

HESSSEN SCHIENE

Jahresabschlussfahrt zur
Westerwaldbahn!

Nr. 54 D: 1,50 Euro
Dez 2003 - Feb 2004
H 4032

Die Infozeitschrift
von Pro Bahn & Bus



- **Verkehrskonzept für Bergpark Wilhelmshöhe**
- **Interconnex: Er fuhr nur einen Sommer**
- **Taunusbahn soll 12 neue Triebwagen erhalten**



PROBA H N & BUS
Ihr Fahrgastverband

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
Verkehrskonzept für den Bergpark Wilhelmshöhe	7
Kassel erhält weitere neue Straßenbahnzüge	11
Neuer Haltepunkt Biedenkopf-Schulzentrum eröffnet	12
Bahnhofsvorplatz Butzbach: Nach Umbau Nachteile für Fahrgäste	15
Herborn: Der Fortschritt ist nicht aufzuhalten	18
NVP-Fortschreibung im Landkreis Limburg-Weilburg	19
Taunusbahn soll 12 neue Triebwagen erhalten	22
S-Bahn: Wer einen wichtigen Termin hat, fährt einen Zug früher	24
Grüne Welle für den Bus auf der Bundesstraße 3	26
Neues Linienkonzept für Darmstadt	27
Mit Bahnfahrkarte nach Bad Schwalbach und Schlangenbad	29
Massive Verspätungen auf der Taunusstrecke	29
Für besseres Fahrplanmanagement bei Baustellen	30
Jahresabschlussfahrt von Pro Bahn & Bus	33
Interconnex: Er fuhr nur einen Sommer	34
TAV und kein Ende	35
NBS Frankfurt-Mannheim: Bahn lässt viele Fragen offen	37
Stadtbahn Hanau: Testbetrieb Hanau-Rüsselsheim ab März 2004	39
Streckentelegramm	40
Zum Schluss	46

Fotos, wenn nicht anders bezeichnet: J. Lerch

Titelbild: Regionalexpress Gießen-Frankfurt am 3. August 2003 bei Kirch-Göns

Liebe Mitglieder, liebe Freunde des Schienenverkehrs,

ein weiteres Jahr ist vergangen. Viel ist in dieser Zeit geschehen. Aus unserer Sicht waren das neue Preissystem, die Abschaffung des InterRegios und die Stilllegung des Streckenabschnitts Hungen - Wölfersheim der Horlofftbahn die Themen des Jahres.

Beim Preissystem haben die Fahrgäste selbst abgestimmt und ihre Möglichkeiten genutzt. Der Vorstand der DB AG, allen voran Herr Mehdorn, musste lernen, dass es nicht nur Erste Klasse-Fahrgäste und Familien mit Kindern gibt. Nicht jedes beliebte Angebot des Konzerns kann so einfach gestrichen werden. Dabei denke ich an den InterRegio und die Änderungen bei der Bahncard. Die Bahncard 50 wurde aufgrund massiver Fahrgastverluste wieder eingeführt. Der InterRegio leider nicht.

Das Unternehmen Connex versuchte diese Lücke teilweise zu füllen, aber nachdem in Schleswig-Holstein eine Ausschreibung gewonnen wurde, hat man die hier eingesetzten Wagen kurzfristig abgezogen und die durch Hessen führende Linie kurzfristig eingestellt. Verstehen kann man Connex sehr gut. Die neue Linie von Hamburg nach Flensburg wird vom Land gefördert. Eine Investition, die in Hessen nicht stattfindet. Hier ruht man sich bekannterweise aus und nutzt nur die Regionalisierungsgelder des Bundes für den Nahverkehr.

Was aber passiert, wenn die Bundesregierung beschließt, Subventionen für den ÖPNV zu reduzieren? Wird dann die Vogelsbergbahn stillgelegt? Wenn der RMV weniger Gelder für den Nahverkehr vom Bund erhält, muss er den Kommunen noch tiefer in die Tasche greifen. Dabei waren für mich die Praktiken der letzten Jahre schon sehr fragwürdig. Da hieß es entweder, ihr bestellt mehr Zugleistungen und neue Fahrzeuge oder Wagen, oder wir lassen alles beim alten. Dann ist in ein paar Jahren Schluss, weil die Technik dann so marode ist, dass die Reparaturen zu teuer werden und somit ist die Strecke wirtschaftlich nicht mehr zu betreiben.

Zukunftsmusik? Nein, dies ist schon Realität. Ein Teilstück der Horlofftbahn ist dieses Jahr stillgelegt worden. Auch hier hat die Bahn und RMV mit den höchsten Kostensätzen gearbeitet, um einen Instandhaltungsrückstand von 30 Jahren unwirtschaftlich zu rechnen. Die schlechte Zusammenarbeit zweier Landkreise, die wohl schon länger nicht so richtig miteinander können, hat dann das Aus besiegelt. Dafür gibt es jetzt als „Belohnung“ Geld vom RMV, um Sonntags auf der Lahn-Kinzig-Bahn für die Kreise ohne Mehrkosten im 2 Stunden-Takt zu fahren. Selbstverständlich freue ich mich über den Wochenendverkehr, den unser Fahrgastverband immer gefordert hat. Aber dass diese positive Neuerung nur durch die Stilllegung einer anderen Strecke ermöglicht wurde, lässt einen faden Beigeschmack zurück und riecht nach Kuhhandel.

Egal was auch kommen mag, wünsche ich Ihnen ein schönes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr.

