

HESSEN SCHIENE

Nr. 52 D: 1,50 Euro
Juni - August 2003
H 4032

Die Infozeitschrift
von Pro Bahn & Bus



- **Horlofftal: Hungen-Wölfersheim abbestellt**
- **InterConnex startet in Hessen**
- **Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan**



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
NVV: Neues Wegeleitsystem für Nordhessen	7
Neue Angebote im NVV-Freizeitverkehr 2003	8
RE Kassel - Frankfurt mit Service am Platz	9
Horloffthalbahn: Betselltes Negativ-Gutachten führt zur Teilstilllegung	10
10 Jahre Sand im Getriebe der Horloffthalbahn: Eine Chronologie des Scheiterns	12
Mein Wille geschehe: Eine Analyse	15
Haltepunkt Biedenkopf-Schulzentrum vor der Fertigstellung	19
Mittelhessen-Bahn: mehr Takt an Lahn und Dill	22
Neues von der Lumdatalbahn	24
Main-Kinzig-Kreis: Neuer Nahverkehrsplan	26
Glosse: ÖPNV auf dem Lande	28
Zukunft des Regionalverkehrs um Limburg	29
LKW-Maut: Kombiniertes Verkehr zwischen Limburg und Verona?	31
NaTourBus startet in die neue Saison	32
Gleisbauarbeiten in Darmstadt	33
InterConnex startet in sieben hessischen Bahnhöfen	34
Leserbrief: Die Regiotram auf den Weg bringen	37
Automatisiertes Abfertungsverfahren für Doppelstockzüge	38
Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan	40
Streckentelegramm	49
Zum Schluss	54

*Titelbild: Der letzte Zug Richtung Beienheim wird am 4.April 2003
dem Anlass entsprechend „geschmückt“*

Fotos, wenn nicht anders bezeichnet: J. Lerch

Liebe Mitglieder,
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

kennen Sie diese Zeilen? Aus dem Chaos sprach eine Stimme zu mir: „Lächle und sei froh, es könnte schlimmer kommen.“ Ich lächelte und war froh und es kam schlimmer.

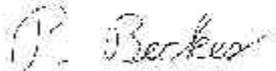
Es kam schlimmer in der Landespolitik: An die Lippenbekenntnisse der Bundes- und Landespolitiker in Sachen Verkehr sind wir gewöhnt. Aber wer weiß schon, dass im hessischen Landshaushalt keine eigenen Mittel für den Schienenverkehr bereitgestellt werden? Nachdem die SPD diese schon reduzierte, hat die CDU-Regierung die Gelder gar nicht mehr zu Verfügung gestellt. Alles was in Hessen auf der Schiene fährt, wird aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes und von den Kommunen finanziert. Je nach dem, was zum Grundnetz der Schiene gehört. Wer zur Zeit der Regionalisierung ein gutes Zugangebot hatte, der ist jetzt aus dem Schneider und bekommt seinen Verkehr bezahlt. Alle anderen müssen sehen, wie sie Gelder aus ihren Haushalten zusammenziehen, um ein vernünftiges Zugangebot anbieten zu können.

Es kam schlimmer bei den DB-Tarifen: Mit der Einführung der neuen Preise hat die Deutsche BahnAG viele Kunden verloren. Der neue Tarif ist für die meisten Fahrgäste zu kompliziert und auch zu wenig transparent. Seit Dezember ist man dem Buchungssystem der Bahn und seinen Mitarbeitern hilflos ausgeliefert. Dies haben mehrere Testkäufe der Stiftung Warentest und von Pro Bahn ergeben.

Es kam schlimmer in den ländlichen Regionen: Kleine Fahrkartenausgaben wurden geschlossen. Man kann auf das Internet zurückgreifen, aber viele Menschen haben mit diesem Medium Probleme. Vor allem Ältere und Sehbehinderte. Diese Fahrgäste haben auch ein Problem mit den neuen Fernverkehrsautomaten. Nicht jeder hat eine Kreditkarte, von der Bedienung mal abgesehen. Auch ich gehe lieber an den Schalter.

Es kam schlimmer für die Berufspendler: Um das Chaos perfekt zu machen, kann hier in Hessen eine Vielzahl von Zügen nicht mit Verbundfahrtschein genutzt werden. Die Interregios sind abgeschafft und es werden IC eingesetzt. Neben der Produktbezeichnung ändert sich der Fahrpreis nach oben, ohne dass dafür eine bessere Leistung angeboten wird. Die DB möchte bewusst die Pendler aus den Zügen heraushalten. Die Fernreisenden sollen doch bitte nicht mit vollen Zügen belästigt werden. Die Rechnung geht offensichtlich nicht auf.

Bleibt die Hoffnung auf ein wenig Kreativität im Chaos. Dass es die gibt, zeigen einige gute Ideen zum Schienenverkehr, über die wir auch in diesem Heft wieder berichten können.



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

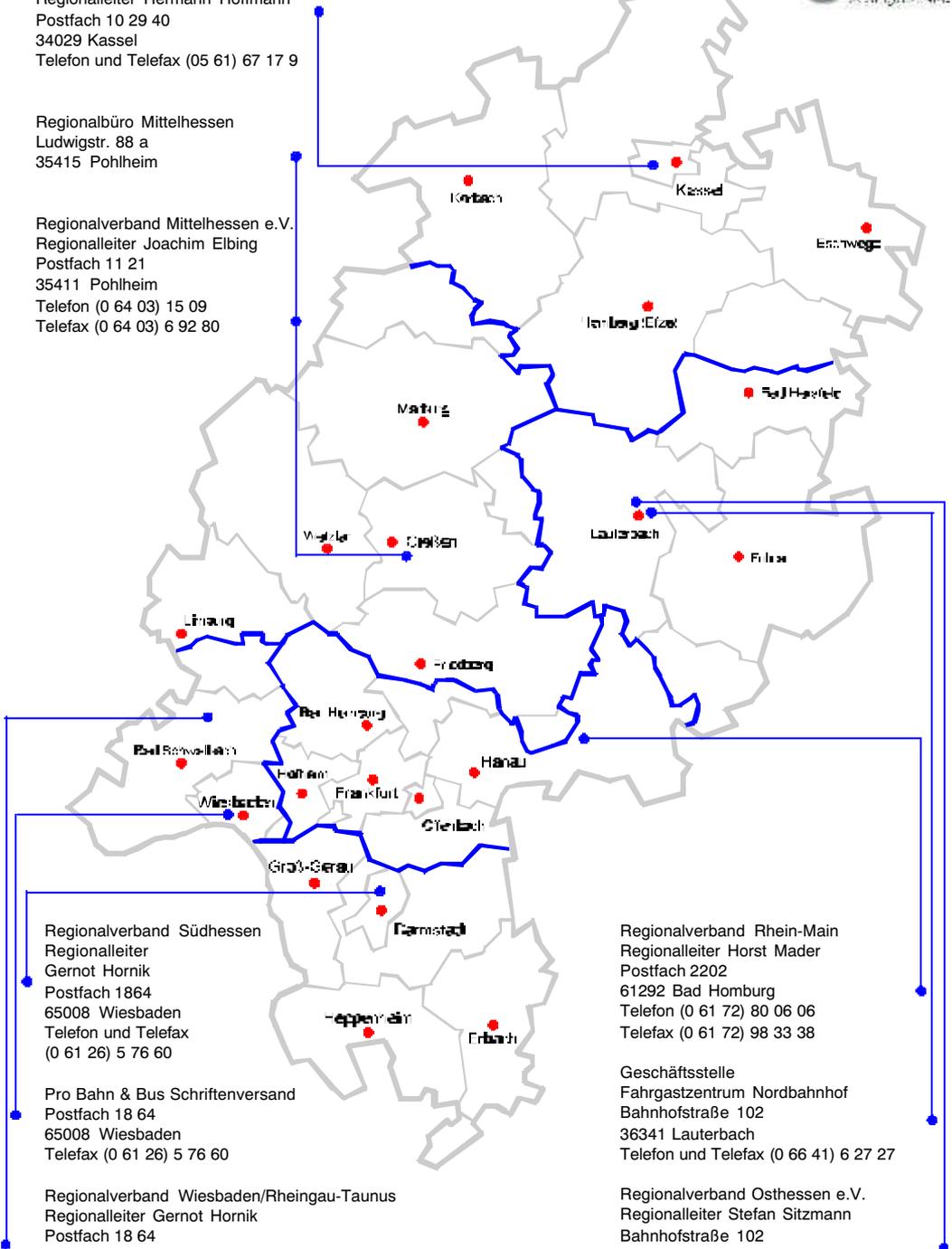
Pro Bahn & Bus Schriftenversand
 Postfach 18 64
 65008 Wiesbaden
 Telefax (0 61 26) 5 76 60

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!



Zum Hessentag nach Arolsen mit Bahn und Bus

(nvv/jl) Mit zusätzlichen Fahrten und Buslinien bietet der NVV den Hessentagsbesuchern vom 13. bis 22. Juni ein attraktives Angebot. Von morgens 10.00 Uhr bis nachts um 1.00 Uhr kommt man direkt zu vielen Veranstaltungen und auch wieder nach Hause. Das Angebot im einzelnen:

Hessentags-ExpressBus Marburg – Bad Arolsen: Von Marburg nach Bad Arolsen fährt der Hessentags-ExpressBus extra alle zwei Stunden hin und wieder zurück. Achtung: Dieser Bus hält nicht in Frankenberg und Korbach! Frankenger und Korbacher kommen mit zusätzlichen Bussen der Linie 555 ganz sicher an.

ExtraBusse auf bekannten Linien: Besonders zu den erwarteten Stoßzeiten wird der Linienverkehr auf einigen Strecken durch zahlreiche ExtraBusse verstärkt. Zusätzliche Busse fahren:

- Linie 526 Diemelstadt – Bad Arolsen – Diemelstadt

- Linie 598 Bad Arolsen – Diemelsee – Korbach

- Linie 520 Marsberg – Bad Arolsen – Marsberg

- Linie 555 Bad Arolsen – Korbach – Frankenberg

SonderBusse in alle Richtungen: Extra zum Hessentag gibt's besondere Busverbindungen von Bad Arolsen nach Willingen, Warburg, Breuna, Waldeck und Bad Wildungen.

RegionalBahn 4 von Kassel oder Korbach nach Bad Arolsen: Mit den zusätzlichen Zügen bis nachts um 1 Uhr an fast allen Tagen der Veranstaltung besteht hier ein besonders attraktives Angebot.

Die nächsten Fahrten der Oberhessischen Eisenbahnfreunde:

Sonntag, 06.07.2003, Zur Wartburg nach Eisenach

Mit dem Schienenbus fahren wir über Alsfeld und Fulda nach Eisenach. Besuchen Sie dort mit uns die berühmte Wartburg.

Samstag, 09.08.2003, Zur Brohltalbahn

Gönnen Sie sich im Sommer einen Tag "Historische Eisenbahn total". Zunächst geht es mit dem Schienenbus der OEF entlang von Lahn und Rhein nach Brohl. Dort steigen wir in die schmalspurige Brohltalbahn um und erleben die eindrucksvolle Bahnfahrt vom Rheintal in die Vulkaneifel.

Samstag, 20.09.2003, Rhein in Flammen

Der Klassiker im Programm der OEF: Zuerst mit dem Zug entlang der Lahn von Gießen nach Oberlahnstein. Dort steigen wir um auf ein Schiff, das uns nach St.Goarshausen zum beeindruckenden Feuerwerk bringt

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

NVV: Neues Wegeleitsystem für Nordhessen

(nvv/fl) Zukunftsorientiert, ästhetisch und leichter im Straßenverkehr erkennbar ist das neue Informations- und Wegeleitsystem im Nordhessischen Verkehrsverbund NVV. Einzig für den Busbereich wurde ein vollständig neues System entwickelt und das Leitsystem von Tram und Bahn internationalen Standards angepasst.

Nachdem die Landkreise in den letzten zwei Jahren mit teilweise neuen Bushaltestellen und komplett neuen Haltemasten ausgerüstet wurden, ist nun die Stadt Kassel am Zug. Der 5000. Bus-Haltemast, dem neuen Wegeleitsystem entsprechend, wurde jetzt in Kassel in der Frankfurter Straße aufgestellt.

Mehr als 40 Verkehrsunternehmen be-

*Die Tram-Haltestelle Keilsbergstraße
im neuen Design*

Foto: NVV



dienen im NVV-Gebiet insgesamt 182 Linien. Entsprechend vielfältig, ohne System und unkoordiniert war seit NVV-Gründung 1995 die Ausgangslage an ca. 4500 Haltestellen. Die zentrale Zielsetzung ist eine bessere Informationsdarstellung und ein klar erkennbares einheitliches Erscheinungsbild.

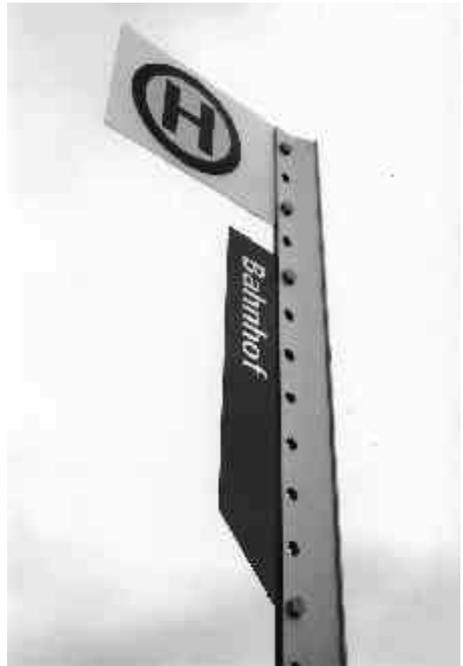
Das Design des Informations- und Leitsystems wurde europäischen Standards angepasst. Schon seit Jahren wurde dieser Standard bei der Deutschen Bahn eingeführt und ist somit Nutzern öffentlicher Verkehrsmittel vertraut. Bei den Gestaltungselementen spielt die Farbgebung eine große Rolle. Basisfarben sind die beiden NVV-Farben Verkehrsgrün und Ultramarinblau. Damit wird ein optimaler Kontrastwert für eine sichere Lesbarkeit auch unter ungünstigen Bedingungen erreicht. Das Logo des NVV wird an Schlüsselpositionen verwendet und erfüllt die Funktion, den Tarifbereich zu markieren. Bus, Tram und Bahn werden durch die jeweiligen Produktsignets gekennzeichnet, die ebenso bundesweiten Standards entsprechen. Piktogramme vermitteln ergänzende Reise- und Serviceinformationen.

Ab sofort werden alle Tram- und RegioTram-Haltestellen mit dem neuen Leitsystem versehen. Bei der Tram wurden in 2002 die gesamte Lossetalbahn sowie acht Haltestellen im Stadtgebiet ausgerü-

stet. In 2005 werden im Stadtgebiet 20 Tram-Haltestellen sowie zusätzlich die Neubaustrecke nach Vellmar mit der neuen Beschilderung versehen sein.

Im Bahnbereich kommt das System ebenfalls zur Anwendung. Es wird durch die DB-Wegeleitung ergänzt. Bis 2005 werden die Stationen entlang der R1 Kassel - Eichenberg, R7 Bebra - Eschwege West - Neu Eichenberg sowie einige Stationen entlang der R5 Kassel - Bebra ausgestattet sein. Wechselt der Bahnhofsbesitz in private oder kommunale Hand, kommt das NVV-Wegeleitsystem zum Einsatz. Dies ist bereits in Bad Arolsen und Grebenstein geschehen.

Die Gestaltung der neuen Haltestellenschilder an den Bushaltestellen
Foto: NVV



Neue Angebote im NVV-Freizeitverkehr 2003

(nvv/jl) Pünktlich zum Saisonbeginn am 1. Mai, bringt der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) den Freizeitverkehr ins Rollen. Bis zum 3. bzw. 5. Oktober, sind Busse und Bahnen für diverse Freizeitaktivitäten eingesetzt. Zum bewährten Verkehr der letzten Jahre sind neue, interessante Angebote dazu gekommen. Der Fahrradtransport ist im Fahrradbus - im NVV-Gebiet - kostenlos. Der Zuschlag wurde abgeschafft.

Ein ganz neues Angebot gibt es mit der AusflugsBus-Linie 202 Kassel – Hoher Meißner vom 1. Mai 2003 bis 5. Oktober an allen Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Vom Hohen Meißner aus geht es weiter über Eschwege entlang der Werra bis in das Thüringische Treffurt. Der Bus führt einen Fahrradanhänger bei sich. Der Fahrradtransport ist kostenlos. Die erste Fahrt startet in Kassel am Hauptbahnhof

um 8:44 Uhr, die zweite Fahrt erst in Helsa (Tram) um 13:10 Uhr. Zurück endet der erste Bus um 12:19 Uhr in Helsa und der zweite um 18:48 Uhr in Kassel. Zusätzlich gibt es ein Fahrtenpaar zwischen Eschwege-West (Bahnhof) und Treffurt.

Weitere Angebote wie der Fahrradbus Reinhardswald und der Fahrradbus im Wesertal finden Sie auf der Homepage des NVV (www.nvv.de).

Main-Weser-Bahn

RE Kassel - Frankfurt mit Service am Platz

(nvv/rmv/fl) Die Doppelstock-Regionalexpresszüge zwischen Kassel, Gießen und Frankfurt werden seit 01.04.2003 mit einem „Am-Platz-Service“ ausgestattet. Ausgenommen sind zwei Züge in Tagesrandlage. Beruhend auf den guten Erfahrungen, die in Nordhessen mit dem Projekt gemacht wurden, hat nach einer Testphase auch der RMV diesen Service für sein Verkehrsgebiet übernommen.

Langzeitarbeitslose erhalten mit der Beschäftigung die Chance der Integration in den Arbeitsmarkt. NVV und RMV sehen in dem vorerst noch von der Arbeitsverwaltung in Kassel geförderten Projekt die Chance, durch einen „qualitativ hochwertigen Am-Platz-Service“ mittelfristig auch Arbeitsplätze auf dem ersten Arbeitsmarkt zu schaffen.

