

HESSEN SCHIENE

Nr. 51 D: 1,50 Euro
März - Mai 2003
H 4032

Die Infozeitschrift
von Pro Bahn & Bus



- **Horlofftal: Proteste zum Fahrplanwechsel**
- **Kommt Reaktivierung der Aartalbahn?**
- **Schiene-Preis an Kasseler Verkehrs-Gesellschaft**



PROBAHN & BUS
Ihr Fahrgastverband

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
Kassel - Göttingen: Startschuss für „Programm 55“	7
Erneuerung des Eisenbahnviaduktes in Willingen	8
Regiotram Waldau: Unterstützung für Pro Bahn & Bus-Konzept	9
Horlofftalbahn: Proteste zum Fahrplanwechsel	10
„Wetzlar 21“: Beispiel für neues Leben auf alten Bahnflächen	15
AW Limburg Werkstätte für private Westerwald-Linien?	17
Lumdatabahn AG schneidet Strecke frei	18
Bald Weichenstellung für die Zukunft der Vogelsbergbahn?	20
Bad Homburg vorübergehend vom Zugverkehr abgeschnitten	23
Aarbergen will Reaktivierung der Aartalbahn	25
Bürger schneiden zugewucherte Aartalbahn frei	27
Westerwaldnetz hat neuen Betreiber	28
Neue Direktverbindung Mainz Hbf - Flughafen Hahn	29
Neues Bahnhofsgebäude für Rüsselsheim	30
Tarifanpassung im VRN	30
Modernisierung der Odenwaldbahn	31
RheinMain Plus: Nachhaltiger Nutzen weit über die Region hinaus	33
Schienepreis 2003 geht an KVG nach Kassel	36
Streckentelegramm	40
Zum Schluss	42

Titelbild: Der Autoreisezug Christopherus durchfährt am 12. Januar 2003 mit einer Lok der Baureihe 103 den Bahnhof Heigenbrücken im Spessart. Die Baureihe 103 war lange Zeit das Rückgrat des Fernverkehrs bei der Deutschen Bahn. Mitte Januar wurden fast alle Maschinen ausgemustert und landeten auf dem Schrott. Wenige Loks bleiben museal erhalten. Angesichts der vielen Pannen mit dem ICE 3 würden sich viele Fahrgäste freuen, wenn die zuverlässigen 103.er noch etwas länger gefahren wären

Fotos, wenn nicht anders bezeichnet: J. Lerch

Liebe Mitglieder,
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

sicher kennen Sie die ironisch gemeinte Frage: "Wer ist eigentlich gerade unter Meh-dorn Verkehrsminister?" Der Witz entlarvt zweierlei: Einerseits das Desinteresse, welches die Politik unseres Landes seit mehr als zwei Jahrzehnten dem Thema Verkehr entgegen bringt. Schon unter Helmut Kohl war das Amt zu einer Art Altersteilzeit für mehr oder weniger verdiente Minister verkommen. Meist für solche mit einer Restlaufzeit von einigen Monaten.

Andererseits bringt die Frage einige der markantesten Wesenszüge Hartmut Mehdorns auf einen Punkt. Wenn man einem Bahnchef - bei aller Ironie - die Beherrschung des entsprechenden bundespolitischen Ressorts zutraut, dann sagt das einiges aus über Machtstreben, Kampfesgeist, Durchsetzungsvermögen und Fähigkeit zur Kommunikation.

Fähigkeit zur Kommunikation? Da scheinen mir die Stärken und Schwächen Mehdorns am dichtesten beieinander zu liegen. Das Über-das-Ziel-hinaus-Schießen ist längst zur festen Größe geworden. Eine Aussage wie die, wonach Bahnreisen über vier Stunden eine "Tortur" darstellen, ist Meilen weit von den Regeln moderner Unternehmenskommunikation entfernt. Verbalattacken gegen die Bahnhofsmision oder gegen "selbst ernannte Verkehrsexperten" runden das Bild ab.

Wenn aber die Richtung stimmt, sind die Mehdornschen Kanonenschläge dem Unternehmen DB durchaus dienlich. Die Diskussion über die unterschiedliche Besteuerung von Mineralöl für Flugzeug und Bahn war überfällig (das Ergebnis lässt momentan leider noch zu wünschen übrig). Auch sollte man einem Unternehmenschef zugestehen, dass er eine etwas härtere Linie gegen seine Wettbewerber fährt. Das ist heute im Rahmen des Üblichen. Ryanair lässt grüßen.

Sicher täte es dem Schienenverkehrsmarkt gut, wenn die kleineren Bahnunternehmen noch einige Jahre "Schonzeit" bekämen. Andererseits muss DIE BAHN gerade im Norden unserer Republik Strecke um Strecke verlassen. In Schleswig-Holstein ist aus David gegen Goliath längst ein Jeder gegen Jeden geworden. (Wobei sich die Privaten - das nur nebenbei bemerkt - nur in einem einzigen Fall alten Staatsbahn-Wagen-materials bedienen konnten.)

Verkehrsminister unter Hartmut Mehdorn ist momentan übrigens ein gewisser Dr. Manfred Stolpe. Hätten Sie's gewusst?

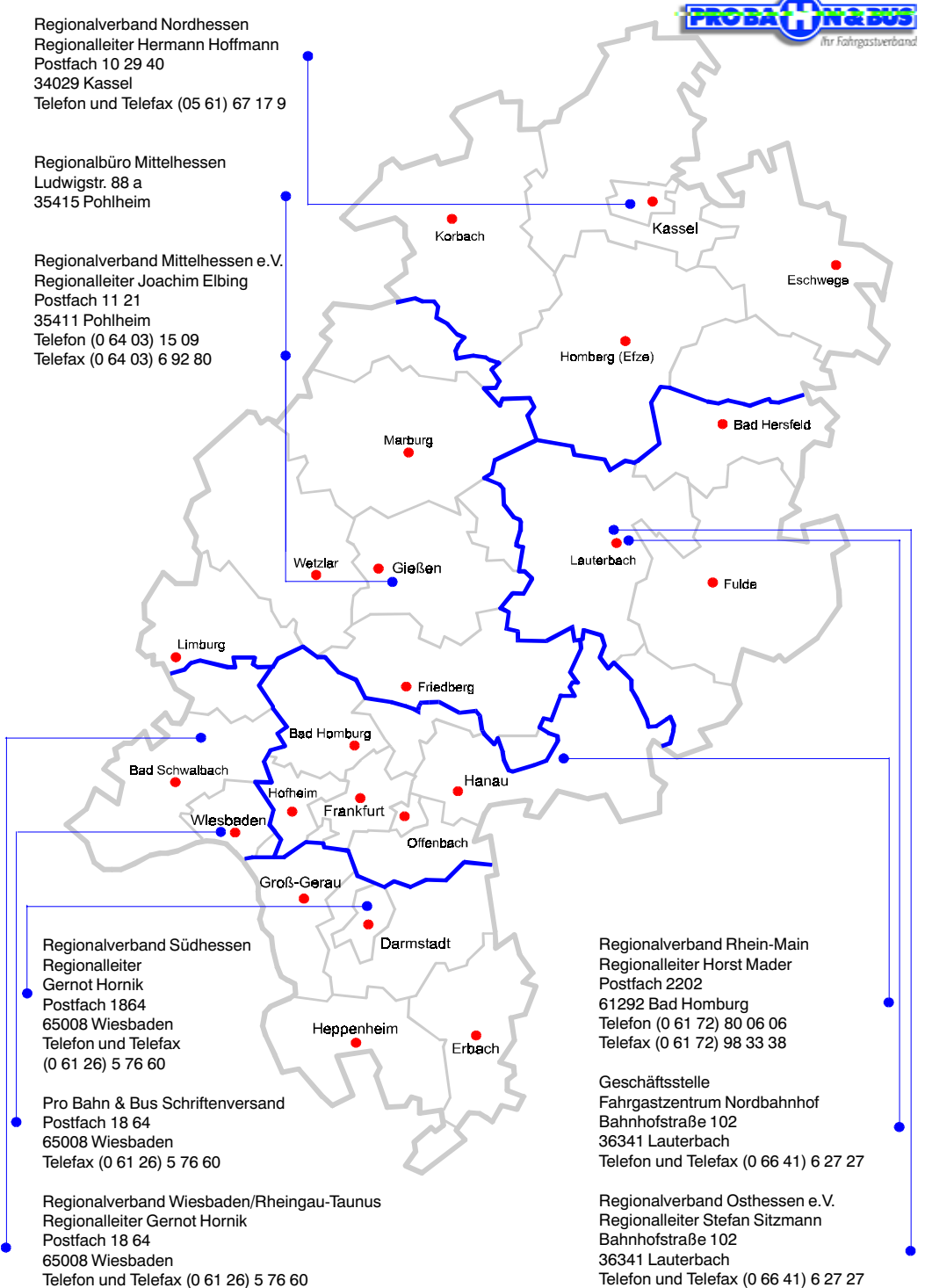


Petra Becker

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

Regionalbüro Mittelhessen
 Ludwigstr. 88 a
 35415 Pohlheim

Regionalverband Mittelhessen e.V.
 Regionalleiter Joachim Elbing
 Postfach 11 21
 35411 Pohlheim
 Telefon (0 64 03) 15 09
 Telefax (0 64 03) 6 92 80



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

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

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

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

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

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

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

Unsere Treffen vor Ort

Kontaktadressen

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



Laufender Fahrplan der Bahn bleibt bestehen

(db ag, jl) Der Fahrplan vom 15. Dezember 2002 bleibt weiterhin bestehen – es wird kein neuer Fahrplan eingeführt. Bisherige Überprüfungen lassen laut Deutscher Bahn AG keine Notwendigkeit erkennen, den laufenden Fahrplan nachzubessern. Der Hessische Rundfunk hatte berichtet, dass Revisionsteams der Bahn dabei seien, den Fahrplan zu optimieren.

Die Aufgaben der vom Hessischen Rundfunk genannten Revisionsteams der Bahn sind z.B. auf wichtigen Bahnhöfen vor Ort zu prüfen, ob Aufenthaltszeiten ausreichend sind oder Beschilderungen optimiert werden können. Außerdem prüfen die Teams die planerische Qualität des Fahrplanes.

Lediglich geringfügige Justierungen etwa bei Halte- oder Wendezeiten werden routinemäßig intern vorgenommen. Dieses ist jedoch für die Reisenden laut Deutscher Bahn nicht spürbar.

Ausschließlich auf der ICE-Linie 65 Nürnberg – Chemnitz wird kurzfristig ein neuer Fahrplan erarbeitet. Der Ausfall der Neigetechnik an Zügen dieser Linie führt zu Verlängerungen der Fahrzeit um bis zu 20 Minuten. Da nach Aussagen der Industrie mit einer kurzfristigen Behebung der Störungen nicht zu rechnen ist, hat sich die Bahn zu dieser Überarbeitung des Fahrplanes für die ICE-Linie 65 entschlossen.

Pro Bahn & Bus muss leider seinen Mitgliedern raten, gerade im Winter doch einen Zug früher zum nächsten Knotenbahnhof zu fahren. Besonders die ICE's,

die über die neue Schnellfahrstrecke Frankfurt - Köln fahren, zeigten in den letzten Wochen eine große Fehleranfälligkeit, was zu Verspätungen auch der Anschlusszüge führte.

Mit dem neuen Preissystem PEP kann man zwar bei Verspätungen der Bahn auch mit dem nächsten Zug fahren, aber die pünktliche Ankunft kann man bei einer Verspätung trotzdem vergessen.

OEF

OBERRHESSISCHE EISENBAHNFREUNDE E.V.

Die nächsten Fahrten der Oberhessischen Eisenbahnfreunde:

So. 21.04.2003 Ostersonntag „OEF-Osterausflug“

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

Samstag, 17.05.2003, Zum Auto- und Technikmuseum Speyer

Von Gießen geht die Fahrt mit dem Schienenbus über Frankfurt/M. und Worms nach Speyer ins Auto- und Technikmuseum zu den unzähligen Exponaten von Schienen-, Straßen- und Luftverkehr.

Sonntag, 29.06.2003, Karl-May-Festspiele Elspe

Neu im OEF-Angebot ist die Fahrt, die zunächst im Schienenbus eine Zeitreise 50 Jahre zurück bietet. Am Ziel geht es dann nochmals 100 Jahre zurück in den Wilden Westen der Mitte des 19. Jahrhunderts.

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

Kassel - Göttingen: Startschuss für "Programm 55" mit erstem Spatenstich in Gertenbach

(hh) Am 22. Januar wurde in Anwesenheit von Dieter Posch, Minister für Verkehr in Hessen, Dieter Brosey, Landrat des Werra-Meißner-Kreises, Bernhard H. Hansen, Mitglied des Vorstands der DB Station und Service AG, Dr. Wolf Gorke, Geschäftsführer der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH und Thomas Rabenmüller, Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV), der erste Spatenstich für das "Programm 55" an der Station Gertenbach vollzogen.

