

# HESSEN SCHIENE

Nr. 53 D: 1,50 Euro  
Sep - Nov 2003  
H 4032

Die Infozeitschrift  
von Pro Bahn & Bus



- **Kassel-Naumburg: Stilllegung droht**
- **Drei Kreise legen ÖPNV zusammen**
- **Deutsche Bahn verbessert Preissystem**



**PRO BAHN & BUS**  
Der Fahrgastverband

## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b> .....	3
<b>Pro Bahn &amp; Bus Pinwand</b> .....	4
Tipps und Infos .....	6
<b>Aktuell</b>	
EBA-Anforderungen bedrohen den Hessencourrier .....	7
Neue Angebote im NVV-Freizeitverkehr .....	9
Projekt „Stadtbahnhof Eschwege“ nimmt Gestalt an .....	10
Hessentagsnachlese Bad Arolsen .....	13
Pro Bahn & Bus trifft sich mit Nahverkehr Werra-Meißner .....	15
Gerhard Schmid verstorben .....	16
Anschluss für Pendler aus Frankfurt zur Vogelsbergbahn klappt nicht .....	17
Planungsvereinbarung zum Ausbau Vogelsbergbahn fertig? .....	19
Zusammenlegung des ÖPNV in den Landkreisen Gießen, Vogelsberg und Wetterau .....	20
LB AG baut Bahnsteig wieder auf .....	24
Frankfurt: Eröffnung des Betriebshofes Ost .....	27
Connex gewinnt Busnetz im Ostkreis Offenbach .....	30
Neue Zugzielanzeiger in Grävenwiesbach .....	30
„Vectus“-Betreiber für das Westerwaldnetz stellt sich vor .....	32
Änderungen bei Anruf-Sammel-Verkehren .....	34
Schüler-Jahreskarte startet im Main-Taunus-Kreis .....	36
Bahnhof Heppenheim wird saniert .....	36
Zugbegleiter bleiben an Bord? .....	37
InterConnex voll in RMV- und NVV-Tarif integriert .....	39
Viele Verspätungen bei der S-Bahn Rhein-Main .....	40
Unterschiedliche Wertungen für Connex .....	41
<b>Streckentelegramm</b> .....	45
<b>Zum Schluss</b> .....	50

*Fotos, wenn nicht anders bezeichnet: J. Lerch*

*Titelbild: Lok 206 mit dem Hessencourrier zwischen Elgershausen und Hoof am 13.8.1989*

*Foto: Andreas Christopher*

Liebe Mitglieder,

liebe Freunde des Schienenverkehrs,

Eschwege baut seinen alten Bahnhof zum "Stadtbahnhof" aus und nimmt die Zulaufstrecke wieder in Betrieb. Gleichzeitig wird durch eine simple neue Kurve ein seit Urgroßvaters Zeiten bestehendes Provisorium einer Korrektur unterzogen. Eschwege bekommt erstmals eine Verbindung direkt von Norden. Damit nicht genug. Im Umland werden auch einige Haltepunkte wieder eröffnet.

Solche Projekte braucht das Land: Korrekturen am Netz mit Blick für das Machbare und hohem Gewinn für die Region. An vielen Stellen haben unsere Vorfahren beim Bau der Bahnlinien Kompromisse eingehen müssen. Oder es wurden Lösungen gewählt, die für die damalige Zeit genügten. Beispiel Bad Orb: Jahrzehntlang reichte der Pendelverkehr zur Kinzigtalbahn aus. Heute wäre ein elektrifiziertes Gleis mit solidem Oberbau nötig, um die Regionalzüge aus dem Rhein-Main-Gebiet direkt in die Kurstadt fahren zu lassen. Technisch sollte das eigentlich kein Problem sein.

Auch andere Anachronismen leben lang: Die "Ländchesbahn" als Dieselinsel verhindert seit gut 20 Jahren ein optimiertes Angebot aus dem Taunus in die Landeshauptstadt. Gießen und Marburg warten nach rund 140 (!) Jahren immer noch auf Haltepunkte in der Nähe der Innenstädte.

Es gibt auch Lichtblicke: Mit der Rodgau S-Bahn geht dieses Jahr ein echtes Langzeit-Projekt seiner Vollendung entgegen. Im Netz der Kurhessenbahn entstehen erste neue Haltepunkte. Zwei Straßenbahnstrecken in Frankfurt und Darmstadt erschließen neue (Rebstock) und nicht mehr ganz so neue (Trabantenstadt Kranichstein) Stadtviertel. Andere Projekte wandern ins Stadium der Baureife: Die Regiotram Nordhessen, die Modernisierung der Odenwaldbahn oder die Anbindung Vellmars an die Kasseler Straßenbahn.

Die Richtung stimmt - fast. Die Stilllegung der direkten Strecke von Hungen ins Rhein-Main-Gebiet ist für die ökologische Bewältigung der Pendlerströme so sinnvoll wie das Weglassen der Fenster beim Rathausbau zu Schilda. Auch der Lerneffekt ist der gleiche: So wenig man Licht in Säcken transportieren kann, sowenig lassen sich Pendler mit Führerschein und jederzeit verfügbarem PKW in das Transportmittel Bus locken.

Nur wer muss fährt Bus. Wer kann fährt Bahn.



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

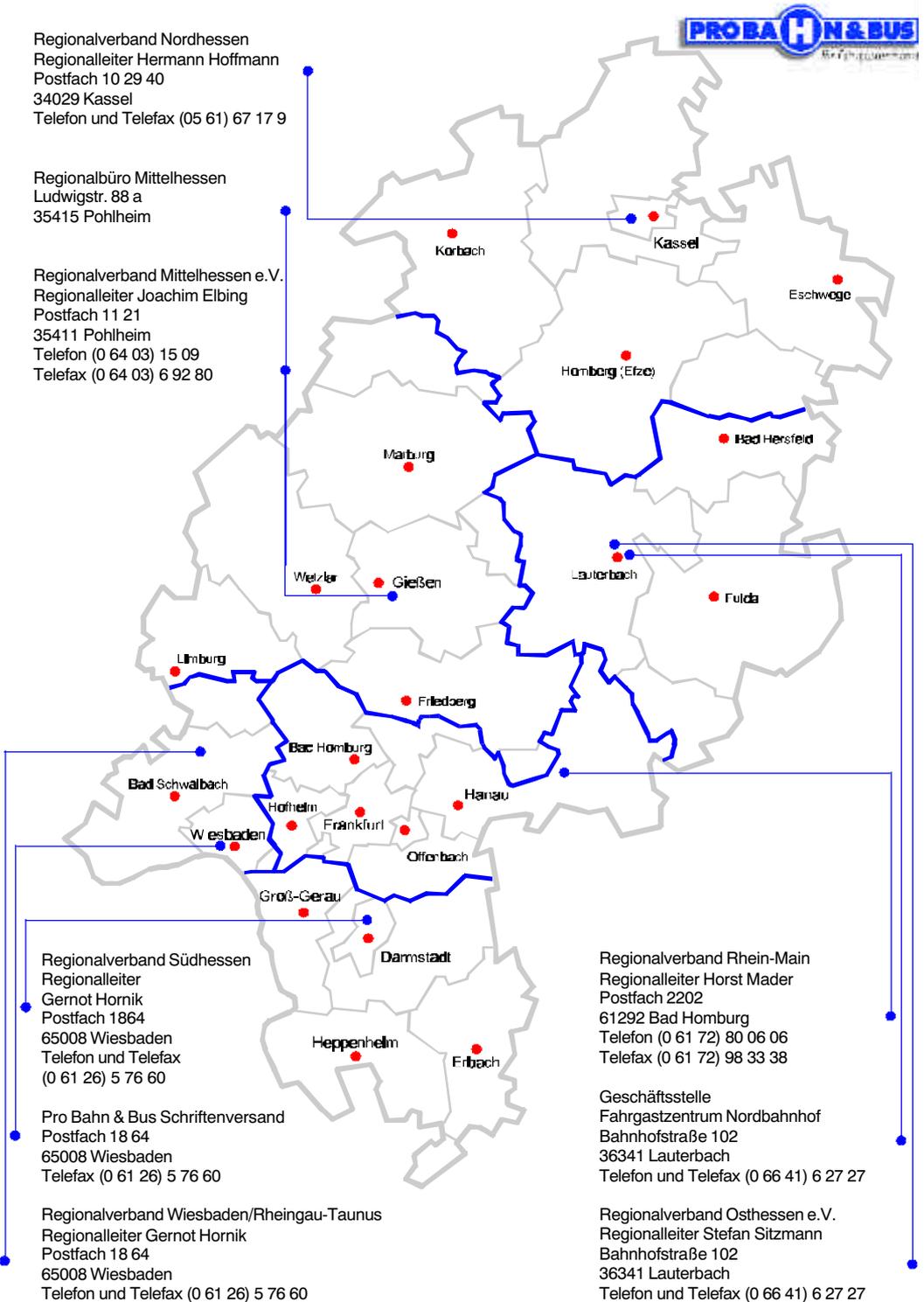
Pro Bahn & Bus Schriftenversand  
 Postfach 18 64  
 65008 Wiesbaden  
 Telefax (0 61 26) 5 76 60

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



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

## **Unsere Treffen vor Ort**

## **Kontaktadressen**

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



## **RMV gewährt weiterhin nur 25 Prozent Bahncard-Rabatt**

(fl) Auch nach der Wiedereinführung der Bahncard mit 50 Prozent Ermäßigung bleibt es im RMV bei der 25-prozentigen Ermäßigung, egal mit welcher Bahncard der Kunde oder die Kundin reist. Auch bei den mit Bahncard zu nutzenden Verkehrsmitteln ändert sich nichts. Die Rabattkarte gilt in den Zügen der DB, HLB, Hellertalbahn und Kahlgrundbahn. IC- und ICE-Züge sind bekanntlich mit RMV-Einzelfahrkarten nicht zu benutzen, daher entfällt hier die Bahncard-Regelung. Dafür gilt sie im Interconnex (!), sofern er mit RMV-Einzelfahrkarte benutzt wird. Die Bahncard ist in den Preisstufen 5,6,7, 17 und 45 gültig. Die Bahncard 100, also die neue Gesamtnetzkarte der DB, berechtigt dagegen nur zu Fahrten in DB-Zügen.

### **Der Kommentar:**

Bei der Bahncard-Regelung zeigt sich leider, dass sich Fahrgastinteressen den Einzelinteressen der Verkehrsunternehmen und Verbände noch immer unterzuordnen haben. Mit meiner Bahncard 50 erwerbe ich das Recht, zum halben Preis Bahn zu fahren. Nicht mit 25 Prozent Ermäßigung und auch nicht mit 40 Prozent. Egal wie weit. So verstehe ich die Werbung für das Produkt. So hätte ich es auch gerne in der Realität.

Tarifbestimmungen? Ausgleichszahlungen? Subventionsregelungen? Interessieren mich nicht! Entweder es kommt den Damen und Herren bei der DB AG und den Verbänden endlich in den Sinn, eine Regelung zu finden, die nicht den Umfang eines medizinischen Beipackzettels benö-

tigt oder die Abstimmung mit den Füßen beginnt. Das gilt übrigens auch für die immer noch unterschiedlichen Altersgrenzen, Mitnahmeregelungen, Berg- und Talzeiten, Definitionen wann ein Hund ein Hund ist u.v.m... Friedrich Lang



Die nächsten Fahrten der Oberhessischen Eisenbahnfreunde:

**Samstag, 20.09.2003, Rhein in Flammen**  
Der Klassiker im Programm der OEF: Zum "Rhein in Flammen" geht es zunächst entlang der Lahn von Gießen nach Oberlahnstein. Dort steigen wir um auf ein Schiff, das uns nach St.Goarshausen zum beeindruckenden Feuerwerk bringt, das wir vom Schiff aus erleben.

**Sonntag, 12.10.2003, Weinfest in Neustadt/Weinstraße**  
Von Gießen mit dem Schienenbus über Frankfurt/M. und Worms zum großen Weinfest in Neustadt / Weinstraße. Eisenbahnfreunde, die nicht nur dem Wein zusprechen wollen, werden sicher auch dem Eisenbahnmuseum einen Besuch abstatten.

**Samstag, 25.10.2003, Zum Salzbergwerk Bad Friedrichshall**  
Eisenbahn-, Bergbau- und Technikinteressierte kommen bei dieser Fahrt auf ihre Kosten. Mit dem Schienenbus fahren wir von Gießen über Frankfurt/M. und Heidelberg nach Bad Friedrichshall direkt zum Salzbergwerk.

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

## **EBA-Anforderungen bedrohen den „Hessencourrier“**

**(fl) Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat anlässlich einer turnusmäßigen Überprüfung der Strecke Großenritte - Naumburg Anfang Juni Mängel festgestellt, die zunächst zu Einschränkungen bei der Streckenhöchstgeschwindigkeit führen. Bis auf weiteres darf nur mit 25 statt 40 Kilometern pro Stunde gefahren werden.**

Bis zum 01.10.2003 muss eine Vermessung der Spurweiten und Kurvenneigungen erfolgen. Ende 2004 soll eine „wesentliche Instandsetzung“ des als „generell kritisch“ erachteten Gleises erfolgen. Der Verein Hessencourrier rechnet mit 1000 bis 1600 auszuwechselnden Schwellen und der Einbringung von ca. 1500 Tonnen Gleisschotter.

Außerdem fordert das EBA die Ausrüstung aller Brücken und Durchlässe mit Geländern. Das Fehlen der Geländern war in den 100 Jahren des Bestehens der Strecke noch keiner Bahnaufsicht aufgefallen. Insgesamt wird mit einem Finanzbedarf von 485.000 Euro gerechnet. Ein erheblicher Teil der Arbeiten wird durch Fachfirmen durchgeführt werden müssen.

*Noch zu Zeiten des Planverkehrs entstand dieses Foto im Endbahnhof Naumburg. Triebwagen VT103 steht 1976 am Bahnsteig und wartet auf Fahrgäste Richtung Kassel  
Foto: Dieter Riehemann*



Der Landrat des Landkreises Kassel, Dr. Udo Schlitzberger, sieht die Hessische Landesbahn in der finanziellen Verantwortung. Schlitzberger verweist auf den im Güterverkehr zwischen Kassel und dem VW-Werk in Baunatal erwirtschafteten Gewinn. Dieser betrug 2001 beispielsweise 1,15 Millionen Euro. Statt den Betrag an die Muttergesellschaft der Kassel-Naumburger Eisenbahn (KNE), die Hessische Landesbahn, fließen zu lassen, soll das Geld in den Erhalt der KNE-eigenen Strecke investiert werden.

Das von Schlitzberger angeregte Verfahren war bereits in früheren Jahren angewandt worden, wenn Baumaßnahmen an der Strecke anstanden. Der Landkreis Kassel wäre seinerseits bereit, während der

Investitionsphase auf ihm zustehende Dividendenzahlungen der KNE zu verzichten.

Der untere Abschnitt Großenritte - Hoof der KNE-Strecke nach Naumburg gilt übrigens als potenzielle Erweiterungsstrecke der Kasseler Regiotram. Ohne die Aktivitäten des „Hessencourrier“ wäre das Gleis vermutlich schon seit rund einem Jahrzehnt demontiert. Die Reaktivierung gälte als vollkommen unrealistisch.

Auch wenn die Aartalbahn Wiesbaden - Bad Schwalbach (oder darüber hinaus) eines Tages wieder in den Planbetrieb geht, wird sie ihr Überleben den dort tätigen Eisenbahnfreunden verdanken.