Zur Zeit wird das Projekt vom NVV bezuschusst und der RMV beteiligt sich an den Kosten. Das Ziel der Kostendeckung durch den Warenverkauf soll nach Aussage des NVV-Geschäftsführers Thomas Rabenmüller in zwei Jahren erreicht sein. Insgesamt sind 17 Mitarbeiter in Service und Logistik beschäftigt.

Preisliste der angebotenen Getränke und Snacks

ServicePlus REINA

Kaffee und Kuchen	1,90 €
Kaffee / Tee	1,20 €
Cappuccino	1,30 €
Trinkschokolade	1,20 €
Cola*/Fanta/Sprite 0,5 l ..	1,80 €
Mineralwasser 0,5 l	1,50 €

Capri Bonne 0,2 l ..	0,80 €	BIFI Mini-Salami	1,00 €
Bier 0,5 l	1,95 €	BIFI Bull 50 g	1,20 €
Sekt 0,2 l	3,30 €	Mentos	0,70 €
Schokoriegel	0,80 €	Erdnüsse	0,90 €
Gummibärchen	0,80 €	Ferrero	0,80 €
Müsl-Riegel	0,70 €	Kuchen	1,00 €
Pingles	1,00 €	Milchschmitte	0,70 €

*Kofehlaltig, nicht fahrtauglich

Unsere heutige Empfehlung finden Sie auf der Preistafel am Wagen.



In Nordhessen bewirten diese Kräfte neben Zügen der Main-Weser-Bahn auch solche der Linie Kassel - Warburg. Die Servicewagen sind übrigens mit extra großen Rädern ausgestattet, damit die Treppen im Doppelstockwagen passiert werden können.

Preisliste und Streckengrafik: TC Table Concept gGmbH

Horlofftalbahn: Bestelltes Negativ-Gutachten führt zu Teilstillegung

(pb) Das mit großer Spannung erwartete letzte Gutachten zur Horlofftalbahn ist genau so ausgefallen wie es sich der RMV und die Deutsche Bahn AG vermutlich gewünscht haben. In der zwölfseitigen Tischvorlage wurde den Kommunalpolitikern, d. h. den Entscheidungsträgern, die bewährte Drohkulisse aus hohen Investitionen bei geringem Fahrgastpotenzial vorgelegt.

Bei den Berechnungen des Potenzials beispielsweise wurde sehr versteckt gearbeitet. Auf der Folie für die Entscheidungsträger hat man die Zahlen in der Einheit Reisendenkilometer pro Kilometer Betriebslänge eingearbeitet (Rkm/km). Ein Konstrukt, mit dem die Gutachter selbst Schwierigkeiten hatten. Bei der Vorstellung des Gutachtens in Wölfersheim wurde vereinfachend von „Fahrgästen“ gesprochen. Aber es ist wie überall, die Einheit macht es.

Es ist ein großer Unterschied, ob auf einem Abschnitt von 12 km mit „Stichbahncharakter“ nur 70 Rkm/km vorhanden sind, oder ob von etwa 210 zusätzlichen Fahrgästen täglich für das Gesamtnetz ausgegangen werden kann. Denn kaum ein Fahrgast nutzte die Strecke nur im Binnenbereich zwischen Hungen und Wölfersheim.

Dabei war es ein Ziel der Regionalisie-

Hier kommt keine Freude auf: Ernste Gesichter bei der letzten Fahrt



rung, regionale Strecken mit Erschließungscharakter zu erhalten, die bei einer ausschließlich wirtschaftlichen Betrachtung der DB stillgelegt geworden wären. Man hat aber wohl übersehen, dass es auch in diesem Bereich ohne Investitionen nicht möglich ist, einen angebotsorientierten Verkehr zu fahren.

Die Horloffalbahn hatte hier die denkbar schlechtesten Voraussetzungen. Die DB hatte auf dieser Strecke das Angebot stark zurück gefahren. Der Streckenverlauf ist nicht optimal, vor allem seit einer Verlegung der Trasse wegen eines Braunkohletagebau. Es wurde auch nichts mehr in die Infrastruktur seitens der DB investiert. Der RMV hatte sich nie erkennbar darum bemüht, die DB zu Investitionen zu veranlassen.

Nachdem nun der letzte Zug zwischen Hungen und Wölfersheim gefahren ist, gibt es einen Silberstreif am Horizont. Er nennt sich „Wetterau-Netz“ und könnte neben den weiteren Strecken der Wetterau auch den jetzt still gelegten Abschnitt mit einbeziehen. Betreiberin der Infrastruktur wäre eine zu schaffende Mittelstandsgesellschaft „Wetterau-Netz“ zusammen mit den Anliegerkommunen und der Deutschen Bahn. Da-



Trauerflor am Triebwagen

mit würden Investitionen in die Strecken direkt den Beteiligten zugute kommen. Pro Bahn & Bus wird diese Idee positiv begleitet. Sollte der Abschnitt Hungen - Wölfersheim dann auch tatsächlich darin enthalten sein, ist dies auch den Akteuren der Initiativgruppe zur Horloffalbahn zu verdanken.

Der kleine Hessen-Schiene - Kommentar:

Blumentöpfe kontra Nachhaltigkeit

Investitionen in den Schienenverkehr sind immer auch langfristig zu sehen. Leider wird - nicht nur in Hessen - seit einigen Jahren überwiegend auf große Effekte in kleinen Zeiträumen geachtet. Zukunftsorientiertes Denken und Handeln ist bei öffentlichen Aufgaben schwer durchzusetzen. Das kann man z.B. auch in der Familien- und Schulpolitik sehen. Hier wird seit der Pisa-Studie endlich reagiert. Alles was mit hohen Aufmerksamkeitswerten verbunden ist, genießt auch eine gewisse Beachtung bei der Politik. Mit der alltäglichen Aufgabenstellung

„öffentlicher Personennahverkehr“ lassen sich aber offensichtlich zu wenige Blumentöpfe gewinnen. Nicht zuletzt deshalb hat man die Verantwortung den Kommunen überlassen. Leider wurde dabei „vergessen“, die finanziellen Mittel den Erfordernissen vor Ort anzupassen.

Jetzt kann natürlich der RMV einwerfen, dass er ja für den ÖPNV zuständig ist und schon einige Neubauprojekte auf den Weg gebracht hat und auf vielen Strecken ein verbessertes Angebot fährt. Das ist auch richtig. Aber bei genauerem Hinsehen erweisen sich viele Neubauprojekte als seit Jahren in der Planung (z.B. der Ausbau der Main-Weser-Bahn bis nach Bad Vilbel). Die verbesserten Fahrpläne sind auch meistens da anzutreffen, wo vor der Regionalisierung bereits ein gutes Angebot vorlag und die Kommunen für die Verbesserung nicht ihr letztes Hemd ausziehen mussten, um das finanzieren zu können.

Doch gerade jetzt, wo die Region Hungen Zugzugsgebiet aus dem Rhein-Main Gebiet wurde, ist das letzte Sandkorn durch die Eieruhr gefallen. Eine Eieruhr die von Herrn Sparmann aufgestellt wurde. Eine Eieruhr, die vom Landkreis Wetterau nicht gekippt werden konnte, da die tatkräftige Unterstützung des Landkreises Gießens fehlte. Eine Eieruhr, die dafür gesorgt hat, dass nun eine ganze Region entwicklungspolitisch für die nächsten Jahre abgehängt wurde. Eine Eieruhr, die auch für uns als Fahrgastverband auf zu festem Grund stand.

Petra Becker

10 Jahre Sand im Getriebe der Horlofftbahn - eine Chronologie des Scheiterns

(tw) Seit dem 5. April 2003 fahren auf der Horlofftbahn keine Züge mehr zwischen Hungen und Wölfersheim. In den Jahren seit Start des RMV war es den Verantwortlichen nicht gelungen, ein attraktives Zugangebot zu konzipieren. Warum die Horlofftbahn nicht in dem Maße genutzt wurde, wie man das eigentlich von einer Strecke im direkten Zulauf auf den Ballungsraum Frankfurt (Main) erwarten kann, ist offensichtlich. In chronologischer Reihenfolge lassen sich die wichtigsten Meilensteine des Versagens bei RMV und Kreisverkehrsgesellschaften aufzeigen:

Mai 1994: Durch den Kauf eines modernen Triebwagens (BR 628) ermöglichten die Gemeinden und Landkreise ein annähernd zeitgemäßes Zugangebot mit 16 bzw 15 Zügen von bzw. nach Wölfersheim

und Hungen. Aber bereits der Start in die (kurze) Zukunft der Horlofftbahn blieb nicht von Fehlplanungen verschont. Der ergänzende Busverkehr wurde so gestaltet, dass Bellersheim, Obbornhofen, Utphe und

Wohnbach mit einem Buszubringerverkehr am Bahnhof Berstadt lediglich an die Züge in und aus Richtung Friedberg angebunden waren. Damit war für diese Hungener Stadtteile beinahe jegliche Anbindung an die Kernstadt genommen. Dagegen zeigte sich das Zugangebot als durchaus ansprechend. Lediglich das obligatorische Umsteigen in Beienheim wirkte neben den desolaten Stationen attraktivitätsmindernd.

Mai 1995: Der Start des RMV brachte für die Horloffalbahn eine Reihe von Rückschritten. Als erstes wurde die Wabeneinteilung für den neuen Verbundtarif im Raum Hungen so konzipiert, dass für zahlreiche Nutzer erhebliche Preissteigerungen (bis 111% bei Einzelkarten und bis zu 56 % bei Zeitkarten [z.B. Jahreskarte Inheiden - Friedberg]) auftraten.

Der bislang an die Leistungsfähigkeit der stark rückgebauten Infrastruktur (in Berstadt und Melbach waren keine Zugkreuzungen mehr möglich, Dorheim war keine Blockstelle mehr) angepasste Zugver-

kehr wurde ohne Rücksicht auf die Belange der Pendler einem weitgehend festen Taktschema geopfert. Die Folge: Zunächst eine, in den Folgejahren zwei abendliche Zugfahrten ab Friedberg, die den Stundentakt auf der Strecke zu einem Halbstundenrhythmus verdichteten, mussten in Wölfersheim Kreuzungszeiten von zwölf und mehr Minuten abstehen. Damit waren diese Züge für Fahrgäste aus Hungen, Inheiden und Berstadt nahezu unbrauchbar, denn jeder geübte Radfahrer hätte diese Orte von Wölfersheim aus schneller erreicht.

Schließlich gelang es in unnachahmlicher Weise, die Anbindung von Laubach an die Horloffalbahn zunichte zu machen, indem man den ersten an die Bahn angebundenen Bus von Laubach in Hungen genau eine Minute (Bus an 5.51 Uhr, Zug ab 5.50 Uhr) nach Abfahrt des Zuges in Richtung Friedberg/Frankfurt ankommen ließ und bei der abendlichen Rückfahrt der Bus nach Laubach just eine Minute (Zug 17.26 Uhr, Bus ab 17.25 an) vor Ankunft des Zuges abfuhr. Die Fahrgastzahlen der Streck-

Am letzten Betriebstag fährt ein Zug vor der Kulisse des Vogelsbergs Richtung Inheiden



ke gingen bis Oktober 1995 auf nur noch 530 Einsteiger pro Tag zurück und unterschritten damit sogar noch die Zahlen aus der Zeit vor 1994, als lediglich 10 Zugpaare unterwegs waren, von denen gerade mal 3,5 Zugpaare über Wölfersheim hinaus bis Hungen verkehrten (741 Einsteiger 1992).

Juni 1996: Die katastrophale Tarifgestaltung wurde endlich korrigiert, die meisten Relationen um eine Tarifstufe günstiger. Die Anbindung nach Laubach funktionierte wieder. Die Orte Bellersheim, Obbornhofen und Utphe waren wieder annähernd stündlich an die Kernstadt Hungen angebunden. Damit waren die größten Mängel der zuvor umgesetzten Konzeption beseitigt. Der lästige Umsteigezwang in Beienheim, die unattraktiven Stationen und die langen Kreuzungsaufenthalte der abendlichen Verstärkungsfahrten bestanden jedoch bis zum vorläufigen Ende weiter. Dennoch erholten sich die Fahrgastzahlen langsam. Im Herbst 1997 wurden wieder über 1.000 Einsteiger am Tag (1.020) registriert.

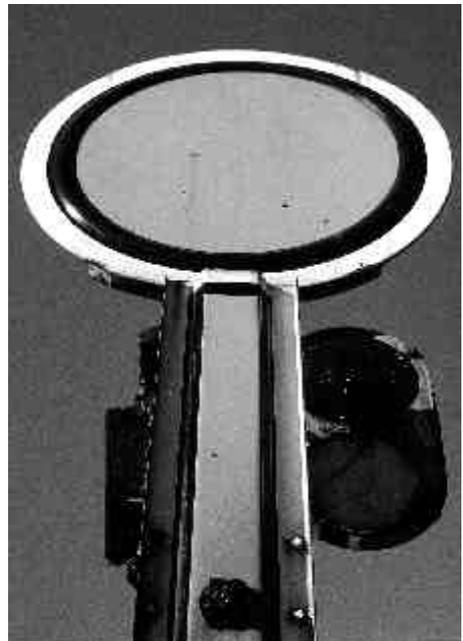
Mai 1998: Unverständlicherweise entschloss man sich in dieser Erholungsphase auf Gießener Seite dazu, insgesamt fünf Zugpaare zwischen Berstadt und Hungen nicht weiter zu bestellen. Gleichzeitig wurde der freigestellte Schülerverkehr zur Hungener Gesamtschule in den Linienverkehr integriert. Der Zug nach Schulschluss (13.15 Uhr Schulende, Zugabfahrt 13.32) fiel natürlich der Abbestellung zum Opfer, statt dessen brachten Busse die Schüler nach Inheiden, Wölfersheim und Melbach.

Juni 1999: Die hessische Landesbahn übernahm mit neuen Triebwagen den Zug-

verkehr. Die modernen Fahrzeuge mit Klimaanlage und Niederflureinstiegen steckten jedoch noch tief in den Kinderschuhen und starteten mit einer unerhörten Pannenserie. Zugausfälle und Verspätungen waren an der Tagesordnung. Zusammen mit dem seit 1998 reduzierten Verkehr zwischen Berstadt und Hungen gingen die Fahrgastzahlen erneut auf nur noch 781 Einsteiger pro Tag (Oktober 1999) zurück und erreichten damit beinahe wieder das Ausgangsniveau aus der Zeit vor der Angebotsausweitung (741 Einsteiger 1992).

In der Zeit ab dem Jahr 2000 setzte eine gewisse Stabilisierung des Angebotes ein. Die Fahrgastzahlen entwickelten sich recht erfreulich und erreichten im Dezember

Steht dauerhaft auf Halt: Einfahrtvorsignal vor Hungen aus Richtung Wölfersheim



2001 erstmals die Marke von über 1.200. Dieses Niveau hielt sich schließlich bis zum Herbst 2002. Für den Fortbestand der Strecke kam diese Entwicklung jedoch zu spät, denn durch das Versagen der Verant-

wortlichen bei der Angebotsgestaltung in der Zeit vor 2000 wurde die Grundlage für die fatale Einstufung der Strecke als „nicht mehr grundnetzzugehörig“ gelegt.

Mein Wille geschehe

Eine Analyse der Vorgehensweise bei der Stilllegung der Horlofftalbahn Von Thomas Witte

Die Aufgabenträger und vor allem die Akteure beim RMV leugnen jede Verantwortung an dem Ergebnis ihres Handelns. Fehler in der Angebotsplanung werden entweder nicht zugegeben oder in ihrer Wirkung heruntergespielt.

Auf die Kritik, wonach die Preisgestaltung des RMV zu massiven Verteuerungen etwa für Pendler von Inheiden nach Friedberg ab 1995 führte, halten die Vertreter des Verbundes gerne entgegen, man dürfe nicht nur den Preis der alten Bundesbahn mit den Preisen des RMV vergleichen. Vielmehr müsse man berücksichtigen, dass man früher in Frankfurt noch eine Karte des FVV benötigte. Beide Karten zusammen wären teurer als der Preis des RMV.

Dass seine Fahrkarte nicht teurer geworden wäre, wenn er nach Frankfurt pendeln würde, dürfte für den Fahrgast zwischen Inheiden und Friedberg ein eher schwacher Trost gewesen sein. Über 300 Euro Preisanstieg (von rund 600 auf über 900 Euro; über 50%), mit solch glänzenden Argumenten zu rechtfertigen, bleibt fragwürdig. Denn die Fahrgastzahl zeigte eine deutlich andere Auffassung bei den Fahrgästen. Darüber hinaus ist das Argument auch in Bezug auf „Frankfurtpendler“ nur bedingt zutreffend, denn eine Vielzahl derer benutzt zur Weiterfahrt in Frankfurt die S-Bahn, und die war bis 1994 in den Tarif der Bun-

desbahn integriert.

Neben dem Fahrpreis entscheidet die Attraktivität einer Strecke darüber, ob sie gut oder nur mäßig genutzt wird. Dies belegen zahlreiche Beispiele, auch aus der heimischen Region. So nutzten die 29 km lange Taunusbahn zwischen Friedrichsdorf und Grävenwiesbach vor deren Ausbau gerade noch rund 1.000 Fahrgäste (zum Vergleich: die nicht einmal 2/3 so lange Horlofftalbahn nutzten zuletzt über 1.200 Fahrgäste). Heute fahren über 9.000 auf der Taunusbahn, während die Strecke Hungen - Wölfersheim abbestellt wurde.

Die Züge der Horlofftalbahn wurden sogar überdurchschnittlich gut genutzt, wenn man als Basis den für die Gewinnung von Fahrgästen betriebenen Aufwand in Form von neu erbrachten und bezahlten Zugkilometerleistungen zugrunde legt. Mehr als 2,6 Einsteiger je Zugkilometer weist die Horlofftalbahn auf und ist dabei wesentlich effizienter in der Umsetzung von Zugfahrten in Fahrgäste als etwa die Rurtalbahn zwischen Düren und Heimbach, die gerade mal 1,9 Einsteiger mit jedem neu erbrachten und damit zu bezah-



Karikatur: Jürgen Janson, Idee: Friedrich Lang

lenden Zugkilometer erreicht. Zwar liegen die absoluten Fahrgastzahlen der Rurtalbahn um rund 50% höher als die der Horloffalbahn, jedoch werden zur Erzielung dieses Wertes auch mehr als doppelt so viele Zugkilometer auf der Rurtalbahn gefahren.