Das "Programm 55" ist ein gemeinsames Modernisierungsprojekt der Bahn, der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen, des NVV sowie des Landes Hessen. Ziel ist es, die Bahnsteige an insgesamt 10 Stationen der Regionalbahnstrecken R1, R5 (Kassel - Bebra) und R7 (Bebra - Eichenberg) auf 55 cm über Schienenoberkante anzuheben. Dadurch wird ein barrierefreier Ein- und Ausstieg in die neue Generation der Elektrotriebwagen ET 425/426 auch für mobilitätseingeschränkte Personen ermöglicht. Auch andere Verbesserungen zur Erreichbarkeit der Stationen werden durchgeführt. Am Bahnhof Witzenhausen werden künftig zwei Aufzüge Rollstuhlfahrer oder Fahrgäste mit Kinderwagen auf die neuen Bahnsteige bringen. In Bad

Sooden - Allendorf wird der Zugang zum Außenbahnsteig über eine neue Rampenanlage ermöglicht. Die Finanzierung setzt sich wie folgt zusammen:

Gesamtkosten 18,3 Millionen Euro
 Zuschuss Hessen 8,9 Millionen Euro
 Zuschuss Niedersachsen 3,3 Millionen Euro
 Zuschuss NVV 1,4 Millionen Euro
 Eigenanteil DB 4,7 Millionen Euro

Mit dem Spatenstich begannen im Januar 2003 die Baumaßnahmen in Gertenbach, einem Stadtteil von Witzenhausen im Werra-Meißner-Kreis. Die Weiterführung des Programms ist wie folgt geplant: Zum Jahresende folgt Heinebach. Für das Jahr 2004 sind Melsungen, Bad Sooden - Allendorf, Speele und Hannoversch Münden vorgesehen. In 2005 folgen Lisperhausen, Altmorschen und Witzenhausen Nord. Baubeginn in Hedemünden ist voraussichtlich 2006.



Auch in Bad Sooden-Allendorf soll der Bahnsteigzugang modernisiert werden

Foto: F. Lang

Ausflugsfahrt des Rv Nordhessen nach Coburg und zur Südthüringenbahn am Samstag, den 3. Mai 2003

Es wird mit dem DB-Wochenendticket durch die romantischen Täler von Sinn, Saale, Main und oberer Werra gefahren. Auf der Reiseroute liegen Städte wie Bad Kissingen, Bamberg, Sonneberg (Thür), Meiningen und Eisenach. In Coburg ist eine Pause von etwa 3 Stunden geplant.

Abfahrt	Kassel-Wilhelmshöhe	5:23 Uhr
	Bebra	6:27 Uhr
	Fulda	7:01 Uhr

Rückkehr in Bebra **20:03 Uhr**

Gäste sind willkommen! Die Fahrtkosten betragen pro Person 12 Euro. Kinder erhalten Ermäßigung. Anmeldung erbeten bis 25. April 2003 bei Mario Blumauer, Rotenburg, Tel: 06623 915488 oder Fax: 06623 915491.

Erneuerung des Eisenbahnviaduktes in Willingen

(og) Zu Jahresbeginn hat die für Hessen zuständige Außenstelle des Eisenbahn-Bundesamtes in Frankfurt Finanzierungsmittel des Bundes in Höhe von 8,6 Mio. Euro zur Erneuerung des Eisenbahn-Viaduktes in Willingen bereitgestellt. Damit ist neben der Erneuerung des Viaduktes in Usseln eine wesentliche Voraussetzung für die Wiederaufnahme des Schienenverkehrs auf dem stillgelegten Streckenabschnitt Korbach-Willingen geschaffen.

Bei den Mitteln handelt es sich um nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse, die der Bund nach dem Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes für die Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes zahlt.

Bei den in Verantwortung der Kurhessenbahn durchgeführten Arbeiten wird die Hälfte der Investitionsmittel allein zur Verpressung der Brückenpfeiler, der Gewölbebögen und der beiden Widerlager, für Spritzbetonarbeiten und die notwendi-

gen Gerüstarbeiten benötigt. Neben diesen Arbeiten erhält das unter Denkmalschutz stehende Viadukt eine neue Fahrbahnplatte und einen durchgehend neuen Gleisoberbau. Die Arbeiten sollen Ende April beginnen und im Sommer 2004 abgeschlossen werden.

Die Erneuerung des Viadukts in Willingen ist Teil der Modernisierung der von der Kurhessenbahn betriebenen Gesamtstrecke Obervellmar-Korbach-Brilon Wald.

Mit der weiteren Bereitstellung von Finanzierungsmitteln gewährleistet der Bund darüberhinaus zum überwiegenden Teil neben dem Land Hessen, den Kommunen und der Bahn die auf der Strecke zur Angebotsverbesserung geplanten Geschwindigkeitsanhebungen. Voraussetzung dafür ist die teilweise Erneuerung des Gleisoberbaus, die technische Sicherung der Bahnübergänge und die neue Leit- und Sicherungstechnik.

Regiotram Waldau: Unterstützung für Pro Bahn & Bus - Konzept

(hh) Der Pro Bahn & Bus Regionalverband Nordhessen erhält für sein Konzept einer Nutzung der Industriebahngleise Richtung Lohfelden mittlerweile einige Unterstützung aus der Region. Ausgehend vom Bahnhof Wilhelmshöhe soll zunächst die in diesem Abschnitt für den Personenverkehr derzeit ungenutzte Lossetalbahn befahren werden.

Hier lägen am Einkaufszentrum DEZ und den Messehallen bereits zwei aufkommensstarke Haltestellen. Ab dem Abzweig bei den Messehallen wären die Industriebahngleise Richtung Waldau auszubauen. In einer den Stadtteil Waldau teilweise umrundenden Streckenführung würden weitere große Verbrauchermärkte sowie die Gesamtschule Waldau erschlossen. Auch der Großteil der Waldauer Bevölkerung könnte von der Schienenanbindung profitieren.

Zu den Reihen der Unterstützer gehören u.a. Lohfeldens Bürgermeister Bernhard Blank, Niederzwehrens Ortsvorsteher Harald Böttger, Heinz-Werner Haas von der Wählergruppe Bürger für Waldau sowie Ottmar Miles-Paul, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen. Prof. Rainer Meyfahrt, zuständig für Unternehmensplanung

bei der KVG, hält eine Regiotram auf der Trasse für machbar.

Der Pro Bahn & Bus Regionalverband Nordhessen schlägt auch für die Verbindung Messehallen - Bettenhausen einen Regiotramverkehr vor. Damit könnten direkte Fahrten aus dem Lossetal zum Bahnhof Wilhelmshöhe unter Umgehung der Innenstadt angeboten werden.



Horlofftbahn Proteste zum Fahrplanwechsel

Auf der Horlofftbahn sind die zum 15. Dezember 2002 vorgenommenen Fahrplanänderungen auf breiten Protest gestoßen. Neben Eltern von Schülern, die Schulen in Friedberg besuchen, wandte sich neben den Gemeindeparlamenten von Hungen und Wölfersheim auch der Kreistag des Wetteraukreises gegen die Verschlechterungen in der Hauptverkehrszeit auf dem Abschnitt Hungen - Friedberg. In Wölfersheim gründete sich eine Bürgerinitiative, die sich zum Ziel gesetzt hat „dem Diktat des RMV“ zu trotzen.

Der RMV reagierte in Form von Nachbesserungen: Die ursprünglich für 6:33 Uhr in Hungen geplante Zugabfahrt wurde auf 6:40 Uhr verlegt, so dass sich eine neue Ankunftszeit um 7:14 Uhr in Friedberg ergibt. Die Abfahrt der abendlichen Regionalbahn um 17:31 Uhr in Beienheim wurde auf 17:05 Uhr vorverlegt. Die Nachbesserungen stießen jedoch seitens Pro Bahn & Bus und der Bürgerinitiative auf Ablehnung: Nach Ansicht der Eltern kommen im neuen Fahrplan die Schüler weiterhin viel zu früh in Friedberg an und die in den Hauptverkehrszeiten aufgerissenen

Lücken von einer Stunde bleiben bestehen, da weiterhin ein Zugpaar weniger zwischen Hungen und Friedberg vorgesehen ist. Für Aufsehen sorgte ferner ein Schreiben der DB-Immobilien (DB Imm) an Grundstückseigentümer entlang der Strecke mit dem Angebot, vor dem Hintergrund der Betriebseinstellung zum 4. April 2003 entbehrliches Gelände zu kaufen. DB Netz strich die Strecke Hungen - Wölfersheim-Södel zum Fahrplanwechsel kurzerhand aus ihrer Übersichtskarte „Personenverkehr“.

Die Proteste vor Ort mündeten in einer Unterschriftensammlung und einer Bürger-

Haltepunkt Berstadt: Trotz guter Fahrgastzahlen droht die Stilllegung zum 4. April





Demonstration der Bürgerinitiative „Pro Horlofftalbahn“ vor dem Servicezentrum der V.V.G. in Gießen am 1. Februar 2003

versammlung in Wölfersheim, an der ca. 200 Menschen teilnahmen. Hier wurde zusätzlich bemängelt, dass die Busanschlüsse der RKH-Linie 720 nicht an die neuen Zugabfahrtszeiten angepasst worden waren und durch den Wegfall der Zugabfahrt 13:51 Uhr in Friedberg auch mittags für Schüler keine adäquate Anbindung mehr bestand. Die Sprecher der Bürgerinitiative, Dr. Sylvia Börgens und Michael Groth konnten die Sammlung von insgesamt 700 Unterschriften gegen die Fahrplanverschlechterungen vermelden.

Auf Antrag von Bündnis 90/Die Grünen befasste sich am 13.12.2002 auch der Wetterauer Kreistag mit dem Thema. Am Rande der Sitzung übergab Sylvia Börgens 2.000 gesammelte Unterschriften an Landrat Rolf Gnadt, darunter 755 Unterschriften aus den Listen von Pro Bahn & Bus. Zusammen mit den Unterschriften wurde dem Landrat ein von Pro Bahn & Bus ausgearbeitetes Alternativ-Fahrplankonzept vorgelegt, in dem die zum Fahrplanwechsel

entstandenen Mängel abgestellt werden und das mit der vorhandenen Anzahl an Triebwagen auskommt. Das Fahrplan-konzept kann im Internet auf der Pro Bahn & Bus-Homepage heruntergeladen werden.

Auch im Raum Hungen machten Bürger mobil: Neben der Erstellung von Protestschreiben an die Aufgabenträger wurden 400 Unterschriften gegen die Fahrplanverschlechterungen gesammelt. Zwischenzeitlich hat sich auch hier eine Bürgerinitiative gegründet, die auch im Internet zu finden ist.

Mit einer Demonstration am Samstag, den 1. Februar 2003, in Gießen machte die Bürgerinitiative auf ihr Anliegen aufmerksam. Mit schwarzen Kreuzen und Plakaten zogen die Bahnbefürworter durch die Gießener Fußgängerzone und statteten den im Landtagswahlkampf befindlichen Parteien an ihren Infoständen einen Besuch ab. Alle Parteien versicherten, sich für den Erhalt der Bahnstrecke einzusetzen. Vor dem



Servicezentrum der lokalen Nahverkehrsgesellschaft Verkehrsverbund Gießen (V.V.G.), übergab Stephan Kannwischer (im Bild rechts) eine Petition an V.V.G.-Mitarbeiter Herrn Scherzer.

Zu dem Wetterauer Kreistagsantrag von Bündnis 90/Die Grünen brachten die Koalitionsfraktionen CDU und SPD einen Änderungsantrag ein, der schließlich einstimmig beschlossen wurde: „Der Kreisausschuss wird gebeten, beim RMV darauf hinzuwirken, den seitherigen Umfang der Schienenverkehrsanbindung auf der Linie 31 (Friedberg-Hungen) aufrecht zu erhalten, bis eine endgültige Entscheidung über die Fortführung gefallen ist.“ Landrat Gnadt forderte darüber hinaus, dass der RMV notfalls einen zusätzlichen Triebwagen bei einem anderen Anbieter (als der Hessischen Landesbahn) mieten müsse.