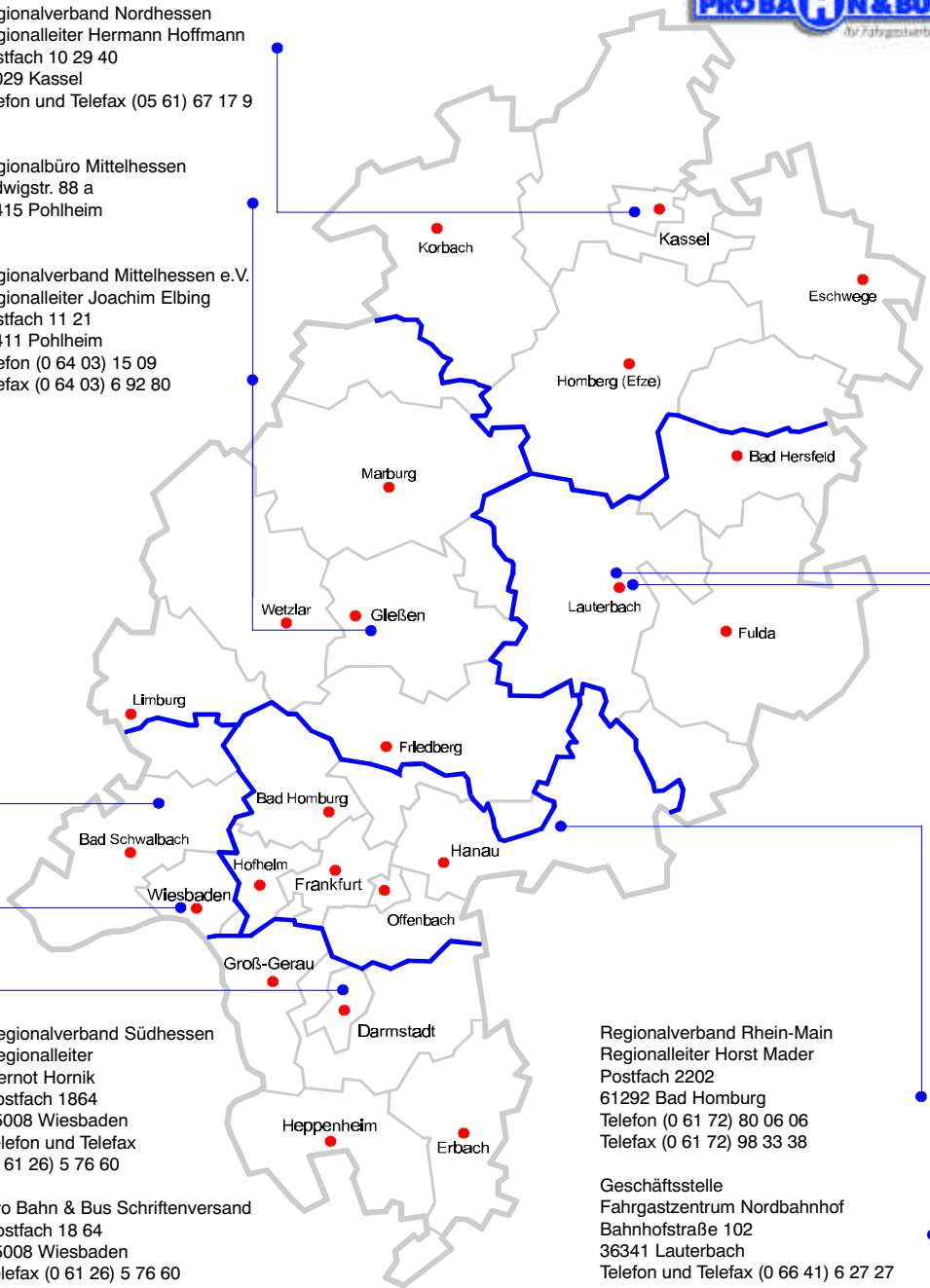
Petra Becker



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

Regionalbüro Mittelhessen
 Ludwigstr. 88 a
 35415 Pohlheim

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



Korbach
 Kassel
 Eschwege
 Homberg (Efze)
 Marburg
 Bad Hersfeld
 Wetzlar
 Gleußen
 Lauterbach
 Fulda
 Limburg
 Friedberg
 Bad Homburg
 Hanau
 Bad Schwalbach
 Hofheim
 Wiesbaden
 Frankfurt
 Offenbach
 Groß-Gerau
 Darmstadt
 Heppenheim
 Erbach

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

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

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

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

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

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

Datum	RV	Veranstaltung	Ort
05.01.04 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
06.01.04 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
14.01.04 18:30 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Bahnhofsgaststätte Terminal, Fulda
28.01.04 19 Uhr	NH	RV-Nordhessen, IGÖV-Treffen	VCD-Büro, Steinweg 21, Kassel
02.02.04 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
03.02.04 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
25.02.04 19 Uhr	NH	RV-Nordhessen, IGÖV-Treffen	VCD-Büro, Steinweg 21, Kassel
01.03.04 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
02.03.04 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
10.03.04 18:00 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen mit JHV	Landesgeschäftsstelle, Nordbahnhof, Lauterbach
31.03.04 19 Uhr	NH	RV-Nordhessen, IGÖV-Treffen	VCD-Büro, Steinweg 21, Kassel

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!



