE aus Frankfurt, Abfahrt 17:02 Uhr von Beienheim nach Hungen, mit ca. 80 Fahrgästen.

Morgens werden die Zugfahrten um 6:23 und 6:53 Uhr ab Hungen zu einem Zug zusammengefasst, der künftig um 6.33 Uhr abfährt und Friedberg bereits um 7:06 Uhr erreicht. Als Anschlussverbindung für

Pendler nach Frankfurt gibt es dann nur den zuschlagpflichtigen InterCity um 7:11 Uhr ab Friedberg. Die nächste Fahrtmöglichkeit ab Hungen besteht erst wieder um 7:49 Uhr, Ankunft in Friedberg nach Umsteigen in Beienheim 8:26 Uhr. Ein Anschluss an den zweiten durchgehenden RE von Nidda nach Frankfurt Hbf ist morgens in Beienheim nicht mehr gegeben. Betroffen von der morgendlichen Umstellung sind vor allem die zahlreichen

Schüler. Der als Anschlussverbindung vom ersten RE aus Frankfurt am zweitstärksten genutzte Zug 17:02 Uhr ab Beienheim wird ersatzlos gestrichen. Als Ausweichmöglichkeit bietet sich lediglich der einzig verbliebene durchgehende Zug um 17:18 Uhr von Friedberg nach Hungen an. Beim Anschluss vom zweiten RE aus Frankfurt verdreifacht sich die Umsteigezeit in Beienheim von 3 auf 9 Minuten.

Kommentar: Stilllegung Schritt für Schritt?

Auf die Fahrplan-Einschnitte kann man nur mit Empörung reagieren. Denn dies ist nicht mehr nur der Versuch des RMV, Fahrgäste auf dem zur Stilllegung vorgesehenen Streckenabschnitt los zu werden, sondern ein Generalangriff auf alle Fahrgäste zwischen Hungen und Beienheim. Etwa 1.100 Fahrgäste benutzen täglich die Züge zwischen Beienheim und Hungen. Es zu befürchten, dass rund zwei Drittel der von den Streichungsmaßnahmen betroffenen Fahrgäste abwandern werden, also ungefähr 230. Dann ist nicht sonderlich viel Fantasie erforderlich, um sich vorzustellen, wie der Verlust von rund 20% der Gesamtfahrgäste schließlich der ganzen Strecke das Rückgrat brechen wird. Aber vielleicht ist genau das gewollt. Pro Bahn & Bus jedenfalls fordert die sofortige Überarbeitung des Fahrplanentwurfs und die Rücknahme der Streichungsmaßnahmen. Betroffenen Fahrgästen wird geraten, beim Verkehrsverbund Gießen, der Wetterauer Verkehrsgesellschaft und dem RMV zu protestieren. Friedrich Lang

Lahn-Kinzig-Bahn

Züge verschieben zum Fahrplanwechsel

Auf der Lahn-Kinzig-Bahn Gießen - Nidda - Gelnhausen wird es zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 einschneidende Änderungen geben. Im Zuge einer Neustrukturierung des Angebotes durch den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) erfolgt die Streichung mehrerer Züge montags bis freitags am frühen Morgen und späten Abend.

Die wochentags freigesetzten Zug-Kilometer werden auf das Wochenende transferiert, so dass die Strecke nun samstags im Abschnitt Gießen - Nidda, statt wie bisher zwischen Gießen und Hungen, befah-

ren wird. Das „neue“ Angebot am Wochenende beschränkt sich allerdings auf 5 Fahrtenpaare und die „Kernzeit“ von 7:00 bis 16:00 Uhr. Ein Sonntagsverkehr und eine Bedienung der gesamten Strecke ist

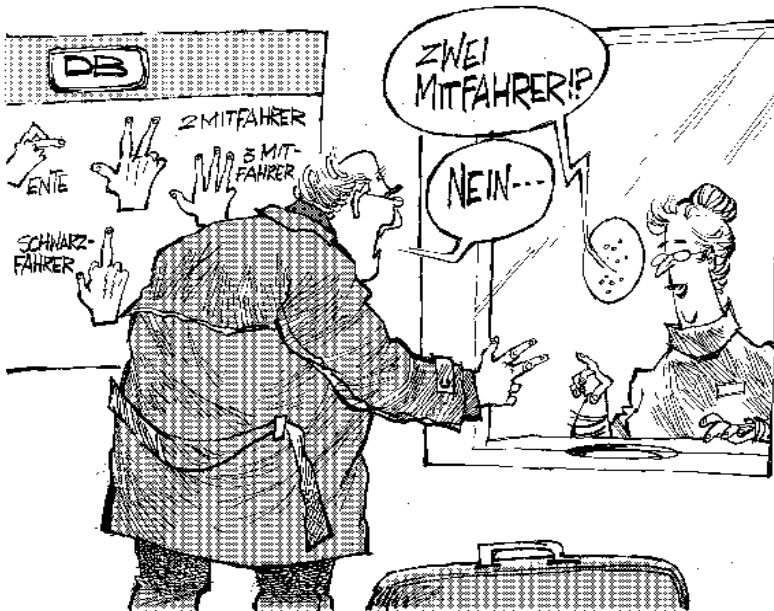
nicht vorgesehen. Der RMV setzt damit einem Beschluss seines Aufsichtsrates vom November 2001 um.

Die Änderungen im Einzelnen: In Fahrtrichtung Gelnhausen werden montags bis freitags die Frühzüge mit Abfahrt in Glauburg-Stockheim um 4:44, Ankunft in Gelnhausen um 5:13 Uhr sowie mit Abfahrt in Nidda um 4:45 und Ankunft in Gelnhausen um 5:39 Uhr gestrichen. Der Zug ab Hungen um 6:30, Ankunft in Gelnhausen um 7:48 Uhr, verkehrt ab Fahrplanwechsel erst ab Nidda (Abfahrt 6:45 Uhr), fährt aber dafür durchgehend von Friedberg (Abfahrt 6:06) über Nidda (Ankunft 6:44) nach Gelnhausen (Ankunft 7:45 Uhr), mit einem planmäßigen Auf-

enthalt von 18 Minuten im Bahnhof Glauburg-Stockheim. Die Regionalbahn mit Abfahrt in Gießen um 16:49 Uhr wird verkürzt. Während dieser Zug zur Zeit bis Glauburg-Stockheim (Ankunft 17:45 Uhr) verkehrt, endet er künftig bereits um 17:34 Uhr in Nidda.

Die Systemabfahrtszeit im Stundentakt tagsüber verschiebt sich in Gießen von der Minute 10 auf 13, in Nidda von der Minute 06 auf 03, die Ankunft in Gelnhausen erfolgt künftig zur Minute 45 (bisher 48). Die Abfahrtszeiten der Züge um 17:21 und 18:20 Uhr in Gießen werden dem Taktschema angepasst, so dass sie nun bereits um 17:13 und 18:13 Uhr abfahren. Die Regionalbahn um 19:13 Uhr von Gießen

Karikatur: Jürgen Janson



...UNFAH MIT KRISSEAGI!

nach Stockheim (Ankunft 20:12 Uhr) endet ab Fahrplanwechsel bereits um 19:54 Uhr in Nidda. Gestrichen werden die Spätfahrten von Gießen nach Hungen, Abfahrt montags bis samstags 21:10, freitags und samstags 23:10 Uhr, Ankunft montags bis samstags 21:35, freitags und samstags 23:35 Uhr.

Neu strukturiert wird der Wochenendverkehr, der nun von Gießen bis nach Nidda fährt. Die Züge fahren in Gießen zweistündlich von 8:13 bis 16:13 Uhr ab, Ankunft in Nidda jeweils zur Minute 54. Nach 16:13 Uhr ruht dann der Zugverkehr, die Zugfahrten von Gießen über Lich nach Hungen um 18:10, 21:10 und 23:10 Uhr werden gestrichen.

In der Gegenrichtung nach Gießen werden montags bis freitags ebenfalls Zugläufe verkürzt und Züge gestrichen. Der erste morgendliche Zug von Glauburg-Stockheim nach Gießen mit Abfahrt um 5:29, Ankunft in Gießen um 6:22 Uhr, startet künftig erst um 5:42 Uhr in Nidda. Ein Frühzug von Nidda nach Gießen mit Abfahrt gegen 5:15 Uhr fehlt dagegen wei-

terhin. Der Zuglauf der ersten morgendlichen Regionalbahn um 5:19 Uhr von Gelnhausen nach Gießen, Ankunft in Gießen um 6:54 Uhr, wird verkürzt. Dieser Zug beginnt künftig ebenfalls erst um 6:12 Uhr in Nidda.

Die Systemabfahrtszeit der Taktzüge verschiebt sich in Gelnhausen von der Minute 11 auf 13, in Nidda von der Minute 04 auf 03, die Ankunft in Gießen erfolgt künftig zur Minute 46 (bisher 47). Gestrichen wird die abendliche Regionalbahn von Glauburg-Stockheim nach Nidda, Abfahrt um 19:33, Ankunft um 19:45 Uhr. Im neuen Fahrplan ebenfalls nicht mehr vorgesehen sind die Spätfahrten von Hungen über Lich nach Gießen, Abfahrt freitags und samstags um 22:40 Uhr.

Samstags verkehren die Züge im Zweistundentakt zwischen 7:03 und 15:03 Uhr von Nidda nach Gießen, Ankunft in Gießen jeweils zur Minute 46. Nach 15:03 Uhr fährt dann kein Zug mehr Richtung Gießen, die Zugfahrten von Hungen über Lich nach Gießen mit Abfahrt um 17:21, 19:21 und 22:40 Uhr werden gestrichen.

Kommentar: Nullsummenspiel

Aus Fahrgastsicht stellen die Änderungen einen ‚hanebüchenden Unsinn‘ dar. Denn insgesamt sind die Fahrplanneuerungen ein Nullsummenspiel: Die Verlängerung des Samstagsverkehrs nach Nidda wird durch Streichungen in anderen Zeitlagen und Streckenabschnitten erkaufte. So werden lediglich vorhandene Leistungen umverteilt, echte Verbesserungen in Form zusätzlichen Verbindungen sucht man dagegen vergebens. Leidtragende der Zugstreichungen sind vor allem Pendler aus dem Wetterauer Ostkreis, speziell der Stadt Büdingen, für die wichtige Verbindungen zu Ihren Arbeitsplätzen ins Rhein-Gebiet entfallen. Ebenfalls betroffen sind Berufsschüler aus den Niddaer Ortsteilen Ober-Widdersheim und Borsdorf, die ihre morgendliche Zugverbindung nach Büdingen verlieren. Auch durch die Kappung von Verbindungen zum Schul- und Universitätsstandort Gießen wird die Region geschwächt. Einen Zugverkehr an Sonnta-

gen gibt es weiterhin nicht.

Während von dem neuen Wochenendangebot einzig die Großgemeinde Nidda profitiert, zahlen die Fahrgäste aus Pohlheim, Lich, Hungen, Ranstadt, Ortenberg, Glauburg, Büdingen und Gründau den Preis dafür in Form von gestrichenen Verbindungen.

Unklar ist derzeit die Position des Wetterauer Landrats und stellvertretenden RMV-Aufsichtsratsvorsitzenden Rolf Gnagl (SPD). Obwohl von den Streichungen mit Glauburg auch die Heimatgemeinde von Gnagl betroffen ist, bleibt es im Friedberger Kreishaus dazu bisher ausgesprochen ruhig. Zu Protestbriefen und Unterschriftenlisten von Betroffenen aus Büdingen hat sich der Landrat bisher öffentlich nicht geäußert.

Friedrich Lang

Fahrgastbeirat für Zuständigkeitsbereich des Verkehrsverbundes Gießen gegründet

(pb) Am 27. August 2002 wurde der 11 Jahre vorher vom Kreistag beschlossene Fahrgastbeirat gegründet. Der Geschäftsführer des V.V.G., Wilfrid Venerius machte deutlich, dass ihm diese Einrichtung nicht willkommen ist. Dies führte schon in der konstituierenden Sitzung zu Kritik. Schließlich soll der Fahrgastbeirat kein Alibigremium sein, sondern konstruktiv mit eingebunden werden.