Es gibt wahrscheinlich über 100 Bahnstrecken in Deutschland, die im Bezug auf die erbrachten Zugkilometer und damit im Bezug auf den betriebenen Aufwand weniger Fahrgäste erreichen als die Horloffalbahn. Entsprechend werden an möglicherweise über 100 Bahnstrecken mit jedem Euro, der für Zugbestellungen ausgegeben wird, weniger Fahrgäste erreicht als

zuletzt auf der Horloffalbahn, was jedoch weder die Verkehrsexperten beim RMV noch die verantwortlichen Politiker beeindruckt. Diese Experten reden statt dessen davon, dass eine so schlecht ausgelastete Strecke wie die Horloffalbahn der Solidargemeinschaft der Leistungsbesteller nicht mehr länger zugemutet werden könne.

Dabei gibt es auch im Gebiet des RMV Strecken, die bezogen auf die zu bezahlenden Zugkilometer deutlich weniger Fahrgäste hervorbringen als zuletzt die Horloffalbahn. Das Denken in solchen Effizienzgrößen ist den Verantwortlichen offenbar nicht geläufig. Es zählen nur absolute Zahlen, egal zu welchem Preis diese erzielt

werden. Wenn dann an einer Strecke millionenteure Doppelstockzüge gerade einmal 2 Fahrten am Tag machen und den Rest des Tages ungenutzt herumstehen, dann stört das niemanden, denn mit diesem immensen Aufwand hat man schließlich den eigenen Erwartungen entsprechende Fahrgastzahlen erzielt, ganz gleich wie unwirtschaftlich so etwas sein mag.

Damit nun keine Zweifel an den selbst zurecht gesponnenen Argumenten gegen die Horlofftalbahn aufkommen, sucht man sich einen Gutachter, der alles so aufschreibt, wie man das gerne sehen möchte. Bereits das Hauptargument, die teuren Sanierungskosten für die Gleiserneuerung, wird von den Gutachtern brav heruntergebetet. Ohne in irgend einer Weise fundierte Kostenermittlungen oder gar alternative Szenarien, wie etwa den Wechsel des Schienennetzbetreibers, zu diskutieren. Statt dessen berufen sich die Gutachter auf nicht frei zugängliche interne Unterlagen der DB AG mit allgemeinen Richtwerten. Dass dieser Posten im Grunde keine Rolle spielen darf für die Entscheidung, ob man die Züge weiter bestellen soll oder nicht, wird nicht anerkannt. Denn es ist zunächst Sache des Schienennetzbetreibers, die erforderlichen Erneuerungen vorzunehmen. Schließlich bekommt dieser Nutzungsentgelte von den Betreibern des Zugverkehrs.

Ganz verschwiegen hat man, dass die erforderliche Oberbausanierung ohne finanzielle Beteiligung der Landkreise und des RMV erfolgt wäre, wenn der RMV vor zwei Jahren die DB Netz AG nicht davon abgehalten hätte sie auszuführen. Damals wurde bereits der Abschnitt zwischen

Melbach und Wölfersheim saniert. Baumaschinen und auch das Geld standen bereit für den Restabschnitt nach Hungen. Nur konnte man sich auf Seiten des RMV damals nicht zu einer Aussage zugunsten des Weiterbetriebes bis Hungen durchringen. Geld und Maschinen wurden wieder abgezogen. Damit hat man sich das Hauptargument gegen den Weiterbetrieb selbst aufgebaut und Tatsachen geschaffen.

Wie wenig überzeugend die Ausführungen der Gutachter von ETC sind, zeigt die Schätzung der zu erwartenden Fahrgastzahlen nach der Umstellung auf Busbetrieb zwischen Hungen und Wölfersheim. Denn obwohl für alle Stationen an der Horlofftalbahn - inklusive der weiterhin mit Zü-

Auch die Triebwagenführer waren nicht begeistert vor der letzten Fahrt von Beienheim nach Hungen



gen bedienten Stationen Wölfersheim und Melbach - die Anzahl der Verbindungen geringer geworden ist und das verbliebene Zugangebot erheblich (1/3) reduziert wird, die Fahrzeiten sich für viele Reisende verlängern und zum Teil mehrfach umgestiegen werden muss, sollen die Fahrgastzahlen in den Zügen nach der Neukonzeption weiter bei rund 1.200 und damit fast unverändert liegen.

Wie viel Vertrauen die Verantwortlichen beim RMV in diese Vorhersagen stecken, zeigt das tatsächlich umgesetzte Angebot. Das hat nur wenig mit dem Konzept von ETC gemeinsam. Am Vormittag entsteht eine über fünfstündige Angebotslücke ohne Zugverkehr, und in der abendlichen Hauptverkehrszeit zwischen 16 und 20 Uhr waren ursprünglich nur noch vier statt bisher fünf Zugfahrten geplant. Erst nachdem Pro Bahn & Bus dieses aufgefallen war, wurde noch der weggefallene Zug um 17.18 Uhr wieder eingelegt. Trotzdem hat sich das Angebot für die abendlichen Pendler verschlechtert, denn von den fünf Verbindungen ist nur noch eine (statt zuvor zwei) umsteigefrei.

Überhaupt sind von den insgesamt 21 Zugverbindungen von und nach Friedberg lediglich 14 umsteigefrei, darunter so wichtige Züge wie eine Fahrt um 5.32 Uhr von Friedberg nach Wölfersheim und um 19.48 von Wölfersheim nach Friedberg. Für Hungener Pendler nach Friedberg bedeutet das häufig zweimaliges Umsteigen. Besonders „gelungen“ ist wieder einmal das ergänzende Buskonzept. Eine wahre „Meisterleistung“ ist der hoch gelobte „Schnell-Bus“ von Hungen nach Echzell. Bis zu 11 Minuten muss man beim Umsteigen vom

bzw. zum Zug in Echzell warten. Eine Fahrt von Friedberg nach Hungen dauert so mindestens 50 - 60 Minuten. Die Zugverbindung über Gießen ist manchmal schneller!

Damit braucht man zwischen Hungen und Friedberg bereits so viel Zeit, wie man bei dem optimierten Zugkonzept von Pro Bahn & Bus für die Fahrt bis nach Frankfurt gebraucht hätte. Frankfurt ist seit der Umstellung von Hungen aus kaum unter 85 Minuten zu erreichen, womit die Fahrt rund 15 bis 25 Minuten länger dauert als zuletzt mit der Horlofftalbahn und mehr als 30 Minuten länger als man bei einer gründlichen Attraktivierung der Strecke brauchen müsste.

Mit dem nun umgesetzten Angebot ist es nur eine Frage der Zeit, bis weitere Angebotskürzungen entlang der Horlofftalbahn vorgenommen werden. Unterdesen darf man gespannt sein, welche Strecke oder welchen Streckenabschnitt der RMV nach Wächtersbach - Bad Orb, Hartenrod - Niederwalgern, Herborn - Hartenrod und Hungen - Wölfersheim als nächstes zu Grunde richten wird.

PB & B veranstaltet hierzu ein Preisausschreiben. Schicken Sie uns ihren Tipp für die nächste vom RMV abbestellte Bahnstrecke (oder Streckenabschnitt). Unter den Einsendern mit der richtigen Lösung verlosen wir eine Abschiedsfahrt im letzten Zug der betroffenen Strecke, wenn es so weit ist. Mitarbeiter des RMV oder Kreisverkehrsgesellschaften sind von der Teilnahme ausgeschlossen.

Haltepunkt Biedenkopf-Schulzentrum vor der Fertigstellung

(mm) Eine über zwei Jahrzehnte dauernde Entwicklung nimmt ein erfolgreiches Ende! So wie die Baustelle zurzeit aussieht, werden zu Beginn des kommenden Schuljahres, also spätestens am 1. September dieses Jahres, alle Züge an einem zweiten Bahnhof in Biedenkopf halten. Nach dem mit großem Aufwand begangenen ersten Spatenstich am 3. April 2003 ist inzwischen der Rohbau (Betonfertigteile) fertig und die Zugänge sind vorhanden.

Es entsteht ein 110 m langer Bahnsteig mit 57 cm Höhe über der Schienenoberkante. Er erhält drei Behinderten freundliche Zugänge, einen 9 Meter langen überdachten Unterstand, 26 Fahrradständer, einen Fahrkartenautomat und die übliche Beleuchtung. Damit ist diese Ausstattung teilweise dem nicht weit entfernt liegenden Bahnhof Biedenkopf überlegen.

Die Baukosten mit rund 420 000 Euro sind gut angelegt: In fußläufigem Abstand von 80 bis 320 m sind vier Schulen mit 3400 Schülern, die Jugendherberge mit 160 Betten, das „Lahnauenbad“ als weiträumig Attraktion, das Krankenhaus, das Ärzte-

haus, das Amtsgericht, die Großsporthalle und eine größere Wohneinrichtung für Behinderte zu erreichen. Diese gute Lage hat dem Projekt bei der Potenzialstudie des RMV den Traumwert von 4,9 als Kosten-Nutzen-Indikator eingebracht (zur Erinnerung: ab einem Wert von 1,0 ist ein Projekt volkswirtschaftlich sinnvoll und kann gefördert werden).

Bei einem solchen Kostennutzen fragt man sich, weshalb es von den ersten schriftlichen Eingaben in der Stadtverordnetenversammlung Biedenkopf im Jahre 1980 bis zur Realisierung 23 Jahre dauerte! Die Vernunft muss manchmal lange Wege gehen.



Erster Spatenstich am 3. April 2003 (von links nach rechts): Harald Michael (Leiter der Lahntalschule), Dr. Karsten McGovern, (Kreisbeigeordneter), Peter Blöcher (RMV) und Joachim Kuhn (Leiter Kurhessenbahn)

*Bauzustand am 28.
April 2003: Direkt am
zukünftigen
Haltepunkt sind von
links das Ärztehaus,
Therapiezentrum,
Wohnheim
Lebenshilfe,
Grundschule, der
Giebel des
Amtsgerichts und das
Krankenhaus zu sehen*



Wenn wir schon bei der Vernunft sind: Die Umgehungsstraße Biedenkopfs wurde fast ein Jahr früher fertig als der neue Haltepunkt (wahrscheinlich weil sie das 190fache kostete).

Erstaunlicherweise hat in Biedenkopf als einziger Bereich der Verkehrssektor einen großen Aufschwung genommen. Mitte der 80er-Jahre bis Anfang der 90er diskutierte die Kommunalpolitik noch über eine Stilllegung der Bahn. Inzwischen ging die Bevölkerungszahl zurück, die Zahl der Arbeitsplätze sank, ein Geschäft nach dem anderen machte dicht, doch was die Infrastruktur betrifft, haben wir inzwischen einen täglichen Taktverkehr von 5.30 bis 21.07 Uhr (lediglich am Wochenende geht es morgens um 8.46 los und abends ist um 18.46 Uhr Schluss) auf unserer Bahnstrecke und eine 6,7 km lange Umgehungsstraße. Dass das Angebot des ÖPNV im Vergleich zum Ende der 80er-Jahre um viele Klassen besser ist, verdankt die Kommunalpolitik jedoch nicht ihrer eigenen Initiative, sondern den Impulsen durch das Hes-

sische „ÖPNV-Gesetz“ infolge der Regionalisierung der Bundesmittel und der Gründung des RMV.

Erst durch den RMV in Verbindung mit dem Regionalen Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf - in beiden Organisationen waren mehrere Entscheidungsträger aktiv am Ausbau des ÖPNV um Biedenkopf bemüht - kam die entscheidende Initiative zur Einrichtung und Bau des neuen Haltepunktes. Die Kommunalpolitiker vor Ort hätten die Entwicklung aus Desinteresse und in ihren Augen wohl wegen eines vermuteten mangelnden Wählerinteresses verschlafen. Man darf gespannt sein, wie die Beteiligung aus ihren Reihen aussieht, wenn der neue Haltepunkt eröffnet wird! Aber immerhin gab es in keinen städtischen Gremien einen Zweifel an den 26 000 Euro Eigenanteil der Stadt Biedenkopf. Vielleicht haben hier der starke Fahrgastzuwachs auf der Strecke und die Investitionen in Höhe von 10 Millionen Euro während der letzten beiden Jahre einen kleinen Wandel in der Überzeugung

bewirkt.

Nun, freuen wir uns auf die bevorstehende Eröffnung. Wie der Leiter der „Kurhessenbahn“, Herr J. Kuhn, hinwies, soll dieses Ereignis mit einer Sonderfahrt und weiteren Aktivitäten gewürdigt werden. Leider war ihm noch nicht zu entlocken, welche Form diese Aktivitäten annehmen werden. Jedenfalls wurde ihm von „Pro Bahn & Bus“ über die regionale „Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs im Raum Marburg“, der A.F.S., Unterstützung und Hilfe angeboten. Sollten wir also einen Personalbedarf haben, der unsere Kräfte vor Ort übersteigt, dann hoffen wir auf weitere Mitstreiter aus Mittelhessen.

Bleibt zum Schluss noch ein kleiner Hinweis: Gerade die „Mittelstandsinitiative“ des DB-Vorstandes hat in unserem Bereich viel Gutes bewirkt. Weil die „Kurhessenbahn“ juristischer Besitzer der Infrastruktur als auch Betreiber des Schienenverkehrs ist, konnte sowohl der Streckenausbau

als auch die Qualität des Angebotes ausgebaut und verbessert werden. Leider ist zu befürchten, dass durch die wilde Lust zur europaweiten Ausschreibung des Betriebes auf der Strecke viel Engagement und Arbeitsfreude der beteiligten Eisenbahner verloren gehen. Zum Beispiel ist der unsicheren Lage, ob die Kurhessenbahn auch nach dem Jahre 2005 noch der Betreiber der Strecke sein wird, der Bau einer Fahrzeughalle und einer Diesel-Tankstelle in Bad Laasphe zum Opfer gefallen - entsprechend „grafittibeschiert“ gehen viele Fahrzeuge auf die Strecke. Außerdem entstehen durch die Übernachtung der Fahrzeuge im Freien und den Überführungsfahrten zum Tanken nach Gießen deutlich höhere Betriebskosten. Ein langfristiger Verkehrsvertrag mit der „Kurhessenbahn“, so wie es im Norden, d. h.



*Blick von der
Fußgängerbrücke auf
den neuen Haltepunkt
3 Fotos: Michael
Marinc*

„Mittelhessen-Bahn“ - mehr Takt an Lahn und Dill

(fl) Die drei Mittelstädte Gießen, Marburg und Wetzlar werden bereits seit Mitte der 90er Jahre mit durchgehenden Regionalbahnen im Stundentakt verbunden. Das Städtedreieck bietet ausreichend Potenzial für einen Halbstundentakt und damit für einen S-Bahn-ähnlichen Verkehr.

In Gießen ist mit dem Haltepunkt Oswaldsgarten bereits eine Station in Planung, die die Innenstadt erschließt. Für Marburg ließe sich analog eine Station „Marburg Mitte“ errichten, von der aus die Altstadt und wesentliche Einrichtungen der Universität fußläufig erreichbar wären. „Marburg Mitte“ und „Gießen Oswaldsgarten“ gleichen die Entfernung der beiden „Hauptbahnhöfe“ von den Stadtzentren aus und machen für Besucher der Zentren einen Umsteigevorgang in die Stadtbusse entbehrlich.

Das sich in Wetzlar anschließende Siedlungsband Dilltal erhält nach den Überlegungen von Pro Bahn & Bus neue

Schön, aber alt: die heutigen Regionalbahnen werden ausschließlich mit Loks der 50er und 60er Jahre bespannt. Die modernisierten Wagen sind nur wenig jünger



Stationen in Ablar Süd und Dillenburg Mitte. Erstere erschließt ein prosperierendes Gewerbegebiet. Letztere die Innenstadt von Dillenburg. In Dillenburg würden die Züge bis zu diesem Haltepunkt verlängert, der sich kostengünstig am Gleis Richtung Ewersbach bauen lässt. In Wetzlar kommt zur Zeit eine Entwicklung des Bahnhofareals hin zu einem Einkaufszentrum in Gang, die der „Mittelhessen-Bahn“ weitere Fahrgäste sichert. Weitere Zugangsstellen könnten im Bereich der Stadt Lollar (z.B. im Stadtteil Ruttershausen) sowie in den Stadtgebieten von Gießen und Marburg entstehen.

Kernstück der „Mittelhessen-Bahn“ ist der Halbstundentakt zwischen Dillenburg Mitte und Cölbe bei Marburg. Stündlich verkehren die Züge bis Kassel Hbf. Die häufigen Halte der Linie erfordern ein anderes Fahrzeugkonzept als die derzeit eingesetzten Lok bespannten Züge.

Die Regionalbahnen der Lahntalbahn und der Vogelsbergbahn erhalten nach den Ideen von Pro Bahn & Bus neue Stationen in den Verdichtungsräumen (Wetzlar Westend, Wetzlar Altenberger Straße, Gießen Aulweg). Die neuen Stationen Weilburg-Kirschhofen, Leun-Biskirchen, Rödgen und Lindenstruth erschließen dagegen Orte, die sich in den letzten Jahrzehnten von kleinen ländlichen Dörfern hin zu typischen Wohngemeinden entwickelt haben.

Dies gilt auch für das gesamte Lumdatal.

Fehlende Industrie vor Ort, eine ausgeprägte Aufteilung zwischen den Funktionen „Wohnen“, „Arbeiten“ und „Einkaufen/Freizeit“ sowie die Sogwirkung der Universität in Gießen erschließen der Strecke große Chancen. Außerdem wird sie vom neuen Haltepunkt Gießen-Oswaldsgarten profitieren, der ähnlich nah zur Gießener Innenstadt liegt wie die Parkhäuser entlang des Anlagenrings - die Ferne des Hauptbahnhofs als wichtige psychologische Barriere der Bahnnutzung entfällt.

Auch für Diesel betriebene Regionalbahnen gilt, dass die Fahrzeuge der heutigen Generation, die DB-Baureihe 628, durch einen besser beschleunigenden Typ ersetzt werden müssen. Die Lahn-Kinzig-Bahn Gießen - Nidda - Gelnhausen verfügt mit dem HLB-Typ GTW 2/6 bereits über geeignete Züge.