Hier zeigt sich der verkehrspolitische Wert der in ihrer Anfangszeit oft belächel-

*VT101, ein Henschel-Triebwagen, hält 1976 im Bahnhof Emstal  
Foto: Dieter Riehemann*



ten Museumsvereine. Deren Angebote sind außerdem zu einer festen Größe des regionalen touristischen Angebotes geworden. Zumindest dort, wo sie regelmäßig verkeh-

ren und wo alle Faktoren stimmen: historisches Ambiente, regelmäßige Rahmenprogramme und eine leckere Verpflegung der Fahrgäste.

## Neue Angebote im NVV-Freizeitverkehr 2003

**(fl) Der Nordhessische Verkehrsverbund NVV hat seine Freizeitangebote z.T. neu geordnet. Vom 01.05. bis 03. bzw. 05.10.2003 verkehren auf ausgewählten Routen spezielle Angebote. Der Zuschlag für den NVV-Fahrradbus wurde abgeschafft.**

### Hoher Meißner

Ein ganz neues Angebot gibt es mit der Ausflugsbus-Linie 202 (nach NVV-Schreibweise: AusflugsBus - warum eigentlich nicht AusflugsBus ? - Frage der Red.) von Kassel zum Hohen Meißner. Der Bus verkehrt an Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Vom Hohen Meißner geht es weiter über Eschwege entlang der Werra bis in das thüringische Treffurt. Das Fahrzeug führt einen Anhänger für kostenlosen Fahrradtransport.

Die erste Fahrt startet in Kassel am Hauptbahnhof um 8,44 Uhr, die zweite Fahrt erst in Helsa (mit Anschluss von der Lossetalbahn) 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 Bahnhof Eschwege West und Treffurt.

Der Ausflugsbus wird durch den Werra-Meißner-Kreis und die Nahverkehrsgesellschaft Werra-Meißner finanziell unterstützt.

### Reinhardswald

Der Fahrrad-Anhänger kommt im

Reinhardswald nicht mehr zum Einsatz. Dadurch wird der Bus beschleunigt. Er pendelt jetzt an allen Samstagen, Sonn- und Feiertagen bis zum 5. Oktober zwischen Kassel Ihringhäuser Straße und Hofgeismar Bahnhof im 2-Stundentakt.

Der Bus fährt längs durch den Reinhardswald und hält u.a. am Dornröschenschloss, Tierpark und Urwald. Neu eingerichtet wird eine Haltestelle am Friedwald und am Parkplatz Kühbacher Wiese. In Hofgeismar bestehen optimale Anschlüsse von und zur Regiotram. Die Innenstadt Hofgeismar wird leider nicht erreicht.

### Edersee

Angebot wie im Jahr 2002 - vom 01. Mai bis 03. Oktober 2003 mit Bahn und Bus zum Edersee. Die Buslinie 521 verkehrt in der Saison auch an den Wochenenden (2-Stundentakt). An Sonn- und Feiertagen fahren zwei zusätzliche RE-Züge von Kassel nach Bad Wildungen und am Nachmittag wieder zurück. Die betriebliche Leerfahrt der Zusatzzüge in der jeweiligen Gegenrichtung wird in diesem Jahr freigegeben. Dadurch gibt es auch die Möglichkeit zu einem Tagesausflug von Bad Wildungen nach

Kassel und zurück zum NVV-Tarif.

### **Wesertal**

Die Fahrradbuslinie 134 fährt wieder an allen Samstagen, Sonn- und Feiertagen vom 01.05. bis 05.10.2003. Neu dabei: Die erste Fahrt führt nicht mehr über Wilhelms-

hausen nach Hann. - Münden, sondern - wie beim Rückweg am frühen Abend - über Vellmar, Grebenstein, Hofgeismar und Bad Karlshafen. So wird das Angebot für Bewohner des Nordkreises ausgeweitet. Am Tage pendelt der Fahrradbus zwischen Hann. - Münden und Bad Karlshafen.

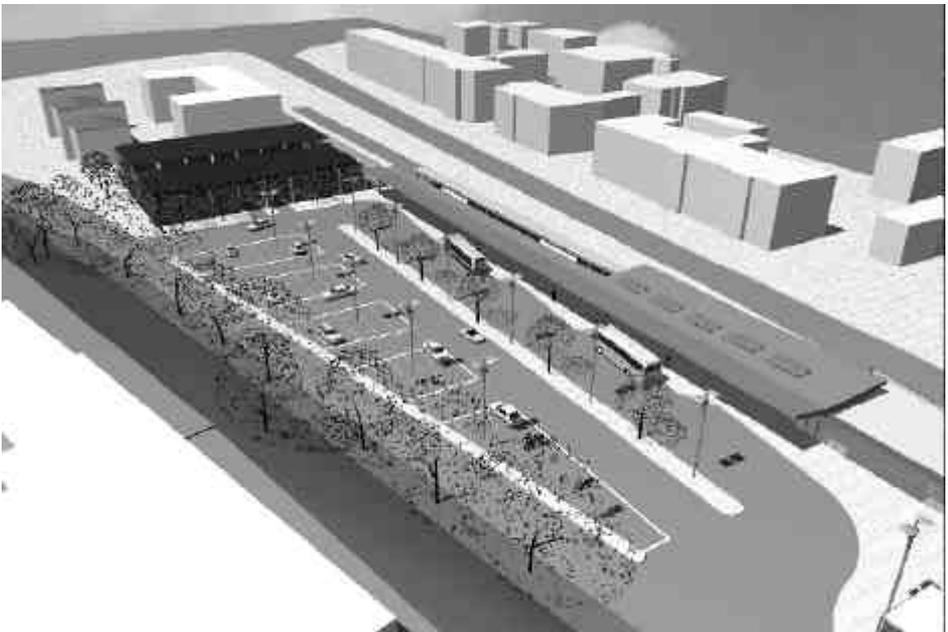
## **Projekt „Stadtbahnhof Eschwege“ nimmt Gestalt an**

**(fl)** Die Stadt Eschwege informierte am 16. Juli 2003 ihre Bürgerinnen und Bürger über das Projekt „Stadtbahnhof Eschwege“. Die Bürgerinformation war Teil der Informationskampagne, welche die nötige Akzeptanz für ein Bündel städtebaulicher Maßnahmen sicherstellen soll. Die Kampagne läuft unter dem Motto „Neue Wege! Starke Stadt!“.

Im Zusammenhang mit dem „Stadtbahnhof Eschwege“ wird die Straßenführung teilweise verbessert. Darüber hinaus

soll ein völlig neues Stadtquartier entstehen. Nach knapp 15 Jahren ohne zentrumsnaher Anbindung an den Schienenverkehr

*Der neue Stadtbahnhof Eschwege aus der Vogelperspektive...*





... und ein Blick Richtung Bussteig/Bahnsteig Grafiken: NVV

findet Eschwege mit dem Bau des neuen Stadtbahnhofs wieder Anschluss. Und das mitten im Zentrum: Der neue Bahnhof liegt ca. 900 Meter vom Stadtkern entfernt. Voraussichtlicher Baustart ist im Sommer 2004. Nach Inbetriebnahme werden täglich ca. 2700 Ein- und Aussteiger in Eschwege erwartet. Die Vorteile für die Mobilität in Eschwege und Umgebung liegen auf der Hand:

- Die Fahrzeiten aus der Eschweger Innenstadt nach Göttingen, Kassel, und Bad Hersfeld werden sich um bis zu 9 Minuten verkürzen - und das ohne Umsteigen.

- Eschwege erhofft sich einen Zustrom von Käufern und Besuchern aus der näheren Umgebung.

- Fernreisende werden bessere Anschlüsse

in Göttingen, aber auch zum Flughafen Frankfurt und - über Eisenach - in den Osten bekommen. Dazu wird in Eschwege West ein Gleisdreieck entstehen.

- Zudem werden in Eschwege Stadt und Eschwege Niederhohne Bahnsteige mit Behinderten gerechten Zu- und Abgängen erstellt.

- Auf dem Bahnhofsvorplatz wird eine Schnittstelle für den Bus-, Rad- und Individualverkehr entstehen. Insgesamt sind 130 Stellplätze im neuen Parkhaus vorgesehen, bei Bedarf können sie um weitere 46 aufgestockt werden. Hinzu kommen 40 Fahrrad-Stellplätze.

- Besonders pendlerfreundlich wird der Umstieg auf den Busverkehr: Stadt- und Busbahnhof werden künftig von einem gemeinsamen Dach überspannt.

Langfristig bedeutet der Bau des neuen Stadtbahnhofs nicht nur die Verbesserung zahlreicher Standortfaktoren und die Steigerung der Konkurrenzfähigkeit im Vergleich der Mittelstädte. Vielmehr wird eine nachhaltige Verkehrspolitik gefördert, indem Fahrten auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden. Ein Kernpunkt des Programms besteht darin, die bislang brach liegenden Flächen im Umfeld des neuen Stadtbahnhofs zu nutzen, um ein modernes, attraktives Stadtquartier im Zentrum von Eschwege zu errichten. Neue Wohnungen sollen gebaut, zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden. Das neue Stadtviertel soll nicht nur städtebaulich in die vorhandenen Strukturen integriert werden, sondern wird gleichzeitig durch öffentliche Verkehrsmittel ideal erschlossen sein. Das Konzept sieht vor, Leben, Wohnen und Arbeiten im Sinne einer Renaissance der Mischnutzung eng miteinander zu verzahnen.

### **Der Blick zurück...**

Seit im Jahre 1876 die Nord-Südstrecke Bebra - Eichenberg vollständig eröffnet wurde, lag Eschwege im Abseits. Daran konnte auch die letztlich wenig erfolgreiche „Kanonenbahn“ nichts ändern, welche Eschwege den ersten „Stadtbahnhof“ bescherte. Das Umsteigen in Niederhohne, später Eschwege West, blieb stets beschwerlich.

Durchgehende Züge gab es zwar von Kassel über die Lossetalbahn, die waren aber stets recht lange unterwegs. Der Durchgangsverkehr Richtung Osten war mit der deutschen Teilung ohnehin unterbrochen. Es verblieb ein Lokalverkehr bis

Heldra (1970 eingestellt) bzw. Wanfried (bis 1981). Fortan pendelten für weitere 4 Jahre Schienenbusse zwischen Eschwege West und Eschwege Stadt, bevor auch dieser Verkehr gemeinsam mit der Lossetalbahn nach Kassel zum Erliegen kam.

### **... und nach vorne.**

Das Projekt „Stadtbahnhof Eschwege“ stellt jetzt einen bemerkenswerten Schritt nach vorne dar. Die neue Rolle der Nord-Südstrecke als Rückgrat des Regionalverkehrs wird durch den Stadtbahnhof gefestigt. Die Linie wird erstmals in ihrer Geschichte dahin geführt wo die Menschen wohnen. Der geographisch und verkehrstechnisch bedingte Weg an Eschwege vorbei wird korrigiert, so gut es eben geht. Der Fahrzeitverlust der durchgehenden Züge ist akzeptabel, weil er Zeitverluste beim Umsteigen kompensiert und neue Kundenkreise erschließen hilft.

Das Provisorium „Niederhohne“ bzw. „Eschwege West“ als Anbindung der Kreisstadt an das Schienennetz hat fast 130 Jahre überdauert. Dass gerade jetzt, in nach Medienberichten angeblich immer schlimmer werdenden Zeiten, eine Korrektur möglich ist, macht Mut. Mut zu der Idee, wonach die beiden innovativsten Verkehrsprojekte Nordhessens vielleicht bald wieder auf direktem Weg verbunden werden. Die Rede ist von der Anbindung des Eschweger Stadtbahnhofs an die Lossetalbahn. Die eigentlich für den Güterverkehr vorgesehene teilweise Umfahrung Kaufungen auf der alten Trasse sowie die Möglichkeit, ab der Stadtgrenze Kassel auf der Eisenbahnstrecke zum Bahnhof Wilhelmshöhe zu fahren, lassen attraktive Fahrzeiten zwischen Eschwege und Kassel zu.

## Hessentagsnachlese Bad Arolsen

(ew) Früher hieß es: „Alles neu macht der Mai!“ Dieses Jahr war es der Hessestag in Bad Arolsen, der aus dem ziemlich heruntergekommenen Gebäude ein wahres Schmuckstück der Barockstadt gemacht hat! Der Bahnhof hat nun eine freundliche Außenfassade (zartes Gelb) und auch die inneren Qualitäten können sich sehen lassen: ein freundlicher Warteraum, ein Kiosk des NVV, öffentliche Toiletten, eine Cafeteria und auch genügend Räumlichkeiten für einen Fahrradverleih und eine Autovermietung.

Für die 190 Quadratmeter der bisherigen Gastronomie wird allerdings noch ein Pächter gesucht. Diese Räume wurden nicht saniert, damit ein zukünftiger Nutzer alle Möglichkeiten der Gestaltung hat. Je mehr der neue Pächter selbst macht und gestaltet, desto günstiger wird die Pacht. Im Güterschuppen stehen Gewerbeflächen zur

Verfügung und im Obergeschoß hat der Investor Wohnungen geschaffen. Der Zugang zum Bahnhof ist barrierefrei und wenn die Bahn den Bahnsteig noch anhebt, können Menschen mit Behinderungen die Züge gut erreichen. Nicht nur am Tag, sondern auch nachts ist das Bahnhofsgelände gut ausgeleuchtet um Besuchern und Rei-

*Der renovierte Bahnhof Bad Arolsen von der Straßenseite aus gesehen  
Foto: Eginhard Wichmann*





*Der Kiosk im Bahnhof  
Fotos: E. Wichmann*

senden auch bei Dunkelheit ein Gefühl der Sicherheit zu geben.

Schon bei der Eröffnung sprach der Geschäftsführer des NVV, Thomas Rabenmüller, von einem Schmuckstück, von denen es in Hessen leider zu wenig gäbe! Gemeinsam mit dem Investor Reuschel haben NVV, Stadt und Land ein gelungenes Gemeinschaftswerk auf die Beine gestellt.

Das Projekt wird so beschrieben, dass die Stadt Bad Arolsen zusammen mit der „Kurahessenbahn“ die Wartehalle pachtet. Die „DigitAr“, das Integrationsunternehmen des BBW Nordhessen, betreibt den Kiosk. Außerdem verkaufen die Mitarbeiter am Info-Stand nebenan Fahrkarten und geben Informatio-

nen zu den Zugverbindungen. Der etwas hässlich wirkende Container neben dem Bahnhof bleibt noch bestehen, bis eine neue Signaltechnik an der Strecke installiert ist. Nach deren Installation und der Schließung von Bahnübergängen sollen die Reisenden in Zukunft von Bad Arolsen in ca 40 Minuten den Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe erreichen können. In drei Jahren soll das Projekt mit dem dritten Bauabschnitt (Wolfhagen-Kassel) abgeschlossen werden. Das Umsteigen wird auch notorischen Autofahrern durch den Park & Ride Parkplatz erleichtert, und auch an die Busverbindung ist gedacht.



Während des Hesstages war die Auslastung der Züge sehr gut und auch die Pendelbusse waren ausgelastet. Nach all diesen turbulenten Tagen ist es etwas ruhiger geworden und es ist zu wünschen, dass die modernen Züge auch in Zukunft ihre Freunde und Nutzer finden werden. Der neue Bahnhof und seine Qualitäten machen es ihnen allen leicht!