Buch-Tipp

Die Bahnreform - eine kritische Sichtung

(gh) Von H.J. Ritzau, K. Oettle, J. Pacht und W. Stoffels. Aus der Verlagsankündigung: „Gerade wegen der anhaltenden Diskussionen um die Zukunftsfähigkeit der Deutschen Bahn ein Buch, das nicht nur eisenbahn- und verkehrsinteressierte Leser anspricht. Und mit seinen vielschichtigen Beiträgen und veranschaulichenden Fotos ist es auch keine trockene Lektüre, sondern ein hochinteressantes, brisantes und bis ins Detail informatives Grundlagenwerk.“ 416 Seiten, 150 sw-Fotos, Tafeln, Grafiken und Tabellen, 28,00 Euro (zuzügl. Versandkosten).

Zu bestellen bei Pro Bahn & Bus Schriftenversand, Postfach 18 64, 65008 Wiesbaden

Neu: Surf&Rail

(db ag, jl) Für immer mehr Bahnkunden wird der Blick in die Homepage www.bahn.de montags ab 17 Uhr zur festen Gewohnheit. Jeweils fünf neue Verbindungen zum Schnäppchenpreis von 50 Euro sind dann im Angebot.

Die wöchentlich wechselnden Verbindungen sind jeweils in beiden Richtungen buchbar. Beispiele sind Westerland (Sylt) - Köln, Berlin - Köln, Berlin - München oder Hamburg - Stuttgart.

Die bisherige Bilanz zeigt: Seit dem Start am 6. Oktober 2003 herrscht vor allem am ersten Verkaufstag rege Nachfrage: montags werden rund die Hälfte der Tickets einer ganzen Woche verkauft.

Mit Surf&Rail kostet die Hin- und Rückfahrt 2. Klasse nur 50 Euro. Bis zu vier Mitfahrer zahlen die Hälfte und Kinder unter 15 Jahren fahren in Begleitung eines Eltern- oder Großelternteils kostenlos. Surf&Rail ist auf den angebotenen Strecken immer günstiger als die regulären Preisangebote. Das Angebot ist zuggebunden. Rund 10.000 Plätze sind pro Woche insgesamt im Angebot. Verkauft wird, solange der Vorrat reicht. Die Hinfahrt ist frühestens dienstags möglich, die Rückfahrt muss innerhalb von 14 Tagen nach dem jeweiligen Verkaufsstart erfolgen.



Die nächsten Fahrten der Oberhessischen Eisenbahnfreunde:

Samstag, 06.12.2003, Nikolausfahrt nach Limburg

Am Nikolaustag lässt es sich der Nikolaus sicher nicht nehmen, die Gäste der OEF bei der gemütlichen Nachmittagsfahrt von Gießen nach Limburg an Bord des Schienenbusses zu begrüßen.

Sonntag, 14.12.2003, Weihnachtsfahrt nach Michelstadt

Von Gießen geht es mit dem Schienenbus über Frankfurt/M. und Hanau zu einem der berühmtesten und schönsten Weihnachtsmärkte Hessens nach Michelstadt im Odenwald. Und wenn alle Mitfahrer artig sind, lässt sich vielleicht auch schon der Weihnachtsmann blicken...

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

Verkehrskonzept für den Bergpark Wilhelmshöhe

Der Beitrag entstammt einer Broschüre von Interessengemeinschaft Öffentlicher Nahverkehr Kassel IGÖV, Pro Bahn Kassel und VCD Kreisverband Kassel e.V.. Zusammengefasst und redaktionell bearbeitet wurde die Broschüre durch Peter Klemt (IGÖV) und Wolfgang Schmidt (VCD). Pro Bahn & Bus Nordhessen ist Mitglied in der IGÖV; der Text wurde für die Hessen-Schiene leicht gekürzt.

Im Zusammenhang mit der gewünschten Aufwertung des Bergparks Wilhelmshöhe in Kassel sowie des Schlosses Wilhelmsthal und des Barockparks Karlsaue zum Weltkulturerbe und den Planungen des Landes Hessen, den Standort Wilhelmshöhe zum Museumspark auszubauen, spielt der Aspekt Öffentlicher Verkehr bisher keine Rolle. Da jedoch die gewünschte Ausweisung des Kulturgutes voraussichtlich zu einem deutlichen Anstieg der Besucherzahlen führen wird, muss auch die Frage der Verkehrserschließung intensiver diskutiert werden. Dabei muss auch offiziell als erklärtes Ziel formuliert werden, die Auswirkungen des Besucherverkehrs sowohl für die Kulturobjekte, aber auch für die im Umfeld der Anlagen wohnenden Anwohner so verträglich wie möglich zu gestalten. Dieses Ziel kann nach Ansicht der Verbände nur durch die prioritäre Funktion des Öffentlichen Verkehrs erreicht werden.

Die heutige Situation

Den Kassel zugewandten Bereich des Habichtswaldes erschließen derzeit drei Tram- und zehn Buslinien, die zumeist im 15- und 30-Minutentakt die Innenstadt und zahlreiche Stadtteile anbinden. Damit ist dieser Bereich für nordhessische Verhältnisse außerordentlich gut erschlossen. Im unmittelbaren Bergparkbereich verkehren die Tramlinien 1, die Bergpark-Buslinie 43

und die Herkules-Buslinie 43.

Trotz der bereits heute attraktiven Anbindungen ist der Anteil der mit Privatfahrzeugen anreisenden Besucher recht hoch und kann an Spitzentagen nur als unverträglich bezeichnet werden. Dies wird zum einen an der Bergparkstraße deutlich, die an zahlreichen Sonntagen im Jahr trotz eindeutigen Parkverbot zum Großparkplatz verkommt. Ebenso werden im Umfeld des Herkules wegen zeitweilig nicht ausreichendem Parkraum Fahrzeuge in großer Zahl wild geparkt.