Prinzipiell wäre es wünschenswert, die von Süden auf Gießen zulaufenden Regio-

nalbahnen aus Friedberg ebenfalls zum „Oswaldsgarten“ zu führen. Die Streckenkapazität erlaubt jedoch nur eine bestimmte Anzahl von Zügen in diesem Abschnitt, zumal Gießen-Oswaldsgarten über keine Wendemöglichkeit verfügen wird. Diese wäre in der gewünschten Qualität (mittig liegendes Wendegleis ohne Kreuzungszwang für das Gegengleis) nur mit erheblichem Aufwand zu realisieren. Bei der Abwägung sollte der Anbindung Wetzlars und des Dilltales an Gießen-Oswaldsgarten im Rahmen der „Mittelhessen-Bahn“ daher der Vorzug gegeben werden.

Pro Bahn & Bus wird die Verbesserungen auf den Strecken rund um Gießen verstärkt einfordern, beispielsweise durch Stellungnahmen zu den Fortschreibungen der Nahverkehrspläne. Der Begriff „Mittelhessen-Bahn“ soll dabei zum Markenzeichen für den Taktverkehr an Lahn und Dill sowie für den Regionalbahnverkehr auf den übrigen von Gießen ausgehenden Strecken werden, soweit sie die Region erschließen.

Platz für neue Haltepunkte: Die Station Dillenburg Mitte könnte am dritten Gleis von links unmittelbar hinter der sichtbaren Kurve entstehen

Fotos: F. Lang



Lumdatalbahn AG

7. Hauptversammlung in Gießen / DB-Cargo Güterverkehr mit neuem Konzept

(ml) Erstmals in Gießen, direkt am Hauptbahnhof, fand die 8. Hauptversammlung für das siebte Geschäftsjahr statt. Anwesend waren 40 Aktionäre, die 1243 Stimmen vertraten. Der Jahresbericht wurde festgestellt und der Jahresfehlbetrag bestätigt. Den Mitgliedern des Vorstandes und des Aufsichtsrates wurde Entlastung erteilt. Die Aktionärsversammlung wählte vier neue Nachrücker als Ersatzmitgliederglieder für den Aufsichtsrat.

Weitere satzungsgemäss vorgeschriebene Änderungen betrafen die Änderung des Grundkapitals durch Umsetzung der in 1999 beschlossenen Kapitalerhöhung. Die Veränderung der § 4, 10, 12 und 24 betrafen die Aktualisierung der Satzung wegen Umstellung auf den Euro. Dabei war jeder einzelne Paragraph getrennt abzustimmen, was insgesamt zur achtfachen Stimmabgabe zwang.

Künftig haben die Aktien der LB AG einen geglätteten Nennwert von 25 Euro. Die Aktionäre, die sich bereits 1999 zur Kapitalerhöhung anmeldeten und auch seinerzeit den Zeichnungsbetrag auf ein Sonderkonto einzahlten, erhalten ihre Aktien nach Ablauf des juristischen Verfahren voraussichtlich Ende des Jahres. Die LB AG ist froh, endlich diesen Erledigungsvermerk veröffentlichten zu können, bedauert aber zugleich die lange Bearbeitungszeitspanne.

Güterverkehr

Die Verlagerung von Fracht von Schienen auf Straßen sind allgegenwärtig. Die Verlagerer beklagen dabei oft die Unflexibilität der Deutschen Bahn. In der Tat spricht die Kostenrechnung und die Verfügbarkeit von Ressourcen häufig für den Versandweg auf der Straße. Verstärkt wird

der Trend denn noch durch Konzentration auf wenige Zentren bei dem Deutsche Bahn-Cargo. Existierten ehemals alleine an der Lumdatalbahn 8 Gütertarifpunkte, hat sich deren Zahl heute bezogen auf den Landkreis Gießen auf insgesamt drei reduziert (Mainzler, Buseck und Gießen).

Dieser Rückgang der Transportzielorte geht einher mit der Verringerung der Güterverteilzentren, Knoten- bzw. Satellitengüterbahnhöfe aus ökonomischen Gründen. Schüttgüter, die in Mainzlar entladen worden, nehmen nach der Entladung vom Schiff Andernach/Rhein folgenden Laufweg auf der Bahn: Zuerst über Mainz-Bischofsheim noch Mannheim. Von dort Richtung Norden, aber nicht nach Gießen, sondern als „zuständiger“ Zwischenbahnhof Bebra, dann weiter über Kassel nach Gießen. Damit sind sowohl Waren als auch Wagen auf im Grunde unnötigen Umwegen gebunden und stehen nicht für den eigentlichen Umschlag zur Verfügung. Konkurrenzunternehmen von DB-Cargo verfahren anders, weil diese nur mit wenigen Verladern kooperieren.

Das System des Ganzzuges, bei dem ein Wagenverband durchaus aus unterschiedlichen Wagentypen bestehen kann, wird zunehmend auch von DB-Cargo durch das

Mora-C-Konzept angewendet. Künftig werden die Güterzüge direkt von Andernach über Koblenz und das Lahntal direkt nach Gießen und weiter ins Lumdatal verkehren. Dies hat zur Folge, dass die Güterzüge nicht mehr in Gießen geteilt werden, sondern komplett nach Mainzlar fahren. Die Hessische Landesbahn hat sich bei Beginn der Betriebsführerschaft auf der Lumdatalbahn auf den „Streckenendpunkt“ bei km 21,8 mit verständigt. Die neuen längeren Züge rechtfertigen jedoch das Versetzen des betriebenen Streckenendes in Richtung Londorf, weil hinter der letzten Weiche bei VRD-Europ nur ca. 250 Meter Ausziehlänge zur Verfügung stehen. Das Teilen von Zügen verursacht aber auch hier wieder Kosten, die mit der größeren Ausziehgleislänge umgangen werden können, ohne dass es auf die Pachtvereinbarung nennenswert Einfluss hat. Das Gleisstück hinter dem Schwellenkrenz präsentiert sich dank der LB AG-Pflege in befahrbarem Zustand.

Streckenübernahme

Die jetzt in Umsetzung befindliche Kapitalerhöhung reicht aber nicht aus, denn DB-Immobilien Services hat den Anliegerkommunen Staufenberg, Allendorf/Lda. und Rabenau sowie der Lumdatalbahn AG ein

Übergabezug vor dem VRD-Werk in Mainzlar. Die Firmenleitung plant, die jährliche Tonnage über die Schiene von 50 000 auf 80 000 Tonnen zu erhöhen

Foto: M. Laux



schriftliches Angebot zur Streckenübernahme unterbreitet. Zwar hat die LB AG sehr lange auf ein Angebot zur Streckenübernahme gewartet, doch kommt das Angebot zur Unzeit, denn der geforderte Geldbetrag ist sehr hoch. Ein Zweckverband Tourismus, bei dem die LB AG integriert werden sollte, befindet sich erst in Gründung und hat noch keinen juristischen Rechtsstatus. Die LB AG alleine kann die Forderung in Höhe von 1.250.000 Euro für die ca. 10 km Strecke nicht tragen. Im Rahmen von Verhandlungen soll ein für alle Parteien akzeptables Ergebnis erzielt werden.

Sonderfahrten Die LB AG beteiligt sich am autofreien Sonntag. voraussichtlicher Fahrplan: Fahrpreise zu 2002 unverändert Da bereits 8 Tage später erneut im Gelegenheitsverkehr die Strecke wegen dem Lollerer Schmaadleckermarkt befahren werden soll, wird erwogen, an einem Fahrtag einen modernen Triebwagen einzusetzen.



Main-Kinzig-Kreis Neuer Nahverkehrsplan: Bus und Bahn besser verknüpfen

(og) Der öffentliche Nahverkehr soll im Main-Kinzig-Kreis künftig einem einheitlichen Takt folgen. Vor allem Buslinien werden besser mit dem Schienenverkehr verknüpft. Dieser Grundsatz gilt für die Fortschreibung, die der Kreistag in seiner Sitzung am 31. März 2003 beschlossen hat. Der Plan gilt bis einschließlich 2007. In diesem Zeitraum stehen auch auf höherer Ebene wichtige Entscheidungen für das regionale Schienennetz an.

So geht es in der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans um den Ausbau der Kinzigtalbahn zwischen Hanau und Fulda sowie um die Main-Spessart-Bahn auf der Strecke Nantenbach-Aschaffenburg-Hanau. Hinzu kommen der Ausbau des Eisenbahnknotens Frankfurt einschließlich der Verbindung nach Hanau sowie die Modernisierung des Hauptbahnhofes der Grimm-Stadt. Sämtliche Maßnahmen betreffen indirekt den regionalen und lokalen Busverkehr sowie das übrige Schienennetz und fließen in den Nahverkehrsplan des Kreises ein.

„In einem wachsenden Landkreis ist die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs eine zentrale Aufgabe“, erklärte Landrat Karl Eyerkauf. Ein gutes Straßennetz könne die erforderliche Mobilität auf Dauer allein nicht gewährleisten. Der aktuelle Nahverkehrsplan sieht die Viergleisigkeit auf der Kinzigtalbahn zwischen Hanau und Fulda vor. Für den Korridor Aschaffenburg-Großkrotzenburg-Hanau-Maintal-Frankfurt werden Verbesserungen gefordert. Zudem muss die Strecke Friedberg-Nidderau-Hanau modernisiert werden.

Nachholbedarf gibt es im Bereich der Niddertalbahn Glauburg-Nidderau-Bad-

Vilbel sowie bei der Lahn-Kinzig-Bahn auf der Strecke Gießen-Gelnhausen. Ein neues Betriebskonzept wird für die Strecke Flieden-/Schlüchtern-Gemünden gefordert. Das Mittelzentrum Bad Orb ist laut Plan in den Verkehr der Kinzigtalbahn einzubinden.

Der Ausbau des Frankfurter Hauptbahnhofes sowie der viergleisige Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen dem Frankfurter Westbahnhof und Bad Vilbel haben gravierende Auswirkung auf das Fahrplangefüge im westlichen Main-Kinzig-Kreis. Das Busnetz wird verstärkt an diese neuen Angebote angepasst. Die nordmainische S-Bahn sowie eine mögliche Stadtbahn Hanau werden voraussichtlich nicht vor 2007 verwirklicht. Der Nahverkehrsplan sieht vor, sämtliche Buslinien im Kreisgebiet verstärkt auf den Takt der Bahn abzustimmen. Ein großer Teil des Verkehrs erfüllt bereits die Erfordernisse eines integralen Taktfahrplans (ITF). Weitere Linien folgen in den kommenden Jahren.

Ein verändertes Konzept ist für die Linie HU-33 (ehemals 05 und 15) sowie 5903 zwischen Hanau und Bruchköbel vorgesehen. Hier geht es vor allem um eine bessere Anbindung der Stadtteile Oberissigheim,

Anzeige HUK (wie letztes Mal)

Niederissigheim und Butterstadt. Im Raum Schlüchtern/Bergwinkel wird das Busnetz grundlegend neu geplant und auf aktuelle Anforderungen abgestimmt. Der Nahverkehrsplan sieht flexible Angebote wie ein Anrufsammeltaxi vor. Ein besonderes Augenmerk liegt auf verbesserten Umsteigemöglichkeiten. Die Ausschreibung der

Linienbündel Schlüchtern/Bergwinkel sowie „Vorspessart“ südlich der Achse Hanau-Gelnhausen soll genutzt werden, um den Verkehr hier auch linienübergreifend zu entwickeln. Freigestellter Schülerverkehr ist vor allem in den Bezirken Hanau und Schlüchtern in das Netz einzubinden.

Glosse: ÖPNV auf dem Land Gemein(sam)er Racheakt von Erich Honecker und Adolf Hitler ?

(fl) Alfred Fuhr ist Verkehrssoziologe beim Automobilclub von Deutschland (AvD). Über einen Auftritt dieses Verkehrssoziologen bei einer Veranstaltung der FDP-nahen Stiftungen für liberale Politik in Lauterbach berichtete der Lauterbacher Anzeiger am 12. Mai 2003.

Danach sei die Geschichte und Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs auf dem Lande als „letzter Versuch zur Rettung der Planwirtschaft“ zu betrachten.

Das klingt interessant und schlüssig. Herr Sparmann, Frau Bernshausen und viele andere stehen demnach wohl auf den Gehaltslisten der Regierungen in Pjöngjang und Havanna. Viel mehr sind es ja nicht, die sich der Rettung der Planwirtschaft verschrieben haben. Weil diese Argumentation bei näherer Betrachtung vielleicht doch etwas dünn wirkt, wird gleich noch der Nationalsozialismus bemüht:

Der öffentliche Nahverkehr ist nach Auffassung von Alfred Fuhr „ein durch lokale Kartelle geschütztes Biotop, inspiriert vom nationalsozialistischen Versorgungsstaat und dessen Begriff der Daseinsvorsorge“. Aus seiner Sicht wundere diese

Kontinuität staatlich verordneten Transports nicht, denn die großen Bushersteller, die Gewerkschaft ÖTV und die lokalen Eliten des Landkreises hätten hier gleichgerichtete Interessen, den Status quo aufrecht zu erhalten.

Es folgen Angriffe auf die Nahverkehrspläne sowie eine - durchaus berechtigt erscheinende - Kritik am Einsatz von Standardbussen in Schwachlastzeiten. Die Lösungsideen werden nur mit Stichworten skizziert: Mobilitätsgutscheine für autolose Bürger, die man sich auch beim Kreis ausbezahlen lassen kann (da scheint echt liberaler Geist dahinter zu stehen!) sowie eine nicht näher ausgeführte Förderung des CarSharing.



Zukunft des Regionalverkehrs um Limburg

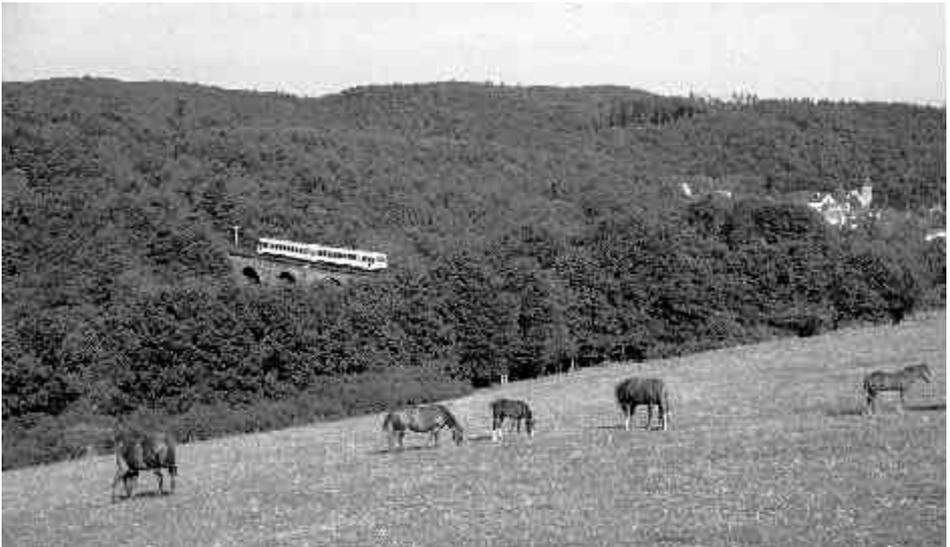
(hpg) Auf Einladung des VCD-Kreisverbandes Rhein-Lahn-Westerwald referierte Horst Klein, Geschäftsführer von Westerwald- und Hellertalbahn, am 25. April 2003 in Zollhaus zur Zukunft des Regionalverkehrs im Westerwald-Lahn-Taunus-Netz und auf der Aartalbahn.

Im gut besetzten Saal des Kulturzentrums KREML stellte Herr Klein zunächst Westerwald-, Hellertal- und Daadetalbahn sowie die Aufgaben im Güterverkehr für DBCargo vor und erläuterte die unterschiedlichen Betriebs- und Ausschreibungsverfahren in der Vergangenheit. Das besondere Interesse galt den Ausführungen über die Ausschreibung zum Westerwald-Lahn-Taunus-Netz, an der sich die Bietergemeinschaft Westerwaldbahn GmbH (zukünftiger Anteil: 25,1%) und Hessische Landesbahn (74,9 %) beteiligt haben und den Zuschlag erhielten. Die neu zu gründende Betreibergesellschaft, deren Name

Klein noch nicht bekannt geben durfte, wird ihren Sitz in Limburg haben, der Betriebsleiter ab September 2003 seine vorbereitenden Arbeiten aufnehmen.

Insgesamt sollen in Leitstelle und Verwaltung acht, im Fahrdienst 70 Personen beschäftigt werden. Die Verhandlungen mit DBRegio zur gemeinsamen Werkstattnutzung in Limburg dauern noch an. Ziel ist es, die 26 bauartgleichen Triebwagen des von DB Regio Westfalen betriebenen Siegerland-Netzes in Limburg warten zu lassen. Sollten diese Verhandlungen scheitern werden etwa zwölf Mitarbeiter für eine im Raum Limburg neu zu errichtende Werk-

Noch fährt bei Niedererbach ein Triebwagen der DB Richtung Limburg. Ab nächstem Jahr sollen hier LINT-Triebwagen der Bietergemeinschaft Westerwaldbahnen verkehren



statt benötigt. In einer von Land Hessen, Kreis und Stadt Limburg bei Trans-Care in Auftrag gegebenen Analyse wurden bereits 17 (!) Standorte auf ihre Tauglichkeit hin untersucht. Bevorzugt wird jedoch das Gelände des ehemaligen Bw Limburg, auf dem nach Abriss von Rundschuppen und Gebäuden ein neuer Betriebshof entstehen könnte. Das zukünftig für die neue Gesellschaft fahrende Personal wird, laut Klein, monatlich mit etwa 100 bis 150 Euro weniger Gehalt (gegenüber DBRegio) auskommen müssen, da bei nahezu identischem Grundgehalt weniger Zulagen gezahlt werden. Auch Beamte wären willkommen, doch müssen private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) derzeit den Tariflohn der DB zahlen und einen 30-prozentigen Versorgungszuschlag tragen.