*Vorbildliche  
Fahrgastinformationen*

## PRO BAHN & BUS trifft sich mit Nahverkehr Werra-Meißner

(hh) Am 3. Juli 2003 traf sich Pro Bahn & Bus Nordhessen mit dem Ersten Kreisbeigeordneten Henry Thiele im historischen Eschweger Schloss. Anwesend waren auch der Geschäftsführer von Nahverkehr Werra Meißner GmbH, Herr Dipl.Verw. Horst Pipper sowie von PB&B der Regionalvorsitzende Hermann Hoffmann und das Eschweger Vorstandsmitglied Hans-Joachim Beck, der das Treffen vorbereitet hatte.

Herr Beck sprach zunächst regionale Probleme beim Transport Behinderter im Anruf-Sammel-Taxi und in Linienbussen an. Anschließend erläuterte Herr Thiele und Herr Pipper das Linienbussystem im Werra-Meißner-Kreis. Linienbusse, die vorwiegend der Schülerbeförderung dienen, kosteten den Kreis im Jahr 2002 Zuschüsse von 2,8 Mio Euro. Auch der Meißner Ausflugsbus Kassel - Helsa - Hoher Meißner - Eschwege - Treffurt (Sa+So 1.5. bis 5.10.2003) war Gesprächsthema. Die letzte Hessenschiene hatte auf Seite 8 herüber berichtet. Erwähnt wurde auch die geplante Eschweger Nordkurve der DB-

Strecke Bebra-Eichenberg. Hierdurch bekäme die Kreisstadt einen Bahnhof nahe beim Stadtzentrum. Der jetzige Bahnhof Eschwege West ist 4 km vom

Stadtzentrum entfernt (Siehe auch Artikel in dieser Hessenschiene). Pro Bahn & Bus ist im Fahrgastbeirat des Werra-Meißner-Kreises durch das Mitglied Sigrid Erfurth, Eichenberg, vertreten. Es wäre zu begrüßen, wenn auch in anderen Kreisen durch aktive Mitglieder Gespräche mit Verkehrspolitikern zustande kommen würden. In Kassel gibt es in Zusammenarbeit mit Pro Bahn und VCD (IGÖV) Gespräche mit KVG und NVV.

Anzeige

		<b>Fahrplan</b>						
<b>7. September 2003</b>		<b>Schmaadleckermarkt Lollar</b>						
<b>von Lollar nach Mainzlar</b>								
Bemerkungen		2.)	2.)	2.)	2.)	2.)	2.)	2.)
<b>Lollar (Gleis 11)</b>	<b>ab</b>	<b>10.41</b>	<b>11.41</b>	<b>12.41</b>	<b>13.41</b>	<b>14.41</b>	<b>15.41</b>	<b>16.41 17.36</b>
Daubringen		1.)	1.)	1.)	1.)	1.)	1.)	1.)
<b>Mainzlar</b>	<b>an</b>	<b>10.51</b>	<b>11.51</b>	<b>12.51</b>	<b>13.51</b>	<b>14.51</b>	<b>15.51</b>	<b>16.51 17.46</b>
<b>von Mainzlar nach Lollar</b>								
Bemerkungen								
<b>Mainzlar</b>	<b>ab</b>	<b>11.00</b>	<b>12.00</b>	<b>13.00</b>	<b>14.00</b>	<b>15.00</b>	<b>16.00</b>	<b>17.00 17.50</b>
Daubringen		1.)	1.)	1.)	1.)	1.)	1.)	1.)
<b>Lollar</b>	<b>an</b>	<b>11.10</b>	<b>12.10</b>	<b>13.10</b>	<b>14.10</b>	<b>15.10</b>	<b>16.10</b>	<b>17.10 18.00</b>
Bemerkungen: 1.) Zum Zeitpunkt der Drucklegung war noch nicht bekannt, ob der Haltepunkt bedient werden kann. Bitte achten Sie auf die Tagespresse und die Aushänge an den Bahnhöfen am 07.09. 2.) Auf Anschlusszüge aus Richtung Marburg wird max. 4 Min. gewartet. In den Zügen gilt ausschließlich ein Sondertarif. Zeitkarten, Ermäßigungen, RMV-Fahrscheine gelten nicht. Fahrkartenverkauf erfolgt im Zug.								

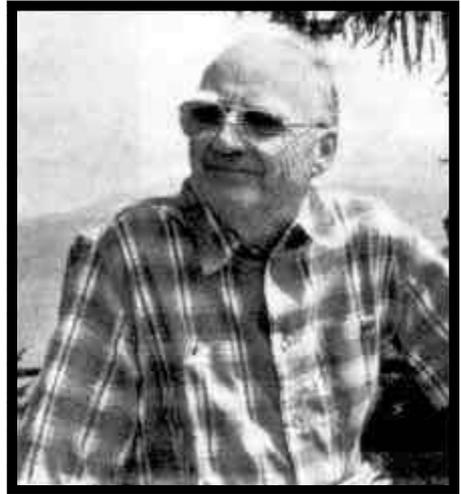
## Gerhard Schmid verstorben

(mm) Am 7. Juli 2003 verstarb nach kurzem Leiden Gerhard Schmid. Durch seine Initiative wurde am 2. März 1990 in Marburg-Cappel die "Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs im Raum Marburg e. V." (A.F.S.) gegründet, deren Vorsitzender er bis zu seinem Tode war.

Er nutzte damals die langsam aufkeimende Stimmung zu Gunsten des Schienenverkehrs, um auch in Mittelhessen ein Zeichen zu setzen und den Anschluss nicht zu verpassen. Der Verband "Pro Bahn" formierte sich langsam auf Bundesebene, in einigen Regionen Hessens gab es den BFS (Bürgerverband zur Förderung des Schienenverkehrs Hessen). Dank der Initiative von Gerhard Schmid tat sich dann endlich auch etwas in unserer Region.

Eigentlicher Anlass für die Gründung war das 100jährige Jubiläum der Strecke von Sarnau nach Frankenberg im Juni 1990. Es dampften Sonderzüge, auf den Bahnhöfen in Marburg und Frankenberg gab es Stellwerksbesichtigungen, es pendelten Schienenbusse und Kleinloks im Bahnhofsbereich, es gab Infostände, Unterhaltungsprogramme und die damalige Bundesbahn setzte ihren als zukunftsweisenden Fortschritt empfundenen Triebwagen VT628 anstelle der Schienenbusse und Silberlinge zwischen Frankenberg und Marburg ein. Ähnliche Veranstaltungen wiederholten sich 1993 und 1994 anlässlich des Stadtfestes in Biedenkopf und des neu eingeführten Taktverkehrs auf der Strecke von Marburg nach Bad Laasphe.

Gerhard Schmid trieb diese und andere Aktivitäten an und half unermüdlich selbst dabei. In den verschiedenen Gremien der Stadt Marburg, die unmittelbar für Verkehrsplanung tätig wurden, war er aktives



*Gerhard Schmid*

Mitglied. Visionäre Ideen verband er mit dem realen Klein-Klein des Alltages. Aus seinen Anregungen zur Schaffung einer Stadtbahn durch die Marburger Innenstadt und das Umland entstand als erster, realisierbarer Schritt der Vorschlag für die "Mittelhessen-S-Bahn". Bedingt durch die Beendigung der deutschen Teilung verfolgte er die Idee einer schnellen Schienenverbindung von Marburg durch das Ohmtal nach Bad Hersfeld als Anschluss an den Ost-West-Verkehr über Eisenach weiter nach Leipzig/Dresden und Berlin. Als Ergebnis dieser "Vision" entstanden die vielen Aktivitäten für das Freizeitverkehrs-Angebot auf den Schienen zwischen Kirchhain und Nieder-Offleiden, um so die

Idee wach zu halten und die Strecke zu nutzen. Die A.F.S. war für ihn somit die Basis zur Weiterverfolgung großer Ziele. Leider half sein Einsatz zusammen mit den Aktiven aus dem Bereich der Aar-Salzböde-Bahn nicht, das traurige Schicksal der Strecke von Niederwalgern nach Herborn zu verhindern.

Er hatte gerade in der Kommunalpolitik hervorragende Kontakte geknüpft und dadurch, dass er nicht nur die Bahn im Kopf hatte, sondern sich auf musikischem Gebiet als Organisator und aktiver Sänger in Marburger Chorvereinigungen und dem Marburger Konzertverein beteiligte, konnte er seine politischen Verbindungen hervorragend nutzbar machen. Auf diese eher unauffällige Art erreichten er und seine Mitstreiter manches Teilziel, das zur Zeit der Gründung der A.F.S. als unerreichbar galt. Rückblickend kann man schlecht trennen, wer für die Umsetzung des berühmt-berüchtigten "Verzehrmodells", die Einführung des Taktfahrplans mit verdichtetem

Zugverkehr oder die Wandlung vieler Buslinien von der Bahnbegleitung zur Zubringung bzw. Ergänzung verantwortlich war. Wichtiger ist, dass jemand wie Gerhard Schmid durch seine Aktivitäten für solche Ideen erst den Boden bei den Kommunal- und Landespolitikern bereitet hat. Gerade hier hat er Großes geleistet, indem er manchem Politiker von der Gemeindevertretung bis zum Landtag in intensiver Kleinarbeit überhaupt erst einmal klar gemacht hat, welchen organisatorischen und bürokratischen Zwängen Schienenverkehr unterliegt, welche Schritte zur Verbesserung eines Schienenangebotes notwendig sind, wie günstig es mitunter zu finanzieren ist. Nur so waren erst einmal die kleinen Schritte möglich geworden, die zum heutigen Stand im ÖPNV führten, ein Stand, der für uns nicht befriedigend ist - aber, seien wir ehrlich, vor 13 Jahren hatten wir Schlimmeres erwartet.

Gerhard Schmid fehlt uns sehr; wir hoffen, seine Arbeit fortsetzen zu können.

## **Klappt in Gießen immer noch nicht: Anschluss für Pendler aus Frankfurt/Main zur Vogelsbergbahn**

**(hl) Wie bereits mehrmals in der Hessenschiene ausführlich berichtet, hatten Frankfurt-Pendler im Februar 2002 bei der VBV um eine Verschiebung der Abfahrtszeit von 3-4 Minuten der RB 95427 auf 17:49/ 17:50 Uhr gebeten um den Ffm-Pendlern, mit Feierabend gegen 16:30 Uhr, eine schnelle Verbindung (Ffm-Gießen an 17:42 Uhr) zur Vogelsbergbahn zu gewährleisten.**

Eine Verlegung der Abfahrtszeit auf 17:49/ 17:50 würde den Zug der Vogelsbergbahn als Anschlusszug ausweisen, den Übergang gewährleisten und zudem keine Auswirkung auf entgegenkommende Züge ausüben, da dieser Zug am Bhf. Grünberg

sowieso eine fahrplanmäßige Standzeit von 5 Minuten einhalten muss.

Seit dem letzten Fahrplanwechsel führt der RMV in seinen Fahrplanmedien diese Verbindung als Anschlussverbindung ge-

mäß vorgenannter Schilderung. Benutzer die sich hier auf die RMV-Fahrplanmedien verlassen, sehen häufig nur noch die Schlusslichter ihres Anschlusszuges aus dem Bahnhof entschwinden, wenn sie die Treppe von der Unterführung hochhetzen.

Die Beschwerden der gestressten Pendler am DB Servicepoint mit dem Hinweis auf die RMV-Fahrplanmedien werden von dem dortigen Personal arrogant mit dem Hinweis abgetan, dass die DB die Fahrpläne erstellt, die RMV-Veröffentlichung für die DB nicht bindend sind und besagter Zug keine Anschlussbeziehung im Sinne der DB sei (es fehlt eine Minute!).

Eine Intervention von zwei Frankfurt-Pendlern bei dem Leiter von DB Regio Mittelhessen, Herrn Meuschke, konnte in dem „Moloch DB AG“ keine Veränderung

herbeiführen, geschweige denn, trotz Versprechen dauerhafte Abhilfe schaffen. Im unmittelbaren Anschluss an die Gespräche wurde an zwei Tagen explizit auf Übergangsreisende aus Frankfurt gewartet. Dann war die gegebene Zusage wieder Schall und Rauch. Nach Aussage von DB-Regio Mittelhessen werden sich auch in der kommenden Fahrplanperiode die Anschlussbeziehungen nicht verändern, da alle Abfahrtszeiten aus dem bestehenden Fahrplan übernommen werden und Änderungen nicht mehr möglich sind.

Da die heimische Presse, wie beide Pendler berichten, trotz Sommerloch kein Interesse an diesem Thema bekundet, können alle betroffenen und gestressten Pendler mit Ihrer Mitteilung die Leitung von DB Regio Mittelhessen unter Roland.Meuschke@bahn.de erreichen.

*Manchmal klappt's, manchmal nicht: Übergang von der Main-Weser-Bahn zur Vogelsbergbahn im Bahnhof Gießen*



## Planungsvereinbarungen zum Ausbau der Vogelbergbahn fertig zur Unterschrift?

**(hl) Durch Pressemitteilungen wurde bekannt, dass der Kreistag des Landkreises Gießen am 14. Juli 2003 als letzte Gebietskörperschaft beschlossen hat, die Planungs- und Modernisierungsvereinbarung zur Vogelsbergbahn unter der Voraussetzung zu unterzeichnen, dass Land, RMV und DB AG ihr finanzielles Engagement verstärken.**

Schon am 31. Juli stellte die oppositionelle CDU des Landkreises Gießen in einer Pressemitteilung des Abgeordneten Gerulf Herzog den Kreistagsbeschluss vom 14. Juli wieder in Frage. Wie aus der Pressemitteilung verlautet, sei der Landkreis Gießen nicht in der Lage, innerhalb der nächsten 20 Jahre die 7 Millionen Euro aufzubringen. Es müsse Aufgabe der kommunalen Gebietskörperschaften sein, andere Wege zu gehen, als nur einfach Ausgaben zu beschließen. So solle geprüft werden, ob ein privater Investor die Strecke übernehme und saniere.

In gleichlautenden Meldungen der Fuldaer Zeitung und des Gießener Anzeigers kündigte der Geschäftsführer des RMV, Volker Sparmann, an, dass sich durch Reduzie-

rung der Halte (vermutlich weniger Züge, Kürzung der Betriebszeiten; Anmerk. der Redaktion) der Beitrag der einzelnen Gebietskörperschaften zu den 92,5 Millionen Euro Sanierungskosten verringern wird. Welches überarbeitete Betriebskonzept und welches Fahrzeug nunmehr als Grundlage zur Planungsvereinbarung dient, wurde der Öffentlichkeit nicht erläutert. Fest steht jedoch, dass lediglich eine Fahrzeitverkürzung von max. 8 Minuten über die Gesamtstrecke erreicht wird.

Ende Juli wurde in Horas mit dem Neubau 7,5 Millionen Euro teuren Brücke über die Fulda als Ersatz für die derzeit nur noch von Triebwagen befahrbaren 130 Jahre alten Brücke begonnen. Die Bauzeit soll ein Jahr in Anspruch nehmen.

*Zugkreuzung auf der Vogelsbergbahn in Lauterbach. Wie das neue Betriebskonzept aussehen soll, war bis Redaktionsschluss nicht bekannt*



## **Neuorganisation von oben**

### **Zusammenlegung des ÖPNV in den Landkreisen Gießen, Vogelsberg und Wetterau**

(mr) In den letzten Wochen hat die Verbandsversammlung des ZOV (Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe) in mehreren Schritten beschlossen, die Verantwortlichkeit für den ÖPNV in den drei Landkreisen Gießen, Vogelsberg und Wetterau neu zu organisieren. Kernpunkt dabei ist, dass auf Ebene des ZOV eine so genannte ‚Bestellerorganisation‘ errichtet wird, die durch ein Verkehrsdezernat gesteuert werden soll.