Größtes Manko ist die nach wie vor mögliche Fahrt mit Privat-PKW's über die Bergparkstraße quer durch den Park bis zu den Kaskaden. Es ist nicht einsichtig, warum nicht längst zu Zeiten der Wasserkünste die Straße für alle Fahrzeuge außer dem Bergpark-Bus gesperrt wird. Mittelfristig ist eine komplette Sperrung dieser Straße unabdingbar.

Ein Shuttlekonzept, mit dem per Auto anreisende Besucher zum Umsteigen auf Bus und Tram bewegt werden können, existiert nicht. Park and Ride kann nur derjenige praktizieren, der sich in der Struktur des KVG-Liniennetzes halbwegs auskennt und bereits frühzeitig in den westlichen Stadtteilen nahe den Haltestellen der Linien 1 und 3 parkt. Von Westen her, also aus Richtung der Gemeinde Habichtswald, ist

an Sonn- und Feiertagen überhaupt kein Busangebot zum Herkules vorhanden.

Ein weiteres Problem ist die zeitweise zu geringe Kapazität, die im Umfeld von Herkules und Wilhelmshöhe, insbesondere zu den Wasserkünsten, angeboten wird. So wird der Einsatz von Zusatzbussen auf der Herkules-Buslinie 43 sehr restriktiv gehandhabt. Häufig müssen sich Fahrgäste aus einer gut gefüllten Niederflurbahn in einen nur halb so großen Gelenkbus quetschen, der vom Druseltal zum Herkules fährt. Ebenso ist das Rückfahrangebot nach Ende der Wasserkünste knapp bemessen. Die sonntags nur im 30-Minutentakt verkehrende Linie 1 wird nicht durch einen Zusatzkurs verstärkt, so dass auch hier unangenehm gefüllte Fahrzeuge zu verzeichnen sind.

Vorschläge der Verkehrsverbände

1. Tram zum Schloss Wilhelmshöhe

Wichtigstes Mosaikstück eines Erschließungskonzeptes ist die Verlängerung der Linie 1 in den unmittelbaren Schlossbereich. Heute liegt der Endpunkt der Straßenbahn rund 700 Meter entfernt, auf denen die Besucher allerdings rund 60 Höhenmeter überwinden müssen. Dieser Weg ist zwar für Spaziergänger im Park problemlos zu meistern, als Zuweg für Museumsbesucher ist diese Strecke aber problematisch.

Ziel sollte deshalb sein, die Strecke der heutigen Linie 1 so zu verlängern, dass die zukünftige Endstelle etwa auf gleicher Höhe des Schlosses liegt. Dabei haben die Verkehrsverbände zwei Streckenvarianten ins Auge gefasst, von denen eine in unmittelbarer

nähe der heutigen Endstelle abzweigt und parallel zur Autostraße bis zur Höhe Tulpenallee führt. Die zweite zweigt in der Nähe der Haltestelle Weißensteinstraße ab und führt auf der Nordseite des Marstalls am Neuen Wasserfallgraben entlang zur Tulpenallee und weiter an dieser bis unterhalb der Einmündung der Bergparkstraße.

Schwierigkeiten sehen die Verbände bei der Planung der Endstelle. So geben sie der Anlage von Wendeschleifen generell den Vorzug gegenüber Stumpfgleisen, da sie hinsichtlich der Flexibilität in Betrieb, Fahrzeug-, Fahrplan- und Netzplanung große Vorteile haben. Allerdings dürfte sich die Anlage einer Wendeschleife im Schlossbereich als kompliziert erweisen. Deshalb halten IGÖV, VCD, PRO BAHN und Pro Bahn & Bus auch die Einrichtung von Stumpfgleisen für möglich, was den Einsatz von Zweirichtungswagen bedingen würde. Solche Fahrzeuge beschafft die KVG derzeit. Sollten allerdings die Planungen für eine Reisebusschleife am Schloss tatsächlich konkret werden, könnte man über die Kombination mit einer Tramschleife nachdenken.

Eine dritte mögliche Variante ist der Bau beider Strecken, die zu einer großen Schleife verknüpft werden können (Variante III). Dies ist allerdings die mit Abstand teuerste Lösung. Der Bau einer Streckenverlängerung zum Schloss ist eine sehr anspruchsvolle Maßnahme, bei der besonders großer Wert auf eine gute Integration in die Landschaft gelegt werden muss. Da das Gelände topographisch schwierig ist, sind an einigen Stellen sicher Erdbewegungen nötig. Allerdings ist der absolute Höhen-



Die heutige Endhaltestelle Wilhelmshöhe. Die Verbände schlagen vor, die Endhaltestelle näher an das Schloss zu legen

Foto: Friedrich Lang

unterschied zwischen heutiger Strecke und dem Schlossbereich kein unüberwindbares Hindernis. Im Gegensatz zu Straßen, die immer als Asphaltstrecke in der Landschaft erscheinen, kann eine Tramstrecke sehr unauffällig in die Umgebung integriert werden, beispielsweise als Rasengleis wie an der Haltestelle "Kurhessen-Therme".

Die heutige Wilhelmshöher Schleife und die dortige Haltestelle sollten in jedem Fall erhalten bleiben. Zum einen kann hier bei Großveranstaltungen weiterhin der Einsatzverkehr abgewickelt werden, da die denkbare Stumpfgleislösung zwar für den Normalverkehr völlig ausreichend ist, ein Sonderverkehr wie zu den Konzerten aber darüber nicht abzuwickeln ist. Zudem kann zu bestimmten Zeiten die Straßenbahn zur alten Endstelle zurückgenommen werden. Morgens gegen sechs oder an späten Winterabenden besteht keine Notwendigkeit, immer die Endstelle am Schloss anzufahren.