Auf der ersten Arbeitsitzung des Beirats konnten neben der Verabschiedung der Satzung auch schon viele Probleme angesprochen werden. Deutlich wurde vor allem, dass eine Trennung in die Bereiche Stadt Gießen und Landkreis Gießen für die Fahrgäste nicht erkennbar ist. Der Fahrgastbeirat hat deswegen beschlossen, eingehende Kritiken oder Verbesserungsvorschläge an die entsprechenden Stellen weiter zu leiten.

So waren die neuen Haltestellenschilder in der Stadt Gießen ein Thema. Diese Haltestellenschilder sind für sehbehinderte Menschen aufgrund der kleinen Buchstabengröße nicht zu entziffern. Selbst nicht Sehbehinderte haben Probleme, die obersten Linien an der Haltestelle Markt-

platz zu lesen. Zudem sind an diesen Schildern die Abfahrtszeiten der einzelnen Linien nur schwer zu lesen, da einige sehr hoch hängen. Diese genormten Schilder im RMV-Design sind für Haltestellen mit mehreren Linien nicht geeignet. Die berechnete Kritik vom Blindenverband an diesen Schildern wurde mit Hinweis auf die Vorgaben vom RMV durch die V.V.G. zurückgewiesen. Der Fahrgastbeirat will hier wenigstens eine Vergrößerung der Liniennummer erreichen. Ein weiterer Kritikpunkt war die Informationspolitik der VVG. Wer mitarbeiten oder auch nur mal als Gast dabei sein möchte, ist herzlich willkommen. Das nächste Treffen des Beirates ist für 21. Januar 2003 um 18 Uhr in der Gaststätte Alt Gießen geplant.

Fahrkartenagentur von Pro Bahn & Bus Mittelhessen schließt zum 10 jährigen Jubiläum

(cw) Exakt zum 10-jährigen Jubiläum der vereinseigenen Fahrkartenagentur von Pro Bahn & Bus Mittelhessen hat DB Reise&Touristik den Agenturvertrag nun per 30.11.2002 gekündigt. Einziger Grund ist das Einsparen von Vertriebskosten, d. h. der Verkaufsprovision, die bisher an uns gezahlt wurde.

Andere Vorwände wie Mindestumsatz (25.000 EUR pro Jahr erreichten wir immer) und der Zugang zu Computersystem Kurs 90 (braucht man nicht, wenn man Jahreskarten, NetzCards etc beim Reisezentrum Gießen bestellt) waren da eher vorgeschoben.

Im Dezember 1993 begann unser 1. Regionalverbandsvorsitzender Joachim Elbing zunächst mit dem Verkauf der damals neu eingeführten BahnCard. Mit dem Bezug der neuen Vereinsräume im Bahnhof Lollar konnte den Kunden samstags von 14-16 Uhr jedoch bald von einem kleinen extra geschulten ehrenamtlichen Verkauferteam die gesamte Palette des deutschen und internationalen Tarifdschungels angeboten werden. Von Anfang an wurde

die Fahrplanauskunft am PC erstellt und die Fahrkarten auf Blankoblocks mit der Hand geschrieben (auch ins europäische Ausland)! Die Daten für Reservierungen wurden über BASA, später nur noch Telefon bei der damals noch vorhandenen Reisezugauskunft in Gießen erfragt und per Hand auf Reservierungskärtchen geschrieben. In Spitzenjahren lag der jährliche Umsatz bei über 100.000 DM!

Mit Einführung des RMV kamen die ersten Einschnitte: Die BahnCard galt nicht mehr in den Bussen der Bahn und ließ sich fast nicht mehr verkaufen, für die RMV-Zeitkarten gab es 33% weniger Verkaufsprovision als für DB- Zeitkarten. Dennoch verkauften wir seither RMV-Zeitkarten, zunächst per ALMEX-Druk-

Das waren noch Zeiten: Fahrkartenverkauf und Fahrplanauskunft im Bahnhof Lollar



ker, wie er früher in den Bahnbussen üblich war, dann handgeschrieben. Nach drastischen Mieterhöhungen durch die DB mußten die Vereinsräume im Bahnhof Lollar vor 4 Jahren geräumt werden (sie stehen heute noch leer!). Seither wurden nur noch anspruchsvolle Stammkunden mit Fahrkarten versorgt. Hierbei rückten Jahreskarten und JahresNetz-Cards in den Vordergrund. Höhepunkt war das Jahr 2002 mit 3 NetzCard First zu 5.250 EUR und 2 NetzCards zu 3.350 EUR.

Aber auch sonst wurde alles verkauft, was das Tarifverzeichnis hergab: hunderte Wochenendtickets, Gruppenfahrten, Tramper Monats Tickets, alle Arten von Sparpreisen, Euro Dominos, InterRails, Scanrail, Benelux Tourrail, Swiss Pass, über 100 EXPO Eintrittskarten, Schlafwagen nach Narvik, Finnland, Spanien, Prag, Budapest oder Sizilien, Schiffstickets nach Borkum wie nach Marokko. Alle schnellen Züge waren dabei: ICE, Eurostar, TGV, AVE, X2000, Pendolino oder Thalys. Höhepunkt war auch eine Gruppenreise mit über 100 Schülern nach Berlin. Für den Gepäcktransport orderten wir bei DB Stückgut (heute ABX Logistics) eine Logistibox zum Transport von der Schule ins Hotel! Bei all diesen Bestellungen ist die sehr gute Zusammenarbeit mit

den Mitarbeitern des Reisezentrums Gießen hervorzuheben.

In den 10 Jahren konnte so ein Umsatz von über 300.000 Euro erzielt und mancher Neukunde geworben werden!

Zum 15. Dezember 2002 wird es an den kleinen Fahrkartenausgaben und den freien Agenturen in Deutschland nun keine handgeschriebenen Fahrkarten mehr geben - fast alle werden geschlossen, da die volle EDV-Ausrüstung hier zu teuer ist. Damit verliert der Riese DB ein weiteres Stück an Kundennähe. Welche Auswirkungen dies auf Dauer hat, zeigt die derzeitige Krise der Direktbanken, die erkennen müssen, dass mit Telefon und Internet auf Dauer keine feste Kundenbindung entstehen kann. Christian Wallbott



Eine der letzten handgeschriebenen Fahrkarten der Pro Bahn & Bus-Agentur

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

Vogelsbergbahn: Weiterhin Reisezeitverlängerung nach Frankfurt Bis zu 15% Preiserhöhung innerhalb eines Kalenderjahres

(hl) Von gravierenden Veränderungen sind die Fernpendler Richtung Frankfurt durch die Umwandlung der Interregios (IR) in Intercities (IC) betroffen. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2002 konnten Reisende mit allen RMV-Tickets die IR von und nach Frankfurt ohne Aufschlagzahlung benutzen. Durch den Ersatz der IR in IC gilt dieser als Fernreisezug und kann nur noch mit Fahrkarten des Fernverkehrs bzw. von RMV-Zeitkarteninhabern mit einer zusätzlichen Zuschlagskarte benutzt werden.

Der Fernverkehrszuschlag beträgt rund 10% Aufschlag einer RMV-Monatskartenpreis. Zusätzlich zu diesem DB-Zuschlag erhöht der RMV in diesem Jahr zum zweiten Mal seine Preise um durchschnittlich 2,4%.

Vogelsbergbahnpendler mit Dienstbeginn um 8 Uhr in Frankfurt müssen zukünftig morgens eine halbe Stunde früher das Haus verlassen oder zähneknirschend vorgenannten 10% IC-Zuschlag zahlen. Denn ein passender Regionalexpress-An-

schluß nach Frankfurt wird im Bahnhof Gießen um 10 Minuten verpaßt. Für die Pendler der Vogelsbergbahn bedeutet dies innerhalb eines Jahres eine Fahrpreiserhöhung von ca. 15% ohne eine entsprechende Gegenleistung. So werden in dem IC weder produktspezifische Wagen in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen, noch ein Reisezeitgewinn zu verzeichnen sein. Auf der Vogelsbergbahn wird der „Museumszustand mit Aschenputtel-dasein“ kontinuierlich gepflegt und wei-



Vogelsbergbahnzug bei Angersbach

ter gewurstelt wie bisher. Die Inkompetenz feiert hier wieder fröhliche Urständ, da kein Verantwortlicher früh morgens mit der Bahn nach Frankfurt und abends zurück pendeln muss und dabei hautnah erlebt, was sein Verantwortungsbereich korrigieren könnte.

Wie bereits in der Hessenschiene Nr. 48 ausführlich berichtet, hatten Frankfurt-Pendler im Februar 2002 bei der Vogelsberger Verkehrsgesellschaft VBV um eine Verschiebung der Abfahrtszeit in Gießen von drei bis vier Minuten der Regionalbahn 95527 auf 17:49 / 17:50 Uhr gebeten, um eine schnelle Verbindung zur Vogelsbergbahn zu gewährleisten. Dies wurde mit einer sachlich falschen Begründung seitens des RMV abgelehnt und von der VBV ungeprüft weitergegeben.

Durch telefonische Intervention bei der VBV wurde zugesagt, diesen Mißstand ab dem Fahrplanwechsel im Dezember zu korrigieren. Dies ist jedoch nicht geschehen; es wird wieder genauso weiterge-

macht wie bisher. So trifft der RE 15388 aus Frankfurt, genau wie früher, um 17:42 Uhr in Gießen ein, die Vogelsbergbahn RB 95427 (neue Zugnummer) fährt nach wie vor um 17:46 Uhr in Gießen ab, um auch wiederum in Grünberg mit einem Leerreisezug zu kreuzen. Nach einer fahrplanmäßigen Standzeit von fünf Minuten wird die Weiterfahrt angetreten. Durch diesen verpaßten Anschluß in Gießen ergibt sich für die betroffenen Reisenden weiterhin eine Fahrzeitverlängerung von 30 Minuten. Will oder kann man den Aufschlag für den morgendlichen IC nicht bezahlen so ist man täglich 60 Minuten - auf das Jahr umgelegt sind das mehr wie 9 Tage zu je 24 Std.- länger unterwegs als bei einer kundenorientierter Gestaltung der Fahrpläne notwendig wäre.

Aus Gesprächen mit zahlreichen Pendlern dieser Relation war zu entnehmen, daß man die Zeitkarten zurückgeben bzw. nicht mehr erneuern oder sich nach Alternativen zur Bahn umschauchen will.

Bahnsteigaufzüge in Weilburg ohne Funktion

(fl) Der Bahnsteig in Weilburg ist in den Jahren 1999 / 2000 mit erheblichem Aufwand komplett erneuert worden. Der Busbahnhof wurde bereits Anfang der 90er Jahre neu erstellt. Ebenso die gut genutzten Flächen für Park & Ride. Als Schwachpunkt der erneuerten Anlagen hat sich der Zugang zum Bahnsteig erwiesen.

Die beiden Aufzüge sind fast nie betriebsbereit. Der Zugang für Personen mit Kinderwagen oder Gehbehinderte ist nahezu unmöglich. Auch die früher in Ausnahmefällen geduldete Möglichkeit, die Gleise auf einem ebenerdigen "Dienstweg" zu überschreiten, ist durch die Bauart des Bahnsteigs nicht mehr gegeben.

Wie praktisch ein ebenerdiger Zugang

sein könnte, haben die Weilburger an einigen Tagen im Oktober und November erfahren: Wegen Erneuerung der Gleise eins und zwei hielten die Züge an einem fast barrierefrei zu erreichenden Behelfsbahnsteig entlang der ehemaligen Güterhalle.

Da sich die beiden Aufzüge nicht bewährt haben, sollte die Bahnsteiganlage

nachgebessert werden: Ein ebenerdiger Zugang in Höhe des Bahnhofsgebäudes könnte mittels Anrufschranke gesichert werden. Da sich das Stellwerk gleich nebenan befindet (dieser Zustand dürfte bei

dem Tempo, mit dem die Modernisierung der Lahntalbahn voran schreitet, noch lange Zeit erhalten bleiben...) würde sich der Aufwand für Verkabelung, Überwachung etc. in engen Grenzen halten.