Durch Änderung der Hauptsatzung der ZOV wurden die drei Landräte der Mitgliedskreise in den Vorstand gewählt und von diesem wiederum der Wetterauer Landrat Rolf Gnadt zum ZOV-Verkehrsdezernenten berufen. Neben dieser neuen Ebene bleiben die lokalen Verkehrsgesellschaften der drei Kreise als so genannte ‚Regieorganisationen‘ erhalten, allerdings werden sie Kompetenzen und auch Personal an die Bestellerebene, ins

neue Verkehrsdezernat, abgeben.

Auf die Frage, was künftig auf welcher Ebene gemacht und wie das Zusammenspiel zwischen den Ebenen funktionieren wird, soll mit einem Blick in die Vorgeschichte der jetzigen Entwicklung eine Antwort versucht werden.

Im Sommer 2002 gab es ein Schreiben von RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann an die drei Landkreise/Verkehrsge-



*Der neue ZOV-Verkehrsdezernent und Wetterauer Landrat Rolf Gnadt*

*Foto: Wetteraukreis*

sellschaften, in dem er die Nicht-Wahrnehmung bestimmter Funktionen der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft durch die ZOV monierte und zugleich kritisierte, dass diese unzulässigerweise durch die lokalen Gesellschaften wahrgenommen würden. Sparmann setzte am Beschluss der drei Landkreise von 1994/95 an, mit dem sie die Aufgabenträgerschaft nach dem ÖPNV-Gesetz an die ZOV übertragen hatten. Dies geschah damals, um die Möglichkeiten eines steuerlichen Querverbundes in einer neu unter dem Dach der ZOV entstehenden Holding, der OVVG, zu nutzen und damit Geld für die Finanzierung des ÖPNV frei zu schaufeln. Interessant war die Reaktion auf Sparmanns Vorstoß. Sowohl der Vogelsbergkreis als auch der Kreis Gießen äußerten in der von Beginn an juristischen Diskussion andere Auffassungen, die darin schlossen, alles solle so bleiben wie es ist, was auch juristisch vertretbar wäre. Auch der Wetterauer Landrat Gnadt äußerte sich in einer Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses ähnlich und betonte, dass man das nicht so Ernst nehmen sollte.

Dann passierte erstmal ein halbes Jahr gar nichts (wenn man mal davon absieht, dass zwischenzeitlich die Linie 31 in konzertierter Aktion zwischen RMV und WVG halbiert wurde), dann lag das Thema plötzlich wieder auf dem Tisch, dieses Mal mit angeschoben vom Geschäftsführer der OVVG, Rainer Schwarz (CDU), früher Vize-Landrat im Wetteraukreis. Und plötzlich hatte sich auch die Richtung geändert. Dominierte vorher Abwehr die Haltung gegenüber dem Zentralisierungsvorstoß von Sparmann, dem unterstellt wird, er hätte es schon lange satt, im RMV mit so vielen Kleinen verhandeln zu müs-

sen und strebe daher nach größeren Einheiten, so war dies auf einmal gar nicht mehr die Frage. Es ging vielmehr nur noch um das ‚Wie‘ der Umsetzung.

Dabei war zunächst ziemlich unklar- und intern auch keineswegs geregelt -, welche Ebene künftig welche Funktionen wahrnimmt. Selbst die verkehrspolitischen Sprecher der Wetterauer CDU mochten sich mit den neuen Gedanken nicht anfreunden und maximal formal einige Korrekturen vornehmen, inhaltlich aber lieber alles beim Alten lassen. Laut den vorläufigen Beschreibungen soll die ZOV-Bestellerebene zuständig sein für die Nahverkehrspläne (oder den Nahverkehrsplan fürs ZOV-Gebiet), für die Ausschreibung von Verkehren, die Infrastruktur (Haltestellen, Bahnhöfe, aber auch beispielsweise dann, wenn es um die Teilkommunalisierung des Wetterauer Schienennetzes geht) und für gemeinsames Marketing und Strategien. Demgegenüber sollen die lokalen Nahverkehrsgesellschaften die Dinge regeln, die ‚näher am Kunden‘ sind. Gemeint sind damit Aufgaben wie Fahrpläne, Fahrgastzählungen, Qualitätskontrolle, Kundenbetreuung, Beschwerdemanagement, Pressemitteilungen, Abrechnung lokaler Verkehre usw.

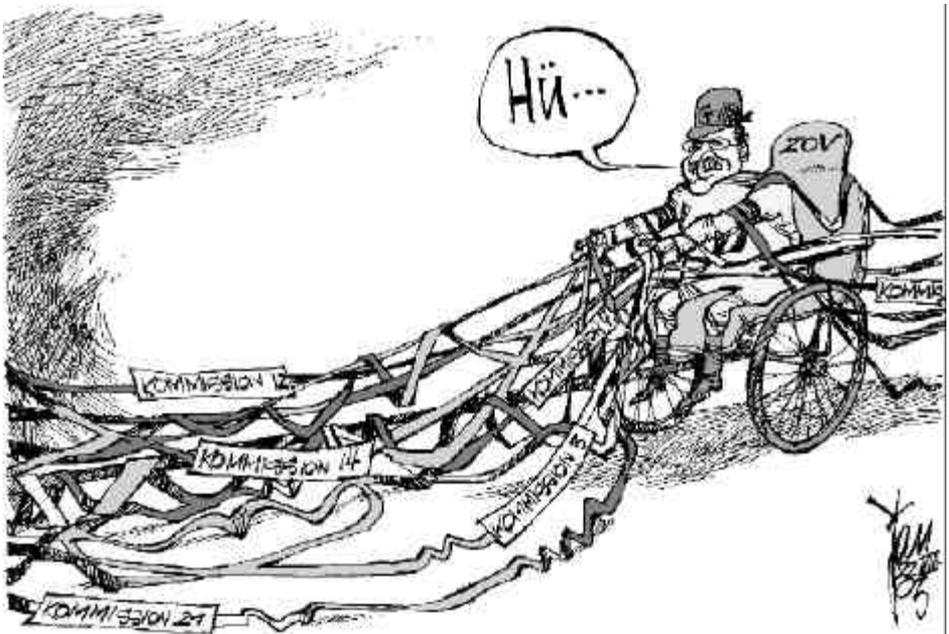
Es mag nun der Gedanke aufkommen, dass dies alles nicht recht klar sei, insbesondere dann, wenn man sich vorstellt, wie das denn künftig gehen soll, wenn z. Bsp. der Wetteraukreis ein zusätzliches Zugangebot von Nidda nach Frankfurt bestellen will. Wer gibt dann den Anstoß? Der Kreistag, die Wetterauer Verkehrsgesellschaft oder die Bestellerorganisation bei der ZOV? Und wer bezahlt das dann, wie wird das verrechnet, so dass der Vogelsberg und

Gießen davon nicht betroffen sind? Auf Grund dieser ziemlich unklaren Situation wurde vom Kreistag des Wetteraukreises auf Antrag der Grünen beschlossen, dass Landrat Gnadt eine Ablauforganisation der künftigen Aktivitäten innerhalb der nun fest gezurrten Neuorganisation vorzulegen hat.

Da es sich beim Verkehrsdezernat des ZOV um eine weitere ‚abgeleitete‘ Institution handelt, stellt sich auch die Frage nach den politischen Einfluss- und Kontrollmöglichkeiten. Auf Ebene der ZOV wurde nun ein Verkehrsausschuss gebildet, der sich

mit ÖPNV-Fragen im Zweckverband beschäftigt, die bis dato dort fast keine Rolle spielten. Daneben sollen weiterhin die Aufsichtsräte der lokalen Nahverkehrsgesellschaften erhalten bleiben, obwohl sie einiges an Kompetenz verlieren. Darüber hinaus sprach Landrat Gnadt kürzlich davon, dass, um das neue Verkehrsdezernat zu begleiten, auf Ebene der Kreise wiederum Kommissionen gegründet werden sollen, in denen sich dann lokalpolitischer ÖPNV-Sachverstand organisiert. Mit dieser Idee stieß Gnadt auf einigen Unmut und den Vorwurf der ‚Kommissionitis‘.

### Karikatur: Jürgen Janson



START FREI FÜR'S GNADT-DERBY

## **Der Kommentar: Politische Transparenz geht verloren**

Nach meinem Eindruck ist der Zusammenschluss ein Werk der ‚Macher‘ ganz oben, insbesondere von Landrat Gnadl, von Volker Sparmann, beide assistiert von OVVG-Geschäftsführer Rainer Schwarz. Dabei ist die jetzt gefundene Form mit Sicherheit ein am politisch Möglichen ausgerichteter Kompromiss. Die Alternativen wären gewesen: einerseits die Dinge, die juristisch in Rede standen, bloß formal zu regeln, ansonsten die Strukturen zu belassen. Die andere: die lokalen Nahverkehrsgesellschaften abzuschaffen und nur eine bei der ZOV einzurichten. Soweit wollte/konnte jetzt noch niemand gehen, es kann aber sein, dass es mittelfristig darauf hinaus läuft und daher die Neuorganisation als Zwischenschritt auf dem Weg dorthin zu sehen ist.

Gnadl mag zu Gute gehalten werden, dass er auf Grund der frustigen Erfahrung um die Abbestellung der Bahnlinie Wölfersheim-Hungen und der ungedeihlichen Doppelzuständigkeit der Kreise Gießen und Wetterau das Heil in einer ‚überlokalen‘ Organisation sucht, unter der es zu einer Teilstillegung womöglich nicht gekommen wäre.

Dennoch bleibt ein höchst unklares Bild, über das selbst die politisch Verantwortlichen kaum Auskunft geben können, die in den jeweiligen Gremien - und das sind die der ZOV, die nach dem Abtretungsbeschluss 1994/95 alleiniger Aufgabenträger ist - die Hand für diese Neuorganisation gehoben haben.

Es wird sich nun zeigen müssen, wie Gnadl sich das Spiel der Kräfte in Zukunft vorstellt. Verheerend fände ich das mögliche Resultat, dass die öffentliche Angelegenheit ÖPNV künftig nur noch in abgeleiteten Gremien diskutiert und entschieden wird, die dem Einfluss und Einblick der Öffentlichkeit und der immerhin noch direkt von den Bürgerinnen und Bürgern gewählten Lokalpolitiker- und Politikerinnen entzogen sind.

Michael Rückl

Mitglied des Aufsichtsrats der Wetterauer Verkehrsgesellschaft

## LB AG baut Bahnsteig wieder auf

(fl) Im Staufenberger Stadtteil Daubringen entsteht an der Lumdatalbahn momentan wieder ein Bahnsteig. Ziel ist, die Anlage an den beiden Fahrtagen 24.08. und 07.09.2003 erstmals zu nutzen. Ansonsten würde der Ein- und Ausstieg an dieser Stelle nicht genehmigt werden.

Es entsteht eine Bahnsteigkante von ca. 80 Metern Länge (im Endausbau) und 55 cm Höhe. Der Einstieg von diesem Bahnsteig aus stellt sich bequemer dar als an vielen im Regelbetrieb befindlichen Stationen mit z.T. deutlich niedrigeren Kantenhöhen. Da auch die Bahnsteigbeleuchtung noch vorhanden ist, bräuchten in Daubringen bei einer Aufnahme des Schienen-Personenverkehrs zunächst nur kleine ergänzen-

de Investitionen für die übliche „Bahnsteigmöbelierung“ getätigt zu werden. Zur Zeit werden in der unmittelbaren Umgebung des Haltepunktes sowohl neue Wohn- wie auch Gewerbebauten, vor allem für den Einzelhandel, erstellt. Staufenberg entwickelt das nördlich an die Schienens Strecke sowie an die zukünftige Umgehungsstraße anschließende Gelände zur „Vitalen Mitte“ der aus mehreren verstreuten Teilen

*Mit einem Minibagger wurden Anfang August die Betonplatten zwischen die eingerammten Schienenprofile eingebracht*      *Foto: M. Laux*



*Der neue Bahnsteig aus Richtung Bahnübergang gesehen. Noch fehlt die Bahnsteigdecke aus feinem Split*

*Foto: M. Laux*



bestehenden Stadt. Die Erschließungswirkung der Station steigt damit von Jahr zu Jahr.

Der Bahnsteig wird ganz überwiegend in Eigenleistung der LB-Aktiven aufgebaut. Lediglich die Altschienen sind durch die Fachfirma „Hering Bau“ ins Erdreich gerammt worden.

## **Neue Broschüre**

Da die vorhandenen Werbemedien der Lumdatabahn AG veraltet waren, wird in diesen Tagen eine neue Broschüre erscheinen. Sie listet die Vorteile des Schienenverkehrs gegenüber der Busbedienung auf, nennt Beispiele aus vergleichbaren Regionen, stellt das Haltestellen- und Bedienungskonzept der LB AG vor und erläutert die Aktivitäten und Ziele der Aktiengesellschaft. Das Faltblatt erscheint in einer Auflage von 10.000 Stück.

## **Zwei Fahrtage**

In diesem Jahr besteht an mindestens zwei Tagen die Möglichkeit, das derzeit betriebsfähige Teilstück der Lumdatabahn von Lollar bis Mainzlar zu befahren. Am Autofreien Sonntag im Lumdata (24.08.2003) und zum Schmaadleckermarkt in Lollar (07.09.2003) fahren die Züge im Studententakt. Beim ersten

Fahrtage werden die historischen Schienenbusse der OEF zum Einsatz kommen, beim Schmaadleckermarkt dagegen ein moderneres Fahrzeug.

Damit sich die betriebsfähige Strecke nach der angestrebten Übernahme recht bald erweitern lässt, geht im oberen Abschnitt die Entfernung des Bewuchses voran. Die Arbeiten der vergangenen Saison konzentrierten sich auf den Bereich Treis. Von der Bevölkerung wird die gepflegte wirkende Trasse positiv aufgenommen.

## **Einladung zur Werksbesichtigung**

Am Freitag, den 26. September 2003 ab 13 Uhr, lädt die LB AG ein zu einer Besichtigung der VRD-Europ (ex Didierwerke) in Mainzlar ein. Treffpunkt ist um 13 Uhr am Werkstor.

Eine vorherige Anmeldung ist erforderlich, da die Teilnehmerzahl auf 20 Personen beschränkt ist. Anmeldung bitte per Fax (06406 73042) oder Email an [vorstand.1@lumdatabahn.de](mailto:vorstand.1@lumdatabahn.de)

# Anzeige HUK (wie letztes Mal)

## Frankfurt: Eröffnung des Betriebshofes Ost

(ac) Am 12. Juli 2003 wurde der Betriebshof Ost mit einem großen Fest offiziell seiner Bestimmung übergeben. Bereits seit 6. Juli erfolgen von hier aus die Wageneinsätze für die U-Bahn-Linien U4, U5, U6 und U7 sowie die Straßenbahnlinien 12 und 14. Der Betriebshof Süd (Sachsenhausen) und die Abstellanlage Bornheim wurden gleichzeitig aufgegeben und der Betriebshof Eckenheim zur Wagenabstellanlage degradiert.



*Prominenz, wie rechts Frankfurts Oberbürgermeisterin Petra Roth, bei der Eröffnung*

Viele der Abstellgleise wurden als Rasengleis verlegt. Auch wurde es der Verkehrsgesellschaft Frankfurt zur Auflage gemacht, die alte Fließwasserverbindung zwischen dem Enkheimer Ried und dem Ostparkweiher wieder herzustellen.

Der neue Betriebshof liegt sehr verkehrsgünstig mit direktem Anschluß an die B- und C-Strecke der U-Bahn. Insgesamt wurden 50 Weichen und 11,1 Kilometer Gleise verlegt. Sechs Hallen- und 16 Abstellgleise sind vorhanden.