Der RMV teilte der Wetterauer Verkehrsgesellschaft (WVG) Anfang 2003 mit, dass die geforderte Zugfahrt mit Zeitlage 6:53 Uhr ab Hungen und Ankunft um 7:25 Uhr in Friedberg „aufgrund mangelnder Fahrzeug-Kapazitäten“ nicht wieder einge-

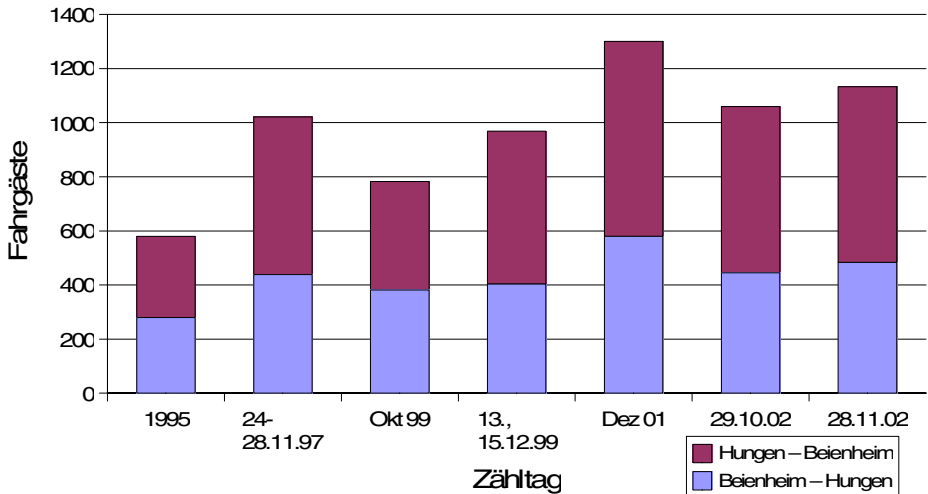
richtet werden könne. Die nicht verfügbaren Kapazitäten würden seitens der Butzbach-Licher-Eisenbahn (BLE) mit der Übernahme von Leistungen begründet, die vor Fahrplanwechsel von DB Regio erbracht wurden. Hierdurch seien in der relevanten Zeitlage zwei Triebwagen zusätzlich gebunden worden. Die Entscheidung von RMV/BLE wurde von Landrat Rolf Gnadt außerordentlich bedauert unter nur unter Protest hingenommen. Die Wetterauer Verkehrsgesellschaft verwies in einem Schreiben an die Wölfersheimer Bürgerinitiative jedoch darauf, dass ein erneuter Auftrag an den RMV ergehe, „spätestens bis Anfang April 2003 ein ÖPNV-Konzept für den Raum Hungen - Wölfersheim - Friedberg vorzulegen und umzusetzen, das den Belangen aller Fahrgäste - insbesondere dem von Schülerinnen und Schülern - entspricht.“

Verbessert wurde dagegen die mittägliche Fahrplanlage: Zum 13. Januar 2003 wurde seitens RMV/BLE ein zusätzlicher Zug von Friedberg (Abfahrt 13:48 Uhr) nach Nidda (Ankunft 14:32 Uhr) in den Fahrplan aufgenommen. Fahrgäste in Richtung Wölfersheim-Hungen müssen jedoch an Schultagen in Beienheim in einen Anschlussbus der WVG-Linie 210 (Abfahrt 14:07 Uhr) umsteigen.

Warten auf das Gutachten

Mit Spannung wird das von RMV und Wetterauer Verkehrsgesellschaft bei der Berliner ETC in Auftrag gegebene „ergebnisoffene und neutrale“ Gutachten erwartet. Dieses soll Ende Februar 2003 vorliegen und am 27.02.2003 erstmals den Aufgabenträgern vorgestellt werden. Vom RMV ist indessen zur Zeit keinerlei Aussa-

Fahrgastzahlen Hungen - Beienheim (- Friedberg)



ge zur Sache zu bekommen. Anlässlich einer Protestdemonstration der Hungener Bürgerinitiative am 01.02.2003 in Gießen berichtete auch ein Fernsehteam des Hessischen Rundfunks. Eine Stellungnahme wurde seitens des RMV mit Hinweis auf das Gutachten verweigert.

Aktuelle Fahrgastzahlen

Noch vor Fahrplanwechsel hat Pro Bahn & Bus zwecks Gewinnung aktueller Daten gemeinsam mit Bürgern aus Hungen, Berstadt und Wölfersheim auf der Strecke Hungen - Friedberg am 29.10. sowie 28.11.2002 eine Fahrgastzählung durchgeführt.

Auf dem Abschnitt Hungen - Beienheim konnten am 29.10.2002 insgesamt 1059

Fahrgäste gezählt werden. Rechnet man die Fahrgäste in den durchgehenden Zügen von und aus Richtung Friedberg hinzu, ergeben sich insgesamt 1190 Fahrgäste in den BLE-Zügen, die zwischen Hungen und Friedberg an diesem Tag unterwegs waren. Der Zähltag war jedoch von negativen Begleiterscheinungen geprägt. So warf ein starker Sturm zwei Tage vorher Bäume auf die Gleise zwischen Dorheim und Friedberg, wodurch es am Morgen des Montag, 28.10.2002, zu größeren Verspätungen (bis zu 55 Minuten) kam. Dies schreckte offenbar viele Reisende ab, am Dienstag gleich wieder den Zug zu nehmen. Außerdem sprang in Hungen ein BLE-Triebwagen nicht an (BLE 82755, Plan-Abfahrt 5.53 Uhr - Ist-Abfahrt 6.07 Uhr). Reisende, die sich schon auf dem Bahnsteig befanden,

wanderten wieder ab. Da der Ersatztriebswagen in Hungen erst mit 14 Minuten Verspätung auf die Strecke ging, muss davon ausgegangen werden, dass sich auch an den übrigen Bahnhöfen Fahrgäste nach anderen Fahrmöglichkeiten umgesehen haben, zumal an den unbesetzten Stationen keinerlei Informationsmedien wie z.B. Lautsprecheranlagen vorhanden sind, die über die aktuelle Betriebslage informieren. Am Nachmittag fiel dann noch der zweite DB-Regionalexpress RE 15788 von Frank-

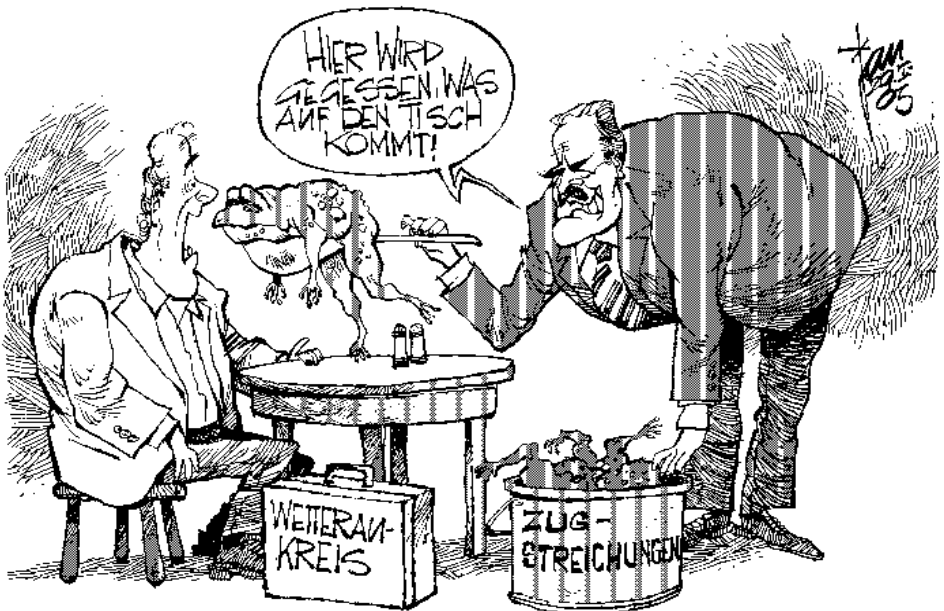
furt nach Nidda (Abfahrt Frankfurt Hbf 17.15 Uhr - Ankunft Beienheim 17.59 Uhr) wegen Lokschadens ersatzlos aus.

Am 28.11.2002 konnten auf dem Abschnitt Hungen - Beienheim konnten insgesamt 1.133 Fahrgäste gezählt werden. Rechnet man die Fahrgäste in den durchgehenden Zügen von und nach Friedberg hinzu, ergeben sich insgesamt 1.235 Fahrgäste in den BLE-Zügen, die zwischen Hungen und Friedberg an diesem Tag unterwegs waren.

Weitere Informationen im Internet:
www.horlofftalbahn.org

www.probahn-bus.org/021213.html
www.pro-horlofftalbahn.de

Karikatur: Jürgen Janson



FAHRGASTHAUS "ZUM SPARMANN"

“Wetzlar 21” - Beispiel für Neues Leben auf alten Bahnflächen

(fl) Die weitgehende Aufgabe des Wagenladungsverkehrs sowie des Stückgutverkehrs der Bahn hat vielerorten Brachflächen in Bahnhofsnähe entstehen lassen. Die ca. 50.000 Einwohner zählende Stadt Wetzlar hat jetzt begonnen, diese neu zu nutzen.

Mit dem Abriss fast aller umgebenden Gebäude wandelt der Bahnhof in Wetzlar momentan radikal sein Gesicht. Stehen bleibt das Bahnhofsgebäude aus den 80er Jahren (der dritte Bahnhofsbaubau für Wetzlar übrigens) sowie das anschließende Gebäude, welches - damals zwischen den Gleisen der Lahntalbahn bzw. der Kanonenbahn und der Dillstrecke liegend - als erster Wetzlarer Bahnhofsbaubau diente.

Städtische Planungen der letzten Jahre sahen sogar eine vierte “Generation Bahnhof” für Wetzlar vor. In der Verlängerung der Bahnhofstraße sollte das neue Gebäude etwa 100 Meter westlich des Bestehenden errichtet werden. Von dort wäre ein neuer Fußgängertunnel bis zur Nordseite

geführt worden. Die derzeitige Planung konzentriert sich dagegen auf den heutigen Bahnhof, berücksichtigt aber ebenfalls eine Erschließung der Nordseite als Park+Ride-Fläche. Ein neuer Busbahnhof wird in die Nähe des Gebäudes gerückt, wozu die bisherigen P+R-Flächen und der Verkaufspavillon vor dem Bahnhof verschwinden müssen.

Mit der ehemaligen Güterabfertigung fällt das letzte Gebäude aus der Zeit der großen Umgestaltung der Bahnanlagen um 1917. Damals waren die Gleise der Lahntalbahn und der Kanonenbahn auf die nördliche Gebäudeseite verschwenkt worden. Ein stimmungsvoller Jugendstilbahnhof entstand, welcher mit der Güter-

*Große
Veränderungen
werden sich in
nächster Zeit am
Wetzlarer Bahnhof
ergeben, wenn die
Pläne für ein großes
Einkaufszentrum wahr
werden*

Foto: Friedrich Lang



halle eine architektonische Einheit bildete.

Zeugen der Vergangenheit des Wetzlarer Bahnhofs als "Inselbahnhof" waren zuletzt die beiden Lahnbrücken der Kanonenbahn, die sich in einem Abstand von etwa 50 Meter zu denen der Dillstrecke befanden. Ihre Pfeiler und Widerlager sind so gut erhalten, dass sie heute die neu entstandene Erschließungsstraße des neuen Bahnhofsviertels tragen.

Regte sich beim Abriss des Bahnhofs von 1917 noch erheblicher Protest, so

scheint den Wetzlarern die Güterhalle nun egal zu sein. Die Verantwortlichen der für das Einkaufszentrum "Forum Wetzlar" zuständigen Projektgesellschaft ECE hatten offensichtlich wenig Mühe, städtische Gremien und Denkmalbehörde umzustimmen. Zunächst war nämlich zur Auflage gemacht worden, die unter Denkmalschutz stehende Halle mit samt dem Verwaltungsgebäude in das Einkaufszentrum zu integrieren.

Für heftige Diskussionen sorgte dagegen die Ausweitung der Verkaufsflächen um über 30.000 Quadratmeter bei gleichzeitig

Traurig und mit Wehmut haben wir Abschied nehmen müssen vom

Fernverkehr im Dilltal

der am 14.12.2002 mit der letzten Interregio-Fahrt von Norddeich nach Frankfurt zu Ende gegangen ist. Eine verkehrspolitisch und regionalgeschichtlich bedeutsame Ära hat damit ihren Abschluss gefunden.

Unvergessen sind die Zeiten, in denen Schnellzüge mehrmals täglich unsere Region durchfuhren. Sie hielten in Dillenburg, Herborn und Wetzlar und ermöglichten umsteigefreies Reisen u.a. nach Düsseldorf und Essen, Münster und Dortmund, Norddeich und Bielefeld. Ebenso günstig waren in südlicher Richtung über Frankfurt hinaus Stuttgart oder Heidelberg, München, Oberstdorf und Passau zu erreichen. Die Erinnerung an die große Zeit der guten überregionalen Verbindungen wird uns begleiten. Leider hat der in den letzten Jahren bestehende Interregio-Verkehr den Niedergang nicht mehr aufhalten können.

Als schwacher Trost bleiben uns immerhin die zweistündlichen RE-Züge nach Gießen und Frankfurt bzw. nach Siegen und Köln - Krefeld. Dennoch empfinden wir den Verlust als schmerzlichen Rückschritt.

Siegfried Preis, Friedrich Lang und alle trauernden Fahrgäste.

rapide zunehmendem Leerstand in der Wetzlarer Innenstadt. Ein Konflikt, dem sich momentan viele Städte nach der hemmungslosen Expansion auf die "grüne Wiese" ausgesetzt sehen. Das Wetzlarer Projekt darf wegen der relativen Nähe zur Innenstadt sowie wegen der guten ÖPNV-Anbindung als Grenzfall gewertet werden, wengleich die Abwerbung von Kaufkraft aus den bisher etablierten Einkaufsbereichen nicht von der Hand zu weisen ist.

Geradezu rührend sind die Versuche, eine Verbindung der Einkaufsbereiche untereinander herzustellen. Wenn es den Visionen des Stadtmarketing-Chefs Klaus-Jörg Mulfinger nach geht, könnte Deutschlands erste dem Alltagsverkehr dienende Nostalgiestraßenbahn die Käufer zwischen Bahnhof und Altstadt hin und her befördern.