Sonderfahrt durch FKE nicht genehmigt Eisenbahnbundesamt erteilt Bescheid für weitere Nutzung im Personenverkehr

(ml, jl, mk) Die in der letzten Hessenschiene angekündigten Sonderfahrten der Lumdatabahn AG zum autofreien Sonntag mußten ersatzlos ausfallen. Wenige Tage vor dem Veranstaltungstermin teilte die DB Netz AG den Oberhessischen Eisenbahnfreunden mit, dass der neue Betreiber, die Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn (FKE), keinen Personenverkehr mehr auf den Gleisen der Lumdatabahn vorsehe und genehmige.

Nach dem neuen Betreibervertrag, den die Stadt Staufenberg mit der FKE abgeschlossen hatte, sieht dieser „keine Aktivitäten im Personenverkehr vor.“ Begründet wird dies mit den Infrastruktureinrichtungen (z.B. Bahnsteige), die „für einen Personenverkehr nicht mehr oder nur noch bedingt vorhanden sind.“

Diese Argumentation war für die LB AG nicht nachvollziehbar. Seit über sechs Jahren organisiert die LB AG

auf der Strecke Sonderfahrten, die letzte fand am 1. April dieses Jahres statt.



Alle Fahrten wurden ohne besondere Auflagen von Seiten der Deutschen Bahn Netz AG genehmigt. Nach dem Betriebsführungswechsel zum 1. Mai 2002 sollte der Personenverkehr plötzlich nicht mehr

In Staufenberg-Daubringen ist der Einstieg wegen fehlender Bahnsteigkante nicht möglich. Eine Sanierung soll Abhilfe schaffen

Foto: M. Laux



möglich sein, obwohl sich an den Anlagen nichts geändert hatte. Die Absage kam zum denkbar ungünstigsten Zeitpunkt: Die Fahrkarten waren gedruckt und die Fahrzeuge bei den Oberhessischen Eisenbahnfreunden (OEF) bestellt.

Die Rhein-Sieg-Eisenbahn, bei der die Fahrzeuge der OEF eingestellt sind, bemühte sich daraufhin beim Eisenbahnbundesamt (EBA) in Bonn um Netzzugang für die Strecke Lollar - Mainzlar, worauf das EBA am 20. August 2002 ein Verfahren von Amts wegen einleitete. Nach rund 6 Wochen, am 1. Oktober 2002, erging an die FKE der Bescheid, das Trassenbestellungen im Personenverkehr auf der Strecke Lollar - Mainzlar nicht abgelehnt werden dürfen.

Das EBA begründet seine Entscheidung damit, dass das Allgemeine-Eisenbahn-Gesetz (AEG) bei einer Genehmigung zum Betreiben einer Eisenbahnstrecke nicht nach Personen- oder Güterverkehr unterscheidet. Weiterhin stellt das EBA fest, dass Dritte unangemessen in ihren Rechten beeinträchtigt würden, wenn ihnen der Zugang verwehrt würde. „Denn die Schienenwege sollen gerade nach § 6 Abs. 3 Nr.2 AEG für alle potentiellen Nutzer offen zur Verfügung stehen. Eine Unterscheidung nach Personen- und Güterverkehr würde dem Willen des Gesetzgebers damit zuwider laufen“ so das EBA.

Aufgrund des positiven Ausgangs bestellte die LB AG sogleich bei den OEF für den 7. Dezember 2002 die Verlängerung der OEF-Nikolausfahrt nach Limburg ausgehend von und bis nach Mainzlar. Diese Fahrt, die auch schon in den

vergangenen Jahren mehrmals ab Mainzlar durchgeführt wurde, ist besonders bei den kleinen Fahrgästen sehr beliebt. Nach dem Besuch des Limburger Weihnachtsmarktes kommt der Nikolaus durch den Zug und verteilt seine Gaben. Mit dieser Fahrt soll der Öffentlichkeit auch gezeigt werden, dass die Lumdatalbahn wieder mit Personenzügen befahrbar ist.

Bahnsteigerneuerung in Daubringen?

Ein besonderes Augenmerk soll in Zukunft auf den Zustand der Bahnsteige gelegt werden. Der Bahnsteig des ehemaligen Haltepunktes Daubringen soll dabei erneuert werden und muss den Auflagen der Eisenbahnbetriebsordnung entsprechen. Bis Frühjahr 2003 soll die Bedienbarkeit des zukünftigen Haltepunktes mit dem neuen Namen „Staufenberg-Süd“ hergestellt sein. Besonders interessant ist der Haltepunkt nicht zuletzt deshalb, weil die Bebauung in Staufenbergs Süden immer näher an die Bahnlinie heranwächst. Die Ausführung unterliegt jedoch dem Damoklesschwert günstigster Bauausführung.

Foto-CD

Ende Januar 2003 wird die erste Foto-CD der Lumdatalbahn AG erscheinen. Auf der CD befinden sich über 100 Photos von fünf Sonderfahrten, die zwischen 1996 und 2001 auf den Gleisen der Lumdatalbahn zwischen Lollar und Mainzlar (Allendorf) stattgefunden haben. In selbstablaufenden Vollbild DiaShows können sie moderne Fahrzeuge wie den Talent oder RegioSprinter sowie historische Schienenbusse betrachten. Nähere Informationen mit Bestellmöglichkeit in der nächsten Hessenschiene!

Karben: Kleine Stadt mit großen Ideen

(jl/fl) Die Stadt Karben zählt ca. 22.500 Einwohner und liegt im Einzugsbereich der Main - Weser - Bahn nördlich von Bad Vilbel. Von der arbeitenden Bevölkerung “pendeln” 78 Prozent, wovon wiederum 38 Prozent den öffentlichen Verkehr nutzen.

Hauptschlagader des ÖV ist die Main-Weser-Bahn mit der S-Bahnlinie S6, andere Züge halten nicht im Stadtgebiet. Damit gehört die Stadt zu den Kommunen, die von den bekannten Unregelmäßigkeiten dieser Linie besonders betroffen sind. Mittlerweile ist der Ausbau der S6 für 2007 anvisiert. Selbstverständlich engagiert sich die Kommune in der zuständigen Interessengemeinschaft.

Der von der Stadt mitverantwortete lokale Busverkehr umfasst hauptsächlich die Linien 7 und 26. Beide verkehren überwiegend im 30-Minutentakt und es wird zumindest versucht, die Anschlüsse von und zur S6 in Groß Karben zu “halten”. Nahverkehrsbeauftragter Ekkehard Böing betont im Gespräch mit der HS-Redakti-

on, man habe sich für eine aktive angebotsorientierte Rolle des ÖPNV entschieden, um die Stadt vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten und den Bürgern ein Angebot zu unterbreiten. Böing freut sich über die breite Akzeptanz, die das Thema mittlerweile parteiübergreifend sowie bei den Bürgern erfährt.

Von den erzielten Verbesserungen konnte sich die HS-Redaktion während einer Probefahrt zusammen mit Ekkehard Böing und Stadtrat Roland Scholz überzeugen. Bevorrechtigungen an zahlreichen Ampeln beschleunigen die Fahrt ebenso wie einige Innovationen bei der Linienführung. So wird der Bahnhof von einer Seite her über eine nicht öffentliche Straße erreicht. Als Nebeneffekt erschließt man



Stadtrat Roland Scholz (links) und Nahverkehrsbeauftragter Ekkehard Böing auf dem Bahnhofsvorplatz vor einem Bus der Linie 26, der die meisten Karbener Stadtteile miteinander verbindet

Ohne finanzielle Unterstützung der Stadt Karben wäre die Fahrkartenausgabe im Bahnhof heute geschlossen



damit ein Industriegebiet. An anderer Stelle konnte auf eine zeit- aufwändige Schleifenfahrt verzichtet werden, nachdem an der durchgehenden Straße eine Haltestelle gebaut wurde. "Kasseler Sonderbord" und Warthäuschen in einheitlichem Design sind andernorts leider ebenfalls noch rar, in Karben dagegen - wie übrigens im gesamten Wetteraukreis - weit verbreitet.

Wegen der starken Nutzung der S6 denkt man sogar über einen zeitweisen 15-Minutentakt im Stadtbusbereich nach, um die Bürger dort abzuholen, wo sie wohnen. Denn Park+Ride kostet Geld: Der Kommune beim Ausbau der Parkflächen und den Bürger bei der Vorhaltung eines nur für Kurzstrecken genutzten PKW's.

Natürlich gibt es auch Schwachlastzeiten, in denen Busse nicht lohnen. Dafür hat die Stadt ein mit etwa 11.000 Fahrgästen pro Jahr frequentiertes Anruf-

Sammel-Taxi-System eingerichtet. Als Besonderheit finden die S6-Fahrgäste am Bahnhof Groß Karben während der AST-Betriebszeiten auch ohne Anmeldung ein Sammeltaxi vor. Damit entfällt ein Hindernis bei der Nutzung dieser Verkehrsart, nämlich die telefonische Voranmeldung. Bus-Sonderverkehre erschließen beispielsweise den Weihnachtsmarkt oder das Jugend-Kulturzentrum JUKUZ. Außerdem wird Car-sharing in Kooperation mit einer der größeren Car-sharing-Organisationen angeboten.

Leider macht das Bahnhofsgebäude in Groß Karben noch einen etwas vernachlässigten Eindruck. Der geplante Erwerb kommt nicht voran, weil die DB darin befindliche Betriebs-



Sehr gute Hinweisschilder in der Bahnstufunterführung erleichtern Ortsfremdem die Orientierung

anlagen offenbar nicht ohne weiteres verlegen kann. Für das für die Gesamtanlage zuständige Bahnmanagement findet Böing dennoch lobende Worte. Reparaturen und Reinigungen würden in der Regel schnell und unbürokratisch durchgeführt. Die Stadt subventioniert den Fahrkartenverkauf am Schalter (!) und würde gerne weitere Dienstleistungen integrieren. Auch konnte vor einigen Jahren eine Häuserzeile mit Ladengeschäften gegenüber des Bahnhofsgebäudes fertiggestellt werden.

Vorbildlich dagegen ist schon heute der Bahnhofsvorplatz. Kurze Umsteigewege vom Zug zum Bus und Taxi überzeugen

ebenso wie drei große und überdachte Fahrradstellanlagen, die auch in der kalten Jahreszeit gut genutzt werden. Hinweisschilder, wie sie von der Stadt Karben angebracht wurden, vermisst man auf vielen anderen Bahnhöfen.

Nahverkehrsbeauftragter Ekkehard Böing ist mit Freude bei der Sache, was man beispielsweise bei dem unbürokratischen Kontakt mit dem Fahrpersonal des Stadtbusses bemerkt. Probleme werden so schnell und direkt angesprochen. In manch größerer Stadt liegen solche Ressourcen brach oder werden mühsam per "betrieblichem Vorschlagswesen" erschlossen...

Kapazitätsprobleme bei der Taunusbahn

Studien zeigen mehrere Lösungsansätze auf

(hm) Insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten sind die Züge der Taunusbahn oft überfüllt. Von einer steigenden Nachfrageentwicklung wird ausgegangen. Dies hat Landrat Jürgen Banzer (CDU) dazu veranlasst, über eine Erweiterung der Kapazität nachzudenken. Bereits vor zwei Jahren hatte der Verkehrsverband Hochtaunus zwei Studien zu den Entwicklungsmöglichkeiten der Taunusbahn in Auftrag gegeben. Nun liegen die Ergebnisse vor.

Der erste Vorschlag beinhaltet die Beschaffung von weiteren bis zu zehn Fahrzeugen, wobei mit Kosten von etwa 2 Millionen Euro pro Fahrzeug gerechnet werden muss. So könnten vierteilige Einheiten gefahren werden. Dies aber bedeutet, dass die Bahnsteige verlängert

werden müssen, was mit weiteren Kosten verbunden ist. Hierauf könnte allerdings

Immer mehr Fahrgäste nutzen die Taunusbahn. Mit den bestehenden Anlagen und Fahrzeugen kann der zukünftige Verkehr kaum noch abgewickelt werden



verzichtet werden, falls doppelstöckige Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der europäische Markt halte jedoch keine entsprechenden Dieseltriebwagen bereit. Zudem wären Probleme mit den Lichtraumprofilen beim Hasselborner Tunnel und bei einigen Brücken zu erwarten. So kommt als weiterer Vorschlag ein abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau der Strecke hinzu, mit dem eine Erweiterung der Kapazität durch eine verdichtete Zugfolge erreicht werden könnte. Für diese Variante müssten allerdings Brücken und Durchlässe verbreitert werden. Eine Kostenschätzung gibt es noch nicht.