Um den Betriebshof, der im Frankfurter Grüngürtel liegt, hatte es jahrzehntelange Kämpfe gegeben. Die seit 1976 bestehenden Pläne, damals unter der Bezeichnung "Betriebshof Sausee", mußten daher geändert und etwas reduziert werden. Der neue Betriebshof schmiegt sich jetzt an die neue Autobahn A661 an.



*Mit Feuerwerksfontainen wurde der Betriebshof eröffnet*

*Fotos:  
A. Christopher*

## Stadtbus für Dietzenbach

### Mit S-Bahn-Start auch Änderungen mit regionalen Busverkehr

(og) Die Stadt Dietzenbach im Kreis Offenbach erhält ab 14. Dezember 2003 ein völlig neues und erheblich aufgewertetes Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr. Das S-Bahn-Netz im Rhein-Main-Verbundraum wird mit zwei Linienverlängerungen in den mittleren und Ostkreis Offenbach vervollständigt. Dietzenbach ist neuer Start- und Endpunkt der S2, die dann umsteigefrei Verbindungen nach Offenbach, Frankfurt und weiter Richtung Niedernhausen herstellt.

Gleichzeitig mit der S-Bahn-Eröffnung geht ein neues Stadtbussystem in Dietzenbach an den Start, das nicht nur neue Chancen innerstädtischer Mobilität eröffnet, sondern auch im Verbund mit der Schiene und den kreisweiten Buslinien die "Transportkette" von Haustür zu Haustür schließen soll. Mit dem neuen S-Bahn-Angebot ergeben sich auch erhebliche Veränderungen im regionalen Busnetz.

In der Stadt mit 33.000 Einwohnern starten am 14. Dezember zwei Stadtbuslinien, die halbstündlich verkehren werden. Die beiden Linien bedienen die zentrale Haltestelle Dietzenbach Mitte sowie den Bahnhof Steinberg. Dort sind sie miteinander verbunden. Die Busse der Linie 56 fahren ab Steinberg ohne großen Aufenthalt als Linie 57 weiter. Ebenso umgekehrt, ein Umsteigen ist nicht erforderlich.

Die Stadtbusse fahren montags bis freitags von ca. 5.00 bis 21.30 Uhr und sams-

tags von ca. 5.30 bis 18.00 Uhr. Im Anschluss bis ca. 1.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen fährt das Anruf-Sammeltaxi. Außerdem werden montags bis freitags zwei Frühkurse ab 4.00 und 4.30 Uhr zur S-Bahn angeboten, so dass der Frankfurter Flughafen bequem vor 6.00 Uhr erreichbar ist.

Es sollen sogenannte "Midi-Busse" eingesetzt, die etwas kürzer und etwas schmaler als die bekannten Linienbusse sind. Insgesamt 4 Busse verkehren tagtäglich, ein 5ter Bus steht als Reserve zur Verfügung. Die Fahrzeuge sind neu, komfortabel, geräusch- und schadstoffarm. Mit ihrem äußeren Erscheinungsbild sind sie sofort als Stadtbus zu erkennen.

Wegen langer Lieferfristen stehen die neuen Busse erst im Laufe der Osterferien 2004 zur Verfügung. Bis dahin werden andere, neuwertige Fahrzeuge eingesetzt, die in ihrer Qualität den Neuen kaum nachstehen sollen.





## Connex gewinnt Busnetz im Ostkreis Offenbach

(fl) Wenn am 14.12.2003 die S-Bahnen in den Rodgau wie geplant an den Start gehen, geht auch ein für zunächst drei Jahre neu konzipiertes Busnetz in Betrieb. Die Ausschreibung für die ca. 1,354 Millionen Nutzwagenkilometer pro Jahr gewann die zu Connex gehörende Alpina-Verkehrsgesellschaft Rhein Main. Die vier Buslinien des Linienbündels mit Zubringerfunktion zur S-Bahn verkehren in den Bereichen Mainhausen, Obertshausen und Hanau sowie zum Frankfurter Flughafen.

Nach drei Jahren werden die bis dahin gewonnen Erfahrungen in eine erneute Ausschreibung einfließen. Die von vornherein vorgesehene Testphase basiert auf Erfahrungen mit der Inbetriebnahme der S-Bahnlinien 3 und 4 nach Darmstadt. Die Ausschreibung des Übergangsnetzes erfolgt nicht nach den RMV-Richtlinien für längerfristig zu vergebende Linienbündel, so dass beispielsweise keine Klimatisierung der Fahrzeuge erforderlich ist. Das Ver-

kehrsunternehmen braucht daher für den begrenzten Zeitraum keine Neufahrzeuge zu beschaffen, es genügen Niederflurbusse mit Rollstuhl-Rampe.

Für die Verkehrsgesellschaft Untermain als bisherige Betreiberin des Busnetzes bedeutet der Verlust der Ausschreibung einen herben Rückschlag, da bereits durch die S-Bahn-Inbetriebnahme schienenparallele Leistungen in erheblichem Umfang entfallen.

### Taunusbahn:

## Neue Zugzielanzeiger in Grävenwiesbach

(gm, jl) In der Vergangenheit ist es bei den Fahrgästen der Taunusbahn im Bahnhof Grävenwiesbach immer wieder zu Verwechslungen der beiden Bahnsteige gekommen. In den Abfahrtsplänen des Bahnhofs waren keine Gleisangaben aufgeführt.

Stellte sich der nicht ortskundige Fahrgast auf den Bahnsteig, konnte es passieren, dass der Zug auf dem gegenüberliegenden Bahnsteig einfuhr. Ein Wechsel des Bahnsteigs war dann teilweise nicht mehr möglich, da eine Fußgängerschranke den Zugang zum hinteren Bahnsteig regelt.

Bereits seit einigen Monaten befinden sich auf den Bahnsteigen neue Zugzielanzeiger, die den Reisenden nun den richtigen Weg zu den abfahrenden Zügen wei-

*Bei Tag schlecht lesbar: Neuer Zugzielanzeiger in Grävenwiesbach*





*Zugzielanzeiger und Taunusbahn in Grävenwiesbach: Noch kein eingespieltes Team*

sen. Gegenüber den altbekannten mechanischen Anzeigern mit bedruckten Fallblättern sind die neuen mit einem von hinten beleuchteten elektronischen Display ausgestattet. Während die Anzeigen am Abend gut lesbar sind, kann man bei direktem Sonnenschein kaum etwas erkennen, da der Kontrast zu gering ist. Bei der großen Hitze in den vergangenen Sommerwochen zeigten sich Ausfallerscheinungen.

Leider sind die Anzeigen lediglich zeitgesteuert und nicht an ein Zugmeldesystem gekoppelt. Kurze Zeit nach der planmäßigen Abfahrt des Zuges erlischt das Display automatisch und zeigt später den nächsten Zug an, obwohl der verspätete Zug eventuell noch gar nicht abgefahren ist.

Die neuen Anzeigen können bei Verspätungen auch direkt vom Stellwerk in Usingen aus programmiert werden. Allerdings hat im Verspätungsfall der Fahrdienstleiter im Stellwerk schon mit den Verspätungsfolgen genug zu tun und kann sich nicht auch noch um die Programmierung der Anzeigen kümmern.

Auftretende Verspätungen bzw. Zugausfälle werden den wartenden Fahrgästen somit nicht mitgeteilt. Damit konterkariert das neue System den eigentlichen Zweck, die Fahrgäste, gerade bei Verzögerungen im Betriebsablauf, besser zu informieren.

## **„Vectus“ - Betreiber für das „Westerwaldnetz“ stellt sich vor**

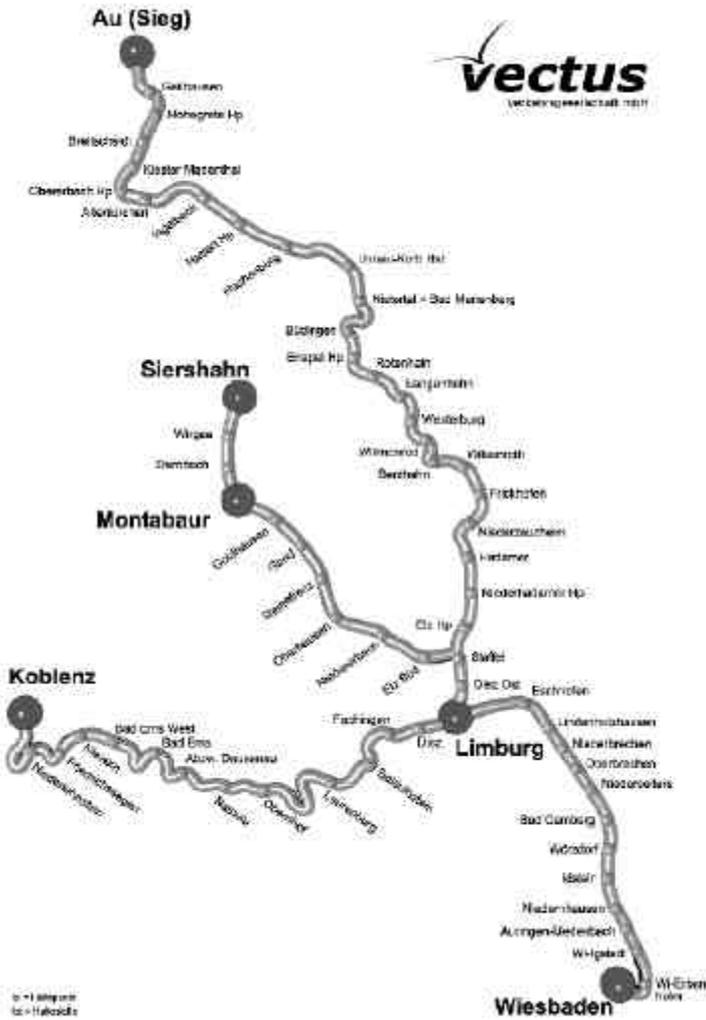
(hpg/gh) Am 23. Juli 2003 haben die Hessische Landesbahn GmbH (HLB) und die Westerwaldbahn GmbH (Weba) den Gesellschaftsvertrag für das gemeinsame Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) unterschrieben. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 soll das neue EVU alle Regionalbahn-Zugleistungen im sogenannten Westerwaldnetz erbringen. Als Unternehmensname wurde Vectus Verkehrsgesellschaft mbH gewählt, Firmensitz wird Limburg (Lahn) sein.

Anlässlich der Pressekonferenz zur Unternehmensvorstellung am 17. Juli in Diez erläuterte Horst Klein die Namensfindung. Erste Überlegungen gingen natürlich in die Richtung, einen Bezug zu der durchfahrenen Region zu finden, wie dies z.B. bei der Westerwaldbahn oder der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn der Fall ist. „Ein einheitlicher, geographischer Bezug war aber aufgrund der verschiedenen Naturräume Westerwald, Taunus und Lahntal nicht zu finden oder hätte nur Teile des Verkehrsgebietes umfassen können.“ Eine andere Idee hatte mit dem Herzogtum Nassau, das nach dem Wiener Kongress 1815 nahezu deckungsgleich war mit den Regionen, die zukünftig von der neuen Gesellschaft bedient werden sollen, historische Bezüge aufgegriffen. Nicht zuletzt deshalb, weil es bereits einige Verkehrsunternehmen gibt, die den Begriff Nassau im Namen führen, wurde dieser Denkansatz verworfen. Ein im nördlichen Westerwald von der regionalen Zeitung begleiteter Wettbewerb hatte dennoch eine Gewinnerin: Für den Namen SINUS (Siegerland-Taunus) gab es eine ICE-Freifahrt über die Neubaustrecke, aufgrund der Menge gleichnamiger Firmen aber leider keine Verwendung des Vorschlages.

Nach intensiver Diskussion haben sich

die Hessische Landesbahn und die Westerwaldbahn für einen Kunstnamen entschieden, nämlich für Vectus Verkehrsgesellschaft mbH. Das Wort hat seinen Ursprung in der lateinischen Sprache und bedeutet „gefahren werden“. Es soll auf die Fortbewegung mit der Bahn hinweisen und ergibt in Zusammenhang mit dem Namen der Triebwagen CORADIA - was „durch die Region“ bedeuten soll - einen gewissen Sinn.

Befahren werden die Strecken mit modernen Dieseltriebfahrzeugen vom Typ CORADIA LINT 27 und 41, von denen inzwischen über 200 an neun Kunden in Deutschland, den Niederlanden und Dänemark verkauft werden konnten und 100 im Einsatz sind. Insgesamt 28 Dieseltriebwagen wurden am 12. Dezember 2002 bei ALSTOM LHB in Salzgitter bestellt. Die Niederflurfahrzeuge bieten neben einer komfortablen Ausstattung einen barrierefreien Zugang für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste. Die Fahrzeuge zeichnen sich durch große Laufruhe, Klimatisierung, bequeme Sitze mit Armlehnen und genügend Beinfreiheit aus. Gepäck und Fahrräder können im Mehrzweckbereich mitgeführt werden, der gegenüber den 628 der DB allerdings weniger Platz bietet. Ob dies auf den touristisch stark nachgefragten Zügen



im Lahntal ausreicht bleibt abzuwarten.

Ein Novum in der Region werden die Fahrscheinautomaten in den Triebwagen sein, die mittels GPS den Standort lokalisieren und den jeweils passenden Tarif verkaufen können. Eine Bedingung der Ausschreibung war es, zukünftig 25 Prozent der Züge mit Zugbegleitern zu besetzen. Damit wird auch auf den Westwaldstrecken wieder mehr Service möglich.

Das Unternehmen wird ab Sommer 2003 siebzig Mitarbeiter als Lokführer und Zugbegleiter einstellen - bevorzugt werden dabei gut ausgebildete Leute aus der Region. Wegen der Übernahme von Wartungsarbeiten an den Triebwagen

„Vogelschwingen stehen für Leichtigkeit, die Farbe grün für die Region. Ein eindeutiges Design zeugt von einer Geradlinigkeit, die in die Zukunft weist. Wellen bezeugen, dass auf Veränderungen flexibel und schnell reagiert wird“, meint zumindest die Agentur, die das „Corporate-Design“ für vectus entworfen hat.



Fotomontage des CORADIA LINT 41

Abbildung: ALSTOM

verhandelt „vectus“ derzeit noch mit DB-Regio. Die Nutzung der vorhandenen Werkstätten in Limburg könnte den kostenintensiven Bau eines neuen Betriebshofes ersparen und Arbeitsplätze sichern.

Obwohl sich das neue Unternehmen als

Verkehrsgesellschaft bezeichnet, wird es nach Aussage von Peter Berking, Geschäftsführer der HLB, ausschließlich im SPNV tätig und hat keine Ambitionen in der Durchführung von Cargo- oder Busleistungen.

## Änderungen bei Anruf-Sammel-Verkehren

(gh) Im Rheingau-Taunus-Kreis gab es einige Änderungen bei den Anruf-Sammel-Verkehren, die sämtlich durch Finanzierungsprobleme der beteiligten Kommunen verursacht waren.

### Anruf-Sammelbus Hünstetten

Das bisherige Anruf-Sammel-Taxi Hünstetten (Linie 405) stellte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2002 seinen Betrieb ein. Samstags wurden bis dahin

nach dem Ende des regulären Busverkehrs sowie an Sonn- und Feiertagen ab 8 Uhr bis Mitternacht Fahrten im Stundentakt zwischen den Hünstetter Ortsteilen und der Stadt Idstein angeboten. Die gute Nutzung

des Angebotes, vor allem in den Abendstunden, ließen die Kosten in die Höhe schnellen, da dem Taxiunternehmer der Differenzbetrag zu den normalen Taxipreisen gezahlt werden musste.