Von den übrigen Ideen zur Umnutzung des Bahnhofsareals hat derzeit nur die Veranstaltungshalle mit dem Arbeitstitel "Arena Wetzlar" konkrete Chancen auf Verwirklichung. Im Gespräch waren noch

ein Großkino und ein Hotel. Baubeginn für das Einkaufszentrum soll nun im Mai diesen Jahres sein.

Anzeige

Warum denn in die Ferne schweifen...?



Am Bilstein, im Naturpark hoher Vogelsberg

Wanderreiten im Vogelsberg

Reiten und genießen im

Wanderreitbetrieb Fuchsbau

Seentalstr. 24

35305 Grünberg-Lardenbach

Tel.: 06400/6083

Internet: www.fuchsbau-rodinger.de

Zielbahnhof: Grünberg oder Mücke

Wird AW Limburg zur Werkstätte für die Westerwald-Linien?

(fl) Auf hessischer Seite wurde Anfang Februar 2003 eine Initiative gestartet, das AW Limburg zur Wartung der 22 Dieseltriebwagen vom Typ LINT zu nutzen. Diese werden ab Dezember 2004 auf den kürzlich an das Konsortium aus Hessischer Landesbahn und Westerwaldbahn vergebenen Strecken eingesetzt. Das hessische Verkehrsministerium, die Hessische Landesbahn, der Landkreis Limburg-Weilburg

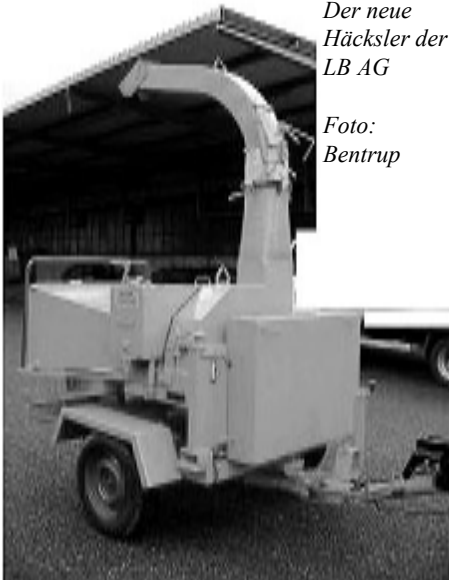
und die Stadt Limburg bekundeten gemeinsam ihr Interesse an dieser Lösung.

Der Verlust von Arbeitsplätzen im DB-Werk Limburg hatte wiederholt zu Protesten geführt. Mit der Wartung der LINT könnte der Verlust teilweise kompensiert werden. Zur Zeit werden die wirtschaftlichen und betrieblichen Aspekte der AW-Übernahme gutachterlich untersucht.

Für geplante Sonderfahrten: Lumdatalbahn AG schneidet Strecke frei

(lb ag) Die Lumdatalbahn AG plant weiterhin Sonderfahrten, die über die Station Mainzlar hinaus weiter in das Lumdatal hinein gehen. In den vergangenen Monaten wurde die Trasse im stillgelegten Abschnitt bis Trais freigeräumt. In den vergangenen Jahren hatte sich dort zum Teil starker Bewuchs gebildet und auch Windbruch versperrte das Gleis.

Um die Arbeit effektiver zu gestalten, wurde neben zwei Motorsägen und einem Blasgerät auch ein gebrauchter Häcksler angeschafft. Mit dem Häcksler können jetzt schnell bis zu 10 cm dicke Äste zerkleinert werden. Das Gerät soll nicht nur für die Lumdatalbahn AG im Einsatz sein; auch andere Vereine und Privatpersonen können den Häcksler bei der LB AG leihen. Der Vorstand geht davon aus, dass damit auch die eine oder andere Einnahme erzielt werden kann.



*Der neue
Häcksler der
LB AG*

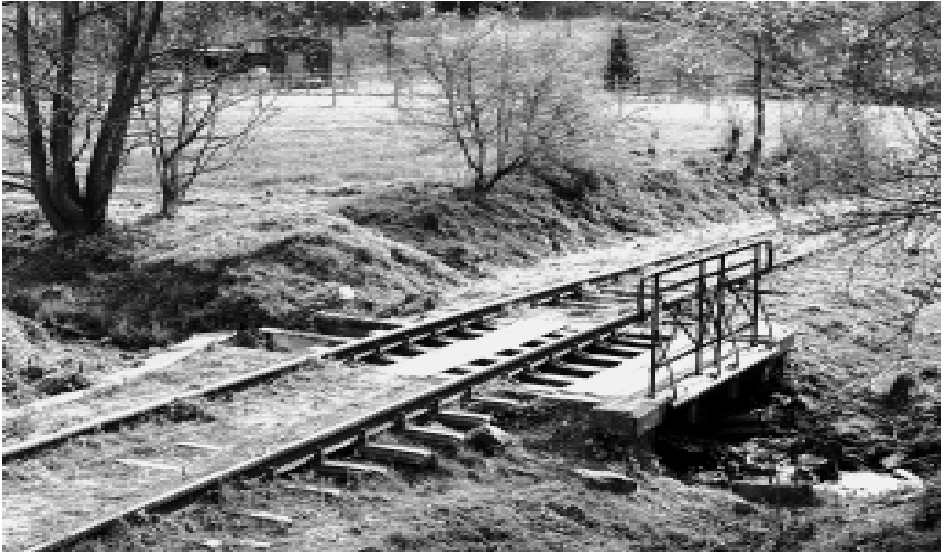
*Foto:
Bentrup*

Sonderfahrten

Am Sonntag, den 7. September, will die LB AG wieder Pendelfahrten mindestens zwischen Lollar und Mainzlar zum Lollarer Schmaadleckermarkt anbieten. Die Züge verkehren im Stundentakt von 10:30 Uhr bis 18 Uhr, die Fahrpreise liegen etwas unter RMV-Tarif.

Noch nicht begonnen haben die Vorbereitungen zum nächsten Autofreien Sonntag im Lumdatal, der dieses Jahr am 24. August stattfinden soll. Das Vorbereitungstreffen der vier beteiligten Kommunen ist erst für März geplant. Nachdem im letzten Jahr die Hessische Landesbahn die Fahrten kurz vor dem Veranstaltungstag absagte, hofft die LB AG, dass die Fahrten dieses Jahr ohne Genehmigungsprobleme durchgeführt werden können.

Positive Erfahrungen konnte die LB AG schon im letzten Dezember machen: Die geplante Weihnachtsfahrt der Oberhessischen Eisenbahnfreunde nach Limburg nutzte die AG, um die Fahrt bereits in Mainzlar beginnen und enden zu lassen. Bei der Rückankunft gegen 19 Uhr wurde erstmalig die mobile Bahnsteigbeleuchtung der Lumdatalbahn AG eingesetzt, um den Fahrgästen einen gefahrlosen Ausstieg zu ermöglichen. Diesen nicht erwarteten Service nahmen die Fahrgäste dankbar an.



Wurde von der Gemeinde Allendorf ausgebaut: Die Klingelbachbrücke

Infrastruktur

In einem vom ehemaligen Betreiber Deutsche Bahn Netz nicht bekannten Ausmaß wurde vor Weihnachten zwischen Lollar und Mainzlar profilfrei geschnitten, etliche Schwellen ausgewechselt und Wassergräben ausgebaggert. Außerdem wurden kleinere Arbeiten an den Verbindungselementen zwischen den Schwellen und Schienen geprüft und teilweise ausgewechselt.

Im stillgelegten Abschnitt hinter Allendorf ist im Januar die Klingelbachbrücke ausgebaut worden. Verantwortlich hierfür ist die Gemeinde Allendorf. Nach Angaben von Bürgermeister Hohmann hatte sich nach starken Regenfällen ein Rückstau vor der Brücke gebildet, sodass die Gefahr einer Überschwemmung für mehrere Gewerbebetriebe in Allendorf bestand. Der

Bauhof der Stadt Allendorf entfernte darauf hin die Brücke. Die Streckeneigentümerin Deutsche Bahn Netz erfuhr von diesem Vorgang erst aus der Tagespresse und sprach von „Wild-West-Manieren im Lumdatal“.

Schon zu Betriebszeiten verursachte die Brücke der damaligen Bundesbahn Probleme wegen der schnell ansteigenden Wassermassen. Damals behalf man sich mit dem Ausbaggern des Bachbettes.

Hauptversammlung

Die nächste Hauptversammlung der Lumdatalbahn AG findet am 10. Mai in Gießen im Ski- und Kanaklubheim, Bootshausstraße 20, statt. Aktionäre erhalten wie gewohnt eine gesonderte Einladung.



Bald Weichenstellung für die Zukunft der Vogelsbergbahn?

(og/si) Die Bahnreisenden auf der Vogelsbergbahn können sich freuen, denn mit der Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Vogelsbergkreis geht es voran, sagt Armin Klein, Geschäftsführer der Vogelsberger Verkehrsgesellschaft (VBV). Zwar ist die Zahl der Züge nach Gießen und Fulda bislang noch nicht erhöht worden, die Züge fahren auch noch nicht schneller, doch immerhin werde jetzt ein bisschen mehr Komfort geboten. Die meisten Dieselloks und Waggons wurden zum Fahrplanwechsel ausrangiert und durch moderne Triebwagen vom Typ VT 628 ersetzt worden.

Insgesamt sollen 90 Millionen Euro in die Verbesserung der Infrastruktur (Gleiskörper und Signalanlagen) und 50 Millionen Euro in die Anschaffung von zwanzig neuen Fahrzeugen investiert werden. Modernisiert werden auch die Bahnhöfe, dabei sollen vor allem die Bahnsteige auf eine einheitliche Höhe gebracht werden, so dass gehbehinderte und alte Menschen leichter in die Züge einsteigen können, erläuterte Armin Klein in einem Gespräch mit dem *Lauterbacher Anzeiger*.

Und so sieht der Zeitplan aus: Frühjahr 2003: Unterzeichnung der Planungsvereinbarung, 2003 bis 2004 folgt die Entwurfsplanung, 2004 wird der Bau- und Finanzierungsvertrag abgeschlossen, anschließend kann es ab 2004 schon in die Planung und Realisierung gehen. "Wenn man sich in diesem Frühjahr noch einig wird, könnte Ende 2007/Anfang 2008 die neue Vogelsbergbahn in Betrieb genommen werden", so Klein gegenüber dem *Lauterbacher Anzeiger*.

Als „starkes Stück“ bezeichnete Werner Filzinger vom Fahrgastverband Pro Bahn & Bus die Äußerungen Kleins zur Zukunft der Vogelsbergbahn. Die nunmehr seit wenigen Tagen verstärkt eingesetzten Diesel-

triebwagen der Baureihe VT 628/928, die teilweise auch schon fast zwanzig Jahre alt sind, feiere Klein als Erfolg und bezeichne deren Einsatz „gewissermaßen als erste Zwischenstufe“ auf dem Wege zur Modernisierung der Strecke Gießen - Fulda.

Fakt sei, so Filzinger, dass die Deutsche Bahn zwischen Lauterbach und Fulda nur deshalb noch mit Dieseltriebwagen fahren dürfe, weil ein Brückenbauwerk bei Bad Salzschlirf marode sei. Das Eisenbahnbundesamt habe daraufhin die Befahrung mit den schweren Dieselloks der Baureihe 215 untersagt. Lediglich der morgendliche Schülerzug dürfe aufgrund der geringeren Achslast noch mit einer Diesellok der Baureihe 212 über diese Brücke fahren. Da nicht genügend Triebwagen der Baureihe VT 628/928 vorhanden seien, um die lokbespannten Züge zu ersetzen, wurden von der Lahntalbahn sowie von der Rhönbahn Dieseltriebzüge abgezogen. Die Folge ist, dass nunmehr dort die lokbespannten Züge fahren.

Für die bereits für rd. 11 Mio. Euro modernisierte Rhönbahn Fulda - Gersfeld bedeute der Abzug der Triebwagen eine Komfortverschlechterung für die Fahrgäste. Diese „Notmaßnahme“ der Öffentlich-

Die Modernisierung der Vogelsbergbahn geht nicht voran. Im Unterhalt aufwändige Formsignale prägen weiterhin das Bild der Strecke, hier im Bahnhof Lauterbach



keit als Verbesserung zu verkaufen sei schon ungeheuerlich, so Filzinger. Zudem gebe es durch den Einsatz der Triebwagen auf der Vogelsbergbahn zu den Hauptverkehrszeiten nun erhebliche Kapazitätsengpässe.

Kritik übt der Fahrgastverband auch an der geplanten Modernisierungsmaßnahme der Vogelsbergbahn. „Dass eine Modernisierung der 106 Kilometer langen Strecke Gießen - Fulda dringsten erforderlich ist steht außer Frage. Nur wie diese 90 Millionen Euro-Modernisierung umgesetzt wird ist noch mit vielen Ungereimtheiten verbunden.“ Beim vorliegenden Modernisierungskonzept könne Pro Bahn & Bus bislang keine gravierenden Verbesserungen erkennen. Wenn man eine weiterhin geplante miserabele Anschluss-situation in Fulda, kaum verbesserte Abendverkehre, unwesentlich kürzere Reisezeiten gegenüber der heutigen Situa-

tion als große Verbesserung propagiere, sei die geplante Investitionssumme nicht gerechtfertigt.