Die Verbände wünschen sich vom Stadtparlament, dass die KVG einen Planungsauftrag erhält. Diese Planung soll die Vision einer Tram zum Schloss konkretisieren und auch die Machbarkeit einer solchen Maßnahme untersuchen.

2.Herkulesbahn

Ein weiteres, wesentlich aufwändigeres Projekt ist die Verlängerung der Linie 3 als Herkulesbahn zum Herkules, wofür seit mehreren Jahren der Verein Neue Herkulesbahn wirbt. Auch dieses Vorhaben gewinnt unter dem Aspekt Weltkulturerbe deutlich an Bedeutung. In Kombination beider Strecken könnten auswärtige Besucher sogar eine Rundfahrt machen, die nicht nur für mit der Bahn anreisende Städtetouristen interessant ist. So könnten auch Reisebusse Besucher des Bergparks am Bahnhof Wilhelmshöhe aussteigen lassen, die dann mit der Straßenbahn durchs Villenviertel Mulang und das Druseltal zum Herkules fahren und dann nach dem Spa-



Die Druseltallinie, hier an der Haltestelle Walldorfschule, könnte bis zum Herkules verlängert werden Foto: Friedrich Lang

zierung durch den Bergpark vom Schloss mit der Tram wieder zum Bahnhof zurück fahren.

3. Kurzfristige Maßnahmen

Zur Verbesserung der Verkehrserschließung mit Bus und Bahn sollte für das nächste Jahr ein verbessertes Betriebskonzept für die Anfahrt zu den Wasserkünsten entwickelt werden. So sollte an Sonntagen zumindest zwischen 13 und 16 Uhr der Verkehr auf der Linie 43 zu einem 15-Minutentakt verdichtet werden. Da durch die an Wochenenden zusätzlich zum Druseltal verkehrende Linie 7 bereits ein 15-Minutentakt auf der Tramstrecke besteht, würde dadurch zu jeder Tram ein Anschlussbus verkehren. Heute müssen die

Fahrgäste der Linie 7 jeweils 15 Minuten auf den Anschlussbus der Linie 43 warten und tragen dann zur zusätzlichen (Über-)Füllung der Busse bei.

Außerdem sollte nach Ende der Wasserkünste der fahrplanmäßige 30-Minutentakt der Linie 1 durch einen Zusatzkurs gegen 16 Uhr verstärkt werden. Betrieblich könnte ein solcher Zusatzverkehr dadurch optimiert werden, dass der Fahrer eines Zusatzbusses zum Herkules nach 15 Uhr im Betriebshof Wilhelmshöhe auf ein Tramfahrzeug wechselt und somit nach Ende der Wasserspiele auch dort ein Verstärkungsfahrzeug bereit steht. Voraussetzung hierfür ist, dass ein Teil des KVG-Fahrpersonals für Bus und Tram variabel einsetzbar ist. Nach Wissen der Verbände ist dies seit ei-

nigen Jahren bereits für einen kleineren Teil des Personals der Fall.

4. Busverknüpfung zum Schloss Wilhelmsthal

Das zusammen mit dem Bergpark auch als Weltkulturerbe anvisierte Schloss Wilhelmsthal ist heute schlecht an den ÖPNV angebunden. Werktags bestehen Busverbindungen ab Hauptbahnhof bzw. Endstelle Holländische Straße durch die Linie 46, von Samstagmittag bis Montagmorgen fährt überhaupt kein Bus nach Wilhelmsthal. Um Besuchern des Bergparks auch die Möglichkeit zu geben, Wilhelmsthal zu besuchen, könnte langfristig eine Busverbindung zwischen Wilhelmshöhe und Wilhelmsthal über die Rasenallee eingerichtet werden. Durch Anschlussverknüpfungen an der Bus-Endstelle in Harleshausen und an einem der Ahnataler Bahnhöfe könnte zudem auch die Erreichbarkeit des Bergparks für Bürger aus dem Bereich Harleshausen und Ahnatal verbessert werden. Eine solche Verbindung ist im Zweistundentakt mit ei-

nem, im Stundentakt mit zwei Bussen realisierbar.

5. Verkehrsanbindung Karlsaue

Die Aue ist in den Randbereichen durch zahlreiche Haltestellen erschlossen, von denen aus der Park per Fuß erreichbar ist. Verbesserungswürdig erscheint hier die Ausschilderung. So sollte offensiv auf die Erreichbarkeit der Aue von den Haltestellen Am Weinberg, Heinrich-Heine-Straße und Auestadion hingewiesen werden. Denkbar wäre hier das Anbringen von Hinweisschildern an den Haltestellen sowie von Wegweisern im Park. Von der Haltestelle Auestadion aus sollte ein gut ausgeschilderter Weg direkt in die Aue führen. Derzeit ist der Zugang von dieser Haltestelle zum Park nicht nur für auswärtige Besucher sehr erschwert.

Außerdem sollte sich die Vermarktung der Linie 16 nicht nur auf die Bedeutung als Bäderbus beschränken, sondern es sollte offensiv für diese Linie als Aue-Linie geworben werden.

Kassel erhält weitere neue Straßenbahnzüge

(j1) Bis Jahresende erhält die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) fünf weitere Straßenbahnen, die alte Einheiten ersetzen, die heute noch auf der Linie 1 unterwegs sind. Mit den neuen Haltestellenanzeigen in den Einstiegsbereichen erhalten die Fahrgäste zusätzliche Informationen wie Anschlussmöglichkeiten oder P&R-Parkplätze. Die neuen Fahrzeuge sind so ausgestattet, dass sie auch auf der Lossetalstrecke eingesetzt werden können.