Ebenfalls untersucht wurde die Elektrifizierung der Strecke Brandoberndorf - Friedrichsdorf, was vor allem zu Fahrzeitgewinnen führen und geschätzt über 22 Millionen Euro kosten würde. Die Überlegungen beziehen die Verlängerung der S-Bahn von Frankfurt über Friedrichsdorf hinaus bis nach Brandoberndorf ein. Ebenso wurde geprüft, ob Taunusbahn und S-Bahn gekoppelt werden können. Dem eher geringen Zeitgewinn dieser beiden Möglichkeiten stünden jedoch erhebliche technische und logistische Probleme gegenüber.

Neuer S-Bahn-Halt in Langen eröffnet

(jl) Am Sonntag, 20. Oktober war es soweit: Um 16.10 Uhr hielt die erste fahrplanmäßige S-Bahn an der neuen S-Bahnstation "Langen-Flugsicherung" im Wirtschaftszentrum Neurott. Nicht nur die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Deutschen Flugsicherung können nun - nach einjähriger Bauzeit - ihren Arbeitsplatz bequem mit Öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen. Für die neue Station wird mit 1600 Ein- und Aussteigern täglich gerechnet.

Die Station Langen-Flugsicherung wird von den Linien S 3 und S 4 bedient. Damit besteht im Tagesverkehr montags bis samstags alle 15 Minuten eine Fahrtmöglichkeit Richtung Frankfurt beziehungsweise Langen und alle 30 Minuten nach Darmstadt. In den übrigen Zeiten kann man alle 30 Minuten Richtung Frankfurt beziehungsweise Langen und alle 60 Minuten Richtung Darmstadt fahren.

Seit der Unterzeichnung der ersten Vereinbarungen sind knapp zwei Jahre vergangen. Insgesamt hat das Großprojekt 3,7 Millionen Euro gekostet. Das Land Hessen hat hierfür 2,63 Millionen Euro (überwiegend so genannte Regionalisierungs-

mittel) bereit gestellt. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund beteiligte sich zu 50 Prozent an den Planungskosten. Die restlichen Kosten teilten sich der Landkreis Offenbach, die Stadt Langen und die Deutsche Flugsicherung, die sich davon einen deutlichen Standortvorteil erhofft.

"Die neue Haltestelle bietet den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern des Gewerbegebietes eine echte Alternative zum Individualverkehr und ist gutes Beispiel für funktionierende Public-Private-Partnership", lobte Peter Waldinger, Geschäftsführer Technik bei der Deutschen Flugsicherung, die neue Station in seiner Eröffnungsansprache.

Neue Ideen zur Zukunft der Aartalbahn

(gh) Nach wie vor werden neue Ideen zur Reaktivierung der Aartalbahn zwischen Diez und Wiesbaden gesucht und hierbei auch bereits realisierte Projekte in Deutschland als Beispiele herangezogen. So informierte sich der im Rhein-Lahn-Kreis sehr aktive Arbeitskreis Aartalbahn mit Politikern aus der Region im Oktober bei der Daadetalbahn und der Hellertalbahn.

Eine Reaktivierung der stillgelegten Eisenbahnstrecke im Nahverkehr von Limburg über Bad Schwalbach und Wiesbaden Ost bis hin zum Mainzer Hauptbahnhof sei eine sinnvolle Alternative zum privaten PKW, betonte der Vorsitzende des Arbeitskreises, Manfred Nickel. Neben Aarbergens Bürgermeister Hartmut Bopp und seinem Amtskollegen Volker Satony aus Hahnstätten befand sich unter den 25 Teilnehmern der Busfahrt auch der SPD-Landtagsabgeordnete Frank Puchtler aus dem Rhein-Lahn-Kreis.

Der Geschäftsführer der Westerwaldbahn GmbH, Horst Klein berichtete von seinen Erfahrungen in dem Unternehmen,

das mit kommunaler Hilfe im Jahre 1994 die völlig herunter gewirtschaftete und von der Bahn aufgegebene Daadetalbahn reaktiviert hatte und im selben Jahr auch die Ausschreibung der angrenzenden Hellertalbahn von Betzdorf nach Dillenburg gewann. Mittlerweile führe man mit den beiden Personenstrecken ein „sensationell gutes Ergebnis“ ein, freute sich Klein. Denn die Fahrgastzahlen zwischen Daaden und Betzdorf hätten sich seitdem mit derzeit rund 1200 Personen pro Tag nahezu verdoppelt.

Einen Wiedereinstieg in den Schienenpersonennahverkehr über einen vorhergehenden Museumsbetrieb auf der Aartal-

Werden hier wieder Züge fahren? Das Land Rheinland-Pfalz zeigt Interesse an einer Wiederaufnahme des ÖPNV. 1983 war ein Akkutriebwagen der Baureihe 515 beim Schrankenposten in Holzheim auf dem Weg Richtung Limburg Foto: Hans-Peter Günther



strecke schätze der Geschäftsführer als „realistisch“ ein. Unverzichtbar dafür sei jedoch ein deutlicher politischer Wille vor Ort. Zudem bedürfe es moderner Fahrzeuge, eines abgestimmten Taktfahrplans und eines Marketingkonzepts.

Einen weiteren Bezugsaspekt bekommt die Westerwaldbahn GmbH durch die Teilnahme an der laufenden Ausschreibung für das „Westerwald-Taunus-Netz“, das mit den beiden Westerwaldstrecken, der unteren Lahntalbahn und der Strecke Limburg-Niedernhausen-Wiesbaden derzeit noch von der Deutschen Bahn AG betrieben wird. Sollte man den Zuschlag erhalten, wäre der Sitz des Zweignetzes mit dem dazugehörigen Wagenpark der Privatbahn höchstwahrscheinlich in Limburg, dachte Klein an. Die Aartalbahn liegt in unmittelbarer Nachbarschaft dazu.

Ein erster Schritt zu einer Reaktivierung der Strecke soll zunächst die Erweiterung des Museumsverkehrs der Nassauischen Touristikbahn sein. Die nächste gemeinsame Aktion des Arbeitskreises ist hierzu

eine erste Entbuschung der stark zuge wachsenen Gleise am Bahnhof Michelbach im November.

Mit einer Darstellung der Nahverkehrssituation im sächsischen Zwickau versuchte der verkehrspolitische Sprecher der Grünen, Claus-Peter Große, dem Ausschuss für Planung und Verkehr der Landeshauptstadt Wiesbaden den so genannten Regio-Sprinter schmackhaft zu machen. Diesen Diesel getriebenen Zug könne man doch auf der Aartalbahn einsetzen, eine Verbindung vom Hauptbahnhof in die Wiesbadener Innenstadt bis zum Dernschen Gelände und eine Verbindung über die Ländchesbahn bis Idstein herstellen.

Große hat auch schon Vorstellungen, wie das Dernsche Gelände vom Hauptbahnhof aus erschlossen werden soll: zunächst zweigleisig bis zur Rheinstraße, danach bis zur Endstation nahe des Wiesbadener Rathauses eingleisig.

Die Stadt Wiesbaden will nun zunächst die vom Rhein-Main-Verkehrsverbund eingeleitete Rentabilitätsprüfung abwarten.

Bahnhofs-Sanierungen im westlichen Rhein-Main-Gebiet

(gh) Zur dringend notwendigen Aufwertung der Bahnstationen in der Landeshauptstadt Wiesbaden, dem Rheingau-Taunus-Kreis und im Main-Taunus-Kreis gibt es Überlegungen und Pläne, die nachfolgend in Kurzform dargestellt werden sollen.

Wiesbaden Hauptbahnhof: Umbau des Erdgeschosses, Umgestaltung und Neuordnung des Vorplatzes, der Bushaltestellen und der Taxistände. Nach Angaben der DB soll die Sanierung des Empfangsgebäudes nun am 6. Januar 2003 begonnen werden. Der künftige ICE-Bahnsteig, der zur Zeit

neu gestaltet wird, kann zwar zum Fahrplanwechsel genutzt werden, die Bauarbeiten zur Verlängerung des Daches an diesem Bahnsteig werden aber erst Ende Januar 2003 beendet sein, ebenso die neue Beleuchtung für diesen Bahnsteig. Der Hauptbahnhof wird als erster Bahnhof in

Deutschland mit einer von der Bahn favorisierten neuen Beleuchtungskonzeption ausgestattet.

Wiesbaden-Biebrich: Erste Ansätze für ein Gesamtkonzept sind in Arbeit.

Wiesbaden-Erbenheim, Wiesbaden-Igstadt, Auringen-Medenbach: Den Gremien der Stadt Wiesbaden liegt eine Untersuchung über die Ländchesbahn vor, wie deren Infrastruktur und die Bahnstationen verbessert werden können. In Auringen-Medenbach wurden im Herbst 2002 die Bahnsteigkante erneuert sowie ein Zugang und ein Teilstück des Bahnsteiges gepflastert.

Wiesbaden Ost: Schaffung von direkten, behindertengerechten Zugängen über Rampen von der dann erneuerten Bauernbrücke aus. Baubeginn soll 2003 sein.

Mainz-Kastel: Schaffung von barrierefreien Zugängen, Sanierung und Durchstich der Unterführung zur Park+Ride-Anlage, behindertengerechter Zugang über die Ladestraße vom Brückenkopf zur Unterführung.

Rheingau-Taunus-Kreis

Lorchhausen: Errichtung von barrierefreien Zugängen, Bike+Ride-Anlage, neue Bahnsteigausstattung.

Lorch: Errichtung von barrierefreien Zugängen, Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlage, Erneuerung der Bahnsteigausstattung, neuer Außenbahnsteig.

Rüdesheim: Verlegung der Station in Richtung Geisenheim.

Geisenheim: Neuer Außenbahnsteig, Unterführung mit zwei Rampen, Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlage, Busbahnhof.

Oestrich-Winkel: Neuer Außenbahnsteig, barrierefreie Zugänge.

Eltville: Neuer Busbahnhof, Park+Ride-, Bike+Ride-, Kiss+Ride-Anlage, WC, Taxiplätze.

Niedernhausen: Aufstellen von neuen Wartehallen und Errichtung von barrierefreien Zugängen. Die Park+Ride-Anlage wurde im Jahr 2002 umgestaltet, der Busbahnhof steht kurz vor der Fertigstellung.

Main-Taunus-Kreis

Eppstein: Barrierefreie Zugänge, Bebauung des Umfeldes, eventuell Verlegung der Bushaltestelle am Bahnhof, Bike+Ride sowie Park+Ride-Anlage. Das Empfangsgebäude soll an die Gemeinde verkauft werden, Sanierung und Umnutzung des Erdgeschosses als Bürgerbüro, Gastronomie.

Lorsbach: Errichtung eines behindertengerechten Zugangs, öffentliches WC, Sanierung von Unterführung und Treppenhaus.

Hofheim: Verkehrsbetriebe übergreifende Anzeigetafeln am Bahnsteig und Busbahnhof (bereits im Testbetrieb), Installation von vier festen und zwei beweglichen Kameras, dazu zwei Notrufsprechsäulen.

Flörsheim: Errichtung barrierefreier Zugänge mit zwei Aufzügen. Baubeginn 2003.

HEAG: Erweiterung des rechnergesteuerten Betriebsleitsystems

(gh) Als eines der ersten Verkehrsunternehmen in Deutschland setzt die HEAG Verkehrs-GmbH Darmstadt in ihrem Betriebsleitsystem digitale Funktechnik ein. Verkehrsstaatssekretär Dr. Herbert Hirschler und der Vorstandsvorsitzende der Hessischen Elektrizitäts-AG, Prof. Horst H. Blechschmidt, gaben in der Verkehrsleitstelle am Böllenfalltor am Montag das offizielle Startsignal für den Sprechfunk als erster Ausbaustufe des Systems.