Der Fahrgastverband hat im vergangenen Jahr eine Zielkonzeption vorgestellt, die deutlich gemacht habe, wie ein vernünftiges Angebot aussehen könnte und welche Infrastrukturmaßnahmen dafür erforderlich sind. „Aber offenbar ist es nur wichtig für teures Geld Alsfeld als zentralen Provinz-Bahnknotenpunkt herauszuputzen mit der Konsequenz, dass an den Endbahnhöfen Zuganschlüsse nicht funktionierten und die gut eingeführten Stadtbusanschlüsse an den Bahnhöfen in Grünberg und Lauterbach gekappt werden“ stellt Filzinger fest. Pro Bahn & Bus fordert daher für das Jahrhundertprojekt Vogelsbergbahn eine vernünftige Planung, die den berechtigten Interessen und Erwartungen der Fahrgäste gerecht wird.

Anzeige HUK (wie letztes Mal)

Bad Homburg vorübergehend vom Zugverkehr abgeschnitten

(fa/hm) Nicht gerade gut fing das neue Jahr für den Schienennahverkehr im Taunus an. Durch einen Wasserschaden waren die Städte Bad Homburg und Oberursel tagelang vom Zugverkehr abgeschnitten. Inzwischen fährt die Bahn wieder, doch die Fahrgäste müssen voraussichtlich noch bis Ende März mit teilweise erheblichen Verspätungen rechnen.

Abenteuerlich mutete sie an, die Fahrt der Pendler aus Richtung Brandoberndorf oder Friedberg sowie entlang der S-Bahnlinie S 5, die am 3. Januar des neuen Jahres auf dem Weg ins Rhein-Main-Gebiet waren. Aber nicht etwa Schnee- oder Eisglätte hatten den Bahnverkehr aus den Fugen gebracht, auch der gelegentliche Windbruch führte nicht zu erheblichen Störungen. Nein, der Dornbach - ein klei-

nes und sonst eher ruhiges Gewässer - war nach den starken Regenfällen über die Ufer getreten und hatte das Bad Homburger Zentralstellwerk, von dem aus der Zugverkehr zwischen Friedrichsdorf im Taunus und Frankfurt-Rödelheim ferngesteuert wird, teilweise überflutet. Die technischen Anlagen des elektronischen Stellwerkes standen unter Wasser, die Unterführung am Bad Homburger Bahnhof war

Inzwischen hat sich der Bahnverkehr in BadHomburg weitgehend normalisiert. Zum Jahresbeginn sah es anders aus: über eine Woche lang fuhr hier kein Zug Foto: Frank Adam



nicht mehr passierbar. Die Folge dieses plötzlichen „Land unter“: Bad Homburg mit seinen über 50.000 Einwohnern war auf DB-Gleisen nicht mehr zu erreichen, da Weichen, Signale und Bahnübergänge nicht mehr steuerbar waren. Lediglich die U-Bahnlinien 2 und 3 verkehrten noch planmäßig.

Betroffen war insbesondere die S-Bahnlinie S 5, die nur noch zwischen der Frankfurter Innenstadt und Rödelheim verkehren konnte. Von hier bis nach Friedrichsdorf war rasch ein Schienenersatzverkehr mit Omnibussen eingerichtet worden, deren Kapazität jedoch eng bemessen war. Nur weil noch Weihnachtsferien waren und somit keine Schüler zu befördern waren und zudem viele Pendler im Urlaub weilten, konnten die eingesetzten Busse das Fahrgastaufkommen gerade eben so bewältigen. Selbstverständlich kam es - wie immer in solchen Ausnahmesituationen - zu vielen Ärgernissen: längere Wartezeiten und verpasste Anschlusszüge, dazu die oft drangvolle Enge in den Ersatzbussen. Vieles musste improvisiert werden. Negativ fiel auf, dass Fahrgastinformationen - auch nach einer verständlich schwierigen Anfangsphase - oftmals nur unzureichend vorhanden waren. Das Personal war zwar in der Regel bemüht, die Fahrgäste zu informieren, hatte jedoch - so schien es - selbst einige Male nicht die neuesten Informationen zur Hand.

Die Züge der Taunusbahn aus Brand- oberndorf endeten zunächst bereits in Köppern. Von dort ging es mit dem Bus weiter. Bald konnte wieder bis nach Friedrichsdorf gefahren werden. Doch der S-Bahnverkehr war noch mehrere Tage

unterbrochen. Nach rund zwei Wochen konnte der Betrieb wieder aufgenommen werden, wobei aber die Züge der Taunusbahn nicht bis nach Bad Homburg und Frankfurt Hbf fahren konnten.

Inzwischen fahren die Züge wieder weitgehend planmäßig - wenn man es so nennen kann, denn bis zu zehn Minuten Verspätung sind bei der S 5 inzwischen leider zur Regel geworden. Noch immer sind Gleise nicht befahrbar, Signale nicht passierbar. Friedrichsdorfer Bahnkunden profitieren zurzeit zwar ein wenig von den Betriebsstörungen, fahren aus technischen Gründen doch einige S-Bahnen, die sonst in Bad Homburg enden und beginnen, den Bahnhof Friedrichsdorf an. Dafür gibt es in Bad Homburg und Oberursel oft lange Gesichter, wenn der Stadtbus oder auch die U-Bahn in Richtung Hohemark mal wieder abgefahren ist. Fahrgäste der S 5, die in Frankfurt einen Fernzug erreichen wollen, sollten derzeit mindestens eine Bahn früher nehmen - gerade im Hinblick auf das neue Tarifsysteem der DB mit Zugbindung.

Dem Vernehmen nach soll der S-Bahnverkehr auf der Linie S 5, der schon vor dem Wasserschaden sehr verspätungsanfällig war, ab Ende März wieder planmäßig abgewickelt werden können. Es bleibt zu hoffen, dass man dann zu einer Planmäßigkeit zurückfindet, die man aus früheren Jahren des S-Bahnverkehrs gewohnt ist.



Aarbergen will Reaktivierung der Aartalbahn

(cst/gh) Für Aarbergens Bürgermeister Hartmut Bopp bringt eine Reaktivierung der Aartalbahn in Form eines touristischen Verkehrs aber auch für den ÖPNV bedeutende Standortvorteile für die Gemeinde in touristischer und wirtschaftlicher Hinsicht.

Bereits für das nächste Jahr erwartet der Bürgermeister eine Verlängerung des Verkehrs der Nassauischen Touristikbahn (NTB) über Hohenstein hinaus bis zum Bahnhof Michelbach. Entscheidend dafür sei jedoch ein vertretbarer Kostenrahmen und ein touristisches Gesamtkonzept. So müssten beispielsweise die Zugverbindungen mit den in Aarbergen stattfindenden Veranstaltungen abgeglichen werden und die Fahrgäste darüber ausreichend informiert werden. Eine Zusammenarbeit mit dem Gastronomiegewerbe und dem Gewerbeverein sei dabei anzustreben. Dies helfe mit, den Standort Aarbergen wieder stärker ins Bewusstsein zu rücken. Auch in Verbindung mit dem von den Aar-Bürgermeistern geplanten Halbhöhenweg im Aartal und dem Aartal-Rad- und Wanderweg

bis zur Lahn sieht er beste Verknüpfungsmöglichkeiten mit der Aartalbahn.

Nach Auskunft des Aarberger Bürgermeisters würde derzeit im Auftrage der Wiesbadener Stadtwerke ESWE ein Gutachten erstellt, das auch die Befahrbarkeit des Schienenabschnittes bis nach Michelbach untersuche. Denn die Verlängerung des Touristikbetriebs sei letztendlich auch eine Kostenfrage, die vorher geprüft werden müsse.

Auch auf dem nördlichen Teil der Bahnlinie tut sich derzeit einiges. Der in Hahnstätten ansässige Arbeitskreis Aartalbahn möchte den Abschnitt Diez - Kettenbach anpachten. „Da könnte noch in diesem Jahr eine Sonderfahrt bis Kettenbach stattfinden“, dachte Bopp an, der die Aktivitäten des Arbeitskreises sehr begrüßt.

*Am 24.10.1983,
dem letzten
Betriebstag
zwischen Bad
Schwalbach und
Wiesbaden,
kreuzt ein
Sonderzug der
DGEG (rechts)
im Bahnhof
Michelbach
(Nass) mit dem
Nahverkehrszug
N5666*



*Foto: Hans-
Peter Günther*



*Überholung im Bahnhof Kettenbach am letzten Betriebstag vor der Stilllegung
Foto: H.-P. Günther*

Mit Interesse beobachtet der Bürgermeister auch die derzeit laufenden Untersuchungen des Landes Rheinland-Pfalz und des Rhein-Main Verkehrsverbundes (RMV), die Aartalbahn von Limburg bis zum Mainzer Hauptbahnhof für den Personennahverkehr zu reaktivieren. „Doch da wird in anderen Klassen gespielt“, sagte Bopp und verwies auf die Entscheidungshoheit der Länder. Gerade im Hinblick auf den Limburger ICE-Anschluss und die Entwicklung der Region sei eine Reaktivierung jedoch sicher sinnvoll. Doch auch hier müssten erst detaillierte Zahlen auf dem Tisch liegen, ob sich das Unternehmen rechne.

Auch wenn die Stadt Wiesbaden in Zukunft kein Interesse an der Aartalbahn zeige, könne er sich gut vorstellen, dass die Pendlerströme über Wiesbaden Ost an der

Stadt vorbei nach Mainz geführt werden. Im dortigen Hauptbahnhof seien derzeit ohnehin durch den Wegfall von Fernzügen im Rheintal, wieder vermehrt Kapazitäten frei. Sollten jedoch alle Untersuchungen negativ verlaufen und die nötigen Investitionen den Kostenrahmen sprengen, sei auch eine Nutzung der Trasse als Draisinenstrecke oder Radweg möglich, erklärte Bopp. „Das wäre aber der allerletzte Schritt“.

Um endlich wieder Verkehr auf die Strecke zu bekommen, fand im Februar zwischen Aarbergen und Diez eine groß angelegte Freischneideaktion des Arbeitskreises Aartalbahn statt, zu der nach Auskunft des Vorsitzenden Manfred Nickel rund 50 Aktive erwartet wurden (Siehe gesonderten Bericht auf der folgenden Seite).

HESSENSCHIENE

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

Bürger schneiden zugewucherte Aartalbahn frei

(hpg, jl) Am Samstag, den 15. Februar 2003, schnitten über 100 Freiwillige die 1983 stillegelegte Strecke zwischen Freindiez und Michelbach frei. Dazu hatten der Verein „Nachhaltige Regionalentwicklung Rhein-Lahn-Aar“ sowie verschiedene Kommunen und die Nassauische Touristikbahn eingeladen.

Dank dem großen Personaleinsatz konnte bis auf wenige Abschnitte fast alles freigeschnitten werden. Es sind nur noch einige kürzere Abschnitte in nächster Zeit zu schneiden: Im Bereich Niederneisen, im Bereich der Kalkwerke Schäfer (macht der Betrieb!), zwischen Hahnstätten und Zollhaus (vor BÜ Zollhaus) und im Bereich Rückershausen (BÜ Ortseingang).



Der Bürgermeister von Aarbergen, Hartmut Bopp, versorgte die Aktiven im hessischen Abschnitt der Strecke aus der "mobilen Suppenküche" mit Linsensuppe, Würstchen und Getränken, hier am Bahnhof Kettenbach.



Im Bahnhof Flacht konnte die Strecke mit professionellem Gerät weitgehend profilfrei geschnitten werden. Das anfallende Schnittgut wird von den Bauhöfen der an der Strecke liegenden Gemeinden entsorgt.

Fotos: Hans-Peter Günther

Über die Aktivitäten berichteten ein Fernseh-Team der Hessenschau und ein Radio-Beitrag des swr. Bürgermeister Bopp (Aarbergen) versorgte die "Werkstätigen" mit Linsensuppe und Würstchen aus dem gemeindeeigenen Lieferwagen.

Als nächster und vielleicht schwierigster Abschnitt ist der Bereich zwischen Hohenstein und Michelbach freizumachen. Am ehemaligen Haltepunkt Laufenselden haben die zahlreichen Bäumchen bereits Unterarmstärke.

Am 13. März werden sich die Eisenbahnbeauftragten von Hessen und Rheinland-Pfalz auf jeden Fall einen Eindruck über den Zustand der Strecke verschaffen.

Bleibt zu hoffen, dass danach in absehbarer Zeit ein Sonderzug von Diez bis Kettenbach oder Michelbach fahren kann, damit die beteiligten Bürger auch sehen, dass sich die Arbeit gelohnt hat. Noch steht allerdings nicht fest, was die Deutsche Bahn als Pachtbetrag für diesen Abschnitt haben will.

Westerwaldnetz hat neuen Betreiber

(gh) Das Westerwaldnetz im Raum Limburg - Altkirchen - Koblenz - Wiesbaden hat einen neuen Betreiber. Aus einer europaweiten Ausschreibung ging eine Bietergemeinschaft aus der Hessischen Landesbahn HLB (Beteiligung 74,9 %) und der Westerwaldbahn GmbH (Beteiligung 25,1 %) als Sieger hervor. Der entsprechende Vertrag wurde am 10. Januar 2003 in Diez unterzeichnet.