Aufgrund des gewählten Brutto-Ausschreibungsverfahrens trägt die neue Gesellschaft zwar kein Einnahme-Risiko, wird dadurch jedoch auf die von RMV und Zweckverband SPNV RLP-Nord bestellten Zugleistungen begrenzt und kann nur wenige unternehmerische Initiativen selbst entwickeln. Auch die Fahrzeugbeschaffung der 10 LINT 27 und 18 LINT 41-Triebwagen von ALSTOM wurde von den Bestellern festgelegt. Horst Klein hofft, dass die Zuverlässigkeit der Triebwagen noch verbessert wird, da im Siegerland die Ausfälle während des letzten Winters bei bis zu 25 Prozent lagen. Ein Nachteil zeichnet sich bereits jetzt ab, da die neuen Triebwagen über lediglich 12 Fahrradstellplätze verfügen, acht weniger als im 628.

Als großes Problem für den Personenverkehr in den Regionen sieht Horst Klein die hohen Trassenpreise der DB, die den Aufgabenträgern immer weniger finanzielle Möglichkeiten für die Bestellung eines at-

traktiven Angebotes lässt. So betragen die Nutzungsgebühren auf der HellertalBahn inzwischen fast 4 Euro/Zugkm, auf der eigenen Infrastruktur der Daadetalbahn nur 2,5 Euro. Auch die an DB Station&Service zu zahlenden Gebühren liegen um rund 40 Prozent höher als die Kosten an der NE-Strecke. Wenn man beide Strecken vergleicht, stellt sich heraus, dass nicht die teure DB-Strecke, sondern die NE-Strecke in einem erheblich besseren Gesamtzustand ist. Obwohl die Hellertalbahn pro Jahr etwa 1,5 Mill. Euro für die Trasse und weitere 341.000 Euro an Station&Service zahlt, halten sich Langsamfahrstellen, Haltestellen mit desolaten Bahnsteigen, Zuwegen und Beleuchtungen hartnäckig schon seit Jahren. „Was geschieht mit dem Geld?“ fragte Klein nicht nur die Zuhörer im Saal. Er fordert, dass regionale Mittel auch in der Region verbleiben und investiert werden müssen. Eine Möglichkeit wäre für ihn die Vergabe von Infrastrukturmanagement und -betrieb nach vergleichbaren Grundsätzen wie im SPNV.

Der Aartalbahn nahm sich der Referent nur am Rande an. Es mache sicherlich Sinn, die Bahnlinie für den Personennahverkehr zu reaktivieren, zumal die Strecke die meisten Ortschaften durchfährt, so dass eine Akzeptanz in der Bevölkerung zu erwarten sei, sagte er. „Leistet Überzeugungsarbeit, dass der SPNV auch im ländlichen Raum einen Beitrag zur Mobilität leisten kann.“ Für den Erhalt der Strecke empfahl er die Aartalbahn mit Veranstaltungen, Aktionen und Sonderfahrten im Gespräch zu halten. „Halten sie die Sache am laufen!“, appellierte Klein an die ehrenamtlichen Streiter und wünschte dem Projekt viel Erfolg.

Die Lkw-Maut kommt: Kombiniertes Verkehr zwischen Limburg und Verona?

(hpg) Bislang fuhren die Tonerde-Züge der DB Cargo stets nur in Richtung Italien beladen und kehrten anschließend leer in den Westerwald zurück. Seit etwa sechs Wochen werden jedoch einige Wagen in Italien mit palettierten Fliesen beladen und bei der Firma Obel Logistik International, die an der Diezer Industriestraße ihren Sitz hat, auf gleiche Art wie in Italien mittels Gabelstapler und Gabel-Hubwagen durch die Seitentür der Tamns 895 entladen.

Dabei können pro Wagen rund 60 Tonnen Keramikfliesen transportiert werden, die anschließend mit Lkw in einem Radius von 350-400 Kilometern rund um Limburg ausgeliefert werden.

Obwohl die Be- und Entladung der Wagen durch die schmale Tür recht beschwerlich ist und aufgrund fehlender Transportsicherungen die ein oder andere Palette mal verrutschen kann sind die bislang gemachten Erfahrungen recht positiv. Für eine größere Kapazität sollen die Gleisanlagen der Spedition demnächst umgebaut werden. Die geplante Jahresmenge liegt bei 60.000 Tonnen.

Etwa in gleicher Größenordnung sind Transporte mit Feinpapieren aus italienischer Produktion beabsichtigt, die ebenfalls zu günstigen Tarifen in den Tonerdewagen transportiert werden sollen. Aufgrund der entsprechenden Verpackung reicht auch in diesem Fall eine besenreine Innenreinigung der Wagen.

Bereits seit zwei Jahren verhandelt Rein-

hard Obel, Geschäftsführer der Firma Obel Logistik International mit DB Cargo und Raillog über die Einrichtung einer regelmäßigen Verbindung von Limburg nach Italien. Im Zuge der Mauteinführung für Lastkraftwagen und aufgrund der stets überlasteten Anlagen des Kombinierten Verkehrs in Köln-Eifelort und Frankfurt sieht Obel aufgrund seiner langjährigen Erfahrung mit einem eigenen Speditionsbetrieb realistische Chancen für eine entsprechende Nachfrage. Selbst die Trassenzusagen für einen dreimal wöchentlich verkehrenden Zug mit Wechselpritschen, Container und Sattelaufleger liegt bereits vor. In unmittelbarer Nähe der Firma stände ein 700 Meter langes Gleis zur Verfügung, allerdings kann das mittelständische Unternehmen die Kosten für den Bau der notwendigen befestigten Verladeanlagen nicht alleine aufbringen. Anfragen beim rheinland-pfälzischen Wirtschaftsministerium brachten bislang keine greifbaren Ergebnisse.



NaTourBus startet in die neue Saison

(gh) Am 5. April 2003 startete der „NaTourBus Odenwald“ wieder fahrplanmäßig in die neue Saison, die bis Ende Oktober dauern wird. Mittlerweile ist die „NaTourBus“-Linie, die seit 1996 besteht, zu einem festen Bestandteil des Wochenend- und Freizeitverkehrs im Odenwald geworden und hat auch bundesweit viele Nachahmer gefunden.

Das Konzept zielt auf Wanderer und Radfahrer, die gerne zu Ausflügen auf die Höhen des Odenwaldes fahren und dort die Natur zu ausgedehnten Wanderungen oder Radtouren genießen wollen. Im letzten Jahr hat der „NaTourBus“ ca. 3.400 Fahrgäste befördert, das waren ca. 600 Personen mehr als 2001, wie der Leiter des Geschäftsbereichs Nahverkehr der Odenwald-Regional-Gesellschaft, Peter Krämer, zum diesjährigen Saisonstart mitteilte.

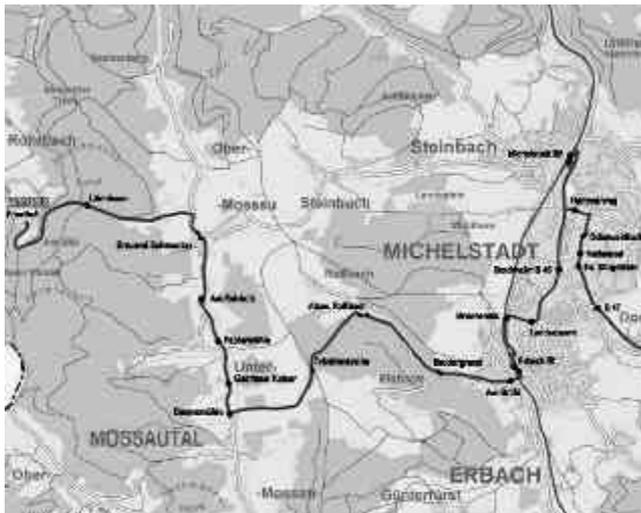
Der „NaTourBus“ verkehrt an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen und stellt taktmäßige Verbindungen zwischen den Höhenzügen bei Eulbach, Würzburg und über das Mossautal bis nach Rohrbach her:

Linie 40: (Erbach -) Michelstadt - Eulbach - Würzburg und zurück

Linie 32: (Michelstadt -) Erbach - Brudergrund - Tränkefeldeiche - Mossau - Lärmfeuer - Rohrbach

An den Bahnhöfen Erbach und Michelstadt werden Zuganschlüsse auf die Odenwaldbahn hergestellt. Der Bus fährt jeweils zu markanten Zielen, die Ausgangspunkte für Wanderungen und Radtouren sind, z.B. der Brudergrund, die Höhenzüge auf der Mossauer Höhe (Tränkefeldeiche) mit Anschluss auf den Radwanderweg „Hohe Straße“ oder die Rohrbacher Höhe mit dem Lärmfeuer. Auf der anderen Mümling-

talseite fährt der Bus an den Eulbacher Park und bis zum Römerkastell bei Würzburg. Da es sich beim „NaTourBus“ um regulären Linienverkehr handelt, können die Fahrten natürlich auch von und zum Kreiszentrum Erbach und Michelstadt benutzt werden.



Linienführung der Linie 32 Erbach - Rohrbach

Grafik: OREG

Für Fahrten im „NaTourBus“ gilt der Verbundtarif des Rhein-Main-Verkehrsverbundes. Der Verbundtarif ermöglicht es, dass im Falle der Anreise mit der Odenwaldbahn die Weiterfahrt im „NaTourBus“ im Fahrpreis eingeschlossen ist.

Aufgrund der guten Akzeptanz der „NaTourBus“-Verbindungen bereitet die OREG gegenwärtig eine weitere Linie vor, die aus dem Neckartal das „Beerfelder Land“ erschließen soll und die attraktive Verbindungen aus dem Raum Mannheim / Ludwigshafen in den Odenwald herstellen wird. Aller Voraussicht nach wird diese neue Linie Ende Mai dieses Jahres starten.

In diesem Zusammenhang erstellt die

OREG eine Neuauflage der attraktiven Wander- und Radwanderbroschüre, die abgestimmt auf die „NaTourBus“-Linien ausgewählte Wander- und Radwandervorschläge enthält. Die Broschüre kann bei der OREG zum Preis von 2,50 Euro bereits jetzt bestellt werden (Anschrift: Touristik-Zentrum Odenwald, Marktplatz 1, 64711 Erbach, Tel. 0 60 62 - 94 33 0 oder E-Mail: nahverkehr@oreg.de). Wer vorab schon seinen Wochenendausflug mit dem „NaTourBus“ planen möchte, kann sich seine Radtouren auch im Internet ansehen, zusammenstellen und herunterladen. Alle Daten, Wander- und Radwandertouren und Informationen findet man unter www.oreg.de/nahverkehr.

Gleisbaurbeiten in Darmstadt

(gh) Rund acht Millionen Euro investiert die HEAG Verkehrs-GmbH in diesem Jahr in die Instandhaltung und Erneuerung ihres Straßenbahnnetzes und plant damit noch mehr Gleisbauprojekte als im vergangenen Jahr.

Bevor die neue Straßenbahnstrecke nach Kranichstein Ende des Jahres in Betrieb geht, werden die Straßenbahnschienen an vier zentralen Stellen im Stadtgebiet modernisiert und instand gesetzt. Insgesamt erstrecken sich die Baumaßnahmen über sieben Monate - von Anfang April bis Ende Oktober.

Der ursprünglich ab Anfang Mai geplante Ausbau der Gleisanlagen in der Rheinstraße zwischen der Hindenburgstraße und dem Gleisdreieck Berliner Allee zu einer Nahverkehrsspur muss allerdings auf einen unbestimmten Zeitpunkt verschoben werden. Grund dafür ist die noch ausstehende Entscheidung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft Verkehr und Landesent-

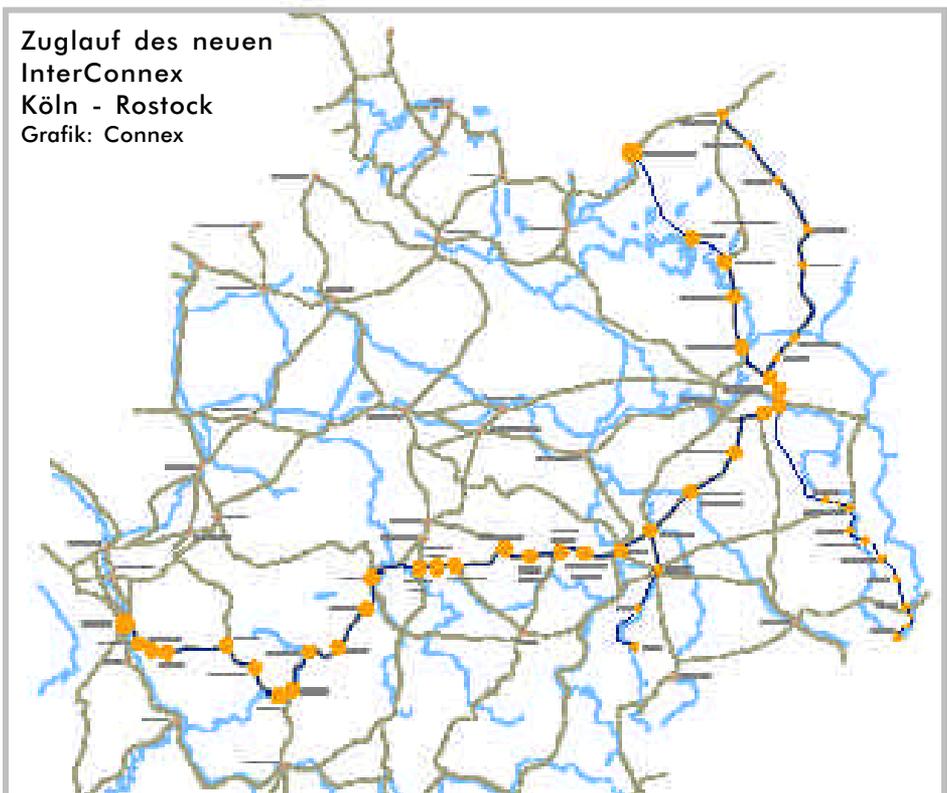
wicklung über die erforderlichen Fördermittel des Landes. Rund 75 bis 80 Prozent der gesamten Bausumme können grundsätzlich für solche Verbesserungen der Infrastruktur des Öffentlichen Personennahverkehrs aus Mitteln des Landes finanziert werden. „Eine Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt, sobald wir die Zusage des Landes im Haus haben. Dabei werden wir bis zum Baustart wegen der vorgeschriebenen Ausschreibungsfristen, der notwendigen Koordination mit der Stadt Darmstadt und der erforderlichen Fahrplan- und Dienstplanänderungen noch einen gewissen zeitlichen Vorlauf brauchen“, erläutert Karl-Heinz Holub, Betriebsdirektor der HEAG Verkehrs-GmbH, die aktuelle Situation.

InterConnex startet an sieben hessischen Bahnhöfen

(connex/fl) Vom 06.06.2003 (Pfingsten) an wird der „InterConnex“ genannte Fernzug des privaten Unternehmens Connex den Verkehr zwischen Köln, Kassel, Halle, Berlin und Rostock aufnehmen. Mit dabei sind in Hessen die Bahnhöfe Dillenburg, Wetzlar, Gießen, Marburg, Treysa, Wabern und Kassel-Wilhelmshöhe. Richtung Köln hält der Zug nach Siegen erst wieder in Hennef.

Connex stellt in seiner Presseerklärung die Einfachheit des Tarifsystems heraus. Der Geschäftsführer der Connex Regio-bahn GmbH, Norbert Leistner, wird darin wie folgt zitiert: „Es gibt nur einen Preis. Und der ist immer günstig, egal wann man

sich zur Fahrt entschließt.“ Die 390 km lange Fahrt von Rostock nach Halle kostet 30 Euro. Alle Jugendlichen bis zum vollendeten 26. Lebensjahr erhalten rund 30 Prozent Ermäßigung. Von Nordhausen nach Gießen gibt es das Ticket für 21 Euro, Kas-



sel - Köln kostet 24 Euro. Eine Vorausbuchung ist nicht notwendig. Fahrkarten gibt es ohne Aufpreis im Zug.

Wer einen Sitzplatz reservieren möchte (2,50 Euro), kann dies in den meisten deutschen Reisebüros oder im Connex Kundencenter unter der Telefonnummer 01805 / 101616 (12 Cent je Minute). Dort kann man auch gleich die Fahrkarte kaufen, die dann zugeschickt wird.

Der InterConnex verfügt über drei unterschiedliche Service-Bereiche. Wer ohne Reservierung kurzfristig einsteigen möchte, ist im Traveller-Bereich (blaue Tür) richtig. Die reservierten Plätze befinden sich im Economy-Bereich (gelbe Tür). Hier sind außerdem auch besondere Business-Abteile untergebracht. Für 10 Euro, Reservierung inbegriffen, gibt es im Business-Bereich Kaffee und kleine Speisen sowie aktuelle Tageszeitungen am Platz.

Mit dem Angebot will Connex vor allem Kunden erreichen, die umsteigefrei zwischen den Regionen reisen wollen. Der InterConnex soll die Regionen erschließen, die vom Hochgeschwindigkeitsverkehr nicht oder nur mangelhaft bedient werden. Auf den 912 Kilometern zwischen Rostock und Köln wird 31 mal gehalten. Gute Marktchancen erhofft sich Connex beispielsweise zwischen Kassel, Marburg und Köln.

Studenten werden den InterConnex voraussichtlich in einigen Verkehrsverbänden mit ihrem Semesterticket benutzen können. Derzeit werden mit den Verkehrsverbänden Detailgespräche über die Modalitäten der Nutzung geführt. Entlang der neuen InterConnex-Strecke quer

X 04100		X 04101
ab 06:18	Rostock Hbf	ab 20:17
07:13	Waren (Müritzer)	19:11
07:37	Neustrelitz	18:45
07:50	Fürstenberg (Havel)	18:32
08:26	Oranienburg	18:03
08:48	Blin-Hofensünchtl.	17:43
08:52/09:00	Bin-Lichtenberg	17:36
09:16/09:25	Bin-Schönfeld Flugh.	17:17
09:54/10:00	Luckenwalde	16:39/16:45
10:22	Luthest. Wittensberg	16:17
10:47	Ritterfeld	15:54
10:59/11:05	Halle (Saale) Hbf	15:36
11:38	Lutherstadt: Eisleben	14:55/14:59
11:50	Sangerhausen	14:37
12:18	Berga-Kelbra	14:15
12:37/12:45	Norhausen	14:07/14:05
13:20	Lützenfeld	13:21/13:26
13:32	Heiligenstadt	13:07/13:11
13:44	Eichenberg	12:56
14:19	Kassel-Wilhelmshöhe	12:12/12:16
14:39	Wabern	11:45
14:56	Ticysa	11:26
15:27	Marburg	10:55
15:51	Gießen	10:36
16:01	Wetzlar	10:16/10:22
16:18	Miltenburg	09:57
16:49	Siegen	09:22/09:32
17:37	Hennel	08:24
17:44	Siegburg	08:16
17:47/17:52	Trüsdorf	08:13
an 18:19	Köln Hbf	ab 07:57

Ankunftszeit bei Bef. Aufsteigebereich von mehr als 3m vor Zugbeginn
 * Sa. 1. bis 4. 2000

Fahrplan des Interconnex Köln - Rostock
(Grafik: Connex)

durch Deutschland finden sich mehr als zehn große Hochschul-Standorte mit insgesamt mehreren hunderttausend Studenten.