Marburg - Biedenkopf - Erndtebrück Neuer Haltepunkt Biedenkopf-Schulzentrum eröffnet

(mm) Seit dem 31. August 2003 halten die Züge der Kurhessenbahn am neuen Haltepunkt „Biedenkopf Schulzentrum“ auf der Strecke zwischen Marburg und Erndtebrück. Eine Vorbereitungs- und Planungszeit von über 23 Jahren ging zu Ende! Der letzte Tag der Sommerferien, ein Sonntag, lockte um 11 Uhr über 200 Interessenten an die neue Station. Erfreulich viele Kommunalpolitiker aus Biedenkopf wollten sich dieses besondere Ereignis nicht entgehen lassen (immerhin 42 000 Euro betrug der Kostenanteil der Stadt Biedenkopf an den Gesamtkosten von 460 000 Euro).

Vom Landkreis Marburg-Biedenkopf, einem weiteren wesentlichen Kostenträger, denn der größere Teil der Fahrgäste sind Schüler, die weit über Biedenkopf hinaus ab dem neuen Haltepunkt die Bahn benutzen, gab Erster Kreisbeigeordneter, Dr. Karsten McGovern, dem Eröffnungszug den Abfahrtsauftrag.

Da sonntags auf der Strecke ein Zweistunden-Takt besteht, blieb nach dem Eröffnungszug um 11.09 Uhr genügend Zeit

für einen die lokale Seele beflügelnden Gag, nämlich die Namenstaufe eines 628er-Triebwagens mit dem Wappen der Stadt Biedenkopf. Der Stadtverordnetenvorsteher und der Erste Stadtrat der Stadt Biedenkopf nahmen gemeinsam die Sekttaufe vor. Glücklicherweise verzichteten sie auf den Versuch, die Sektflasche am Triebwagen zu zertrümmern.

Die große Schar an Gästen wurde vom regionalen Nahverkehrsverband und der Kurhessenbahn zu Getränken und beleg-



kurz vor Abfahrt des Zuges nach Bad Laasphe. Von links nach rechts: Erster Kreisbeigeordneter Dr. K. McGovern, Erster Stadtrat W. Bast, Stadtverordnetenvorsteher K.-U. Koch, J. Kuhn (Kurhessenbahn)

Foto: Michael Mariné

*Abfahrt des
getauften Zuges
Richtung Bad
Lassphe*

*Foto: Michael
Marinc*



ten Häppchen eingeladen und dazu machte die Dixielandband „Hohlblocks“ munterste Musik. Es herrschte eine hervorragende Stimmung, zumal erstaunlich viele „normale“ Bürger aus der näheren und weiteren Nachbarschaft erschienen waren und das Wetter hervorragend mitspielte, sodass das vom Technischen Hilfswerk vorsorglich aufgebaute Zelt nicht benutzt werden musste. In Ihren Reden zeigten die verschiedenen Kommunalpolitiker alle positives Interesse am Schienenverkehr, selbst die Feinheiten der Unterschiede zwischen DB-Regio, der Kurhessenbahn einerseits und dem RMV sowie dem RNV (Regionaler Nahverkehrsverband) andererseits wurden beherrscht und selbstverständlich sprach keiner mehr von der „Deutschen Bundesbahn“. Dies dokumentiert doch schon ein gutes Interesse an der Materie, was gegenüber früheren Verhältnissen einen deutlichen Wandel in der Einstellung vieler Entscheidungsträger zum SPNV auf kommunaler Ebene beweist.

In 5 Monaten wurde der neue 110 m lange Haltepunkt aus Beton-Fertigbauteilen errichtet. Drei behindertengerechte Zugänge führen auf den Bahnsteig, der mit überdachtem Wartebereich, einem Fahrkartenselbstautomaten des RMV, einer überdachten Abstellanlage für 12 Fahrräder und allen weiteren Ausstattungsmerkmalen versehen ist. Da sich die Bahnsteighöhe an den zur Zeit hier haltenden Triebwagen oder den auch noch möglichen loksbespannten Zügen orientiert, ergibt sich eine Höhe von 57 cm. Sollten auf der Strecke jedoch irgendwann einmal Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden, so könnte diese Höhe im Zutrittsbereich mit relativ geringem Aufwand abgesenkt werden. Immerhin zeigen sich auch nach über drei Monaten Betriebszeit noch keinerlei Graffiti, Kratzspuren oder andere mutwillige Beschädigungen irgendwelcher Verrückter. Hoffentlich bleibt uns der Hp noch recht lange „wie neu“ erhalten! In diesem Zusammenhang auch ein Lob an die Kurhessenbahn dafür, dass ihre Fahrzeuge kaum noch Beschmie-

rungen aufweisen und, wenn es dennoch einmal passiert, diese schnell beseitigt werden.