Betroffen von der Übernahme, die am 12.12.2004 erfolgen soll, sind folgende Strecken: Au (Sieg) - Altkirchen - Westerbürg - Limburg, Koblenz - Limburg (nur Regionalbahnen), Limburg - Niedernhausen - Wiesbaden (nur dieselgeführte Leistungen) und Limburg - Siershahn.

Auf dem 222 Kilometer langen Netz sollen von dem neu zu gründenden Unternehmen 2,4375 Millionen Zugkilometer pro Jahr gefahren werden. Nach Darstellung der Ausschreiber, des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) und des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord, waren Kosten und Qualität Ausschlag gebend für die Vergabe der Leistungen. Vom neuen Betreiber

werden 60 Mio. Euro in den Fuhrpark investiert. Es sollen hierfür 28 neue Dieseltriebzüge des französischen Herstellers Alstom der Baureihen LINT 27 und LINT 41 beschafft werden. Die Fahrzeuge werden über Fahrkartenautomaten, Rampen für Rollstuhlfahrer, Toiletten sowie einen Mehrzweckraum verfügen. Mehr als 80 Mitarbeiter werden vom neuen Betreiber beschäftigt.

Bei der DB AG bedeutet das Ergebnis der Ausschreibung den Verlust von ca. 100 Arbeitsplätzen im Bereich Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter sowie weiteren 60 Mitarbeitern im Bereich der Fahrzeugwartung und -instandhaltung.

Noch fährt die Deutsche Bahn auf der Strecke Limburg - Au, aber Ende nächsten Jahres geht der Betrieb auf die Hessische Landesbahn und die Westerwaldbahn über



Neue Direktverbindung Mainz Hbf - Flughafen Hahn

(gh) Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember gibt es eine neue direkte Busverbindung vom Mainzer Hauptbahnhof zum Flughafen Hahn im Hunsrück. Fünf Busse verkehren täglich in Richtung Hahn, sechs Busse sind es in der Gegenrichtung.

Für die knapp 80 Kilometer lange Fahrstrecke sind 75 Minuten Fahrzeit veranschlagt, wobei jedoch ein Zeitpuffer berücksichtigt ist. Der Fahrplan wurde eng am Flugplan orientiert. Bei Umstellungen des Flugplanes sollen auch die Busabfahrtszeiten angepasst werden. Heinz Schulz,

Geschäftsführer der Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN) ist mit der Auslastung der Busse sehr zufrieden: „Rund 4.500 Personen haben in den ersten vier Wochen das Angebot genutzt. Damit wurden unsere Erwartungen weit übertroffen.“

Folgender Fahrplan gilt auf der Linie 600 seit dem 15.12.2002 (ohne Gewähr):

Mainz Hbf	04:25	07:45	13:00	16:15	22:45	
Flughafen Hahn Verwaltung	05:39	08:59	14:14	17:29	21:59	
Flughafen Hahn Terminal	05:40	09:00	14:15	17:30	22:00	
Flughafen Hahn Terminal	00:15	11:10	15:25	19:20	20:30	23:00
Flughafen Hahn Verwaltung	00:16	11:11	15:26	19:21	20:31	23:01
Mainz Hbf	01:25	12:25	16:40	20:35	21:45	00:10

Jetzt bequem mit dem Bus von Mainz aus erreichbar: Der Flughafen Hahn im Hunsrück (Foto mit freundlicher Genehmigung: Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH)



Neues Bahnhofsgebäude für Rüsselsheim

(gh) Nach den seit 1997 laufenden Gesprächen zwischen der Stadt Rüsselsheim und der Deutschen Bahn AG hat nun der Magistrat der Stadt die Grundsatzentscheidung zum Neubau des Bahnhofs getroffen. Zugleich hat die DB AG die Stadt Rüsselsheim als Bauherrn beauftragt, den Neubau des Bahnhofs zu realisieren.

Für den neuen Bahnhof und den Zentralen Omnibusbahnhof werden das alte Bahnhofsgebäude und die Güterverladehallen abgerissen. Die Entwürfe sehen ein transparentes Gebäude mit zwei Glasflügeln vor, unter dessen 170 Metern langem Dach ein moderner Bahn- und Busbahnhof entsteht. In dem aus zwei Glaskuben bestehenden Bahnhofsgebäude werden die Serviceeinrichtungen der Bahn, die Fahrdienstzentrale der Stadtwerke sowie Büro- und Einzelhandelsflächen untergebracht.

Im Anschluss an die neuen Bahnhofsgebäude entsteht auf dem ehemaligen Grundstück der Güterverladehalle der Busbahnhof. Die An- und Abfahrt der Busse

erfolgt dann ausschließlich über die Straße „An der Schauburg / Alte Poststraße“.

Noch 2003 soll mit dem Abriss des alten und dem Neubau des neuen behindertenfreundlichen Bahnhofs begonnen werden. Für die Abwicklung des ganzen Projektes wird eine Bauzeit von ca. 18 Monaten veranschlagt. Für den Neubau des Bahnhofsgebäudes kommt die Bahn auf, während die Stadt die Kosten für die behindertenfreundliche Erschließung des Bahnhofs und der Unterführung, den Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofs, die Umgestaltung der Buszufahrt sowie des Bahnhofsvorplatzes übernimmt.

Tarifanpassung im VRN zum 1. Juni 2003

(gh) In einer Sitzung am 18.12.2002 beschloss der Aufsichtsrat der Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH die Fahrpreise im VRN-Gebiet um durchschnittlich 3 % zu erhöhen. Der Geschäftsführer der VRN GmbH, Horst Kummerow sagte hierzu: „Die Tarifanpassung ist vor dem Hintergrund weiterhin hoher Defizite der Verkehrsunternehmen zur Sicherung des vorhandenen, guten Verkehrsangebotes notwendig“.

Die Preise für Einzelfahrscheine und Mehrfahrtenkarten bleiben weitestgehend stabil. Bei den Zeitkarten werden abhängig von der Preisstufe Erhöhungen des Fahrpreises vorgenommen.

Zusätzlich zum bestehenden „Ticket 24 PLUS“, das derzeit montags bis freitags ab 9 Uhr sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig die kostenlose Mit-

nahmemöglichkeit von bis zu 4 Personen bietet, wird neu ein „Ticket 24“ für Einzelreisende angeboten werden. Die Sperrzeit Montag bis Freitag vor 9 Uhr wird dann bei beiden Fahrausweisen wegfallen. Die Fahrscheine „Ticket 24“ und „Ticket 24 PLUS“ werden weiterhin 24 Stunden ab Kaufzeit gültig sein. Ein am Samstag gekauftes Ticket gilt auch an dem darauf folgenden Sonntag.

Modernisierung der Odenwaldbahn

(gh) Vertreter des Landes Hessen, aus dem Odenwaldkreis, den Landkreisen Darmstadt-Dieburg und Offenbach, den Städten Darmstadt und Hanau haben am 16. Januar 2003 in Michelstadt gemeinsam mit dem RMV und der Deutschen Bahn AG (DB AG) Verträge zur Modernisierung der Odenwaldbahn unterzeichnet.

Damit wird die Modernisierung der Streckeninfrastruktur und die Realisierung eines zukunftsweisenden Betriebskonzepts mit attraktiven Fahrzeugen ermöglicht. So sollen künftig schnelle und im Vergleich zum Individualverkehr konkurrenzfähige Verbindungen aus den Landkreisen nach Darmstadt und Frankfurt geschaffen werden.

Im Betriebskonzept haben sich die Gebietskörperschaften bereits geeinigt, dass ab dem Jahre 2006 auf der Odenwaldbahn folgende Zugleistungen verkehren sollen:

- RegionalExpress-Züge im Zwei-Stunden-Takt zwischen Eberbach und Frankfurt über Groß-Umstadt und Hanau sowie

zwischen Eberbach und Darmstadt.

- RegionalBahn-Züge meist stündlich zwischen Eberbach und Darmstadt sowie zwischen Wiebelsbach-Heubach und Hanau.
- Neue zweistündliche Verbindung von Eberbach nach Frankfurt mit Halt an allen Stationen bis Darmstadt Nord und anschließend ohne Halt bis Frankfurt Hbf als schnelle Direktverbindung Odenwald - Darmstadt - Frankfurt.

Um dieses Betriebskonzept zu realisieren, investiert die DB AG insbesondere in die Leit- und Sicherungstechnik, die Kommunikationstechnik, die Erneuerung der Bahnübergänge sowie die Anpassung und



Zugkreuzung in Ober-Ramstadt am 26.01.2001 mit leicht verkrauteten Bahnsteigen. Die Bahnsteige sollen erneuert werden

Foto (mit freundlicher Genehmigung): Joachim Theinert

*Nochmal Ober-
Ramstadt, jetzt mit
der neuen
Fußgängerbrücke*

*Foto (29.08.2002):
Joachim Theinert*



Modernisierung
der Bahnsteige.

Die Betriebsleistung wird noch vom RMV bestellt werden. 90 Prozent der Betriebsleistungen im Schienenpersonennahverkehr werden derzeit von der DB Regio AG erbracht, doch gibt es zunehmend andere Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im liberalisierten Verkehrsmarkt Nahverkehrsleistungen anbieten. Noch in diesem Jahr soll dazu das Ausschreibungsverfahren eingeleitet werden, um eine Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel 2005/06 zu gewährleisten.

Am Modellfall der Odenwaldbahn soll eine Fahrzeugvorhaltung auf Aufgabenträgerseite geprüft werden. Die neuen spurtstarken Fahrzeuge, die für das Betriebskonzept notwendig sind, erfordern ein Investitionsvolumen von mindestens 60 Millionen Euro. Dies kann kein Verkehrsunter-

nehmen leisten, wenn Verkehrsverträge über eine Laufzeit von nur 10 Jahren abgeschlossen werden. Damit eine Fahrzeugförderung wettbewerbsneutral vorgenommen werden kann, wird der RMV kurzfristig eine Entscheidung über die Bildung eines Fahrzeugpools treffen. Sollte es dazu kommen, würden die Fahrzeuge dann dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Betriebsleistung überlassen.

In Michelstadt wird zudem das Empfangsgebäude des Bahnhofs zu einer RMV-Mobilitätszentrale umgebaut, die Bauarbeiten dazu können bereits im Frühjahr beginnen. Aufnahme des Betriebes, der in Kooperation zwischen der Odenwald-Regional-Gesellschaft und der Stadt Michelstadt organisiert wird, ist für Mitte 2004 vorgesehen.

RMV-Kombiticket auch für Neue Bühne Darmstadt

(gh) Die Eintrittskarten für die Neue Bühne Darmstadt gelten ab sofort auch als Fahrausweis in Bus und Bahn. Die Karteninhaber sind berechtigt, die Verkehrsmittel des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) für die Hin- und Rückfahrt in der 2

Klasse innerhalb der Tarifgebiete 39, 40 und 41 zu nutzen. Das entspricht etwa dem Gebiet der Stadt Darmstadt und der gesamten Region des Landkreises Darmstadt-Dieburg.

„Frankfurt RheinMain Plus“ bringt nachhaltigen Nutzen weit über die Rhein-Main-Region hinaus

(og) Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus ist hochofret, dass Philosophie und Ergebnisse des Projektes „Frankfurt RheinMain Plus“ in zentralen Punkten den langjährigen Forderungen der Fahrgast- und Verkehrsverbände zur innovativen Modernisierung des Kopfbahnhofes in Frankfurt am Main entsprechen. Im Vorfeld des Bundesverkehrswegeplanes bildet das von der gesamten Region Rhein-Main im Konsens getragene Konzept nach Jahren der Ungewissheit nun eine klare und inhaltlich überzeugende Positionierung zum Zusammenwirken dringend erforderlicher Zukunftsbausteine des Schienennetzes.

Besondere Verdienste im Ringen um das nun erzielte Ergebnis haben sich der hessische Verkehrsminister Dieter Posch sowie der Landrat des Wetteraukreises, Rolf Gnadt erworben. Der Dank gilt aber auch Bahnchef Mehdorn - stellvertretend für die kompetente Projektbegleitung vor Ort. Mit „Frankfurt RheinMain Plus“ wird die Region nach jahrelangem Stillstand infrastrukturell einen Riesenschritt vorankommen.

„Die am 21.1.2003 vorgestellte Arbeit des Koordinationsrates bestätigt, wie berechtigt die konstruktiven Aktivitäten der Fahrgast- und Verkehrsverbände waren, die nachdrücklich bürgernahe Alternativen zum Prestige-Tunnelprojekt ‘Frankfurt 21’ eingefordert hatten“, erklärt Petra Becker, Vorsitzende des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus. Eine oberirdische Lösung - wie im April 2002 von Pro Bahn & Bus, dem VCD-Hessen und der ‘Initiative Frankfurt 22’ in ihrem Konzept ‘Kopfbahnhof mit Köpfchen’ angeregt - wird den Bedürfnissen der Menschen in der Region sowie den Belangen des Fernzugverkehrs voll gerecht.

Demgegenüber hat sich das isolierte, kostenrisikobehaftete und weder im Grundsatz noch im Detail überzeugende ‘Beerdi-

gungsmodell’ mit Hauptbahnhofsvergrabung und weiteren Tunnelröhren unter der Frankfurter City nicht durchsetzen können. Dessen vorschnelle politische Präferenzierung, die u.a. von den Frankfurter Planungsdezernenten Dr. Martin Wentz und Edwin Schwarz vorangetrieben wurde, hatte die Schienenverkehrspolitik in Hessen jahrelang gelähmt und eine integrierte Entwicklung des Gesamtnetzes bedroht.