Für den neuen Fernzug setzt Connex komplett modernisierte Abteilwagen in den Unternehmensfarben Blau-Gelb-Weiß ein. Jeder Zug wird eine Kapazität von rund 300 Plätzen haben. Gezogen wird er von Loks der Baureihe 145 oder 185.

Der kleine Hessen-Schiene-Kommentar: Ein eher symbolischer Einstieg

Der InterConnex löst Freude aus. Gerade in einer Gegend wie dem Lahn-Dill-Kreis, wo sich die DB erst kürzlich vom Fernverkehr verabschiedet hat, wird die Nachricht vom neuen Fernverkehrsangebot mit Genugtuung aufgenommen. Doch der Blick in den Fahrplan trübt die Freude: Um 16.01 von Wetzlar nach Köln, um 10,22 von Wetzlar nach Rostock. Das ist alles. Zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn nannte man ein solches Angebot „Gesetzeszugpaar“, weil es eigentlich kein Angebot mehr war. Hoffen wir, dass Connex den umgekehrten Weg gehen wird. Dass der heutige Fahrplan erst der Einstieg in einen künftigen Taktverkehr ist.

Geschickt agiert Connex bei der Preispolitik. Der vollständige Verzicht auf komplizierte Regelungen weckt Sympathien. Gerade weil bei der großen Mehdorn-Bahn der Kauf einer Fahrkarte nicht selten zur „Tortur“ wird, besonders dann, wenn der Kaufvorgang für ältere Menschen dank geschlossener Schalter am Wohnort vier Stunden und mehr dauern kann... Einsteigen und Losfahren klingt besser und ist auch besser. Connex hat die Kritik gehört, für die sich die DB taub stellt. Auch im Detail: Die DB wollte vor einigen Jahren noch die „gelben Streifen“ als Markierung der ersten Klasse entfernen. Connex lackiert gleich die ganze Tür in der Kennfarbe der Wagenklasse... Deren anglizistische Bezeichnung als „Traveller“ und „Economy“ würde der großen Bahn allerdings eine beachtliche Serie gehässiger Zeitungs- und Fernsehbeiträge einbringen. Neulinge dürfen da etwas mehr.

Einige Fragen bleiben: Wie werden Familien und Gruppen tariflich behandelt? Hier hat die DB vermutlich doch die besseren Angebote, auch wenn der Erwerb der entsprechenden Fahrkarte momentan einiges Wissen voraussetzt. Und wann wird der InterConnex ein vollständiges Verkehrssystem? „Gesetzeszugpaare“ gibt es nicht mehr, denn im Fernverkehr gelten die Marktgesetze. Das weiß Connex natürlich. Der heutige Fahrplan ist bei aller Sympathie für den Mut des Unternehmens erst ein eher symbolischer Einstieg in den Verkehrsmarkt.

Friedrich Lang

Ein Jahr Hessenticket

(nvv/rmv/fl) Die beteiligten Verkehrsverbünde NVV, RMV und VRN freuen sich gemeinsam über 120.000 verkaufte Hessentickets innerhalb eines Jahres. Besonders häufig wurde das Länderticket zur Documenta, während der Sommerferien sowie im Monat Dezember genutzt.

Hessen folgte im April 2002 dem Muster anderer Bundesländer und führte das Länderticket für fünf Personen ein. Durch die Flächen deckenden Verkehrsverbünde in Hessen gilt das Ticket in praktisch allen Verkehrsmitteln des Landes mit Ausnahme des DB-Fernverkehrs und einiger touristischer Bahnen. Die Konditionen (9.00 Uhr - Regelung an Werktagen, 2. Klasse, Ausschluss des Fernverkehrs) entsprechen ansonsten denen der übrigen Ländertickets. Der Preis beträgt 25 Euro.

Orte außerhalb Hessens, die mit dem Hessenticket erreicht werden können, sind übrigens Mainz, Warburg, Hannoversch

Münden, Hedemünden, Speele und Gerstungen sowie die Ortsteile Holzheim und Dietz der Verbandsgemeinde Dietz. Ferner die Ortsteile Flacht, Niederneisen, Oberneisen, Netzbach, Lohrheim, Kaltenholzhäuser, Hahnstätten, Schiesheim und Burgschwalbach der Verbandsgemeinde Hahnstätten. Zwischen Limburg und Aarbergen ist die Buslinie 5425 nutzbar. In den Übergangs-Tarifgebieten zwischen VRN und RMV gilt das Hessenticket bis zu den Orten Hohensachsen und Lützelsachsen der Stadt Weinheim, zur Stadt Eberbach und in die Kernstadt von Worms.

Leserbrief

Die Regio-Tram auf den Weg bringen

Zur Verleihung des Schienepreises von Pro Bahn & Bus an die Kasseler Verkehrsgesellschaft KVG schreibt unser aktives Mitglied Gerhard Schmid aus Marburg:

„Die Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs (AFS) hat durch meine Person am 20. und 21. 02.2003 an den 6. Karlsruher Verkehrstagen teilgenommen. Dabei ist eindrucksvoll klar geworden, wie wichtig vorbildliche Nahverkehrssysteme für die Entwicklung von Regionen sein können. Die Karlsruher Verkehrstage haben diesmal mit gutem Grund in Heilbronn stattgefunden, weil diese Region gerade dabei ist, die Karlsruher Erfolge zu übernehmen. Seit eineinhalb Jahren fährt dort bereits die Stadtbahn in die Innenstadt.

In Hessen ist die Region Mittelhessen als nördliches Anhängsel des Rhein-Main-

Gebietes in puncto ÖPNV am stärksten unterentwickelt und benachteiligt, hat eine viel zu hohe Pendlerquote Richtung Rhein-Main und eine zu hohe Arbeitslosigkeit.

Dieses Problem hat die Region Kassel rechtzeitig erkannt und wirkungsvolle Maßnahmen ergriffen: die Stadtbahn (Regio-Tram) ist bereits im Anmarsch. Der Region Mittelhessen ist für die kommenden Jahre ein Bevölkerungsschwund von 100.000 Menschen prognostiziert, der nicht nur demografische Gründe hat.

Um all diesen negativen Tendenzen entgegen zu wirken, sollte die RegioTram Mittelhessen baldigst auf den Weg gebracht werden! Daran sollten wir von Pro Bahn & Bus energisch arbeiten, damit die Verleihung des Schienepreises hessenweit einen Sinn macht.“

Automatisiertes Abfertigungsverfahren TAV für Doppelstockzüge

(hpg) Auf der Regionalstrecke zwischen Frankfurt und Limburg werden die Doppelstockzüge inzwischen nicht mehr von den Zugbegleitern abgefertigt, sondern in Eigenverantwortung der Triebfahrzeugführer. Auf anderen Strecken verkehren neue Triebwagenzüge, bei denen das „Technikbasierte Abfertigungsverfahren“ (TAV) eingesetzt wird.

Die Triebwagenführer sind dabei nicht verpflichtet, sich beim Halt am Bahnsteig und vor der Abfahrt durch einen Blick aus dem Zug zu vergewissern, ob der Ein- bzw. Aussteigevorgang abgeschlossen ist. Für einen möglichen Unfall können sie - nach der derzeit geltenden Regelung - nur dann zur Verantwortung gezogen werden, wenn dieser nach dem Blick aus dem Seitenfenster passiert. Die Abfahrt erfolgt daher ohne weitere Sichtkontrolle, sobald die Meldeleuchten im Führerstandsdisplay den ordnungsgemäßen Verschluss der Türen anzeigen.

Dass dieses Verfahren nicht immer funktioniert, war bereits in der Presse zu lesen: Die Koblenzer Rheinzeitung berichtet am 16. April von einer Wandergruppe, deren

Fahrt ins Grüne unvermittelt zu einer „Fahrt ins Blaue“ wurde, da die zweite Hälfte der Gruppe durch plötzlich schließende und verriegelte Türen unfreiwillig weiter fahren musste. Am 8. Mai wurde eine Frau am Bahnhof Germersheim mit der Hand in der schließenden Tür eines Regionalexpress-Zuges eingeklemmt und konnte erst nach rund 8 Kilometer Fahrt befreit werden, nachdem der Lokführer über Funk einen Nothaltauftrag erhalten hatte und an einem Bahnübergang zum Stehen gekommen war. Ein vor den Schranken wartender Pkw-Fahrer brachte die unter Schock stehende, aber ansonsten nur leicht verletzte Frau in ein Krankenhaus. Auf der Strecke nach Frankfurt mussten vor einiger Zeit zahlreiche Pendler bis zum Frankfurter Hauptbahnhof mitfahren,



So ist es sicher: Der Triebfahrzeugführer beobachtet den Fahrgastwechsel, weist per Ansage auf die Türschließung hin und fährt erst dann ab, wenn er sich durch einen Blick am Zug entlang versichert hat, dass alles in Ordnung ist

da sich die Türen in Frankfurt-Höchst nicht öffnen ließen und dies der Lokführer nicht feststellen konnte, da er lediglich das Display kontrollierte.

Während in der Schweiz selbst Lokomotiven, die ausschließlich im Güterverkehr eingesetzt werden, über Rückspiegel oder Videokameras für die Überwachung des

Zuges verfügen müssen, scheint dies bei Zügen des DB-Regionalverkehrs - die immer häufiger ohne Zugbegleiter eingesetzt werden - als nicht notwendig erachtet zu werden. Offenbar müssen erst einige tödliche Unfälle passieren, bis das für die Sicherheit im Schienenverkehr zuständige Eisenbahnbundesamt (EBA) tätig wird.

Der Kommentar:

TAV: Sicherheit bleibt auf der Strecke

Bisher stand die Sicherheit bei der Bahn immer an erster Stelle. Doch im Zuge der Privatisierung kommt alles auf den Prüfstand, was nur eingespart werden kann. Mit dem technikbasierten Abfertigungsverfahren TAV kann beim Fahrgastwechsel auf den Zugbegleiter verzichtet werden. Und der Triebfahrzeugführer braucht nicht mehr aus dem Fenster zu schauen, ob noch Fahrgäste ein- oder aussteigen. Er vertraut auf die Technik und fährt nach der Anzeige, dass alle Türen geschlossen sind, einfach los.

Nur: Technik ist nicht unfehlbar. Das mußte auch die Frau erfahren, die 8 Kilometer mit eingeklemmter Hand auf Verbindungsschläuchen zwischen zwei Wagen bei 120 km/h „mitfuhr“. Bei der Leipziger S-Bahn kam ein Blindenhund ums Leben, mehrmals blieben Koffer oder Reisende auf dem Bahnsteig zurück.

Das neue Verfahren gibt nur einem mehr (Rechts-)sicherheit: Dem Fahrzeugführer. Da er nicht mehr aus dem Fenster schauen muss, kann er auch nicht zur Verantwortung gezogen werden, wenn etwas passiert.

Der Dumme ist der Fahrgast: Vor Gericht dürfte er nach einem Unfall noch schwerer Recht bekommen als heute. Der Fahrzeugführer hat nichts gesehen und die Personen, die bei der Bahn das neue Abfertungsverfahren eingeführt haben, werden sich so lange hinter Rechtsanwälten verschanzen, bis der Prozess eingestellt wird. Eschede läßt grüßen.

Hier ist das Eisenbahnbundesamt gefragt: Dem Fahrgast muss weiterhin eindeutig mitgeteilt werden, wann der Zug abfährt. Der Pfiff mit der Trillerpfeife oder ein Warnsignal hat fast 170 Jahre lang funktioniert, warum behält man dies nicht bei? Und der Triebfahrzeugführer muss mittels Fensterblick, Spiegel oder Kamera kontrollieren, ob der Fahrgastwechsel abgeschlossen ist.

Jürgen Lerch

Schnellfahrstrecken: Pro Bahn & Bus fordert optimierte Planung zwischen Hanau, Würzburg und Fulda

(cb) In Hessen befinden sich derzeit zwei größere Schnellfahrstrecken-Abschnitte in der Projektierungsphase. Neben der als „Bahndreieck Spessart“ bekannt gewordenen Verbindung zwischen dem engeren Rhein-Main-Raum und der Schnellfahrstrecke (SFS) Würzburg - Fulda - Kassel - Hannover konzentriert sich die Planung auf die südliche Fortsetzung der SFS Köln - Rhein-Main durch das Ried nach Mannheim.

Beide Abschnitte dienen der Vernetzung bestehender SFS-Abschnitte und erfordern eine auch zwischen den beiden Projekten abgestimmte Planung. Im Bereich Spessart konkurriert das Konzept der Nordspessart-Querung, welches eine Anbindung an die bestehende SFS bei Mottgers vorsieht (auch „Mottgers-Spange“ genannt) mit den direkter auf Fulda zulaufenden „kinzigtalnahen Varianten“.

Strecken verkürzen statt verlängern!

Es war eine der tragenden Erfolgsstrategien der bisherigen Schnellfahrstrecken-Bauten, die Umwege durch die historisch bedingten Altstrecken-Trassierungen spürbar vermindert zu haben. Die Streckenlängen unserer Region sanken wie folgt:

Hannover Hbf - Göttingen
minus 8,7 Kilometer bzw. minus 8,0 %
Hildesheim Hbf - Göttingen
minus 15,0 Kilometer bzw. minus 16,1 %
Göttingen - KS Wilhelmshöhe
minus 23,8 Kilometer bzw. minus 34,7 %
KS Wilhelmshöhe - Fulda
minus 21,0 Kilometer bzw. minus 19,0 %
Fulda - Würzburg Hbf
minus 19,3 Kilometer bzw. minus 17,2 %
Aschaffenburg - Würzburg Hbf

minus 10,5 Kilometer bzw. minus 11,8 %

Entsprechende Effekte gehen auch von den Schnellfahrstrecken (SFS) Mannheim - Stuttgart, Köln - Frankfurt und Nürnberg - Ingolstadt aus. Wenn es im Einzelfall kaum eine großräumige Verkürzung gab, dann erfolgte jedoch zugleich die Einbindung verkehrlich bislang abseits liegender Städte wie Kassel - bei erheblicher Verkürzung der kleinräumigeren Stadt-Stadt-Beziehungen. So stand der vergleichsweise mageren Streckenkürzung zwischen Göttingen und Fulda (minus 1,8 %) die optimierte Anbindung beider Städte an Kassel entgegen. Letztlich bewirkte auch dieser Effekt eine Erhöhung der Produktivität, weil die Erschließungsqualität je Zugkilometer verbessert wurde.

Die in der Nähe des Kinzigtales trassierten NBS- bzw. ABS-Varianten genügen ebenfalls dem bewährten Prinzip der Fahrwegverkürzung. Mit der Nordspessart-Querung hingegen würde sich erstmals in Deutschland der Fahrweg über eine SFS gegenüber den aus dem 19. Jahrhundert stammenden Alttrassen verlängern statt verkürzen, und zwar zwischen Gelnhausen und Fulda wie folgt:

Variante Nordspessart-Querung (NBS)

plus 11,6 Kilometer bzw.
plus 19,5 %

Mit den dem Kinzigtal
nahen Varianten ergeben
sich dagegen folgende
Kürzungen:

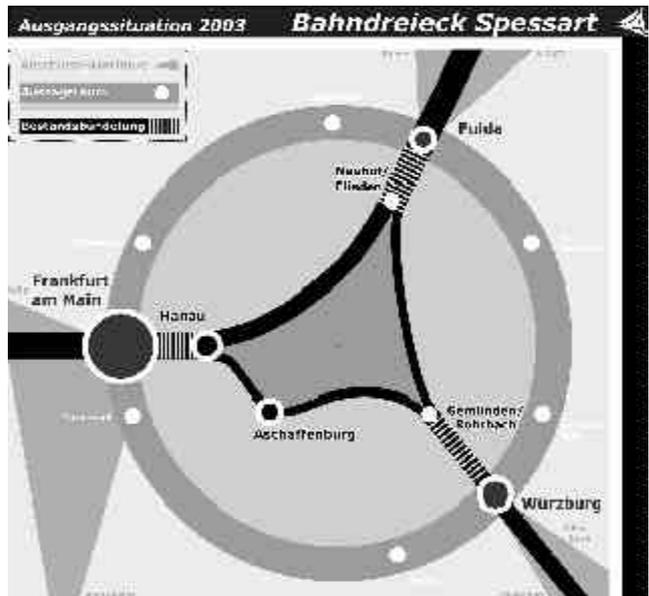
Variante Kinzigtal-
Querung (NBS)
minus 2,2 Kilometer
bzw. minus 3,7 %

Variante Kinzigtal-
Ausbaustrecke
minus 1,9 Kilometer
bzw. minus 3,2 %

Ein ähnliches Bild er-
gibt sich für den bisher-
gen Ausbau des Korridors
Frankfurt (M) - Würzburg.
Hier hat mit der 1994 eröffn-
eten Nanten-
bach-Kurve bereits eine Verkürzung statt-
gefunden. Die Nordspessart-Querung wür-
de den verkürzten Fahrweg wieder um ca.
7 Km verlängern. Ferner müsste die
Nantenbach-Kurve weitgehend als Investi-
tionsruine betrachtet werden, wenn der
Fernverkehr nach ca. 15 Jahren Nutzung
wieder abgezogen würde.