Die Gemeinde hat daraufhin die Konzession für die Linie 405 selbst erworben und einen ortsansässigen Busunternehmer mit je vier Fahrten samstags sowie sonn- und feiertags in den Abendstunden beauftragt. Es wird ein Kleinbus eingesetzt. Die Fahrten müssen eine Stunde vor Fahrtantritt angemeldet werden. Es wurde vereinbart, dass ein Standard-Linienbus eingesetzt wird, wenn die Kapazität des Kleinbusses nicht ausreicht, welches auch bereits des öfteren eintrat. Es gilt nach wie vor der RMV-Tarif, wobei allerdings ein Zuschlag zu zahlen ist. Am 1. Juni 2003 wurde das Angebot auf Wunsch der Bevölkerung auch auf Freitagabend ausgeweitet.

### **Komfortbus Taunusstein**

In Taunusstein verkehrt seit einigen Jahren mit großem Erfolg der Komfortbus. Noch 2001 hatte die Stadt für den Komfortbus insgesamt rund 240.000 Euro ausgegeben. Die stetig wachsenden Kosten waren Folge des Systems, bei dem die Stadt jede Fahrt des Komfortbusses bezuschusste. Jeder zusätzliche Fahrgast verursachte so weitere Kosten.

Künftig soll weniger als die Hälfte des Geldes ausreichen, um den Betrieb aufrecht zu erhalten. Bürgermeister Michael Hofnagel rechnet mit jährlichen Kosten von 18.000 Euro für die Zentrale sowie 95.000 Euro für den Fahrzeugbetrieb. Dafür stehen zukünftig nur noch zwei statt bisher drei neunsitzige Busse zur Verfügung. Dies

werde ausreichen, um das Fahrgastaufkommen zu bewältigen.

Da das Regierungspräsidium untersagt hat, das System als Buslinie fortzusetzen, hat die Stadt beim Kreis eine Mietwagenkonzession beantragt. Dies bedeutet auch, dass der Komfortbus nicht mehr Teil des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) ist, womit auch die Bindung an dessen Tarif- und Beförderungsbedingungen entfällt. So kann die Stadt den Fahrpreis nun selbst bestimmen. Außerdem muss die Stadt die Einnahmen aus dem Komfortbus-Betrieb nicht mehr zur Verrechnung an den RMV überweisen, sondern kann sie verwenden, um ihre eigenen Kosten zu decken.

Jeder Nutzer, gleich ob er einen gültigen RMV-Fahrschein hat oder nicht, zahlt einheitlich 1,25 Euro pro Fahrt. Unverändert bleiben die Bedienzeiten (montags bis freitags von 14 bis 24 Uhr sowie samstags und sonntags von 8 bis 24 Uhr) sowie der ausgewiesene Fahrplan der Linie 504.

### **Hohensteiner Busje**

Andere Wege ist man von Anfang an in der Gemeinde Hohenstein gegangen. Nach einigen Versuchen startete man im Jahr 2002 das Hohensteiner Busje, welches in den ersten neun Monaten rund 13.000 Fahrgäste befördert hat. Diese stolze Bilanz legte Bürgermeister Hans-Jürgen Finkler vor. Der Verkehr der gemeindeeigenen Buslinie wird mit eigenem Fahrzeug und eigenen Fahrern durchgeführt. RMV-Fahrschein werden nicht anerkannt. Das Busje wird vor allem an den beiden „Vormittagstagen“ Montag und Donnerstag intensiv von Hohensteiner Senioren genutzt.

## Schüler-Jahreskarte startet im Main-Taunus-Kreis

**(fl)** Im Main-Taunus-Kreis wird zum beginnenden Schuljahr 2003/2003 die neue Schüler-Jahreskarte im RMV angeboten. Sie gilt vom 01.08. bis zum 31.07. des Folgejahres. Die Ausgabe der Karte im Main-Taunus-Kreis (wie auch im Wetteraukreis) gilt als Pilotprojekt. Verbundweit ist sie ab 2004/2005 vorgesehen.

Als Jahreskarte gilt sie auch in den Ferienzeiten, dann sogar im gesamten Kreisgebiet - unabhängig von der gekauften Tarifstufe. Ähnlich wie bei den übrigen Jahreskarten ist eine Bezahlung wahlweise in Raten oder auf einmal vorgesehen. Die Einmalzahlung gewährt 2% Skonto und gibt „Sicherheit“ vor zwischenzeitlichen Preiserhöhungen.

Gegenüber der bislang schon im Main-Taunus-Kreis als Jahresabo angebotenen Schulzeit-Karte erhöht sich der Preis um ca. 5%. Die Schulzeit-Karte war dafür nicht in den Ferien gültig.

Ganzjährige Schülerabos sind bereits seit einigen Jahren im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr erfolgreich am Markt. Schülerinnen und Schüler lernen damit die Angebote des öffentlichen Verkehrs auch außerhalb ihrer üblichen, meist überfüllten „Schulroute“ kennen.

So gewinnt man die Kunden von morgen. Außerdem werden die Busse und Bahnen in den Ferienzeiten besser ausgelastet, und den Eltern und der Umwelt bleibt manches Hin- und Herfahren zwischen Wohnort, Schwimmbad und Kino erspart.

### Südhessen:

## Bahnhof Heppenheim wird saniert

**(fl)** Am 03.07.2003 begann offiziell der Umbau und die Modernisierung des Bahnhofs Heppenheim. Mit einem Aufwand von 8 Millionen Euro wird ein neuer Busbahnhof angelegt und der Vorplatz erhält ein neues Ambiente. Park + Ride- und Bike + Ride - Anlagen ergänzen das Angebot.

Die Fußgänger-Unterführung zu den Gleisen wird neu gebaut. Sie wird so angelegt, dass ein Zugang von beiden Stadtseiten her möglich ist. Die Westseite wird für Park + Ride genutzt und gilt ferner als Fläche zur weiteren Stadtentwicklung.

Die Bahnsteige werden erhöht und auf 270 Meter Länge ausgebaut. Alle Anlagen werden durch Rampen, taktile Leitstreifen etc. Seh- und Mobilitätsbehinderten ge-

recht. Gefördert wird der Umbau durch das Land Hessen, durch das Bundesschienenwege-Ausbaugesetz sowie durch die Stadt Heppenheim. Selbstverständlich verbleibt auch ein Eigenanteil der Deutschen Bahn AG. Zu den Planungskosten trägt die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH bei.

Heppenheim ist Hessentagsstadt 2004.

## Zugbegleiter bleiben an Bord?!

### RMV: Kundenbetreuung mit der DB vertraglich geregelt / "Service muss an erster Stelle stehen"

(hpg) Wenn Volker Sparmann als Geschäftsführer des RMV in einer Pressemitteilung vom 11. Juli 2003 sagt: "In allen lokbespannten Zügen im RMV-Gebiet bleibt es dabei: Zugbegleiter sind mit an Bord" kennt er die geübte Praxis von DB Regio offensichtlich nicht.

Seit dem 15. Juni 2003 werden Doppelstockzüge zwischen Limburg und Frankfurt "im fliegenden Wechsel" nur noch auf Teilstrecken mit Zugbegleitern besetzt. Auf unsere Nachfrage sagte DB-Pressesprecher Gelfo Kröger, dass DB Regio in einem Pilotprojekt noch bis Ende August teste, ob es nicht sinnvoller ist, Doppelstockzüge auf Teilstrecken für eine optimale Fahrkartenkontrolle mit zwei Zugbegleitern zu besetzen und dafür in Passagen mit "wenig Betrieb" auch mal ohne zu fahren. "Es macht wenig Sinn", so Kröger, "wenn durchgehend ein Zugbegleiter an Bord ist,

den Reisende ohne Fahrkarten ganz einfach 'umgehen' können." Kröger räumte ein, dass DB Regio diesen Test im Vorfeld mit dem RMV nicht abgestimmt habe. Demgegenüber erklärt der Pressesprecher des RMV, Peter Vollmer, dass es eine Anfrage der DB Regio AG gegeben habe, die mit Schreiben vom 11. Juni vom RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann abschlägig beschieden wurde.

Für den RMV ist der Verzicht auf Zugbegleiter in lokbespannten Zügen allein schon wegen der Mitfahrt von mobilitäts-

*Sollen auch in Zukunft mit Zugbegleitern fahren: Doppelstockzüge der Deutschen Bahn*



eingeschränkten Personen nicht denkbar. Gerade die RMV-Linie 20 Frankfurt - Limburg ist aufgrund der Initiative des Landes Hessen, der DB und des RMV zu 100 Prozent mit fahrzeuggebundenen Einstiegs- hilfen ausgestattet worden. "Hier Kunden- betreuer im Nahverkehr zu streichen, wäre ja geradezu absurd und würde zu Recht Behindertenverbände alarmieren", so Peter Vollmer abschließend.

Offenbar wurde bei DB Regio auch nicht bedacht, dass der Triebfahrzeugführer bei einer Störung des "Technik-basierten Abfertigungsverfahrens" (TAV) den Zug alleine nicht mehr weiter fahren darf, solange noch Reisende an Bord sind. So hatte beispielsweise am Sonntag, 29. Juni der erste Zug nach Limburg (Abfahrt 6.00 Uhr in Frankfurt Hbf) bereits bei der Abfahrt eine TAV-Störung. Der Zug durfte daher nur ohne Fahrgäste bis Niedernhausen fahren. Es dauerte allerdings ca. 20 Minuten, bis der Zug geräumt war, da ja kein Zugbegleiter vor Ort war, der diese Aufgabe hätte wahrnehmen können und sich der Triebfahrzeugführer offenbar alleine nicht durchsetzen konnte. In Niedernhausen kam mit dem Gegenzug planmäßig ein Zugbegleiter für diesen Zug und es durften wieder Reisende zusteigen, da nun der Fahrgastwechsel und ordnungsgemäße Verschluss der Türen vom Kundenbetreuer kontrolliert wurde. Beinahe wöchentlich müssen auch im nachmittäglichen Berufsverkehr Züge mit TAV-Störung geräumt werden, um dann als - vom RMV finanzierter - Leerzug ihr Reiseziel zu erreichen.

Da der RMV in seinem Verkehrs- und Servicevertrag mit DB Regio AG den generellen Einsatz von Zugbegleitern in

Wagenzügen vereinbart hat, werde man - erklärte die Presseabteilung des RMV auf unsere Nachfrage - "diesbezüglich dringend nachhaken".

Der Verkehrsverbund verspricht sich von den mitfahrenden Zugbegleitern nicht nur, dass sie die Fahrkarten kontrollieren. "Wie bisher sollen sie Auskünfte geben und beim Einsteigen auch mal den schweren Koffer oder den Kinderwagen anheben." Doch dazu ist es notwendig, dass die Zugbegleiter beim Halt an den Stationen auch auf dem Bahnsteig präsent sind. Selbst dies ist nach unseren Beobachtungen nicht die Regel.

In der Pressemeldung des RMV vom 11. Juli wird RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann abschließend wie folgt zitiert: "Generell muss sich die Bundespolitik mal überlegen, ob sie sich bei über 4,2 Millionen Arbeitslosen erlauben kann, aus Unternehmen, die von ihr gesteuert werden, Personalstellen wie die Zugbegleiter auszu- dünnen - Personal, das sich sicherlich bezahlt macht, wenn ich an die Abwehr von Vandalismus und an den Zugewinn von Fahrgästen denke."

Während der Versuchsphase zwischen Limburg und Frankfurt konnten zwei Dienstposten eingespart werden. Wie hoch der Imageschaden durch ausgefallene oder verspätete Züge ist, lässt sich dagegen nicht beziffern.



## InterConnex voll in NVV- und RMV-Tarif integriert

(fl) In den beiden Zügen der durch Hessen fahrenden InterConnex - Linie werden die Verbundtarife von NVV und RMV voll anerkannt. Auch das Hessenticket ist gültig. Abstriche gibt es lediglich beim Semester-Ticket. Zwar berechtigt es ebenfalls zur Fahrt im InterConnex, es wird jedoch ein Zuschlag in Höhe von 1,50 Euro erforderlich.

Die Verbundfahrkarten sind am Automaten zu erwerben, während der InterConnex-Fahrschein im Zug verkauft wird. Für Fahrten innerhalb der beiden Verbundgebiete gibt es keine InterConnex-Fahrscheine.

NVV, RMV und Connex haben eine weitere Vereinbarung getroffen: Fahrgäste, die von außerhalb in das jeweilige Verbundgebiet einreisen, können ab ihren Ankunftsbahnhöfen im NVV- und RMV-Gebiet im jeweiligen Stadtbereich alle Busse, Straßenbahnen und Regionalzüge benutzen, um ihr Ziel zu erreichen. Die InterConnex-Fahrkarte gilt sogar als Tageskarte im jeweiligen Stadtgebiet, kann also für mehre-



*Direkt nach Rostock: Interconnex in Wetzlar*

*In Hessen kann der Interconnex mit RMV- oder NVV-Fahrkarten zuschlagsfrei benutzt werden  
2 Fotos: G. Moses*



re Fahrten genutzt werden! Dazu Walter Bensch, zuständig für Tarife beim RMV, in einer Presseerklärung: „Diese Regelung lehnt sich an das RMV-Modell des City-Tickets an, das schon vor Jahren für die Stadt Frankfurt angeboten wurde. Die mit Connex gefundene Lösung geht sogar darüber hinaus, weil deren Fahrkarten mit dem Aufdruck ‚plus Stadt‘ den ganzen Tag über

das jeweilige Stadtgebiet beinhalten und nicht nur die lokale Weiterfahrt ab Zielbahnhof zum Endpunkt der Reise.“

Sinnvoll wäre es, wenn Connex etwas mehr Werbung für seinen Zug mit den attraktiven Tarifangeboten in Hessen betreiben würde. Die Auslastung ist sogar in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit zwischen Gießen und Dillenburg eher mäßig.

## Viele Verspätungen bei der S-Bahn Rhein-Main

**(fl) Die Deutsche Bahn AG berichtet von einer hohen Zahl an Baustellen und sonstigen Langsamfahrstellen im Bereich der S-Bahn Rhein-Main. Durch die Engstelle Citytunnel in Frankfurt übertragen sich die Verspätungen auf das gesamte Netz. Hauptsächliche Auslöser der Situation seien folgende Bau- und Langsamfahrstellen:**

S1, S2      Langsamfahrstelle zwischen Frankfurt Höchst und Frankfurt Farbwerke

Hier kommt es teilweise auch zu Ausfällen der S9 auf der Teilstrecke Mainz-Kastel - Wiesbaden

S1, S8, S9      Baustelle in Wiesbaden Ost.

S3, S4, S5      Langsamfahrstelle zwischen

*Auch die S9 (hier in Rüsselsheim) ist stark von den Verspätungen betroffen*



Frankfurt Westbahnhof und Frankfurt Rödelheim

S5 Baustelle in der Nähe von Oberursel

### **Rückläufige Pünktlichkeit**

Nach Auswertungen des RMV haben die Pünktlichkeitswerte im S-Bahn-Netz in diesem Jahr alle unterhalb der jeweiligen Monatswerte der vier Vorjahre gelegen. Geradezu dramatisch der Rückgang der Werte um fast sieben Prozentpunkte innerhalb von nur zwei Monaten auf 88,3 Prozent im Juni 2003. Bereits jetzt sind fast so viele Zugkilometer im S-Bahnbereich ausgefallen wie im gesamten Vorjahr.