Dr. Hirschler begrüßte die Investition der HEAG Verkehrs-GmbH und die gemeinsamen Anstrengungen der im „REGIOFUNK Rhein-Main“ (rrm) an der Entwicklung beteiligten Unternehmen. Die digitale Funkkommunikationsplattform sorgt für einen leistungsfähigen und zukunftssicheren Öffentlichen Personennahverkehr, mit der sich auch die Servicequalität gegenüber dem Fahrgast weiter verbessern ließe. Bereits im vergangenen Jahr habe das hessische Wirtschafts- und Verkehrsministerium die erste Ausbaustufe bei der HEAG Verkehrs-GmbH mit einer Zuwendung in Höhe von 994.000 Euro gefördert.

Der digitale Sprechfunk auf TETRA-POL-Basis ergänzt das Rechnergesteuerte Betriebsleitsystem (RBL) der HEAG und verbessert die Kommunikation insbesondere an der Hessischen Bergstraße und in den topografisch ungünstigen Bedingungen des Odenwalds. Der Sprechfunk ermöglicht den Fahrern die Kommunikation mit der zentralen Leitstelle am Betriebshof Böllenfalltor, aber auch untereinander können die Fahrer kommunizieren. Unabhängig vom Standort ist die Sprachqualität immer gleich bleibend hoch. Auch im Notfall ist für Sicherheit gesorgt. Notrufe haben immer höchste Priorität und werden automatisch dokumentiert.

Als technische Voraussetzung wurden 25 Linienbusse dafür mit Funkkomponenten in Digitaltechnik ausgerüstet. Fünf neue Funkbasisstationen verbessern zudem die Funkinfrastruktur an der hessischen Bergstraße und im vorderen Odenwald. Von dem digitalen Funk profitieren jetzt insbesondere die Omnibuslinien 669 (Jugenheim - Heppenheim), B (Ernsthofen - Gadernheim), O (Böllenfalltor - Modautal) und BO (Ober-Ramstadt - Neunkirchen) sowie die Stadtbuslinien in Bensheim.

Das Gesamtkonzept des digitalen Funks sieht in einem weiteren Bauabschnitt die volle Integration dieser Linienfahrzeuge in das bestehende Rechnergesteuerte Betriebsleitsystem der HEAG und somit eine optimale Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf diesen Linien vor. Die Vorteile des digitalen Funks gegenüber dem analogen Funk, nämlich die Übertragung von komplexen Daten, können dann voll ausgeschöpft werden. Die Nutzungsmöglichkeiten sind vielfältig: Dank der übertragenen Daten ist die Leitstelle über Standort und die Fahrplanlage der Linienfahrzeuge jederzeit informiert, so dass zum Beispiel auch bei Verspätungen Anschlussbeziehungen zwischen verschiedenen Linien noch gesichert werden können.

Bahndreieck Spessart: Mottgers-Spange verkehrlich nur dritte Wahl

(og) Der mögliche Nutzen der Mottgers-Spange im Nordspessart-Korridor bleibt nach Auffassung der "Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Bahndreieck Spessart" deutlich hinter dem der übrigen Varianten zurück. Sowohl verkehrliche Gründe als auch Lärmschutzaspekte sprechen für die Optimierung einer weitgehend an die A66 angelehnten Direkt-Trassierung. Zwischen Fulda und Frankfurt/M fahren über dreimal soviel Fernzüge wie zwischen Würzburg und Frankfurt/M. Die Investition in Neubaugleise ist am stärkeren der beiden Fernverkehrsströme auszurichten.

"Allein schon aus ökonomischen Gründen muss man vorrangig dort investieren und verbessern, wo sich der Bedarf aufsummiert. Bundesweit entsteht durch den Ausbau der Achsen Frankfurt - Darmstadt - Mannheim, Stuttgart - Ulm und Augsburg - München im Konsens mit den beteiligten Ländern ein fast durchgehender Schnellfahrkorridor vom Rhein/Main-Raum bis an die Isar. Zusätzliche Sprinterzüge unter Auslassung von ICE-Systemhalten wie Aschaffenburg oder Würzburg großräumig über Nürnberg zu leiten, macht betrieblich kaum Sinn. Damit ist das zentrale Argument für die Mottgers-Spange entfallen", so Helmut Schultheiß, Regionalreferent beim Bund Naturschutz in Bayern (BN).

"Die begrüßenswerte Zusage der DB AG, Aschaffenburg im Fernverkehr nicht schlechter als im Fahrplan 2002 zu bedienen, ist auch ohne Mottgers-Spange durch einen zweigleisigen Ausbau im Bereich Heigenbrücken in Verbindung mit einer durchgreifenden Modernisierung der Strecke Hanau - Aschaffenburg - Laufach voll und ganz einzulösen", so Ernst Croner, Vorsitzender des PRO BAHN-Regionalverbandes Unterfranken.

"Ein solches Konzept passt hervor-

gend in den Integralen Taktfahrplan und wird in Unterfranken von einer breiten Mehrheit vor Ort unterstützt. Die ICE-Systemhalte Aschaffenburg und Hanau können zudem durch ein gemeinsames Regio-Stadtbahnnetz nach dem Modell Karlsruhe noch weit besser mit dem Umland vernetzt und somit dauerhaft gesichert werden", ergänzt Matthias Striebich, Landesvorsitzender des VCD-Bayern.

Stefan Sitzmann, Vorstandsmitglied von Pro Bahn & Bus Hessen: "Der Korridor 'Fulda - Knoten Frankfurt - Mannheim' bildet eine Funktionseinheit - und das an zentraler Stelle im europäischen Eisenbahnnetz. Jeder dritte DB-Fernzug wird von einem Ausbau im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans profitieren." Für zusätzliche Zeitbindungen im Süden, z.B. zusätzliche ICE-Halte in Darmstadt, sind entsprechende Fahrzeitkürzungen im Norden nötig. Mit der umwegigen, keineswegs billigen und im europäischen Vergleich dennoch recht 'langsamen' Mottgers-Spange ist das nicht zu machen. "Völlig unakzeptabel wäre es, den Fahrzeitausgleich für den unnötigen Umweg durch den Nordspessart durch Streichung bestehender ICE-Halte in Hanau oder Fulda zu erzielen. Anschlussgefüge und Pünktlichkeit dürfen sich nicht ausgerechnet auf

Kosten der vom Ausbau betroffenen Ballungsrandregionen in Hessen und Bayern verschlechtern. Um dies zu vermeiden, sind im hessischen Abschnitt Fulda - Frankfurt/M deutliche Fahrzeitkürzungen im Bereich von 9 Minuten erforderlich", so Sitzmann.

"Die Position der Verkehrs- und Umweltverbände ist klar: Volkswirtschaftlich und verkehrlich sind die Investitionsmit-

tel zum Aufbau einer schnellen Direktverbindung zwischen Fulda und Hanau zu verwenden. Dort muss - wie ehemals bei der A66 - vor Ort um die verträglichste Lösung gerungen werden. Neubau bedeutet hierbei zugleich auch Lärmsanierung. Die Mottgers-Spange ist und bleibt dagegen nur Dritte Wahl - unakzeptabel für eine Entscheidung von europäischer Tragweite", so Helmut Schultheiß abschließend.

Ausbau der Kinzigtalbahn: Stausee-Querung prüfen

(og) Im Rahmen des Scoping-Termins am 6.11.2002 in Gelnhausen schlugen die in der "Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Bahndreieck Spessart" zusammenarbeitenden Verbände eine Optimierung der in der Raumempfindlichkeitsuntersuchung (REU) aufgezeigten Trassenkorridore von Gelnhausen über Bad Soden-Salmünster nach Schlüchtern vor. Mit einer Querung des Kinzigtals auf Höhe des Kinzig-Stausees können die Eingriffe für den Bau schneller Zusatzgleise insgesamt deutlich verringert werden.

Im Eisenbahndreieck Fulda - Würzburg - Frankfurt hat die von der DB AG in Auftrag gegebene REU grundsätzlich drei mögliche Korridore zur strittigen Trassierung der Zusatzgleise zwischen Gelnhausen und Fulda aufgezeigt, von denen zwei im Zuge des Kinzigtals mit anschließendem A66-parallelem Ausbaubereich vom Distelrasen bis Fulda verlaufen:

A) Neubau-Korridor von Gelnhausen Haitz nach Schlüchtern Distelrasen unter südlicher Umfahrung der Ortslagen von Wächtersbach, Aufenau, Hausen, Ahl sowie Steinau mit anschließender Kinzigtalquerung zwischen Steinau und Schlüchtern Niederzell.

Ungefähr an dieser Stelle würde die Neubaustrecke den See überqueren

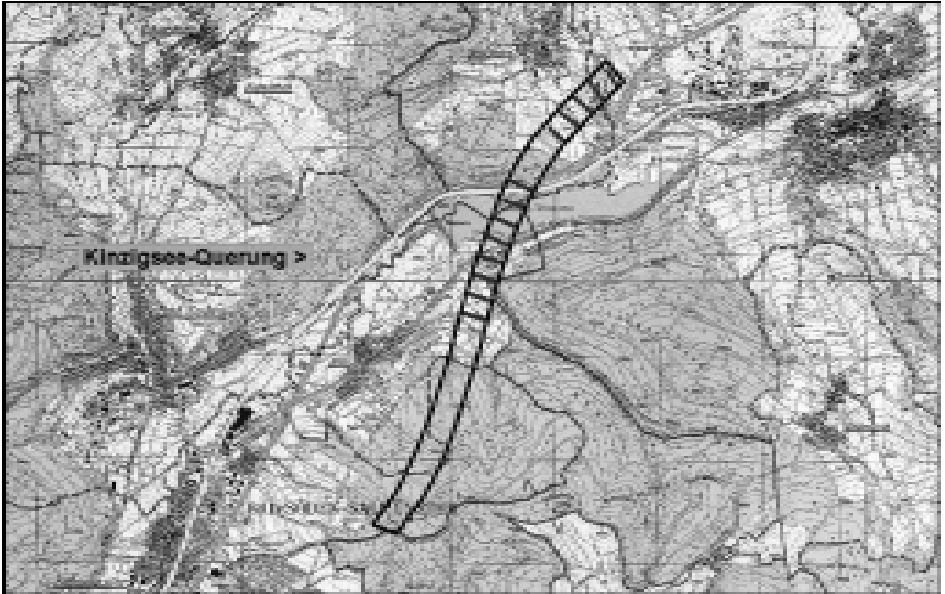
Foto (04.10.2001, IRC 52033

Fallersleben - Mannheim): Oliver Peist

B) Kombiniertes Neubau-/Ausbau-Korridor zwischen Gelnhausen Haitz und dem Westrand von Salmünster mit enger Anlehnung an die Alttrasse, Untertunnelung von Salmünster und anschließender Trassenbündelung mit der A66 bis Schlüchtern Distelrasen.

Die Problembereiche von Korridor A finden sich vornehmlich im Ostabschnitt -





Über den Kinzigtalstausee wechselt die Trasse der Neubaustrecke die Talseite Repro: Hessenschiene

konkret südlich der Stadt Steinau sowie im Zuge der Talquerung bei Schlüchtern Niederzell.

Die Problembereiche von Korridor B liegen dagegen im Westabschnitt, besonders in den Ortsdurchfahrten von Wächtersbach und bei der Untertunnelung von Bad Soden-Salmünster.

Zur Optimierung wird seitens der ARGE Bahndreieck Spessart eine ca. 5 km lange Verbindung zwischen beiden Kinzigtal-Korridoren zur Prüfung vorgeschlagen, welche das Tal in Höhe des siedlungsfernen Kinzigstausees zwischen Ahl und Steinau genau dort kreuzt, wo es durch erhebliche Eingriffe von Straßenbau und Wasserwirtschaft ohnedies nicht mehr als "naturnah" einzustufen ist (siehe Karte).