Besonders negativ ist zudem, dass die
Fahrweg-Verlängerungen durch den Nord-
spessart keinen strukturpolitischen Nutzen
zeitigen, weil es keinen entlang der Um-
wegtrasse gelegenen Haltebahnhof gibt. Im
Gegenteil: Aschaffenburg würde voraus-
sichtlich seinen IC/ICE-Halt verlieren.

Bei der Bewertung der Umwegigkeit der
Verkehrskorridore Fulda - Frankfurt und
Würzburg - Frankfurt ist ferner zu berück-



sichtigen, dass - anders als beim ICE - der
Güterverkehr diese Umwege nicht durch
höhere Fahrgeschwindigkeiten wettma-
chen kann. Für den Güterverkehr wäre die
Nutzung der Nordspessart-Querung völlig
uninteressant, weil dadurch - entgegen den
Anforderungen des Marktes - sich die Fahr-
zeiten um mehrere Minuten verlängern
würden.

ICE-Systemfahrzeit Erfurt - Fulda unter 60 Minuten

Der Ast von Erfurt nach Bebra soll über
einen neuen Abzweig im Raum Bebra/
Oberaula an die SFS Hannover - Würzburg
angebunden werden. Darin besteht Einig-
keit zwischen dem BVWP 2003, DB-Netz
sowie den Verbänden der ARGE Bahn-
dreieck Spessart. Diese Lösung ist insbe-
sondere deshalb erforderlich, weil im

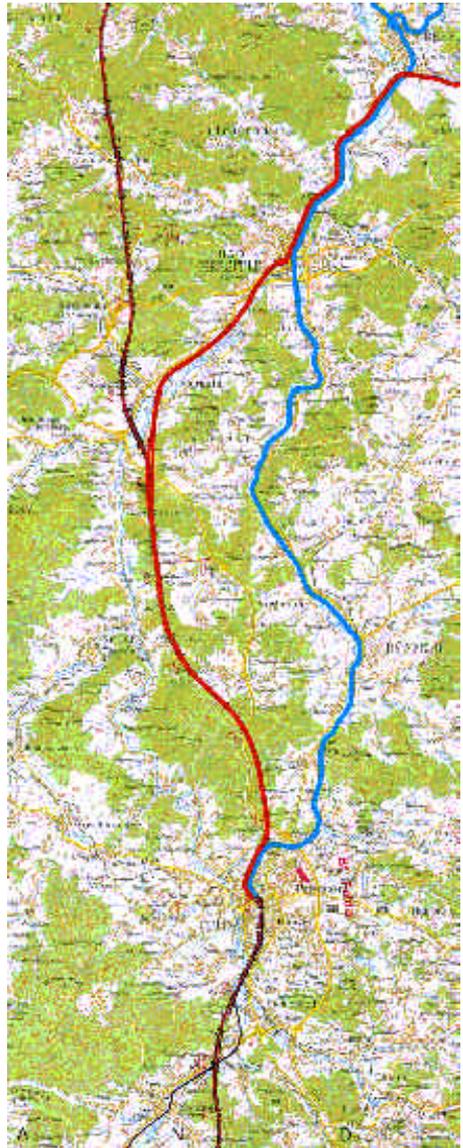
Güterverkehrsnetz der Abschnitt Fulda - Bebra einen Engpass im Rahmen der grundsätzlich unterstützten Entmischungsstrategie „Netz 21“ bildet. Da eine durch NeiTech beschleunigte, auf der Altstrecke im Haunetal verbleibende Fernzuglinie im dortigen Engpass zu einer praktisch nicht kompensierbaren Vernichtung von Güterzugtrassen führen würde, ist für den Fernverkehr eine beschleunigte Führung über die SFS Fulda - Kassel anzustreben. Die daraus resultierende Fahrzeitverkürzung von 1h:16min auf ungefähr 1h:02min reicht für eine ITF-gerechte Einbindung in die Knoten Erfurt und Fulda allerdings noch nicht aus.

Knotenbahnhöfe planen!

Entgegen den Planungen zur Nordspessart-Querung sieht das Konzept der ARGE Bahndreieck Spessart die Festlegung von System-Knotenbahnhöfen innerhalb des Integralen Taktfahrplans (ITF) vor. Damit wird der ressourcenschonende Grundsatz „so schnell wie nötig statt so schnell wie möglich“ zum Prinzip der Planung erhoben. Folgende Bahnhöfe der Region werden danach zu ITF-Knoten:

Fulda	(Minute 00)
Würzburg Hbf.	(Minute 30)
Hanau Hbf.	(Minute 30)
Aschaffenburg Hbf.	(Minute 15 und 45)

Fulda-Bebra: Für die schnellen Fernzüge wird eine kurze Abfahrtskurve von der bestehenden Schnellfahrstrecke Fulda-Kassel bei Niederaula gebaut. Die Güterstrecke Bad



*Hersfeld-Niederaula wird ausgebaut. Auf der Fuldatabahn verbleiben die langsameren Güter- und Regionalverkehrszüge
Grafik-Grundlage: DB 1986*



*Ein ICE fährt durch eine Kurve am Kinzigtalstausee auf der Strecke Fulda-Hanau. Auf der Altbaustrecke kann der schnelle Zug seine Maximalgeschwindigkeit lange nicht ausfahren
Foto (mit freundlicher Genehmigung): O. Peist*

Frankfurt Hbf. (Minuten 15 und 45
im Fernverkehr)

Durch Betrachtung benachbarter Bahnhöfe ergeben sich jeweils die erforderlichen System-Fahrzeiten, beispielsweise jeweils knapp 30 Minuten für die Strecken Fulda - Hanau Hbf. und Fulda - Würzburg Hbf.

An eine optimierte Planung der Strecken im Bahndreieck Spessart ergeben sich - neben dem Verzicht auf die Nordspessart-Querung - folgende Anforderungen:

Volle Nutzbarkeit der Neubaugleise für den Güterverkehr

Die neu zu bauenden Zusatzgleise sollen eine maximale Längsneigung von 12,5% Promille aufweisen, um auch von Güterzügen uneingeschränkt befahren werden zu können. Zur Vermeidung aerodynamischer Begegnungskonflikte zwischen ICE- und Güterzügen sollen alle Tunnel unabhängig von der Länge als Einzeltunnel für jedes Richtungsgleis vorgesehen werden (zugleich Sicherheitsgewinn für Tunnelrettung).

Herstellung der Viergleisigkeit zwischen Flieden und Fulda

Da sich im Bahnhof Flieden die heute je

zweigleisigen Strecken von Hanau und von Gemünden vereinen, ist die Herstellung der Viergleisigkeit zwischen Fliesen und Fulda aus kapazitiven und qualitativen Gründen notwendig.

Richtungsbetrieb zwischen Gelnhausen und Hanau Hbf

Besonders mit Rücksicht auf die langsamste Zuggattung, den RB-Verkehr, ist eine leistungsfähige, flexible Schieneninfrastruktur unabdingbar, bei der die beiden Gleise je Richtung unmittelbar nebeneinander liegen und zwischen ihnen ohne Rücksicht auf Züge der Gegenrichtung gewechselt werden kann (Richtungsbetrieb). Der von der DB bislang vorgesehene Linienbetrieb schafft gerade für den Regionalverkehr kaum Verbesserungen,

weil weiterhin nur ein nutzbares Gleis je Richtung zur Verfügung stünde, auch wenn auf den für die ICEs reservierten zwei Gleisen gerade eine Zugpause herrscht.

Nächtliches Lärmproblem - u.a. in Bad Soden-Salmünster - beseitigen

Durch die Güterzugtauglichkeit einer dem Kinzigtal nahen NBS/ABS kann nachts der Güterverkehr aus den Ortslagen herausgenommen und auf die ortsfernen NBS geleitet werden. Um diese Option möglichst gut zu nutzen, sind dort generell nur Einröhrentunnel vorzusehen, die eine Güterzugnutzung unabhängig von „ICE-Gegenverkehr“ ermöglichen.

Bahnhof und Knoten Hanau:

Der Hanauer Hauptbahnhof ist grund-

Würde die Neubaustrecke Hanau-Fulda Güterzug tauglich gebaut, könnten nachts viele Züge über die Neubaustrecke verkehren. Unter anderem könnte die Bahnhofsdurchfahrt Steinau wirksam entlastet werden Foto (mit freundlicher Genehmigung): O. Peist



legend leistungsfähiger zu gestalten und in diesem Zusammenhang konsequent auf Richtungsbetrieb umzubauen. In beiden Bahnhofsköpfen sind auf Basis der heutigen Anlagen leistungsfähigere Verkehrsverzweigungen herzustellen, wobei größtenteils vorhandenes Bahngelände genutzt werden kann.

Hanau Hbf ist als dauerhafter Systemhalt im ICE-Netz vorzusehen. Frühere Pläne zum Bau einer nördlichen Umfahrung von Hanau widersprechen der Vorrangbildung gemäß „Netz 21“, das auf der nordmainischen Strecke Hanau - Frankfurt (M) vorrangig langsameren Güter- und Regionalverkehr vorsieht (zumal die Option auf eine Linienverbesserung zwischen Frankfurt Ostbf und Südbf durch die einengende Baulandpolitik der Stadt Frankfurt (M) inzwischen verbaut ist). Sie sind ferner weder verkehrlich noch ökonomisch begründbar. Ihre Verwirklichung hätte die Herausnahme Hanaus aus dem ICE-Netz bedeutet.

Strecke Hanau - Aschaffenburg - Würzburg

Bei dem naheliegenden Verzicht auf die Nordspessart-Querung ergeben sich erhöhte Anforderungen an die Strecke Hanau-Aschaffenburg-Würzburg, da dieser Linie einschließlich der Stadt Aschaffenburg der hochwertige Schienenpersonen-Fernverkehr erhalten bleibt.

Seitens der DB war lange Zeit vorgesehen, nur das Richtungsgleis von Laufach bis östlich Heigenbrücken als eingleisigen Neubauabschnitt zu realisieren und in der Gegenrichtung die 20 Promille steile Bestandstrasse mit dem - dann zu sanieren-

den und auf eine Gleisachse rückzubauenden - Schwarzkopftunnel weiterhin zu nutzen. Diese Sparvariante schafft jedoch dauerhaft das Problem, dass im Fall einer Betriebsstörung in Richtung Gemünden die sonst übliche Nutzung des Gegengleises für große Teile des Güterverkehr ausscheidet, weil dies weiterhin die Vorhaltung jener Schiebelokomotiven erfordern würde, die durch die flachere Neubautrasse ja gerade vermieden werden soll.

Die fünf, derzeit noch immer bestehenden schienengleichen Bahnsteigzugänge in Partenstein, Heigenbrücken, Laufach, Dettingen und Großauheim stellen erhebliche Betriebshindernisse dar, weil die Fahrgäste dort bestimmte Bahnsteige nur durch Überqueren des Hauptgleis der Gegenrichtung erreichen können und dann dort gleichzeitig keine Zugfahrten erfolgen dürfen (Analogie: Zebrastreifen auf einer Bundesfernstraße...). Die Herstellung höhenfreier Bahnsteigzugänge ist somit unbedingt erforderlich, um Kapazität und Betriebsqualität des Schienenverkehrs zu steigern.

Zur Beseitigung des örtlichen Geschwindigkeitseinbruchs auf 140 km/h ist eine moderate Linienverbesserung vorzusehen, damit im Bereich des Bahnhofs Kahl im Hinblick auf den südöstlich anschließenden kerzengeraden Abschnitt bis kurz vor Aschaffenburg zumindest eine Durchfahr - Geschwindigkeit von 160 km/h erreicht werden kann. Durch die geradlinige Trassierung der anschließenden Bestandsstrecke ist hier eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit von 160 auf 200 km/h ohne Trassenverlegungen möglich. Im Schnellfahrabschnitt sind mehrere schienengleiche Bahnübergänge zu beseitigen.



Kommt die Mottgersspange, würde die Strecke Würzburg - Aschaffenburg - Hanau ihren Fernverkehr wahrscheinlich verlieren. Foto: Ein Intercity im Jahr 1987 bei Hain im Spessart

Im Abschnitt Großkrotzenburg - Aschaffenburg bestünde an mehreren Stellen durch Nutzung der Fläche von (ehemaligen) Nebengleisen die Option auf die Herstellung einer abschnittswisen Dreigleisigkeit.

Bahnhof und Knoten Aschaffenburg

Aufgrund des Status als ITF-Knoten um die Minuten 15 und 45 sind einige Veränderungen des Gleisbildes erforderlich, um gegenseitige Behinderungen verschiedener Zuglinien auszuschließen. Der den Knoten umgehende Güterzugfahrweg ist wieder voll in Betrieb zu nehmen.

Strecke Würzburg - Fulda (bestehende Schnellfahrstrecke)

Im ITF wird eine kurze Fahrplanfahrzeit von deutlich unter 30 Min. benötigt. Bei Realisierung einer Nordspessart-Querung würde wegen des Zugfolgeproblems im Bündelungsabschnitt Fulda - Mottgers die Abfahrt in Fulda um den Betrag der Zugfolgezeit aus der Ideallage verschoben. Ferner würde wegen der Bevorrechtigung der Strecke Mottgers - Hanau die heute durchgehende Strecke Mottgers - Würzburg auf den abzweigenden Weichenast gelegt werden, was die Höchstgeschwindigkeit ausgerechnet „auf freier Strecke“ von möglichen 280 km/h auf höchstens 200 km/h senkt. Diese Effekte führen zu einer Abrückung der ICE-Linie Hamburg - München um ca. 6 Minuten aus der Ideallage.

Selbst bei voll güterzugtauglicher Trassierung der Nordspessart-Querung (Neubauabschnitt) bestünde im Bestandsabschnitt Mottgers - Fulda die Einschränkung, dass u.a. im 11 km langen Landrückentunnel wegen dessen Bauart (beide Gleise in derselben Tunnelröhre) die Begegnung von ICE- und Güterzügen aus Sicherheitsgründen ausgeschlossen ist.

Im Landrückentunnel finden derzeit kaum Zugbegegnungen statt. Bei einer weit stärkeren Zugbelegung durch eine Nordspessart-Querung müsste das Sicherheitskonzept jedoch völlig neu überdacht werden.

Der bestehende ITF-Knoten Würzburg würde zerstört, wenn als Folge einer Nordspessart-Querung die Zuglinien im Abschnitt Rohrbach - Würzburg - Nürnberg

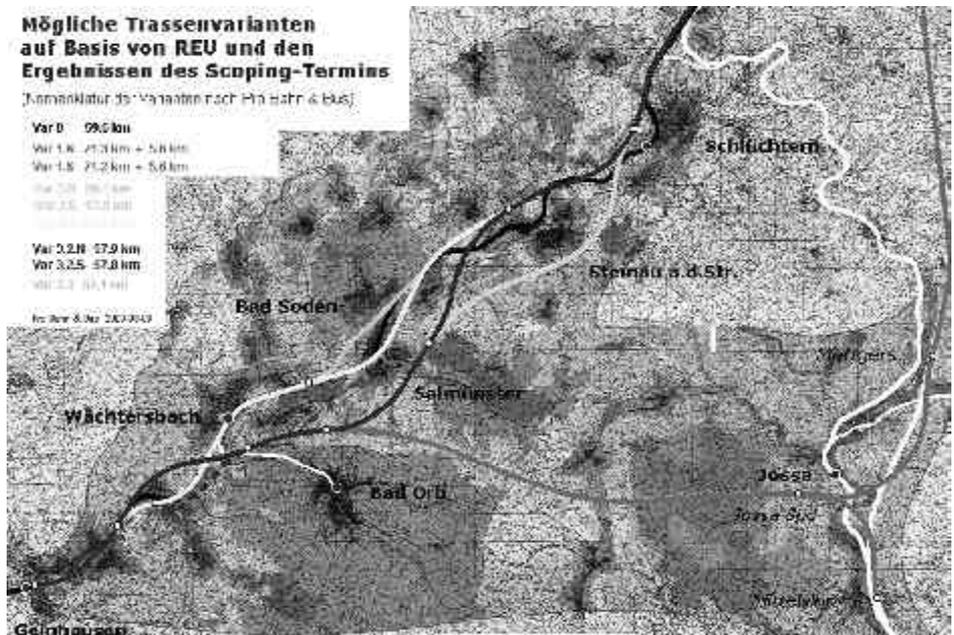
nicht mehr eng gebündelt, sondern um ca. 15 Minuten versetzt liefen. Auf den Regionalverkehr hätte das verheerende Auswirkungen.

Strecke Hannover -Kassel - Fulda

Die vorhandene Schnellfahrstrecke Hannover - Kassel - Fulda (- Würzburg) ermöglicht bereits heute ITF-gerechte Fahrzeiten. Abweichungen vom ITF-Idealzustand ergeben sich nur wegen noch nicht ITF-gerecht ausgebauter Anschlussabschnitte, allen voran der Kinzigtalbahn Fulda - Hanau.

Strecke Erfurt - Fulda

Im ITF muss die regelmäßige Fahrzeit zwischen Erfurt und Fulda um ca. 15 Min. auf ca. 60 Min. gesenkt werden, damit in beiden Knoten ein sauberer 00-Knoten



entstehen kann. Die notwendige Fahrzeitkürzung ist durch Ausbau der vorhandenen Altstrecke Fulda - Bebra selbst bei erheblichen Eingriffen durch Linienverbesserungen im Haunetal nicht zu erzielen. Eine dem BVWP'92 zu Grunde liegende SFS durch das Biophärenreservat Rhön hätte zwar die Fahrzeiteffekte erfüllt, scheidet aber aus ökonomischen und ökologischen Gründen aus.

Die dem BVWP 2003 zugrunde liegende Herausnahme des Personenfernverkehrs aus dem kritischen Abschnitt Fulda - Bebra durch Führung über die bestehende SFS und Bau einer Abfahrtskurve nach Bad Hersfeld mit anschließendem Dreigleisabschnitt Bad Hersfeld - Blankenheim ist ein ökonomisch und ökologisch sinnvoller Weg zur ungefähren Erzielung der ITF-notwendigen Fahrzeit sowie der gleisinfrastrukturellen Trennung schneller und langsamer Züge bei gleichzeitiger Minimierung von Aufwand und Eingriffen.

Um die Betriebsführung auf der SFS Hannover - Fulda nicht weiter zu belasten, ist die Abfahrtskurve bei Niederaula höhenfrei in die bestehende Strecke ein- und auszufädeln.