Ursache sind laut DB Netz AG zahlreiche Baustellen an den Schienensträngen, wobei sich unglücklicherweise lange geplante Wartungsarbeiten mit unvorhergesehenen

Erfordernissen überlagert hätten.

Die Vielzahl der sogenannten Langsamfahrstellen wirkt sich auf die Pünktlichkeit im gesamten Netz aus, weil in Frankfurt alle S-Bahn-Linien aufeinandertreffen und sich dann leicht Verspätungen übertragen.

Die Vertreter der DB Netz AG sagten in einem Krisengespräch mit dem RMV zu, mit Hochdruck die Langsamfahrstellen beseitigen zu wollen. Der RMV will die Deutsche Bahn beim Wort nehmen, dass Ende August und damit bis zum Ende der Sommerferien tatsächlich wie versprochen die größten Einschränkungen behoben sind. Dazu wurde für Anfang September ein Folgetermin verabredet, um die Einhaltung des von DB Netz vorgelegten Zeitplans zu überprüfen.

## **Unterschiedliche Wertungen für Connex**

**(fl) Der Verkehrskonzern Connex macht in Deutschland mit einem stetigen Wachstum auf sich aufmerksam. Neben der spektakulären Einführung eines Fernzuges quer durch Deutschland gibt es vor allem im Norden des Landes eine Reihe von Regionalbahnen mit Connex als Betreiber. Daneben prangt das Logo auch auf einer Reihe von Stadt- und Regionalbussen, in Hessen u.a. in Limburg, Bad Homburg und Frankfurt.**

In einer Wertung der Stiftung Warentest vom Juli werden dem Unternehmen durchweg positive Leistungen bescheinigt. Sauberkeit und Service finden ebenso Anerkennung wie die Möglichkeit, Fahrkarten schnell und unkompliziert im Zug zu erwerben. Im Blick der Tester lag dabei die Interconnex-Route Gera - Berlin - Rostock, betrieben durch die Tochtergesellschaft Ostmecklenburgische Eisenbahn.

In einigen Nachbarländern, wo Connex teilweise schon länger im Geschäft ist und sich durchaus zu den "Pionieren" der Pri-

vatisierung zählen darf, wird dagegen von teilweise gravierenden Qualitätsmängeln berichtet. In Großbritannien verliert Connex South Eastern zweieinhalb Jahre vor Vertragsende die Betriebslizenz für das dortige Teilnetz. Neben Qualitätsmängeln wird das drastische Vorgehen seitens der Aufsichtsbehörde auch durch einen hohen Bedarf an Zuschussgeldern außerhalb der gesetzlich geregelten Subventionsleistungen begründet. Die britische Bahnaufsicht SRA wertet den Zuschussbedarf als Zeichen finanzieller Misswirtschaft.

## Die Deutsche Bahn AG lernt - erhebliche Korrekturen am Preissystem

(fl) Die Deutsche Bahn AG hat Konsequenzen aus der lautstarken Kritik am Ende 2002 reformierten Preissystem gezogen. Kernpunkte der Reform-Reform sind die Rückkehr zur gewohnten Bahncard mit 50-prozentiger Ermäßigung, die Flexibilisierung der Sparpreise sowie der Verzicht auf allzu rigide Storno-Regelungen.

Die wichtigsten Tarifangebote im Überblick:

### Bahncard-Angebote

**Bahncard 25** - für Gelegenheitsfahrer bietet die Bahncard 25 einen günstigen Einsteigerpreis von 50 Euro bzw. 100 Euro in der ersten Klasse. Die Ermäßigung auf den Normalpreis beträgt 25 Prozent. Die Möglichkeit, mit der Bahncard 25 nochmals ermäßigte Sparpreise zu erwerben, läuft aber zum 30.09.2004 aus.

Lebenspartner und Kinder (bis 18) des Bahncard-Kunden bzw. der Bahncard-Kundin erhalten eine "vollgültige" Bahncard 25 zum Preis von nur 5 Euro. Bei gemeinsamen Reisen fahren Kinder unter 15 analog der Familien-Regelung kostenlos mit. Darüber hinaus gilt eine erweiterte Mitnahmeregelung: Bis zu vier Personen fahren mit dem Inhaber der Bahncard 25 zur Hälfte des bereits ermäßigten Tarifs.

**Bahncard 50** - sie ermäßigt den Normalpreis wie gewohnt um 50 Prozent, kostet aber jetzt 200 Euro (2.Klasse) bzw. 400 Euro (1.Klasse). Für Partner, Schüler und Studenten bis einschl. 26 Jahre, Senioren, Erwerbsunfähigkeitsrentner und Schwerbehinderte nach GdB 70 gibt es diese Bahncard zum halben Preis. Auch bis zu vier Mitfahrer erhalten eine gegenüber dem

Normalpreis 50-prozentige Ermäßigung. Die kostenlose Mitnahme der eigenen Kinder bis 15 Jahre ist möglich.

**Bahncard 100** - die persönliche Jahresnetzkarte nennt sich jetzt "Bahncard 100". Sie kostet in der 2. Klasse 3000 Euro pro Jahr bzw. 12 x 270 Euro pro Monat im Abo. ICE-Sprinterzüge sind reservierungs- und aufpreispflichtig. Auch hier gibt es großzügige Mitnahmeregelungen: Bis zu vier eigene Kinder unter 15 reisen kostenlos mit. Kinder von 15 bis 17 sowie Partner/innen der Bahncard-Kundin bzw. des Bahncard-Kunden erhalten eine Bahncard 25 kostenlos, wenn mindestens ein Kind im Haushalt lebt. Die "Kandidaten" für die Bahncard 25 müssen im Bestellschein angegeben werden. Und es muss eine Kindergeldbescheinigung vorliegen.

**Bahn.comfort** - das Vielfahrer-Programm bietet die gleichen Leistungen wie vor den beiden Reformen. Die Vorteile sind häufig von geringem materiellen Nutzen. Auf der DB-Internetseite wird das Programm recht treffend als "Dankeschön für Sie als treuen Kunden" benannt.

### Fahrpreise ohne Zugbindung und Vorbuchung

**Normalpreis** - es gilt weiterhin der Ende 2002 eingeführte degressive Normalpreis

mit bis zu 25 Prozent Nachlass auf Langstrecken gegenüber dem alten Kilometerpreis. Beim Normalpreis fahren Kinder von 6 bis 14 in Begleitung mindestens eines Eltern- oder Großelternanteiles kostenlos mit. Dazu ist es erforderlich, vor Reiseantritt die Kinder auf der Fahrkarte einzutragen.

**Mitfahrerpreis** - Wer eine Fahrkarte zum Normalpreis erwirbt, kann bis zu vier Mitfahrer zum halben Preis mitnehmen. Es gilt aber ein Mindestpreis für Mitfahrerinnen bzw. Mitfahrer von 15 Euro bzw. 22,60 Euro je nach Wagenklasse. Die Kombination von Mitfahrer- und Sparpreisen ist zulässig.

Umtausch und Erstattung von Fahrkarten zum Normalpreis oder zum Bahncard-Preis ist vor dem ersten Geltungstag jederzeit kostenlos möglich. Ab dem ersten Geltungstag gilt eine Gebühr von 15 Euro.

### **Sparpreise mit Zugbindung und Vorbuchung**

Statt der bisherigen drei Plan- und Sparpreise mit 10, 25 oder 40 Prozent Ermäßigung gibt es jetzt nur noch zwei Angebote: Sparpreis 25 und Sparpreis 50. Beide gelten für Hin- und Rückfahrt, beinhalten eine Zugbindung sowie einen Mindestpreis und haben ein begrenztes Fahrkarten-Kontingent. Beide müssen jeweils drei Tage vor Antritt der Fahrt gekauft werden. Mitfahrer reisen zu den unter "Mitfahrerpreis" genannten Konditionen für die Hälfte des Sparpreises.

**Sparpreis 25** - Der Sparpreis 25 ist unabhängig vom Wochenende als Hin- und Rückfahrt in jeder beliebigen Tageskombination möglich.

**Sparpreis 50** - Für den Sparpreis 50 gibt es weiterhin die Wochenendbindung, sie ist aber etwas flexibler geworden. Die Hin- und Rückfahrt kann samstags oder sonntags am gleichen Tag erfolgen. Oder zwischen Hin- und Rückfahrt liegt die Nacht von Samstag auf Sonntag.

Der Mindestpreis beträgt für beide Sparpreise einheitlich 30 Euro in der 2. und 45,20 Euro in der 1. Klasse. Neu ist der Umtausch bzw. die Erstattung geregelt. Bis einen Tag vor Reiseantritt gilt grundsätzlich eine Umtausch- bzw. Erstattungsgebühr von 15 Euro. Am Reisetag ist es möglich, eine Sparpreis-Zusatzkarte zu kaufen. Diese kostet den Differenzbetrag zwischen Spar- und Normalpreis zuzüglich einer Gebühr von 15 Euro.

### **Reservierungen**

Einzelreisende reservieren eine Fahr- richtung mit Anschlüssen für 2,60 Euro. Familien mit Kindern unter 15 zahlen bis 5 Personen einheitlich 5,20 Euro pro Fahr- richtung

### **Plan & Spar Europa**

Für Belgien, Dänemark, Italien, Kroatien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Schweiz, Slowenien, Tschechien und Ungarn gibt es um 25 Prozent ermäßigte Sparpreise mit Wochenend- und Zug- bindung sowie 7-tägiger Vorbuchung. Zusätzlich gewähren die genannten Länder für die 2. bis 5. Person einen Mitfahrer- Rabatt von bis zu 50 Prozent. Auch hier gelten die Mindestpreise wie bei den nationalen Sparpreis-Angeboten.

Für Bahncard 25 und RAILPLUS-Inhaber werden die neuen Preise nochmals um 25 Prozent auf den deutschen und ausländischen Strecken ermäßigt.

Litauen, Lettland, Russland, die Ukraine und Weißrussland ermäßigen die Preise teilweise bis über 30 Prozent. Hier gilt jedoch RAILPLUS nicht.

### **Plan & Spar Europa Plus**

Nach Belgien, Dänemark, Luxemburg,

Niederlande und Tschechien gibt es Kontingente mit 40-prozentiger Ermäßigung gegenüber dem Normalpreis sowie weiteren 50 Prozent Mitfahrer-Rabatt für die 2. bis 5. Person. Selbstverständlich gilt auch hier die Wochenend- und Zugbindung. Außerdem bedarf es einer 14-tägigen Vorbuchung.

Auch dieser Sparpreis ist mit der neuen Bahncard und RAILPLUS nochmals um 25 Prozent zu ermäßigen!

## **Der Hessenschiene-Kommentar: Rundum verstanden**

Die Verantwortlichen der DB haben in den letzten acht Monaten sehr viel gelernt. Nahezu alle kritisierten Elemente des Preissystems wurden einer Verbesserung unterzogen. Dazu zählt allem voran die Bahncard 50. Ihr höherer Preis relativiert sich z.Zt. bereits durch den auf Langstrecken gesenkten Normaltarif. Denn Vielfahrer sind häufig auch Langstreckenfahrer. Die ärgerlichen Stornogebühren sind auf ein erträgliches Maß gesenkt worden: Niedrig genug, um ungewollte "Verpasser" des gebuchten Zuges nicht über Gebühr zu bestrafen, hoch genug, um Missbrauch durch Mehrfachbuchungen oder "Fahrkartenhandel" zu unterbinden. Wer sich mit dem neuen Preissystem intensiv beschäftigen mag, findet durch die Kombination von Sparpreisen, Mitfahrer-Regelungen und dem teilweise günstigeren Grundpreis phantastische Sparmöglichkeiten. Wer dazu keine Zeit aufbringen kann oder will und darüber hinaus flexibel sein muss, bekommt mit der Bahncard 50 immer noch ein solides Grundangebot.

Die hoch gelobten "Billigflieger" haben da weitaus rigidere Regelungen. Und stehen dennoch in der Gunst der Verbraucher weit oben. Vielleicht liegt das mit daran, dass ein Mr. O'Leary so perfekt auf der Klaviatur der öffentlichen Meinung spielen kann. Das kann nicht jeder. Muss auch nicht jeder können. Es genügt schon, auf überflüssiges Poltern à la Mehdorn zu verzichten. Spätestens zu dem Zeitpunkt, wo allen Beteiligten klar ist, dass man doch ein gutes Stück zurück rudern muss.

Friedrich Lang

## Lahntalbahn Gießen - Limburg - Koblenz RMV-Linie 25

### Neue Ganzzüge von Rhenus Rail zwischen Duisburg und Stadtallendorf

(hpg) Ein Großauftrag der Rhenus Rail Logistics GmbH, Duisburg, in Zusammenarbeit mit der Awilog-Transport GmbH, Oberriexingen, entlastet die Straßen jährlich von 60.000 t Koks und 15.000 t Silizium-Carbid. Von Duisburg-Hafen erfolgt der Bahntransport in offenen Absetzmulden auf Flachwagen zur Fa. Winter ins hessische Stadtallendorf. Der erste Zug verließ am 6. Juni 2003 den Duisburger Hafen, pro Woche verkehren inzwischen ein bis zwei Ganzzüge mit jeweils 750 Nettotonnen. Die betriebliche Abwicklung des Verkehrs erfolgt in Kooperation mit „duisport rail“. Die jeweils als Sonderzüge eingelegten Ganzzüge für Awilog verlassen

Duisburg an Verkehrstagen gegen 9 Uhr. Über die rechte Rheinstrecke bis Niederlahnstein, dann die Lahntalbahn aufwärts, erreichen die Züge über Gießen und Marburg bis 17 Uhr Stadtallendorf. Über Dillenburg - Siegen - Betzdorf erfolgt nachts die Rückfahrt.

In den ersten Wochen gestaltete sich der Lokeinsatz mit verschiedenen Vossloh-Lokomotiven recht abwechslungsreich. Nachdem zunächst eine G 1206 eingesetzt wurde, kamen anschließend eine G 2000 und eine angemietete G 1700 zum Einsatz. Aufgrund des Mehrbedarfs an Absetzmulden ließ Awilog Anfang Juni rund 40 Wechselbehälter bei einem Stahlbauunternehmen im westfälischen Bad Laer überholen.

## Limburg

### Kein Kombiverkehr nach Limburg

(hpg) Die Planungen für einen direkten Kombiverkehr zwischen Limburg und Ita-



*Ein Zug von  
Rhenus Rail  
durchfährt den  
Bahnhof in  
Runkel*

*Foto: H.-P.  
Günter*

lien haben sich zerschlagen. Die Firma Obel musste ihr derzeit genutztes Gelände an der Diezer Industriestraße auf Druck der Banken verkaufen und es bis Ende September räumen. Dies hat zur Folge, dass auch der gut angelaufene Transport von Keramikfliesen aus Italien gefährdet ist, wenn kurzfristig kein alternatives Gelände mit Gleisanschluss und Lagermöglichkeiten gefunden werden kann.

### **Mehr Platz für Fahrräder**

(rmv) Seit Mai bietet der RMV in einigen der beliebtesten Freizeit-Regionen des Verbundgebietes mehr Zugverbindungen an. In den Genuss des erweiterten Angebotes an Sonn- und Feiertagen kommen auch Ausflügler entlang der Lahntalbahn. Pro Richtung werden sonn- und feiertags zwei zusätzliche Züge in jede Richtung eingesetzt, die jeweils Platz für cirka 80 Fahrräder bieten.