Nachdem nun der Haltepunkt bald drei Monate in Betrieb ist, zeigt es sich, dass er gut angenommen wird, wenn es auch einen kleinen Verlagerungseffekt vom Bahnhof Biedenkopf zum Hp Schulzentrum gegeben hat. Die Zahl der Schüler, die inzwischen die Bahn benutzen, ist erstaunlich gewachsen, wahrscheinlich wegen der Abwanderung aus den überfüllten Schulbussen. Die Zahl der Einzelreisenden ist erfreulich stark, soweit dies häufige Beobachtungen erkennen lassen. Ein wohl unerwarteter Nutzerkreis hat sich eingestellt: mehrere Pendler, die bisher mit dem Auto nach Niederwalgern an der Main-Weser-Bahn führen, weil sie dort gute Parkplätze für ihre PKWs fanden (am Bahnhof in Biedenkopf gibt es fast keine kostenlosen Dauerparkplätze und am Bahnhof Marburg hat man nur gegen viel Geld Chancen auf einen Parkplatz), stellen nun in geringster Entfernung zum neuen Haltepunkt ihre PKWs ab, da man hier reichlich gut ausgebaut, kostenlose Parkplätze findet und in Marburg die Regionalbahn unmittelbaren Anschluss an die Züge nach Frankfurt hat.

Bei allen frohen und lobenden Worten verkniff es sich Joachim Kuhn, der Leiter der Kurhessenbahn, erfreulicherweise nicht, auf einen Missstand hinzuweisen, der einen echten Wettbewerbsnachteil gegenüber dem Auto hervorruft: Für die 34 km vom Hp Biedenkopf Schulzentrum bis nach Marburg Hbf benötigt die Bahn 46 Minuten, eine Fahrzeit, die Kopfschütteln hervorruft, bedingt durch die zur Zeit erlaubte Streckenhöchstgeschwindigkeit von 60

km/h. Leider wird es laut Herrn Kuhn noch über zwei Jahre dauern, bis wenigstens auf einzelnen Teilstrecke die vielen, meist landwirtschaftlichen Übergänge, verschwunden oder so gesichert sind, damit die Züge der Kurhessenbahn wenigstens 80 km/h fahren dürfen.

Anwesende Kommunalpolitiker, die hierauf angesprochen wurden, sagten ihre Unterstützung zu. Allerdings liegt die größere Zahl von betroffenen Bahnübergängen in Gemeinden, deren Verantwortliche nicht so positiv auf die Bahn zu sprechen sind wie die Biedenköpfer. Wahrscheinlich werden Herr Kuhn und sein Bauplaner noch starke Kämpfe mit uneinsichtigen Grundstücksbesitzern und auf Wähler schielende Kommunalpolitiker führen müssen, bis die Bahn etwas schneller fahren darf.

Auch die Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs im Raum Marburg-Biedenkopf (AFS) hatten sich reichlich bemüht, dem großen Ereignis eine besondere Note zu geben: Die vom RNV angebotene Mitwirkung schlug sich in einigen Aktivitäten bei der Organisation der Vorbereitung der Eröffnungsveranstaltung als auch durch einen gut genutzten Infostand während der Eröffnung nieder. Außerdem hat der AFS mehrere Hundert Exemplare des Infoblattes „Obere Lahnaltalbahn aktuell“ mit Informationen zur Strecke, zum neuen Haltepunkt, zu Bahntarifen, zur Verkehrspolitik allgemein und mit einem zweiseitigem Streckenfahrplan einschließlich der Anschlüsse in Marburg und Erndtebrück in der Umgebung des Haltepunktes verteilt.

Bahnhofsvorplatz Butzbach Nach Umbau Nachteile für Fahrgäste

(j1) In den vergangenen Monaten wurde der Bahnhofsvorplatz in Butzbach (Strecke Gießen-Frankfurt) autofreundlich umgestaltet. Seitdem müssen Fahrgäste von Bus & Bahn Nachteile in Kauf nehmen, während der Autoverkehr jetzt freie Fahrt in beide Richtungen hat.

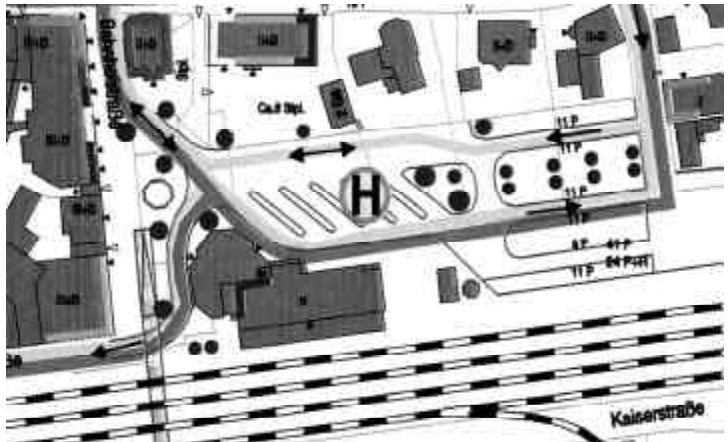
Wie in vielen anderen Städten auch wandern in Butzbach die Geschäfte auf die grüne Wiese, während in der Innenstadt Geschäfte schließen. Aus diesem Grund entschloss sich die Stadt Butzbach zusammen mit dem ortansässigen Gewerbeverein und einigen Butzbacher Vereinen zum Erstellen eines Masterplans, der in Auftrag gegeben wurde.

Einer der im Masterplan erarbeiteten Punkte ergab, dass die Innenstadt nur über ein für Auswärtige komplexes Einbahnstraßensystem zu erreichen ist. Aus diesem Grund schlägt der Masterplan vor, eine Straße rund um die Innenstadt einzurichten, die in beiden Richtungen befahrbar ist. Damit soll Autofahrern die Orientierung erleichtert werden.

Der Planer schlug vor, die Ringstraße unter anderem über den Bahnhofsvorplatz zu führen. Bisher wurde in diesem Bereich der Verkehr nur über eine Einbahnstraße um die Innenstadt geleitet. Der restliche Verkehr begann und endete auf dem Bahnhofsvorplatz (Busse, parkende Pkw's).