Strecke Hanau - Frankfurt (M)

Zwischen Frankfurt (M) Hbf und Südbahnhof, im Bereich Frankfurt (M) Ostbahnhof sowie in Offenbach sind bestehende Geschwindigkeitseinbrüche zu beseitigen. Die Ein- und Ausfahrtsgeschwindigkeiten im Westkopf von Hanauer Hbf sind möglichst zu erhöhen.

Durch entsprechende Veränderung der Gleisbilder in Hanau Hbf sowie Frankfurt

(M) Südbahnhof und Schaffung leistungsfähiger höhenfreier Verzweigungsbauwerke ist dafür zu sorgen, dass durchfahrende Züge beide vorhandenen Strecken freizügig nutzen können, ohne dass durch eine Umdisposition Behinderungen in Gegenrichtung oder für andere Strecken entstehen.

Frankfurt (M) - Darmstadt - Mannheim

Jede im Kinzigtal nicht genutzte Chance auf Fahrzeitverkürzungen schränkt die verplanbaren Fahrzeitbudgets zwischen Frankfurt (M) und Mannheim ein. Es ist daher auszuschließen, dass, wegen isolierter Betrachtung, jedes Teilprojekt „zu sorglos“ mit kostbaren Fahrzeitkontingenten umgeht - und am Ende die Knotenbildung in den nördlich bzw. südlich anschließenden Abschnitten gestört wird.

Fazit: Gravierende Nachteile für die Nordspessart-Querung

Diese Variante bringt vor allem verkehrlich nur suboptimalen Nutzen und schafft zahlreiche Probleme, auch wenn diese auf den ersten Blick oft nur schwer erkennbar sind. Als sehr kritisch und somit u.U. realisierungsverzögernd sind die gravierenden Umweltwirkungen einzuschätzen (Zerschneidung großräumig kaum vorbelasteter Gebiete, FFH-Problematik).

Präferiert wird eine kombinierte Ausbau-/Neubaulösung im Kinzigtalkorridor (jedoch möglichst nicht im Talraum selbst), welche die Fahrzeiten zwischen Fulda und Hanau deutlich, d.h. im Bereich zwischen 8...11 Minuten kürzt.

Aar-Salzböde-Bahn Niederwalgern - Hartenrod - Herborn ex RMV-Linie 44

Verein Aar-Salzböde-Bahn mit neuem Erhaltungskonzept

(fl) Um die Bahntrasse zwischen Herborn, Bad Endbach und Niederwalgern zu erhalten, schlägt der Verein Aar-Salzböde-Bahn eine Nutzung als Draisinen-Strecke vor. Alle Konzepte für einen dauerhaften SPNV sind seit Mitte der 90er Jahre letztlich an der gemeinsamen ablehnenden Haltung der beiden Landkreise Lahn-Dill und Marburg-Biedenkopf, des RMV sowie der DB gescheitert.

Eine Draisinenstrecke würde in der einerseits auf den Fremdenverkehr angewiesenen, andererseits an echten Attraktionen jedoch armen Region ein „Highlight“ darstellen. Beim Vorbild „Glantalbahn“ in Rheinland-Pfalz verkehren die Draisinen tageweise getrennt jeweils nur in eine Fahrtrichtung. Der Rücktransport erfolgt per Bus, womit sich bestehende ÖPNV-Linien sinnvoll auslasten lassen.



Wenn das Konzept scheitert droht der Aar-Salzböde-Bahn der endgültige Abriss. Die Trasse wurde den Kommunen bereits zum Kauf angeboten. Ein gemeinsames Nutzungskonzept der Städte und Gemeinden ist jedoch nicht erkennbar. Mit der Draisinenbahn könnte bei vergleichsweise geringen Investitions- und Betriebskosten eine touristische Attraktion geschaffen werden. Gleichzeitig wäre der Erhalt des Verkehrsweges gesichert, rechtlich betrachtet jedoch nicht als Eisenbahn-Infrastruktur.

Gießen - Siegen - Köln RMV-Linie 40 RE 9 mit Dauerverspätung

(fl) Die RE-Linie 9 zwischen Gießen, Siegen, Köln und Krefeld fällt seit einigen Monaten durch sehr häufige Verspätungen auf. Da in Gießen keine Ersatzgarnitur vorhanden ist, die man bei extremer Verspätung als Gegenzug auf die Reise schicken könnte, kam es wiederholt zu folgender Situation: Der verspätet aus Krefeld ankommende Zug endete bereits in Wetzlar, um einigermaßen pünktlich die Fahrt in die Gegenrichtung antreten zu können. Den Fahrgästen des Doppelstock-Zuges wurde in dem Fall die Weiterreise nach Gießen in der Regionalbahn aus Koblenz angeboten, die in der Regel aus einer Triebwagen-garnitur BR 628 besteht.

Der Grund für die Verspätungen soll neben der bekannten Überlastung des Knotens Köln, verschärft durch Bauarbeiten in diesem Bereich, vor allem die Langsamfahrstellen im Siegtal sein. Von Seiten der nordrhein-westfälischen Verkehrsverbände wird momentan eine Füh-

zung des RE 9 nach Aachen statt nach Krefeld angedacht. Dadurch würden sich u.a. bessere Möglichkeiten ergeben, im Schadensfall eine Ersatzgarnitur für den RE 9 bereit zu stellen, da Aachen über ein Wagenwerk verfügt.

Aartalbahn Diez-Bad Schwalbach- Wiesbaden exKBS548

„Fahr zur Aar 2003“ mit Draisinenbetrieb auf der Aartalbahn

(hpg) Der Arbeitskreis Aartalbahn wird anlässlich der Veranstaltung „Fahr zur Aar“ am 25. Mai 2003 auf zwei Teilabschnitten einen Draisinenverkehr anbieten. Nach den umfangreichen Vorbereitungen konnten die Abschnitte vom Bhf Flacht bis zum Bhf Oberneisen sowie vom Bahnhof Zollhaus bis zum Bahnübergang im hessischen Rückershausen von der DB angepachtet werden. Nach Besichtigung und Abnahme durch den Landesbevollmächtigten für das Eisenbahnwesen in Hessen und Rheinland-Pfalz sowie Vertretern des Landesamtes Straßen und Verkehr als obere Verkehrsbehörde ist der Einsatz von zwei Motordraisinen und zwei Handhebeldraisinen genehmigt worden.

Die Mitarbeit des ehemaligen Baubezirksleiters der DB Netz, der bis zur Stilllegung für die Streckenunterhaltung der Aartalstrecke zuständig war, und seiner Bereitschaft zur Übernahme der Verantwortung als örtlicher Betriebsleiter erleichterte diese Entscheidung in wesentlichem Maße. Möglich wurde der Einsatz nicht zuletzt durch die tatkräftige Unterstützung

von über einhundert freiwilligen Helfern, die die Strecke zwischen Diez und Michelbach im März vom Bewuchs befreit haben.

Dank der Bereitschaft der Eisenbahnfreunde Wetterau und ihrer Deutschen Draisinen Sammlung werden erstmals seit der Stilllegung wieder Schienenfahrzeuge auf dem nördlichen Abschnitt der Aartalbahn zum Einsatz kommen. Ziel des Arbeitskreises ist die Durchführung eines regelmäßigen touristischen Verkehrs, der mittelfristig auch den Übergang zu den Zügen Nassauischen Touristikbahn in Michelbach oder Hohenstein herstellen sollte. Ein vom RMV in Auftrag gegebenes Gutachten soll darüber hinaus die Chancen für einen direkten Regionalverkehr von Diez über Wiesbaden-Ost nach Mainz Hbf klären.

Vogelsbergbahn Gießen-Alsfeld-Fulda RMV-Linie 35

Münzfernsprecher an der Vogelsbergbahn

(pb) Im März wurden an der Vogelsbergbahn nach einer Initiative des Pro Bahn & Bus-Regionalverbands Mittelhessen in den Bahnhöfen Reiskirchen und Großen Buseck Münzfernsprecher installiert. Nachdem in Lauterbach am Pro Bahn & Bus eigenen Münztelefon trotz erhöhtem Aufkommen von Mobiltelefonen kein deutlicher Rückgang in der Nutzung zu erkennen war, hatte der Regionalverband Gespräche mit der DB aufgenommen, um an den beiden Bahnhöfen Telefone installie-



*Der neue Münzfernsprecher im
Bahnhof Reiskirchen*

ren zu können.

Die DB-Mitarbeiter vor Ort begrüßten die Initiative: „Das wird ja auch Zeit, ist ja wohl ein Unding, ein Bahnhof und kein Telefon!“ so ein Kommentar. Die Forderung nach einer Installation der Telefone ist auch in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Verkehrsverbundes Gießen (V.V.G.) enthalten. Die ersten Wochen haben gezeigt dass auch in Reiskirchen und Großen Buseck Bedarf an einem Münzfernsprecher existiert und die Telefone kostendeckend betrieben werden können.



Limburg - Niedernhausen - Frankfurt

RMV-Linie 20

Zugang zum Bahnhof

Niedernhausen gesperrt

(gh) Wegen erheblicher baulicher Schäden wurde der Zugang von der Wiesbadener Straße zum Bahnhof Niedernhausen bis auf weiteres gesperrt. Dieser Zugang führt über eine Treppenkonstruktion von der Straßenbrücke zum Bahnsteig der Gleise 5 und 6, von denen die Züge nach Frankfurt abfahren. Die Fahrgäste, die bisher diesen Zugang nutzten, müssen nun erhebliche Umwege durch die Ortsmitte von Niedernhausen zurücklegen. Von dieser Sperrung sind auch die Triebfahrzeugführer betroffen, die in Niedernhausen übernachten, da sich ihre Hotelunterkunft in der Wiesbadener Straße befindet.

Wegen der Sperrung des Zugangs wurde auch die Bushaltestelle „Herteberg / S-Bahn“ aufgelassen. Die Busse der Linie 22, die diese Haltestelle anfahren, müssen nun den Umweg über die Haltestelle Bahnhof Niedernhausen fahren.

Darmstadt - Frankfurt

RMV-Linie 60

Neue Verbindung vom

Odenwald nach Frankfurt

(gh) Auf Grund des Wegfalls der Inter-Regio-Züge (IR) der DB Reise & Touristik AG ist es auf der Bahnstrecke Darmstadt - Frankfurt zu erheblichen Engpässen gekommen. Um die Situation zu entlasten,

wird seit Anfang März 2003 im morgendlichen Berufsverkehr eine aus Erbach (Odenwald) kommende Regionalbahn von Darmstadt nach Frankfurt verlängert.

Es ergeben sich somit folgende neue Fahrtmöglichkeiten:

	RB	RE
Erbach (Odenwald) ab	06:01	06:24
Wiebelsbach-Heubach ab	06:32	06:47
Darmstadt Hbf an	07:11	07:18
Darmstadt Hbf ab	07:24	
Langen ab	07:34	
Frankfurt Hbf	07:45	

Butzbach-Licher-Eisenbahn Eisenbahnfreunde Wetterau übernehmen Strecke Bad Nauheim- Nord - Münzenberg

(j1) Mitte Mai haben die Eisenbahnfreunde Wetterau die von der Stilllegung bedrohte Eisenbahnstrecke Bad Nauheim-Nord - Münzenberg gepachtet. Ebenfalls übernommen wurde der Abschnitt Griedel - Butzbach-Ost, um sich einen Zugang zum Eisenbahnnetz offen zu halten.



Um zu zeigen, dass der Betrieb weiter geht, veranstalteten die Eisenbahnfreunde am 4. Mai ein Bahnhofsfest im Bahnhof Bad Nauheim-Nord. Besichtigt werden konnten die Anlagen und Fahrzeuge. Führerstandsmitfahrten auf der vereinseigenen Diesellok V36 waren ebenso möglich wie die Mitfahrt in schön renovierten Draisinen.



Besucher des Bahnhofsfestes wurden mit Draisinen vom Besucherparkplatz auf das Vereinsgelände gefahren

Wie der neue Vereinsvorsitzende Stefan John gegenüber Pro Bahn & Bus mitteilte, ist auch die Wiederinbetriebnahme der Dampflok vorgesehen. Die Lok befindet sich in einem guten Zustand, sodass sie zu der 100 Jahr-Feier der BLE im Jahr 2004 wieder über die Gleise schnaufen soll.

Spedition Bork kauft Gelände der ehemaligen Ayerskaserne

(j1) Die in Oberkleen ansässige Spedition Bork hat das Gelände der ehemaligen Ayerskaserne gekauft. Das Gelände, das über einen Gleisanschluss der BLE verfügt, soll zu einem Logistikpark mit einer Gesamtfläche von rund 1 Mio m² umgebaut werden. Bei einer Präsentationsveranstaltung vor rund 140 Interessenten und

Investoren stellte die Firma Bork Ihr Konzept vor. Nach einer Besichtigung des Geländes fuhren die Teilnehmer mit 2 Triebwagen der BLE über Pohl-Göns nach Butzbach und zurück. Außerdem wurden mehrere Güterwagen in die ehemalige Kaserne gefahren. Die BLE erhofft sich mit dem geplanten Logistikpark einen deutlichen Anstieg der Tonnage in ihrem Güterverkehr.

Teil des geplanten Logistikparks mit Gleisanschluss Grafik: Bork Projektentwicklung



Stadtverkehr Darmstadt HEAG Verkehrs-GmbH verstärkt Kontrollen

(gh) Die HEAG Verkehrs-GmbH hat auf allen ihren Straßenbahn- und Buslinien in Darmstadt die Fahrgastkontrollen verstärkt. Damit will das Verkehrsunternehmen ein Signal setzen und der sinkenden Zahlungsmoral ihrer Kunden entgegen treten. Was im Volksmund lapidar Schwarzfahren genannt wird, bezeichnet der Gesetzgeber als „Erschleichen einer Beförderungsleistung“. Das Fahren ohne gültiges Ticket wird seit dem 1. Januar 2003 bundesweit mit einem erhöhten Beförderungsentgelt von 40 Euro geahndet.

Von der verstärkten Präsenz der Kontrolleure erhofft sich die HEAG als positiver Nebeneffekt auch einen Rückgang der Vandalismusschäden. „Die im Dezember neu beschafften Omnibusse sind teilweise durch Graffiti an den Sitzen schon erheblich beschädigt worden. Auch das Zerkratzen der Scheiben macht uns immer mehr zu schaffen“, beklagt Betriebsdirektor Karl-Heinz Holub die Situation. Um die Kosten für Vandalismusschäden in Grenzen zu halten, werden zerkratzte Scheiben bei der HEAG - wie auch bei anderen Verkehrsunternehmen - prinzipiell nicht mehr ausgetauscht.

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

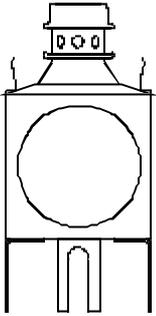
Druck: Druckhaus Gratzfeld, 35510 Butzbach
Auflage: 1500 Exemplare, Gedruckt auf Recyclingpapier, Erscheinungsweise: 4 x jährlich, Einzelpreis: 1,50 Euro

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, Michael Marinc, Gerhard Schmid, Friedrich Lang, Hans-Peter Günther, Michael Laux

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:
4. August 2003



50% Bahncard bis zum Schluss

Darauf freue ich mich jetzt schon: auf das Gesicht des Schaffners am Dienstag, dem 13. Januar des Jahres 2004. An diesem Tag nämlich - genau 13 Monate nach Einführung des neuen

Preissystems - wird zum letzten Mal auf meiner Fahrkarte stehen: „Ermäßigung BC 50%.“ Am 14. Dezember 2002 hatte ich nämlich - wie vermutlich die Meisten, die dies hier lesen - eine neue „alte“ BahnCard bestellt, auf dem Antrag aber das Kästchen angekreuzt „1 Monat längere Gültigkeit für Sie im Abonnement,“ zahlbar nur per Bankeinzug. „Das kann sechs Wochen dauern“, sagt mir der Butzbacher Bahnschalter und eine vorläufige BahnCard gibt es auch nicht. Macht nichts, die vorhandene BC gilt noch drei Monate. (Das Abo für diese wurde natürlich vorher gekündigt)

Nach sechs Wochen kommt tatsächlich meine neue 50er - Gültigkeit: 12 Monate. Also Anruf in Velbert beim BahnCard-Service, höfliche Bitte um meine 13-Monats-Karte. Doch ich erfahre, es sei doch wohl für jeden leicht erkennbar, dass es für ein auslaufendes Angebot kein Abonnement geben kann. Ich bitte jetzt noch höflicher um Einhaltung des zwischen mir und der Deutschen Bahn geschlossenen BahnCard-Vertrages, die Bahn hat das Geld schließlich schon abgebucht. Nebenher erwähne ich noch, dass der Tipp von einem Werbeplakat der DB für die alte BahnCard stammt, gesehen auf dem Kölner Haupt-

bahnhof - neben der Reklame für das neue Preissystem.

Frau Bergamotti vom BahnCard Service bittet jetzt, ich solle ihr zunächst mal den Antrag schicken, damit sie meine Angaben überprüfen kann. Ich sage jetzt noch viel höflicher, der Antrag liege bei der Deutschen Bahn, was man schon daran erkenne, dass er bearbeitet wurde, wengleich verkehrt. Tja, ihr liegt der Antrag jedenfalls nicht vor, da kann man nichts machen.

Nun, wer die Deutsche Bahn auch nur ansatzweise kennt der weiß zwei Dinge:

1. niemals etwas glauben,
2. von allem Kopien machen.

Zum Glück hatte ich das auch diesmal beherzigt, faxe Frau Bergamotti also noch einmal den Antrag zu und siehe da: vier Wochen später liegt die neue BahnCard im Briefkasten: 50 % und gültig bis 13. Januar 2004. (Und für meine Frau die entsprechende Zusatzkarte, versteht sich).

Hessenschiene

2 Jahre im Abo für 12 Euro

immer frisch aus der

Druckerei in Ihren

Briefkasten

Broschüren und Schriften

125 Jahre Main-Lahn-Bahn Höchst - Limburg

Euro 14,90

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

Frankfurt - Königstein

Euro 22,90

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

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, 21x24 cm. 2002.

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 Betrag 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 52

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