Diese "Kinzigsee-Querung" vermeidet die Hauptkonfliktpunkte der Trassen **A** und

B, indem sie deren weniger kritische Abschnitte verknüpft. So entsteht eine durchgehende Neutrassierung schneller und dennoch Güterzug tauglicher Zusatzgleise weitgehend abseits von Kinzigau und Besiedlung. Hierdurch werden besonders die Ortsdurchfahrten von Bad Soden-Salmünster und Wächtersbach mit ihren Wohngebieten in Hanglage dauerhaft und wirksam von Schienenlärm entlastet, vor allem nachts. Die weitgehende Bündelung mit der A66 verhindert großräumige Neuzerschneidungen.

Die in der ARGE Bahndreieck Spessart zusammengeschlossenen Verbände erweitern mit diesem Vorschlag die Realisierungschancen der Schienenausbaukette Erfurt - Fulda - Frankfurt/M - Mannheim, die im Netzzusammenhang ("Netz 21") einen besonders hohen Nutzen stiften wird.

Pro Bahn & Bus unterwegs: Schienenkreuzfahrt über die Butzbach-Licher-Eisenbahn

(fl) Die verbliebene "Hausstrecke" der Butzbach-Licher-Eisenbahn steht vor dem Aus. Dies war für Pro Bahn & Bus der Anlass, mit einem der modernen Triebwagen des Unternehmens kurzfristig noch einmal alle bis zum Jahresende befahrbaren Streckenabschnitte zu bereisen.

Los ging die Pro Bahn & Bus - Sonderfahrt am 19. Oktober vom DB-Bahnhof in Butzbach aus. Über die Verbindungskurve zur BLE erreichte unser Triebwagen den ehemaligen Haltepunkt Butzbach Nord und den Bahnhof Pohl-Göns. Kurz vor dem Tor der ehemaligen Ayers-Kaserne endete die Fahrt. Die Gleise im Kasernengelände durften aus Sicherheitsgründen nicht befahren werden. Dutzendfach klickten die Fotoapparate, um das Ereignis einer Triebwagenfahrt auf diesem nie im Personenverkehr bedienten Streckenabschnitt fürs heimische Album zu dokumentieren.

Anschließend stand der verbliebene Abschnitt Butzbach - Münzenberg der ehe-

mals bis Grünberg verlaufenden Stammstrecke auf dem Programm. Mittagessen, eine Besichtigung der imposanten Burg ruine sowie ein Abstecher in die geologisch interessante Quarzsandgrube Gambach folgten, ehe es auf der Strecke durchs Wettertal nach Bad Nauheim weiterging. Die Eisenbahnfreunde Wetterau erlaubten unserer Gruppe freundlicherweise einen Blick in ihre Werkstatt und stellten die wunderschön restaurierte V 36 fotogerecht ins Sonnenlicht. Der Verein ist von der Einstellung der Strecke durchs Wettertal natürlich ganz besonders betroffen. Man hofft, dass es irgendwie weitergeht.

Bis jetzt hat die BLE die Gleise immer wieder mit kleinen Reparaturen erhalten



*Stopp vor dem
Kasernentor: Das
erste Ziel
Ayerskaserne bei
Kirch-Göns war
schnell erreicht*



Der Sonderzug bei Oberhörgern. Im Hintergrund ist die Münzenburg zu sehen, die nach dem Mittagessen besichtigt werden konnte

können, teilweise legten auch die Eisenbahnfreunde mit Hand an. Nach dem Weggang der beiden letzten größeren Güterkunden - die Holzverladung in Münzenberg und das Quarzsandwerk in Gambach - lohnt sich die Unterhaltung nicht mehr. Der Wetterauer Museumszug war in diesem Jahr der letzte halbwegs regelmäßige "Kunde". Dass es die Wetterauer Eisenbahnfreunde gerade jetzt trifft, wo das Werkstattgebäude in Bad Nauheim, der neue Bahnsteig in Steinfurt sowie die V 36 fertig sind und die aufwändige

Hauptuntersuchung der Dampflok begonnen hat, ist besonders bedauerlich. Der nicht gerade für gutmütiges Fahrverhalten bekannte Triebwagen GTW 2/6 ließ die Oberbaumängel aber mehr als deutlich werden. Wie auf einer richtigen Kreuzfahrt kam man sich bisweilen vor...

Für die BLE bleibt neben dem stark angewachsenen Personenverkehr auf Gleisen der DB AG sowie dem Busbetrieb nur noch die regelmäßige Bedienung der Butzbacher Weichenbaugesellschaft. Die



Im Gambacher Quarzsandwerk konnte man neben Aufbereitungsanlagen und der Sandgrube auch feinsten Sand finden, der bei der Industrie sehr geschätzt wird

Strecke zur ehemaligen Ayers-Kaserne bleibt betriebsfähig erhalten, denn die Ansiedlung von Gewerbebetrieben bietet die Chance für neuen Verkehr auf der Schiene. Eine Großspedition hat bereits ihr Domizil im Gelände, setzt aber (noch) nicht auf die Schiene. In Pohl-Göns stellt die BLE gelegentlich für den Weichenbau bestimmte Waggons ab. Griedel bleibt wohl auch noch von Butzbach aus erreichbar.

*Die blaue V36 der
Eisenbahnfreunde Wetterau*



Sauberkeitsoffensive bei der DB - auch in Regionalzügen?

(wb) Es stimmt hoffnungsvoll, dass die Deutsche Bahn AG unlängst verkündete, man habe eine größere Summe bereit gestellt, um sich des Erscheinungsbildes kleinerer und mittlerer Bahnhöfe zu widmen und ihnen ein ordentliches "outfit" zu verpassen. Das ist dringend nötig, wenn man sich allein in Hessens Süden einige Bahnhofsgebäude und das dazugehörige Gelände anschaut.

Anzusprechen ist in diesem Zusammenhang ein anderes Problem, das für DB-Regio vor allem an Wochenenden gilt: Es geht um die Sauberkeit in den Regionalzügen selbst. Nicht zu leugnen sind die Bemühungen um neue, komfortablere Fahrzeugtypen, doch das heißt noch lange nicht, dass diese Züge auch stets im notwendigen Reinlichkeitszustand sind. Am Wochenende werden diese Bahnen durch die Vielzahl der Reisenden häufig überstrapaziert. Die Folgen der zeitweisen Überfüllung sind seh-, fühl- und riechbar. Unsaubere, an den Wänden klebrige Toiletten, zum Teil verstopft, auf dem Fußboden Papierreste, Wasserhähne, die höchstens noch tropfen, weil der Vorratsbehälter leer ist. Das alles macht den Gang zum stillen Örtchen zu einem Weg voller

Erwartungen. Problematisch wird es vor allem oft dann, wenn ehemals Lok bespannte Züge durch Triebwagen ersetzt sind, die selbst als Doppeleinheiten wesentlich weniger Plätze aufweisen. Die Abteile zeugen im jeweiligen Endbahnhof durch die Hinterlassung von Abfällen von unbekümmerten Nutzerscharen.

Die DB AG kann nicht an jedem Wendebahnhof nach dem Rechten sehen, das ist wohl unbezahlbar. Doch öfters als einmal am Tag sollte dies an Wochenenden schon geschehen. Dass dies auch geschieht, beweisen Züge, die am Sonntagabend frisch gereinigt ihre Fahrgäste erwarten. Eine korrekte Berichterstattung darf dies nicht verschweigen, nur es geschieht - aus welchen Gründen auch im-



Saubere Züge: Nicht immer ist es so aufgeräumt wie auf diesem Bild

Foto: DB AG/Taubert

teile, die - wie könnte es anders sein - häufig entsprechend vermüllt sind. Fragen Sie Ihre Mitreisenden im Abteil einmal nach ihrer Berechtigung, so wird große Freude aufkommen.

mer - häufig nicht. Auch das ist belegbar.

Und auch die Fahrgäste sind in der Pflicht: Bei nicht wenigen ist es offenbar Mode geworden, die beschuhten Füße auf das Sitzpolster zu legen. Wohl dem Fahrgast, der nichts ahnend später dort Platz nimmt. Der neu Eingestiegene tut vorsorglich gut daran, nicht unbedingt die besten Kleider auf dem Leib zu tragen. Es gibt aber auch - das sei tröstlich vermerkt - immer noch genug Reisende, die Zeitungspapier oder ihre Aktentasche unter ihre Schuhe legen, bevor sie es sich auf diese Weise bequem machen. Nicht einverstanden bin ich jedoch damit, dass die erst genannte Unsitte von vielen Mitreisenden offenbar hingenommen wird. Sagen Sie als Fahrgast etwas dazu, so sind Sie zweifellos mutig, aber die "Sympathie" des Gescholtenen haben Sie auf Anhieb gewonnen.

Eine weitere Beobachtung: Der Reisende mit einem Fahrschein für die Erste Klasse trifft samstags und sonntags in den Regionalbahnen oft auf gut besetzte Ab-

Zur Entlastung der Bahnkunden muss jedoch gesagt werden, dass der Sitzplatzkomfort zwischen den beiden Wagenklassen sich besonders in den neuen Triebzügen weitgehend angeglichen hat und der Unterschied für Gelegenheitsreisende kaum noch feststellbar ist. Im übrigen steht es einem Fahrgast auch nicht zu, den Kontrolleur zu spielen. Den Zugbegleiter wagt man nicht zu behelligen, man resigniert und hat sich in der großen Gemeinschaft der Mitreisenden eben wohl zu fühlen. Ist der Zug gut besetzt, müssen die Fahrgäste ja auch untergebracht werden. Das ist einsehbar. Nur Werbung für die Fahrt in der Ersten Klasse gerät in Regionalbahnen am Wochenende nicht selten zur Farce.

Fazit: Wer oft mit DB-Regio unterwegs ist, erlebt eine abwechslungsreiche Reisekultur. Damit ich nicht missverstanden werde: Ich fahre nach wie vor gerne mit der Bahn. Nur wünsche ich mir und bestimmt nicht wenige Mitreisenden, dass man sich der angesprochenen Beobachtungen besser annimmt als bisher.

Dampftakt über dem Westerwald

(hpg, jl) Vom 3. bis 6. Oktober 2002 fand von Limburg ausgehend auf drei Eisenbahnstrecken eine der größten Plandampfveranstaltungen Deutschlands statt. Über 140 planmäßige Züge wurden mit acht Dampflokomotiven und zwei historischen Diesellokomotiven bespannt. Die angereisten Fahrgäste aus nah und fern nahmen das Angebot so gut an, dass die Züge nach dem ersten Tag um zusätzliche Wagen verstärkt werden mussten.

Veranstalter waren das Verkehrsministerium Rheinland-Pfalz, der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord sowie DB-Regio AG in Zusammenarbeit mit dem DB Museum. Alle Züge konnten mit normalen Fahrkarten ohne Zuschlag benutzt werden. Obwohl auch Züge auf der Lahntalbahn bis nach Gießen verkehrten, engagierte sich der hessische RMV nicht. Deshalb wurden zwischen Gießen und Limburg RMV-Fahrkarten nicht anerkannt. Doch dazu später mehr.

Plandampf an der Lahn und im Westerwald, eine organisatorische Herausforderung gegen alle betrieblichen Widrigkeiten. Immer weniger Infrastruktur, wie

Drehscheiben, Wasserkräne und Weichenverbindungen führen zu einem immer größeren Aufwand in der Planung und zu problematischen Bespannungen für Schnellzuglokomotiven im „Tender voraus“-Einsatz. Im ehemaligen Bw Limburg ist die Drehscheibe noch vorhanden, abgelaufene Untersuchungsfristen, abgeklemmte Energieversorgung und ein seit wenigen Tagen zugeschütteter Gleisanschluss verhinderten jedoch die Nutzung. Auch der Wasserkran sollte die Plandampftage vor dem Abriss der bereits an DBImm übergebenen Bw-Anlagen noch erleben, doch ebenfalls funktionslos.