Diese beiden Züge verlassen Limburg um 9.56 Uhr und um 13.56 Uhr. Am späten Nachmittag ändern sich in Limburg die Abfahrtszeiten von zwei bereits bestehenden Zügen. Sechs Minuten später als abgedruckt fahren die Regionalbahnen ab Limburg nun um 16.56 Uhr und um 18.56 Uhr.

In der Gegenrichtung verlassen zwei zusätzliche Züge mit vergrößerter Fahrrad-Kapazität Gießen um 8.03 Uhr und um 11.39 Uhr. Die Züge, deren Abfahrtszeit im bestehenden Fahrplan mit 13.48 Uhr und 15.48 Uhr angegeben sind, werden um neun Minuten vorverlegt auf 13.39, beziehungsweise 15.39 Uhr.

Da für die Sonderzüge in den Bahnhöfen ein relativ langer Aufenthalt zum Ein-

und Ausladen der Fahrräder eingeplant werden muss, halten diese Züge in beiden Fahrtrichtungen nicht an der Station Löhnberg.

## **Vogelsbergbahn**

### **Gießen-Alsfeld-Fulda**

#### **RMV-Linie 35**

#### **Sonntags alle Züge auf der Vogelsbergbahn verstärkt**

(hl) Vom 1. Mai bis einschließlich 26. Oktober werden vom RMV an allen Sonn- und Feiertagen auf der Vogelsbergbahn alle fahrplanmäßige Züge mit zwei Triebwagen gefahren, um dem gewachsenen Bedarf an Fahrradtransport-Kapazität Rechnung zu tragen. Vor diesem Hintergrund werden in diesem Zeitraum auch zwei zusätzliche Regionalexpress-Züge von Gießen nach Fulda und ein zusätzlicher Zug in der Gegenrichtung eingesetzt, welche aber nicht als Doppeltraktion verkehren.

Durch dieses Angebot entspannt sich merklich die Fahrrad-Stellplatzsituation in den zuvor nur solo verkehrenden Triebwagen.

Aus den persönlichen Erlebnissen des Verfassers (3x) in dieser Saison ist es allerdings nicht nachvollziehbar, dass an diesen Tagen eine Doppeltraktion verkehrt, wobei die jeweils hintere Garnitur verschlossen bleibt und der/die Zugbegleiter/in nur bei dem Triebwagenführer sitzt.

#### **Erster Vogelsberger Radsonntag**

(hl) Am Sonntag, dem 15.06.2003, fand der erste Vogelsberger Radsonntag statt. Obwohl der Veranstalter mit wesentlich mehr

Resonanz gerechnet hatte, konnten alle Radler bei herrlichem Sommerwetter auf der Vogelsberger Themenroute „Ohmtal-tour“ den Vogelsberg von seiner besten Seite kennen lernen. Wer nach der Eröffnung der Veranstaltung durch den Vogelsberger Landrat Rudolf Marx in Mücke, von dort bis nach Lauterbach die ca. 48 Kilometer lange Strecke bewältigte, musste kurz vor Hessens höchstgelegener Stadt die größte Steigung der Gesamtstrecke erklettern.

Um den erwarteten Besucheransturm an diesem Tag gerecht zu werden, hatte der Veranstalter zusätzlich zu den fahrplanmäßigen Bussen des Vulkanexpress eine Sonderbuslinie mit kostenloser Fahrradmitnahme zwischen Lauterbach und Mücke sowie zusätzliche Sonderzüge, ebenfalls mit Fahrradbeförderung, zwischen Gießen und Lauterbach eingerichtet. Es verkehrte ein lokbespannter Wendezug mit zusätzlichem Fahrradtransportwagen - mit teilweise klemmenden, unbenutzbaren Rolläden - sowie zwischen Lauterbach und Fulda ein VT 628.

Im Gegensatz zu vorgenannten Sonderzügen zwischen Gießen und Lauterbach, welche nahezu nicht genutzt wurden, konnten auf der eigens für diesen Tag eingerichteten Sonderbuslinie doch zahlreiche Fahrgäste verzeichnet werden.

Leider hat die Ausweisung des Bahnhofs Mücke als Servicestützpunkt an diesem Tag das schlechte Image der Vogelsbergbahn bzw. Deutschen Bahn bestätigt; der vor Ort tätige Bediente hatte mit der "Ganzes Sache nichts zu tun hat, weiß ich nicht, müssen Sie VBV fragen!".

## **Frankfurt - Höchst - Niedernhausen - Limburg RMV-Linie 20**

### **Umbaumaßnahmen im Bahnhof Eppstein**

(gh) In die Verhandlungen über den Kauf des Bahnhofsgebäudes Eppstein samt Außenanlagen durch die Stadt ist wieder Bewegung gekommen. Die Bahn ist anscheinend nun endlich bereit, auch das alte Stellwerk und weitere technische Einrichtungen aus dem Gebäude zu entfernen. Das ist einer der entscheidenden Punkte, da die Stadt das gesamte Haus als Bürgerbüro nutzen möchte. Im Laufe des Jahres soll zumindest mit Sicherungsmaßnahmen am dringend sanierungsbedürftigen Gebäude begonnen werden.

Des weiteren hat die DB AG angekündigt, die zweite Tunnelröhre früher als ursprünglich geplant zu bauen. Das Planfeststellungsverfahren sei für nächstes Jahr vorgesehen, Baubeginn soll 2006 sein und die Fertigstellung rund ein Jahr später. Der Tunnelbau wird auch einen Umbau der Bahnsteiganlagen notwendig machen.

Für die Stadt Eppstein bedeutet dies, zunächst in den Jahren 2004 und 2005 das Bahnhofsgebäude zu sanieren und mit dem Umbau der Außenanlagen mit P+R-Anlage und Buswendeschleife bis nach dem Tunnelbau zu warten.

### **Erweiterung P+R-Anlage Wörsdorf**

(gh) Am 22. Juli 2003 wurde die um rund 30 Plätze erweiterte P+R-Anlage am Bahnhof Wörsdorf ihrer Bestimmung übergeben. Damit stehen jetzt rund 90 Stell-

plätze zur Verfügung.

Bis 1997 konnten nur etwa 15 Pkw auf einem notdürftig befestigten, unbeleuchteten Platz abgestellt werden. Zugeparkte Ortsstraßen und Wirtschaftswegen stellten ein großes Problem dar. Mit der ersten Baustufe der P+R-Anlage war das Problem zunächst aus der Welt, aber der Bedarf ist weiter angewachsen. Bei einer neuen Erhebung wurde für das Jahr 2005 ein Bedarf von rund 80 Stellplätzen ermittelt.

Während an den Parkplätzen an den Bahnhöfen in der Regel Gebühren erhoben werden, bleibt das Parken am Bahnhof Wörsdorf kostenlos. Damit stärkt die Stadt letztlich die gute Akzeptanz des Bahnhofhaltepunkts durch die Fahrgäste und sichert langfristig das Bahnangebot für die Bürger aus Wörsdorf und Umgebung.

## **Niddertalbahn**

### **Stockheim - Nidderau - Bad Vilbel**

### **RMV-Linie 34**

#### **Tunnelarbeiten in Büdesheim**

(hm) Am Büdesheimer Tunnel werden Bauarbeiten durchgeführt. Daher entfällt noch bis zum 12. Dezember 2003 in beiden Richtungen jeweils der letzte Zug abends zwischen Glauburg-Stockheim und Bad Vilbel. Es ist ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet.

## **Hauptbahnhof Wiesbaden**

### **Sanierung des Wiesbadener Hauptbahnhofs angelaufen**

(gh) Unglaublich aber wahr: Im Juli 2003

haben nun endlich die Sanierungsarbeiten am Wiesbadener Hauptbahnhof offiziell begonnen. Nach dem bereits vor knapp 20 Jahren die Bahnhofsgaststätte wegen des bevorstehenden Umbaus geschlossen wurde, folgen nun endlich Taten.

Folgende Baumaßnahmen sind vorgesehen: Die Fassaden-, Fenster- und Bodenbeläge werden saniert. Es wird ein neues Reisezentrum, sowie eine neue Toilettenanlage errichtet. Vor den Bahnsteigen werden Pavillons für verschiedene Dienstleister errichtet. Das Dach der Querbahnsteighalle wird geöffnet und verglast, dadurch soll der Lichteinfall erhöht und der Bau eine freundlichere Atmosphäre erhalten. An der Bahnsteighalle sollen keine Veränderungen vorgenommen werden. Hier wurden allerdings bereits im vergangenen Herbst der Belag des ICE-Bahnsteigs und die Möblierung aller Bahnsteige erneuert.

25 Mio. Euro wird die Sanierung kosten, mit 4,9 Mio. Euro beteiligt sich das Land Hessen. Im Spätsommer 2004, zum 100. Geburtstag des Wiesbadener Hauptbahnhofs soll die Sanierung abgeschlossen sein.

## **Mainz**

### **Neuer Mainzer Tunnel in Betrieb**

(gh) Am 27. Juli 2003 rollte mit IC 2013 Dortmund - Oberstdorf der erste planmäßige Zug durch den neuen Mainzer Tunnel. Gefeierte dieses Ereignis allerdings nicht. Damit soll noch bis zum 29. September 2003 gewartet werden, wenn auch die Gegenrichtung befahren werden kann.

Die Länge des neuen Tunnels misst exakt 1.295 Meter. Fünf Jahre haben die Bau-

*Am Tag der offenen Tür  
der Hanauer  
Straßenbahn konnte ein  
Modell eines  
Stadtbahnwagens  
besichtigt werden*

*Foto: A. Christopher*



arbeiter für diese Strecke gebraucht: Im Juli 1998 begann sich der Firmenverbund 'Neuer Mainzer Tunnel' in den Hügeln Richtung Südbahnhof zu bohren. Als die ersten Gebäude auf der Bastei untergraben wurden, hielten die Experten die Luft an. Das Gästehaus der Landesregierung bewegte sich zwar um zwei Millimeter - aber es blieb alles im grünen Bereich.

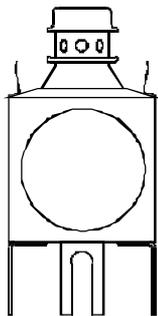
Im Mai 2000 wurde schließlich der Durchschlag zum Südportal erreicht. Wenige Monate später war der Rohbau fertig und der Innenausbau begann. Neue Sicherheitsauflagen verzögerten das Projekt immer wieder, vor allem die Fluchtweglängen wurden überprüft. Juli 2001, Frühjahr 2002, Frühjahr 2003: Mehrfach wurde der Einweihungstermin verschoben.

Wenn dann im September das Gegengleis freigegeben wird, können inklusive der zwei Gleise des alten Tunnels täglich theoretisch mehr als 800 Züge in beide Richtungen fahren, was einer Kapazitätsverdopplung am Mainzer Nadelöhr entspricht. Ab 2007 ist die Sanierung des alten Tunnels geplant.

## **100 Jahre Hanauer Straßenbahn**

(ac) Am 29. Juni 2003 feierte die Hanauer Straßenbahn ihr 100-jähriges Bestehen mit einem Tag der offenen Tür in ihrem Omnibus-Betriebshof in Bahnhofsnähe. Bekanntlich gab es in Hanau 42 Jahre lang einen Straßenbahnbetrieb, der nach Kriegsschäden 1945 nicht wieder aufgenommen wurde. Der Firmenname wurde aber bis heute beibehalten.

Seit einigen Jahren plant man in Hanau wieder ein Stadtbahnnetz nach dem Karlsruher Modell mit Linien, welche durch die Stadt als Straßenbahn verlaufen und auf den Außenästen teilweise auf Eisenbahnstrecken übergehen. Aus diesem Grunde war beim Jubiläum im Betriebshof auch ein Teil eines künftigen Stadtbahnwagens aufgestellt worden, außerdem gab es Fahrten mit einem Karlsruher Stadtbahnwagen von Hanau nach Raunheim.



## TAV macht die Arbeit...

(gh) Anfang Juli hielt eine nachmittägliche Regionalbahn, ausgestattet mit dem neuen „Technikbasierten Abfertigungsverfahren (TAV)“, in Hofheim.

Nach einigen Sekunden

Wartezeit fuhr der Zug weiter, ohne dass ein Fahrgastwechsel stattgefunden hatte, da sich die Türen am gesamten Zug nicht öffnen ließen.

Unter den Personen, die einsteigen wollten, war eine Mitarbeiterin des RMV, die umgehend ihren Chef benachrichtigte. Dieser war glücklicherweise ´mal nicht bei der „Eintracht“, sondern an seinem Schreibtisch und telefonierte sofort mit der Deutschen Bahn.

Die Dienststelle, die für den Einsatz der Zugbegleiter zuständig ist, ermittelte, dass ein solcher im Zug sein müsste und rief diesen auf seinem Dienst-Mobiltelefon an. Der Kundenbetreuer sagte, er sei im Zug und es gäbe keine Probleme.

Nachdem allerdings weitere Klagen von

### *Abendstimmung bei Langgöns*



den in Hofheim „vergessenen“ Fahrgästen sowie auch von den Reisenden, die in Hofheim aussteigen wollten, bei der DB eingingen, erfolgte ein erneuter Anruf bei dem betreffenden Zugbegleiter. Er antwortete wieder: „Ich bin doch im Zug und hier ist alles in Ordnung.“

Auf das konkrete Problem und die vielen Klagen nochmals angesprochen, gab er dann doch kleinlaut zu, dass er nicht im betreffenden Zug sei - frei nach dem Motto: „TAV macht ja meine Arbeit - und ich mir einen schönen Tag!“ Inzwischen hat er seine fristlose Kündigung erhalten.

### Hessenschiene

Herausgeber:

Pro Bahn & Bus e.V.

Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach

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

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

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

Layout: Jürgen Lerch

Druck: Druckhaus Gratzfeld, 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, Gernot Hornik, Horst Mader, Friedrich Lang, Hans-Peter Günther, Michael Laux, Michael Rückl, Michael Marinc, Günther Moses, Eginhard Wichmann, Horst Lorenz, Oliver Günther

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:  
3. November 2003

# Broschüren und Schriften

## Die Rechte Rheinstrecke (SCHIENE Photo 4)

Euro 18,00

(Joachim Seyferth / Knut Schelenz) Nach dem erfolgreichen SCHIENE-Photo-Band 3 "Die Linke Rheinstrecke" liegt nun mit Band 4 das Pendant zur Rechten Rheinstrecke vor. Im Gegensatz zur IC-Magistrale trägt sie den Löwenanteil des Güterverkehrs am Rhein. 144 Seiten, 63 s/w und 61 Farbfotos, 25x19 cm. Joachim Seyferth Verlag, 1995.

## Dieselimpressionen V 100 (SCHIENE Photo 5)

Euro 18,00

(Joachim Seyferth) Jahrzehntelang dieselte sie unscheinbar über deutsche Gleise und war so selbstverständlich, daß sie ständig übersehen wurde. 144 Seiten, 61 s/w und 62 Farbfotos, 25x19 cm. Joachim Seyferth Verlag, 1995.

## Die Localbahn Actiengesellschaft

Euro 14,00

(Stephan Kuchinke) Eine bayerische Privatbahn und ihre Geschichte. 192 Seiten, viele schwarz-weiß Fotos, 21x25 cm. transpress-Verlag, 2000.

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

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

Absender

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

\_\_\_\_\_  
*Straße, Hausnummer*

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

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

Bitte  
ausreichend  
frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.  
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach

## Beitrittserklärung

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

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

HS 53

Ort

Datum

Unterschrift

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

## Einzugsermächtigung

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.:

BLZ:

bei (Kreditinstitut):

in:

bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort

Datum

Unterschrift