„Frankfurt RheinMain Plus“ hingegen paßt einerseits in die Zeit und ist andererseits angenehm zeitlos. Es macht den Weg frei für...

- die Abarbeitung des Investitionsstaus vieler Jahrzehnte
- eine echte Einheit von Fern- Regional-, Personen- und Güterverkehr
- dringend notwendige Strukturverbesserungen mit Freiräumen für kommende Jahrzehnte
- den Einstieg in eine offenere Planungskultur

„Staatsminister Posch und sein Ministerium haben mit bemerkenswertem Gespür für machbare Visionen die vorgefundenen Denkblockaden und den Investitionsstau

aufgelöst. Im Geiste klarer Sachpolitik wurde eine wirklich zukunftsweisende, den Interessen einer breiten Mehrheit der Menschen entsprechende Lösung vertreten. Die Leistung des hessischen Verkehrsministeriums wird im Ergebnis keineswegs nur die Rhein-Main-Region, sondern darüberhinaus große Teile des bundesdeutschen und europäischen Eisenbahnverkehrs voranbringen. Man kann nur wünschen, dass diese erfolgreiche Arbeit auch nach der Landtagswahl konsequent fortgesetzt wird“, so Christian Behrendt, Mitautor des Verbände-Konzeptes ‘Kopfbahnhof mit Köpfchen’.

Wegen der unvergleichlichen Bedeutung des zentralen Knotens Rhein-Main für den Eisenbahnverkehr im Umkreis von vielen

Hundert Kilometern erwartet Pro Bahn & Bus von Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe, die Gesamtwirkung der aufeinander abgestimmten Einzelkomponenten anzuerkennen.

Die zentralen Bausteine

- Bahndreieck Spessart samt Korridor Fulda - Erfurt
- Knoten Frankfurt am Main
- Korridor Frankfurt am Main - Mannheim / - Darmstadt - Heidelberg

müssen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung als besonders vordringlichen Bedarf ausgewiesen und die Finanzierung dieser Projekte abgesichert werden.

Der Deutschen Bahn gebührt in der

Statt S-Bahn flexiblere Stadtbahnen: Gerade für Städte wie Hanau und Wiesbaden kann dies eine sinnvolle Lösung sein. Im Bild eine Vorstellungsfahrt eines Karlsruher Stadtbahntriebwagens im Bahnhof Nidderau an der Strecke Friedberg - Hanau



Frage des Knotenausbaus ebenfalls Dank. Bahnchef Mehdorn versprach im Jahre 2000 mit Blick auf das Alternativkonzept der Fahrgastverbände: 'Wir werden uns das genau ansehen'. Er hat sein Wort gehalten!

Der Wetterauer Landrat Rolf Gnadt kämpfte als verkehrspolitischer Sprecher der Region RheinMain nicht nur engagiert und kenntnisreich für den durch 'Frankfurt 21' zunächst blockierten Ausbau 'seiner' Main-Weser-Bahn. Er hat zugleich auch bewiesen, dass Interesse und Sachkompetenz aus einem 'gewöhnlichen' Landrat einen Verfechter der verkehrlichen Belange einer ganzen Region machen können - eine Leistung, der viele seiner Kollegen zülig nachzueifern sollten...

Den RMV ermunterte Petra Becker mehr fachlichen Biss zu zeigen und politische Irrungen konsequenter als bisher zu korrigieren. „Die Fahrgast- und Verkehrsverbände haben Anfang der 90er Jahre die Gründung des RMV nicht betrieben, damit er fachlichen Unsinn schönredet. Der Verbund hat die fachliche Verantwortung für die künftige Mobilität von Millionen von Menschen.“

Als erfreulichen Akt der Lernfähigkeit ist die Unterstützung durch die Stadt Frankfurt am Main anzuerkennen. Die kommenden Jahre werden zeigen, dass sich die dortige Lokalpolitik keineswegs als Verlierer im Kampf um ein unerfüllbares Wunschprojekt fühlen muss - im Gegenteil. Die Stadt Frankfurt am Main ist die eigentliche Gewinnerin einer verkehrlichen Ertüchtigung ihrer Bahnhöfe. Die Urangst, im ICE-Verkehr 'abgehängt' zu werden, weicht endlich der (Investitions-)

Sicherheit. Der Frankfurter Hauptbahnhof wird auf Dauer eine der zentralen europäischen Drehscheiben vernetzter Mobilität vom ICE bis zur Strassenbahn - und damit ein unschätzbare Standortfaktor - bleiben. Das garantiert die Unterschrift von Bahnchef Mehdorn. Südbahnhof und Ostbahnhof werden als bedeutende Aktivposten wesentlich gestärkt, statt - wie ehemals bei 'Frankfurt 21' - einer ungesunden Zentralisierung zum Opfer zu fallen.

Reizvolle Hausaufgabe für die Planer ist nun die Stadtgestaltung rund um die künftigen oberirdischen Bahnanlagen. Der Bahnhofsvorplatz bedarf einer weiteren Aufwertung. Eine 'Erlebnisbrücke' zwischen Gallus / Messe einerseits und Gutleut / Mainufer andererseits sollte das in Deutschland einmalige Ensemble von Gleisvorfeld, Kopfbahnhof und Skyline im wahrsten Sinne des Wortes 'zugänglich' machen und 'ins Blickfeld rücken'.

In den kommenden Monaten gilt es, die einzelnen Projektbausteine von „Frankfurt RheinMain Plus“ im Detail möglichst fahrgastfreundlich auszugestalten. Die vorgesehenen Investitionsmittel sollen einen maximalen gesellschaftlichen Nutzen in den kommenden Jahrzehnten entfalten und offen sein für zukünftige Entwicklungen des Schienenverkehrs. Dies gilt insbesondere für die Projekte im Korridor Richtung Osten, der konzeptionell am weitesten zurückliegt, sowie im Bereich des Flughafens, wo möglicherweise weitere Kapazitätsengpässe drohen.



Schienepreis 2002 geht an die KVG in Kassel

(cb/fl) Mit dem Hessischen Schiene-Preis 2002, der aus Termingründen erst am 19.02.2003 übergeben wird, würdigt Pro Bahn & Bus herausragende Leistungen der Kasseler Verkehrs - Gesellschaft KVG im öffentlichen Personennahverkehr Kassels und des Kasseler Umlandes. Ein Bildbericht von der Übergabe folgt in der kommenden HS.

Seit Mitte der 80er Jahre gingen von dem nordhessischen Verkehrsbetrieb eine Reihe von Impulsen aus, die uns zur Verleihung des Preises veranlasst haben und deren wichtigste wir hier kurz vorstellen möchten:

Sinnvolle Netzentwicklung

Kassels Niederflurbahnen fahren heute auf einem Netz, welches sich nach dem "Auto, Auto über alles"-Stillstand der sechziger und siebziger Jahre nur noch in eine Richtung entwickelt hat: Hin zum Fahrgast. Dazu gehörte die Erschließung neuer Wohnviertel. Dazu gehörte es aber auch, die Tram dort zu belassen, wo sie sich seit Jahrzehnten bewährt. Dem Bebelplatz würde etwas fehlen, ebenso der Königsstraße, wenn die eleganten leisen Bahnen woanders, oder gar nicht mehr, führen. Die Straßenbahn macht die Stadt zur Großstadt.

Nun liegt der Fortbestand bestehender sowie die Planung neuer Schienenstrecken zuerst in der Verantwortung der städtischen Verkehrspolitik. Der KVG gebührt dennoch der Verdienst, die Straßenbahnen und Busse der Stadt herausgeputzt zu haben. Herausgeführt auch aus der anderenorts zu

beklagenden Nische einer kommunalen Pflichtaufgabe, der man sich eher lustlos widmet oder möglichst „billig“ zu entledigen sucht. Busse und Bahnen gehören heute zu dem, was sich Kassels Bürgerinnen und Bürger für ihren Stadtteil wünschen, was sie als Lebensqualität begreifen.

Konsequente Niederflurigkeit

Kassel steht für die - heute fast abgeschlossene - Umstellung eines Nahverkehrsnetzes auf konsequente Niederflurigkeit, auf den barrierefreien Einstieg in Busse und Bahnen. Der Fahrzeugmarkt für Straßenbahnen in den 70er und 80er Jahren erinnert daran, dass es damals zu Tunnelstrecken in den Innenstädten und klobigen



Hochbahnsteigen in den Außenbezirken keine Alternativen gab, wenn es galt, den urbanen Schienenverkehr behindertenverträglich zu gestalten. Kassel gehörte Ende der achtziger Jahre zu jener Hand voll Städten, die gemeinsam mit der Industrie einen Ausweg aus dieser Misere suchten und fanden. Heute steht bereits die dritte Generation von Niederflurbahnen am Start, auch das ein Novum.



*Behindertengerechte Zugänge und niedrige Bahnsteige, trotzdem leichtes Einsteigen
dank Niederflurstraßenbahn, gute Haltestellenbeschilderung:
Kassel macht das Straßenbahnfahren leicht!*

Mut zu Neuem

In Kassel arbeitet man daran, Umsteigen und Warten durch wirklich innovative Technik beim Verkehrsträger Schiene bereits konzeptionell zu vermeiden. Die RegioTram ist zwar keine Kasseler Erfindung. Ihr Prototyp fuhr vor mehr als einem Jahrzehnt in Karlsruhe, einzelne Vorläufer gab es sogar noch früher. Dennoch ist Kassel dabei, das Rad der Regionalverkehrsgeschichte weiter zu drehen. Denn die Impulse für die Entwicklung einer Tram, die in der Stadt abgasfrei mit Strom, im Umland dagegen investitionskosten günstig mit Diesel fährt, gehen maßgeblich von Kassel aus.

Kassel wird auch die erste deutsche Stadt sein, die eine schlecht gebaute unterirdische

Straßenbahnstation unter dem Hauptbahnhofsvorplatz durch eine fahrgastfreundlichere, wenngleich aus anderen Gründen ebenfalls unterirdische Haltestelle im Hauptbahnhof selbst ersetzt.

Gestaltung der Haltestellen, Behindertenfreundlichkeit

Wer als umsteigender Fremder Kassel erreicht, den empfängt eine Haltestellenbeschilderung, die im bundesdeutschen Vergleich als vorbildlich gelten kann. Große, auch von Sehbehinderten gut wahrnehmbare Bezeichnungen und Liniennummern, dazu gut lesbare Fahrpläne, Umgebungskarten und Tarifinformationen.

Die Behindertenfreundlichkeit setzt sich fort in der konsequenten Anlage kleiner

Bahnsteige für Busse und Bahnen. Diese - im Gegensatz zu manchem Hochflur-Stadtbahnssystem auch optisch sehr ansprechenden - Bordsteinkanten tragen sogar Kassels Namen in die ÖPNV-Welt hinaus: sie heißen Kasseler Sonderbord, weil sie hier erstmals zum Einsatz kamen. Auffällige gelbe Türmarkierungen mit ihren taktilen, dass heißt für Blinde ertastbaren, Flächen runden den behindertenfreundlichen Charakter der Zugangsstellen von Bahn und Bus ab. Das Kasseler Programm zur Aufwertung von Haltestellen ist mittlerweile weiter vorangeschritten als in den meisten vergleichbaren Städten, wo häufig nur zentrale Umsteigepunkte in den Genuss einer umfassenden Modernisierung kommen.

Kundenorientierung

Die KVG bietet bereits heute nicht nur gute Verkehrsleistungen, sie macht sie auch transparent. Persönliche Fahrpläne für die

Fahrgäste, die Auskunft über die „eigenen“ Verbindungen geben, gehören wiederum zu den Dingen, die die Kasseler Verkehrsgesellschaft ihren Kunden bereits sehr früh offerierte. Ein weiterer Beleg für Bürgernähe ist die Anschlussgarantie. Sie erfüllt einen ganz wichtigen psychologischen Effekt: "Uns als Unternehmen ist wichtig, dass Sie als unser Fahrgast pünktlich nach Hause kommen. Das lassen wir uns notfalls auch etwas kosten."

Kassel gehört - nebenbei bemerkt - zu den Städten, deren Nahverkehrsbetrieb die Episode ins Kraut schiessender Selbstzweck-Anglizismen sehr frühzeitig hinter sich brachte: Die 1877 gegründete "Cassel Tramway Company limited" prägte das Stadtbild jedenfalls nur wenige Jahre... Dass Informationen für alle Fahrgäste verständlich sein müssen, lernten die Verantwortlichen in Kassels Nahverkehrsbetrieb schon recht früh - und richten sich konsequent danach. Zum Beispiel, wenn es wegen Bau-

Auch die Bushaltestellen sind zweckmäßig und übersichtlich gestaltet Fotos: Pro Bahn & Bus



arbeiten zu Abweichungen vom Fahrplan oder gar vom Linienweg kommt. Dann gibt es nicht nur das berühmte "Zettelchen" am Fahrplankasten, welches einen erst dann informiert, wenn man bereits zur falschen Zeit am falschen Ort ist. Darüber hinaus gibt es umfassende Informationen schon vorab, zum Beispiel in der Presse oder im Internet. Gerade das Baustellen-Management der KVG mit einem persönlichen Ansprechpartner für die Betroffenen, einem transparenten Terminplan und den erwähnten umfassenden Informationen, hat uns sehr beeindruckt.