Die von vielen Reisenden auf der Lahn-

Kurzfristig sprang die P8 38 2460 für die defekte 24 009 ein. Hier befördert sie eine Regionalbahn bei Berzhahn Richtung Limburg





Im Bahnhof Limburg herrschten Schweizer Verhältnisse: Gut gefüllte Bahnsteige mit vielen Fahrgästen

talbahn bereits heute kritisierten Angebotsunterschiede zwischen dem in den Rheinland-Pfalz-Takt eingebundenen Abschnitt zwischen Koblenz und Limburg einerseits und dem zum hessischen RMV gehörenden Abschnitt Limburg - Gießen andererseits wurden auch anlässlich der Plandampf-Veranstaltung wieder deutlich. Nur zwei, als zusätzliche RE geführte Züge kamen dampflokbetrieben an drei Tagen bis nach Gießen. Dort konnten die Loks im ehemaligen Bw gewendet werden. Mehr Engagement des RMV war leider nicht zu erreichen, da der südhessische Verkehrsverbund solchen Veranstaltungen ablehnend gegenübersteht. Das Argument: „Reisende könnten ihre Anschlussver-



Grunde einem Bahnhofsfest in Limburg oder Gießen.

Doch auch der kommunalpolitische Einsatz im betrieblichen Mittelpunkt Limburg war erstaunlich gering. Vor Monaten noch „kämpften“ hessischer Ministerpräsident, Abgeordnete und Bürgermeister für den Erhalt der schweren Instandsetzung

im Regio Werk Limburg, doch wurde beispielsweise das Konzert von Axel Zwingenberger in der großen Richthalle weder im örtlichen Veranstaltungskalender erwähnt, noch fand einer der Offiziellen den Weg ins ehemalige AW.

All diesen Widrigkeiten zum Trotz war der Dampftakt im Westerwald dennoch eine hervorragende Image-Veranstaltung für die Eisenbahn - die stets vollen Züge

Fahrwerkanschau an der 03 1010



Gießen: Bahnhofslotse Erhard Hemer steigt gerade in das Führerhaus der Schnellzuglok 03 1010, um mit dem Lokpersonal die Fahrt zurück zum Bahnsteig anzutreten. Rechts durch das offene Schuppentor ist die Stromlinienvorrichtung von 01 1102 zu sehen

zeigten dies überdeutlich - und den Tourismus und die Gastronomie der gesamten Region. Den Organisatoren gebührt uneingeschränktes Lob, wie sie alle Schwierigkeiten und Ausfälle kurzfristig zu meistern wussten.

Für die Zukunft bleibt zu wünschen, dass auch der RMV die Werbewirksam-

keit solcher Veranstaltungen erkennt und statt dem Sponsoring für einen zweitklassigen Bundesligaverein auch die Region nicht vergisst. Zwar wird der Hauptteil der RMV-Einnahmen im S-Bahn-Bereich verdient, aber dass auch die „Provinz“ glänzen kann, hat Rheinland-Pfalz Anfang Oktober mit Bravour bewiesen.

Von Girod kommend eilt 50 2740 dem nächsten Bahnhof Steinfrenz entgegen



Hessen: Weitere Fahrkartenausgaben vor der Schließung ?

(gh) Nach Angaben der Gewerkschaft Transnet stehen in Hessen weitere Fahrkartenausgaben zur Disposition. Es werden Bad Soden-Salmünster, Rotenburg an der Fulda, Weilburg, Idstein und Biblis genannt. Die Bahn selbst nennt keine Standorte. Sie beruft sich darauf, noch die Wirtschaftlichkeit einzelner Einrichtungen zu überprüfen.

Wabern - Bad Wildungen

NVV-Linie R 39

Bahnhof Wega: Abzweigweiche in Richtung Bergheim-Gifflitz unbefahrbar

(ja) Nachdem im Oktober 2001 der Ausflugsverkehr von Bad Wildungen zum Edersee eingestellt wurde, wurde im Mai

2002 die Abzweigweiche in Wega Richtung Bergheim-Gifflitz (an der ehemaligen Verbindung Bad Wildungen - Korbach) unbefahrbar gemacht. Die Weiche wurde in ihrer Grundstellung in den Bahnhof Wega festgeschweißt, die abbiegende Weichenzunge, die den Fahrweg Richtung Bergheim-Gifflitz herstellte, wurde ausgebaut und liegt jetzt im Gleisprofil. Gleichzeitig wurde der Weichenantrieb und der Stellhebel für die Weiche im Stellwerk Wega entfernt. Eine Befahrbarkeit der Weiche ist allerdings ohne großen Aufwand wieder möglich.

Der Ausflugsverkehr zum Edersee musste zum Saisonende im Oktober 2001 eingestellt werden, da das Anschlussgleis der Preußenelektra, welches ab dem Bahnhof Bergheim-Gifflitz Bis Hemfurth befahren wurde, wegen Oberbaumangel gesperrt wurde. Die Züge konnten dieses Anschlussgleis auch nur mit 20 km/h befahren.

Bahnhof Bad Wildungen: Bahnsteigüberdachung zur Bushaltestelle verlängert, Bistro im Bahnhofsgebäude eingerichtet

Ende September wurde die Bahnsteigüberdachung im Bahnhof Bad Wildungen bis zur Bushaltestelle verlängert. So ist sichergestellt, dass die Fahrgäste trockenen Fußes ihren Zug erreichen.

Ende Oktober eröffnete im Bahnhofsgebäude von Bad Wildungen ein Bistro. Damit ist den Fahrgästen die Möglichkeit geschaffen, auch außerhalb der Öffnungszeiten des Reisezentrums im Bahnhofsgebäude auf den Zug zu warten.



Die abgebaute Weichenzunge liegt im Gleisbett; das Gleis nach links Richtung Bergheim-Gifflitz kann nicht mehr befahren werden
Foto: Jonathan Alt

Bebra - Eisenach NVV-Linie R 6

NVV Bahnhofsmodernisierungen in Ronshausen und Wildeck

(hh) Die Strecke von Bebra nach Eisenach wurde 1990/91 unter hohem politischen Zeitdruck als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit grundsaniiert und teilweise wieder in Betrieb genommen. Die rasche Leistungssteigerung einschließlich Elektrifizierung stand beim Ausbau an vorderster Stelle. Geschwindigkeiten bis 160 km/h wurden möglich, Lärmschutzwände deshalb erforderlich, Wartehallen für die Fahrgäste fehlten. Inzwischen haben die Bahnhöfe von Ronshausen und den drei Wildecker Ortsteilen eine attraktive Bahnsteig-Ausstattung erhalten.

Am 16.09.2002 wurde - stellvertretend für alle sanierten Bahnhöfe - der Bahnhof Hönabach vom NVV der Öffentlichkeit vorgestellt. Die unansehnlichen Lärmschutzwände wurden zum Teil entfernt und durch geräumige Wartehallen mit speziellen Gläsern ersetzt. Die transparenten Scheiben sind mit einem Liniennetz bedruckt, damit Vögel nicht dagegen fliegen. Die Fahrplantaafeln in den Wartehallen sind gut beleuchtet. An allen vier Bahnhöfen wurde an Park & Ride und Bike & Ride gedacht.

Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie 35

Jahresfahrplan 2003

(hl) In den Zügen der Vogelsbergbahn,

welche nur Teilstrecken befahren, wurden in den letzten Wochen vor Fahrplanwechsel verstärkt Reisendenzählungen durchgeführt. Hintergrund dieser Aktivitäten war die Überprüfung, welche dieser Zugleistungen ab dem Fahrplanwechsel zum 15.12.2002 kapazitiv von einem Triebwagen der Baureihe VT 628 übernommen werden können. Mittelfristig möchte man hier den gesamten Verkehr mit Triebwagen abwickeln. Obwohl der VT 628 ein wesentlich neueres Fahrzeug im Vergleich zu den derzeit eingesetzten Silberlingen ist, findet er jedoch bei den Reisenden keinen großen Anklang. Hier werden u.a. die geringe Anzahl von 4-Sitzgruppen, unbequeme Sitze (1. Bauserien), fehlende Klimaanlage und auch der steile, beschwerliche Einstieg aufgeführt.

Der neue Jahresfahrplan (2003) selbst bringt für die Reisenden der Vogelsbergbahn im Binnenverkehr, abgesehen von geringfügigen Veränderungen im Minutenbereich, keine Veränderungen.

Gleisbauarbeiten auf der Vogelsbergbahn, Informationspolitik der DB ein ständiges Ärgernis

(hl) In der letzten Woche der Herbstferien wurde vom 10. bis einschließlich 13. Oktober 2002 zwischen Grünberg und Lehnheim eine Langsamfahrstelle durch Sanierung des Oberbaus beseitigt. Dazu wurde dieser Streckenabschnitt für diesen Zeitraum komplett gesperrt, ein „Baustellenfahrplan Schiene“ eingerichtet und zur Durchbindung des Verkehrs zwischen den Bahnhöfen Grünberg und Mücke Schienenersatzverkehr gefahren. Erst zwei Tage vor Beginn der Bauarbeiten wurden die

Reisenden durch Anschläge lediglich in den Bahnhöfen vom Beginn der Maßnahmen und der damit verbundenen Verspätungen der Ersatzleistungen informiert. Diese mangelhafte Informationspolitik der DB löste bei den betroffenen Reisenden, wie bereits bei einer Baumaßnahme im Vorjahr, wieder viel Ärger und Kritik aus.

In der Zeit vom 23.11. bis einschließlich 28.11.2002 wurden zwischen den Bahnhöfen Gießen und Großen Buseck ebenfalls Oberbausanierungen mit Schienenersatzverkehr zwischen diesen beiden Bahnhöfen durchgeführt. Im Gegensatz zu den zuvor genannten Baumaßnahmen wurden in diesem Fall die Reisenden schon wesentlich früher, ab dem 18.11.2002, durch Verteilen von Handzetteln in den Zügen, auf die geänderten früheren Abfahrtszeiten der Züge hingewiesen.

Renovierungsarbeiten am Bahnhof Mücke (Hess.)

(hl) Wie bereits in der Hessenschiene Nr. 47 berichtet, wurde der Abriß des vom Hausschwamm befallenen Anbaus am denkmalgeschützten Bahnhof Mücke Anfang Dezember 2001 abgeschlossen.

Die vorhandenen Türöffnungen in der Warthalle zum dem nun nicht mehr vorhandenen Gebäudeteil wurden damals zugemauert. Mitte dieses Jahres wurden diese Flächen warteraumseitig nicht an den vorhanden Fliesenbelag angeglichen sondern lediglich verputzt. Ende September, Anfang Oktober wurde nun endlich auch die lädierte Giebelwand, welche den Flair von Gebäuderuinen der unmittelbaren Nachkriegszeit ausstrahlte, instandgesetzt und verputzt. Die vom Gebäude zurück

gebliebene Freifläche, die damals mit Schotter eingeebnet wurde, wartet immer noch auf eine der Umgebung angepasste Pflasterung.

Im gleichen Zeitraum wurden auch die bahnhofseitigen „ausgetretenen“ und gebrochenen Naturstein-Treppenstufen des „Merlauer-Eisernen-Steges“ durch vorgefertigte Betonstufen ersetzt. Hierbei wurde jedoch beim Verlegen keine fachmännische Arbeit geleistet. So stimmen weder Auftrittshöhe noch Auftrittslängen mit dem Ergebnis, dass die Benutzung der Treppe vor allem älteren Menschen große Schwierigkeiten bereitet.

Lahn-Kinzig-Bahn Langsamfahrstelle zwischen Pfahlgraben und Lich

(ja) Durch eine am 28. Oktober eingerichtete Langsamfahrstelle (La) zwischen Pfahlgraben und Lich dürfen die Züge auf der Lahn-Kinzig-Bahn auf einer Länge von 3700 m (km 10,9 und 14,6) nur 50 km/h statt der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 85 km/h fahren. Die Auswirkungen auf den Zugverkehr bleiben gering, die Züge erreichen Gießen mit etwa 2 Minuten Verspätung.

Grund für die Einrichtung dieser La sind starke Gleisverwerfungen. Die DB hatte im vergangenen Jahr die Gleise zwischen Lich und Pfahlgraben gestopft, um die Gleisverwerfungen auszugleichen. Diese Verwerfungen traten jedoch dieses Jahr wieder im gleichen Ausmaß auf, was auf Sonneneinstrahlung und die Topographie der Strecke in diesem Abschnitt zurückzuführen ist. Wann die Langsamfahrstelle beseitigt wird, ist noch unklar.