Beeindruckt hat aber auch die Offenheit, mit der das Unternehmen seine Kommunikation betreibt. Fahrplanbearbeiter sind Menschen und daher nicht gänzlich frei von Fehlern. Dass ein Unternehmen die Korrektur aber nicht klammheimlich vornimmt, sondern den Fehler öffentlich benennt, gehört leider zu den Seltenheiten. Die KVG tut es. Sie hat es somit nicht nötig, wie jüngst in Südhessen geschehen, eine Pressemitteilung mit „Fahrplan verbessert - Kundenwünsche wurden berücksichtigt“ zu betiteln - die wahren Hintergründe jedoch verschämt im Dateinamen zu codieren, der da lautete „PM_fahrplanfehler_.pdf“...

Öffentlicher Verkehr nach Maß

Kassels KVG ist auf dem richtigen Weg. Die Fahrgastzahlen der neu eröffneten Linien zeigen es, allen voran die der Strecken nach Baunatal und ins Lossetal. Das Eingehen von Kooperationen, wie es auch im Kasseler Umland praktiziert wird, ist ein Schritt, um im Wettbewerb der kommunalen und privaten Verkehrsbetriebe bestehen zu können.

Gleichzeitig erschienen uns - „auch dieses Jahr“, so muss man leider sagen - die meisten Akteure im Rhein-Main-Raum noch immer nicht preiswürdig. Wer Geld vorrangig in Tunneln vergraben will, wer innovative Projekte wie Mehrsystemstadtbahnen blockiert statt sie umzusetzen, wer für ein paar Charterfluggäste der Welt teuerstes Landverkehrsmittel dorthin visioniert, wo sich Fuchs und Hahn gute Nacht sagen, der hat den Preis noch nicht verdient. Zwar produzieren die meisten Verkehrsbetriebe dieser Region ordentliche Verkehrsleistungen. Die übergreifende Planung bei Bahn und Bus an Rhein und Main steckt dagegen häufig noch immer im Korsett behäbiger Beratungsresistenz und verkehrspolitischer Kleinstaaterei...

Die Auszeichnung geht bewußt nach Nordhessen: Die verkehrliche Innovationskraft einer Region bemisst sich weder nach Hochhausstockwerken noch nach Einwohnerzahlen, sondern nach der strukturellen Intelligenz ihrer Zukunftsprojekte. Und da ist die Region Kassel Nordhessen mit dem guten, alten, oberirdischen und dennoch hochinnovativen Schienenverkehr hervorragend gefahren. Verkehrspolitik für die Menschen braucht keine hohlen Symbole. Sie braucht Verständnis für die Bedürfnisse von Kunden und Nicht-Kunden, praktisches Mitdenken, Engagement und den Willen, sich „im Kleinen“ zu bewähren, weil nur so „Großes“ entsteht.



Lahntalbahn Gießen - Limburg - Koblenz RMV-Linie 25

Fahrkartenschalter in Weilburg schließt zum 1. März

(fl) Die DB Reise & Touristik schließt den Fahrkartenschalter im Bahnhof Weilburg. RMV-Zeitkarten sollen künftig am Bahnhofskiosk erhältlich sein. Kunden für Fernverkehrskarten werden an den Automaten sowie an ein Reisebüro in der Altstadt verwiesen. In den letzten Jahren waren die Öffnungszeiten des Schalters bereits stark eingeschränkt worden. Es fand auch keinerlei Modernisierung mehr statt; die Kunden fanden bis zuletzt das Ambiente der 60er Jahre vor.

Taunusstrecke Frankfurt - Niedernhausen - Limburg RMV-Linie 20

Bahnübergang in Lorsbach bleibt bestehen

(gh) Die Lorsbacher werden wohl dauerhaft mit dem Bahnübergang mitten im Ort leben müssen. Die von politischer Seite gewünschte Tieferlegung der Bahnstrecke im Hofheimer Stadtteil wird wohl an den Kosten von über 100 Mio. Euro scheitern. Auch die diskutierte Verlegung der Straße und eine Querung der Bahnstrecke Limburg - Frankfurt an anderer Stelle wird wegen der hohen Kosten wohl keine Mehrheit im Hofheimer Stadtparlament haben.

Untersucht wurde eine Tieferlegung der Gleise innerhalb der Ortsdurchfahrt in Lorsbach mit Rampen mit einer Steigung

von 12,5 Promille. Größere Steigungen, die zwar ebenfalls untersucht wurden, scheiden jedoch wegen der hier verkehrenden Regional- und Güterzüge aus.

Mainz Mainzer Tunnel im Juli in Betrieb

(gh) Der neue Mainzer Eisenbahntunnel soll im Juli dieses Jahres in Betrieb genommen werden. Mit den Bauarbeiten des 1,3 km langen und 82 Mio. Euro teuren Bauwerks zwischen dem Haupt- und dem Südbahnhof war 1997 begonnen worden. Ursprünglich sollten bereits im Sommer 2001 die ersten Züge rollen.

Ende 2004 soll dann die Erneuerung des alten Tunnels in Angriff genommen werden. Hierfür sollen 35 Mio. Euro investiert werden. Kosten in gleicher Höhe werden für die Umgestaltung des Nordkopfes des Mainzer Hauptbahnhofs entstehen. Hier soll ein 700 Meter langes Brückenbauwerk entstehen, um die Züge von und nach Wiesbaden kreuzungsfrei ein- bzw. ausfädeln zu können.

Stadtverkehr Frankfurt traffiQ: Wenig Kritik am neuen Fahrplan

(og) Der neue Fahrplan für Busse und Bahnen in Frankfurt am Main kommt offenbar bei den Fahrgästen an. Zu dieser Einschätzung gelangt jedenfalls Manfred Ott, Geschäftsführer von traffiQ, der lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main: „So wenig Kritik an einem neuen Fahrplan gab es in den vergangenen Jah-

ren selten“.

Die traffiQ-Mobilitätsberater erhalten zwar zahlreiche Nachfragen zum neuen Fahrplan und zu der individuell besten Verbindung, Kritik beschränkt sich jedoch auf Einzelfälle. Ein Fehlerteufel im Fahrplan, der frühmorgens für einen schlechten Anschluss von der Buslinie 54 zur Regionalbahn nach Frankfurt geführt hatte, konnte aufgrund von Fahrgasthinweisen noch vor dem Fahrplanwechsel „ausgetrieben“ werden. Zur neuen Konzeption der Straßenbahnlinien 11 und 21 gibt es sogar mehrere positive Stimmen.

„Die offenbar große Akzeptanz unseres neuen Fahrplans, zu der auch die reibungslose Umsetzung durch die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main beigetragen hat, freut uns sehr“, so Manfred Ott. „traffiQ wird aber weiterhin beachten, wie die Fahrgäste auf das Angebot reagieren - die Zeit nach den Weihnachtsferien kann sicher noch neue Erfahrungen bringen“.

Stadtverkehr Darmstadt HEAG Verkehrs-GmbH investiert in neue Niederflrbusse

(gh) Die HEAG Verkehrs-GmbH investiert 2,4 Mio. Euro in neue Niederflrbusse. Rund 660.000 Euro davon werden vom Hessischen Wirtschaftsministerium getragen. Die drei neuen Standardomnibusse vom Typ NL 263 und die sechs Gelenkbusse vom Typ NG 313 stammen alle vom Hersteller MAN und sind noch vor Weihnachten 2002 in Betrieb genommen worden.

Kennzeichen der neuen Busse sind ebenerdiger Einstieg an allen Türen, mehr Stellfläche für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Fahrräder. „Damit haben wir auch die Platz- und Haltesituation neben dem Fahrkartenautomaten im Fahrzeug vorteilhafter gestaltet als es uns bisher möglich war,“ erläutert Betriebsdirektor Karl-Heinz Holub. Um Vandalismusschäden so gering wie möglich zu halten, sind die Sitze in den Gelenkbussen im hinteren Fahrzeugbereich in U-Form angeordnet, so dass Fahrgäste zueinander Blickkontakt haben.

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

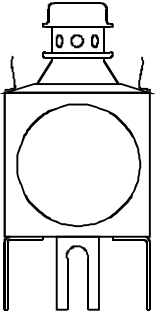
Druck: Druckhaus Gratzfeld, 35510 Butzbach
Auflage: 1500 Exemplare, Gedruckt auf Recyclingpapier, Erscheinungsweise: 4 x jährlich, Einzelpreis: 1,50 Euro

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, Gernot Hornik, Horst Mader, Frank Adam, Friedrich Lang, Hans-Peter Günther, Michael Laux

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:
4. Mai 2003



Sensationell: Die Zukunft der Vogelsbergbahn

(fl) Die Hessenschiene präsentiert diesmal ein sensationelles Forschungsergebnis: Ein bislang unbekanntes Dokument des Gelehrten Nostradamus tauchte kürzlich in einer oberhessischen Bibliothek auf. Es beschäftigt sich mit der Entwicklung der Vogelsbergbahn im 21. Jahrhundert. Einer ersten Auswertung zufolge sind folgende Ereignisse zu erwarten:

23.01.2004 Die Brücke bei Fulda droht einzustürzen. Es wird ein Busshuttle zwischen Fulda und Oberbimbach eingerichtet.

19.06.2008 Um die Kosten nachhaltig zu senken, schreibt der RMV den Verkehr auf der Vogelsbergbahn aus. Es bewirbt sich die Prignitzer Eisenbahn, die ein neues Einsatzgebiet für ihre Uerdinger Schienenbusse sucht, sowie die Albanische Staatsbahn. Letztere erhält den Zuschlag und lässt im AW Tirana angemietete Umbau-Dreiachser der Historischen Eisenbahn Frankfurt modernisieren.

12.12.2015 Der RMV betitelt eine Pressemitteilung zur Vogelsbergbahn mit "In Sachen Vogelsbergbahn-Modernisierung sind weitere Meilensteine erreicht". Konkret geht es um einen Neuanstrich für die Kilometersteine 46,4 bis 53,8.

18.03.2018 Das Bahnhofsgebäude in Burg- und Nieder-Gemünden stürzt in den frühen Morgenstunden ein. Für das Gebäude in Mücke verlangt die Untere Naturschutzbehörde darauf hin den Einbau einer Stützkonstruktion. Es geht darum, die wertvollen Pilzkulturen im Mauerwerk zu erhalten.

21.07.2022 DB-Netz prüft, ob die anstehenden Dachsanierungen in Reiskirchen, Mücke und Wallenrod entfallen können,

wenn man die Fahrdienstleiter mit Öljacken und Pelzmützen ausrüstet.

20.05.2028 Einer Pressemitteilung des RMV und der LNG Fulda zufolge wird der Busshuttle Fulda - Oberbimbach aus Kostengründen durch einmal täglich stattfindende geführte Wanderung ersetzt. Das Bistum Fulda sponsert Ruhebänke, die im Abstand von drei Kilometern aufgestellt werden.

27.09.2040 Die Universität Gießen friert in Zusammenarbeit mit DB-Netz erstmals eine Gruppe von Menschen ein. Hintergrund ist der Wunsch, das Know How für die Wartung der Seilzug - Signalanlagen für die kommenden Jahrzehnte bis zum Beginn der Modernisierung zu erhalten.

14.03.2048 Die Albanische Staatsbahn ersetzt die Umbau-Dreiachser durch drei VT 611 aus der Konkursmasse einer großen europäischen Bahngesellschaft. RMV und VBV verkünden den Einstieg ins Zeitalter der Neigetechnik.

20.12.2055 Die Vogelsbergbahn wird zwischen Gießen und Grünberg an Wochenenden durch Anruf - Sammelhubschrauber ersetzt. Im verbleibenden Abschnitt setzen die Oberhessischen Eisenbahnfreunde ihren Nostalgie-ICE-TD zu Nikolausfahrten ein. Der RMV spendiert drei Schoko-Nikoläuse als kleines Dankeschön an die treuen Fahrgäste.

Broschüren und Schriften

125 Jahre Main-Lahn-Bahn Höchst - Limburg

14,90 Euro

(Heinz Hirt) Bau und Betrieb der Main-Taunus-Strecke Höchst - Niedernhausen.
119 Seiten, viele s/w Fotos, 15x21 cm. 2002.

Frankfurt - Königstein

22,90 Euro

(Jochen Fink) Ein Jahrhundert Nahverkehr im Taunus.
160 Seiten, sehr viele Farb- und s/w Abbildungen, 17x24 cm. Geramond-Verlag, 2002.

Die Kerkerbachbahn

25,00 Euro

(Andreas Christopher) Auf schmaler Spur zwischen Lahn und Vorderwesterwald.
Überarbeitete und erweiterte 2. Auflage.
144 Seiten, viele s/w und einige Farbfotos, 21x28 cm, Schweers+Wall, 2001.

Eine „Verkaufsliste für Eisenbahnliteratur“ und das Verzeichnis „Veröffentlichungen von Pro Bahn & Bus“ können gegen Einsendung von Euro 1,44 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 51

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