Neuer Betreiber auf Teilen des Westerwaldnetzes

(og, fl) Im Rahmen einer europaweiten offenen Ausschreibung hat der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) in Zusammenarbeit mit dem RMV Teile des Westerwaldnetzes an einen neuen Betreiber vergeben.

Ab Dezember 2004 wird die Hessische Landesbahn GmbH (HLB) gemeinsam mit der Westerwaldbahn GmbH die betreffenden Strecken betreiben. Bislang werden die Strecken von der Deutschen Bahn AG bedient. Die Bietergemeinschaft hat die Ausschreibung für sich entscheiden können, da sie entsprechend den Vergaberichtlinien das beste Angebot in Bezug auf Kosten und Qualität vorgelegt hat. Die Neuerung betrifft folgende Strecken:

- Kursbuchstrecke 627 Limburg - Niedernhausen - Wiesbaden (nur die durchgebundenen Züge sowie die Züge zwischen Niedernhausen und Wiesbaden)
- Kursbuchstrecke 625 Limburg - Koblenz
- Kursbuchstrecke 461 Limburg - Westerburg - Altenkirchen - Au
- Kursbuchstrecke 629 Limburg - Montabaur - Siershahn

Insgesamt umfasst das Streckenbündel jährlich 2.437.500 Fahrplan-Kilometer.

HLB und Westerwaldbahn werden auf den Strecken ausschließlich neue Diesel-

fahrzeuge einsetzen, die reine Nichtraucherzüge mit 1. und 2. Klasse sein werden. Die Züge verfügen über Fahrkartenautomaten, Rampen für Rollstuhlfahrer, Toiletten und einen Mehrzweckraum. Die Mitnahme von Fahrrädern ist bequem möglich. Die Bietergemeinschaft plant den Einsatz von Fahrzeugen des Typs Alstom LINT 27 und LINT 41.

Pro Bahn & Bus hatte im Zusammenhang mit der Ausschreibung Bedenken geäußert, wonach eine Brechung der Regionalbahnen in Limburg auf der Lahntalbahn zu Attraktivitätsverlusten führen könnte. Gerade am Wochenende werden die Züge - trotz der langen Fahrzeit - häufig für durchgehende Fahrten genutzt. Auch war erwartet worden, dass die Brexbachbahn Siershahn - Engers mit in dem Paket enthalten sein würde.

Neue Direktverbindung vom Rheingau nach Frankfurt

(gh) Ab dem 16. Dezember 2002 wird es Werktags außer Samstag im Berufsverkehr ein zusätzliches Zugpaar geben, das vom Rheingau ohne Halt auf Wiesbadener Stadtgebiet direkt nach Frankfurt fahren wird. Der morgendliche Zug wird um 7.12 Uhr in Lorch (Rhein) beginnen und bis Niederwalluf an allen Stationen halten. Anschließend fährt der Zug ohne Halt bis Frankfurt-Höchst und weiter nach Frankfurt Hbf, Ankunft dort um 8.19 Uhr. Der Nachmittagszug startet um 17.38 Uhr in Frankfurt (Main) Hbf, hält in Frankfurt-Höchst und fährt ohne Halt bis Niederwalluf. Bis Zur Endstation Assmannshausen (Ankunft um 18.43 Uhr) wird wieder an allen Stationen gehalten. Dieses



18.11.2002: Erster Einsatztag der S-Bahn auf der Linie S7 von Frankfurt/M nach Goddelau-Erfelden. 420 795 im Bahnhof Walldorf(Hess). Foto: Oliver Peist

Zugpaar wurde auf Bestellung des Rheingau-Taunus-Kreises eingesetzt.

Frankfurt - Goddelau-Erfelden RMV-Linie S7 S-Bahn im Vorlaufbetrieb

(jl, op) Zum 15.12.2002 werden die Regionalbahnen in S-Bahnen umgewandelt. Die S-Bahnen verkehren bis Frankfurt Hauptbahnhof und fahren im Fernbahnhof auf den südlichen Gleisen ab.

Damit zum Fahrplanwechsel alles funktioniert, verkehren seit 18. November einige Züge bereits als S-Bahnen. Sie ersetzen lokbespannte Züge mit Silberlingen.

"Sauberhaftes Hessen" an Bushaltestellen

NVV stellt "Qualitätssicherung von Haltestellen" vor / Hofgeismarer Schüler präsentieren ihren "Müll-Song"

(hh/fl) Am 13. September 2002 stellte der NVV am Busbahnhof Hofgeismar das Projekt "Qualitätssicherung von Haltestellen" der Öffentlichkeit vor. Der NVV betreut rund 4500 Haltestellen, die seit 1997 modernisiert wurden. Geschäftsführer Thomas Rabenmüller erläuterte das Management, das die Instandhaltung gewährleistet. Über die Rufnummer 0561 770778 werden alle Schadensmeldungen entgegen genommen. Die notwendigen Reparaturen werden binnen 48 Stunden nach Eingang der Meldung durchgeführt; der Schadensmelder erhält eine Rückmeldung. Der NVV übernimmt die Arbeitskosten, die Kommunen übernehmen die Materi-

alkosten. Diese Form der schnellen Vandalismusbeseitigung ist flächen-deckend bisher einmalig in Deutschland.

Mit dem Problem der häufig vermüllten Haltestellen beschäftigten sich auch Hofgeismarer Schülerinnen und Schüler der Würfelturmschule. Ihr "Müll-Song" rundete die Präsentationsveranstaltung ab. Bereits im Sommer hatten sie viele Säcke Müll auf Hofgeismars Straßen gesammelt. Der Abteilung Abfallwirtschaft des hessischen Umweltministeriums war diese Aktion 300 Euro wert; dieser Betrag kam dem Förderverein der Schule zu Gute.

Neue Busspätverbindung Wiesbaden - Bad Schwalbach

(gh) Ab dem 15. Dezember 2002 wird es in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag eine zusätzliche Spätverbindung von Wiesbaden über Taunusstein nach Bad Schwalbach geben. Die Abfahrtszeit in Wiesbaden Hbf wird um 1.07 Uhr sein. Von Bad Schwalbach wird der Bus über Schlangenbad zurück nach Wiesbaden fahren.

Busanbindung zum ICE- Bahnhof Limburg Süd

(gh) Der Stadtlinienverkehr Limburg hat am 01.08.2002 den Buspendelverkehr zwischen dem Bahnhof Limburg (Lahn) und dem Bahnhof Limburg Süd an der Neubaustrecken Köln-Frankfurt aufgenommen. Zu jedem in Limburg Süd haltenden Zug wird ein Zu- und Abbringerbus gefahren. Alle Busse zwischen den

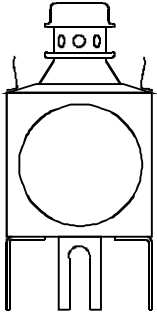


Bushaltestelle ICE-Bahnhof Limburg

beiden Bahnhöfen können von Fahr-schein-inhabern der Deutschen Bahn AG und des RMV ohne zusätzliche Kosten genutzt werden.

Bis zur Fertigstellung der Umgestaltung der Südseite des Bahnhofs Limburg (Lahn) halten die Busse am Bussteig 16, Bahnhof-südseite, Blumenröder Str. vor der Bäckerei Friedrich.

Informationen zum Fahrplan sind in der Mobilitätszentrale Limburg (Mo-Fr 9-13 und 14-17 Uhr, Do bis 18 Uhr, Sa 9-12 Uhr), Telefon 06431-203-248, Telefax 06431-203-247, Email mobil.zentrale@limburg.de oder unter www.rmv.de zu erhalten.



Verknüpfung in Limburg endlich gelöst!

(fl) Die Limburger Schnellbahnstation sollte zufriedenstellend mit dem übrigen Verkehrsnetz und mit der Stadt verknüpft werden. Was gab es für Ideen: Turmbahnhof an der Lahntalbahn, große und kleine Schleifenlösung, Personen-Aufzüge und Förderbänder, Stadtbahn-Shuttle, Bus-Shuttle als Minimalvariante. Da haben die Köpfe einer ganzen Planergeneration geraucht.

Und wie so oft, wenn die Zahl der Bäume in ungünstiger Relation zum visuellen Erleben des Waldes steht, kommt niemand auf die naheliegendste Lösung. Fast wäre sie im verborgenen geblieben. Fast, denn die elektronischen Auskunftssysteme der Bahn sind wahre Allesfinder, sozusagen die Trüffelschweine des öffentlichen Verkehrs. Und Limburg Süd - Limburg Hauptbahnhof ist für die guten Seelen aus Blech und Silizium wahrlich eine der leichteren Übungen:

Mit dem ICE 6.18 Uhr ab Limburg-Süd, Montabaur an 6.29 Uhr, ein wenig warten, dann um 7.27 Uhr in die Regionalbahn einsteigen und schon befindet man sich in direkter Anfahrt auf das Herz der Domstadt. Ankunft 8.10 Uhr. Und mit Plan & Spar wirds sogar recht günstig...



In eigener Sache

(og) Wegen der Hochwasserflut in Ost- und Süddeutschland konnten unsere ausschließlich ehrenamtlichen Mitarbeiter die Hessenschiene extra (Nr. 49b) nicht wie geplant im September fertigstellen. Als neuer Erscheinungstermin ist der Januar 2003 vorgesehen. Wir bitten dafür um Verständnis.

Hessenschiene
Herausgeber und Redaktion

Hessenschiene

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

Redaktion und v.i.S.d.P.: Friedrich Lang;
Email: red.hs@gmx.de
Layout: Jürgen Lerch

Druck: Druckhaus Gratzfeld, 35510 Butzbach
Auflage: 1500 Exemplare, Gedruckt auf Recyclingpapier, Erscheinungsweise: 4 x jährlich, Einzelpreis: 1,50 Euro

Erhältlich bei den Bahnhofsbuchhandlungen Bad Nauheim, Darmstadt Hbf, Dillenburg, Frankfurt (M) Hbf, Frankfurt (M) Süd, Friedberg, Gießen, Göttingen, Hanau Hbf, Kassel Hbf, Kassel-Wilhelmshöhe, Mainz Hbf, Offenbach Hbf, Wetzlar, Wiesbaden oder im Abonnement (8 Ausgaben: 12 Euro Inland, 17,50 Euro Ausland) bei obiger Anschrift.

Der Bezug ist für Mitglieder von Pro Bahn & Bus kostenfrei.

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Jürgen Lerch, Hermann Hoffmann, Oliver Günter, Christian Behrendt, Jonathan Alt, Gernot Hornik, Petra Becker, Horst Mader, Friedrich Lang, Horst Lorenz, Hans-Peter Günther, Werner Borkenhagen, Michael Laux, Markus Klebsch, Christian Wallbott

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:
2. Februar 2003

Broschüren und Schriften

100 Jahre Eisenbahn in Kirchberg

und Schienenstrecke Simmern - Kirchberg

Euro 18,00

Schriftenreihe der Stadt Kirchberg, Band 4. 208 Seiten, viele s/w Fotos und Faksimile, 17 x 24 cm. 2001.

Rückkehr zur Schiene

Euro 32,00

(Wolfgang Fiegenbaum/Wolfgang Klee) Reaktivierte und neue Strecken im Personenverkehr 1980 - 2001. 192 Seiten, 180 Bilder, davon 90 in Farbe, 21 x 24 cm. 2002.

Abschied vom Schienenbus

Euro 16,00

(Jörg Hajt) . Von 1950 bis 1998 waren sie auf den Strecken der DB unterwegs. 110 Seiten, sehr viele großformatige Farbbilder, 21 x 21 cm. 1998

Eine „Verkaufsliste für Eisenbahnliteratur“ und das Verzeichnis „Veröffentlichungen von Pro Bahn & Bus“ können gegen Einsendung von 1,53 Euro Rückporto angefordert werden.

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

Absender

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon (für Rückfragen)

Bitte
ausreichend
frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach

Beitrittserklärung

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

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

HS 50

Ort

Datum

Unterschrift

Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Einzugsermächtigung

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.:

BLZ:

bei (Kreditinstitut):

in:

bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort

Datum

Unterschrift