Für eine zweispurige Führung waren aber grundlegende Umbauten des Vorplatzes notwendig, um auch mit großen Fahrzeugen die engen Kurven befahren zu können. Dazu mußte das Vordach am Bahnhof ersatzlos abgerissen, Wartemöglichkeiten für Busfahrgäste entfernt, sowie der Taxistand, Telefon und RMV-Automat versetzt werden. Eine ursprünglich geplante Auffassung von einer Busbucht wurde nicht durchgeführt.

*Der alte Butzbacher
Bahnhofsvorplatz:
Ursprünglich floß
der Verkehr von der
Bahnhofsstraße
(links oben)
hauptsächlich in die
Ludwigsstraße
(links unten)*





Der alte Bahnhofsvorplatz: Links der Taxistand. Geradeaus der Zugang zu Gleis 1. Busfahrgäste konnten vor Sonne und Regen geschützt unter dem großen Vordach warten. Auch der Fahrkartenautomat und das Münztelefon waren hier untergebracht Foto: Hermann Lerch

Schon im Vorfeld der Planungen hatte Pro Bahn & Bus mehrmals auf die Verschlechterungen für die Fahrgäste hingewiesen. Durch Aufhebung der Einbahnstraße entsteht Mehrverkehr auf dem Bahnhofsvorplatz, welcher besonders die nach der Schule hier wartenden Schüler gefährdet. Beim Wegfall des Bahnhofsvordachs können Busfahrgäste nicht mehr wettergeschützt auf ihren Bus warten.

Doch die in der Presse hervorgebrachten Einwände konnte das Stadtparlament nicht davon abhalten, den

Umbau mit knapper Mehrheit zu beschließen. Allerdings hatten doch einige Stadtverordneten Bedenken, sodass die Umbaumaßnahmen auf 50.000,- Euro gedeckelt wurden. Diese Sparmaßnahme gab der Stadt später die Argumentation, wichtige Bestandteile wie einen Zebrastreifen für

Die jetzt doppelspurige Ludwigstraße. Links der Zugang zu Gleis 1. Fahrgäste, die von dort kommen, stehen fast unvermittelt auf der Straße





Rechts die alte Straßenführung, die jetzt als Taxistand ohne jeden Wetterschutz dient. Auf der Insel in der Mitte der ebenfalls allen Wettern ausgesetzte RMV-Automat und das Münztelefon. Ein Zebrastreifen zum Bahnhof links fehlt, aber genug Geld für Fahnenstangen und sonstige Fahrbahnmarkierungen war noch da

die Fußgänger aus Kostengründen wegzulassen.

Im Sommer wurden die Arbeiten aufgenommen und innerhalb weniger Monate durchgeführt. In Leserbriefen machten mehrere Bürger ihrem Unmut Luft und kritisierten den Wegfall des Zebrastreifens sowie die ungenügenden Wartemöglichkeiten für Busfahrgäste.

Ein Anruf von Pro Bahn & Bus bei der Stadt Butzbach wegen des weggelassenen Zebrastreifens ergab, dass dort nicht genügend Fahrzeuge verkehren, um einen Überweg zu rechtfertigen. Außerdem seien die Kosten für den ordnungsgemäßen Überweg (Beleuchtung) so teuer, dass das vorgesehene Budget überschritten würde.

Nach Ansicht des Fahrgastverbandes ist der Butzbacher Bahnhofsvorplatz durch den Umbau zum fahrgastunfreundlichsten

zwischen Gießen und Friedberg geworden. Wenn Bürgermeister Oswin Veith froh ist, dass mit dieser Maßnahme vor allem auch den Vorstellungen der Butzbacher Innenstadtgeschäfte entsprochen werde, dürfe man sich über die Nachteile für die Fahrgäste nicht wundern, so Pro Bahn & Bus-Mitglied Jürgen Lerch. Es sei traurig, dass die Butzbacher Geschäftsleute mehr Einfluss auf eine solche Planung hätten als die betroffenen Bahn- und Busfahrer.

Angesichts des Hessentages 2007 in Butzbach ist es höchste Zeit, dass sich die Stadt um eine sinnvolle Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes unter Fahrgastgesichtspunkten bemüht. Vielleicht schaffen es die Parlamentarier, sich bei ehemaligen Hessentagsstädten einen Überblick zu verschaffen, wie moderne Bahnhofsvorplätze heute aussehen können.

Der „Fortschritt“ ist nicht aufzuhalten

(sp) Nachdem die Öffnungszeiten Schritt für Schritt reduziert worden waren, ist der Fahrkartenschalter in Herborn (Lahn-Dill-Kreis) seit 01.08.2003 geschlossen. Der „Tod in Raten“, wie er kürzlich in einem Leserbrief in der Tagespresse beklagt wurde, schreitet fort.

Auf dem Bahnhof Herborn, der Jahrzehnte lang regen Personen- und Güterverkehr auf drei Strecken, über 50 Arbeitsplätze und bis zu 7000 Reisende täglich aufzuweisen hatte, gibt es keinen „personenbedienten“ Verkauf mehr, keinen Ansprechpartner. Die Durchsagen vom Stellwerk ermöglichen keine Rückfragen.

Es war ja zu befürchten und lange angekündigt. Anderen vergleichbaren Bahnhöfen ist es ähnlich ergangen. Und ob eine viel zu spät durchgeführte Unterschriftenaktion Herborner Bürger an den geschaffenen Fakten etwas ändern wird, mag be-

zweifelt werden. Zugegeben: Lange Kundenschlangen hat es am Herborner Schalter schon lange nicht mehr gegeben (wohl aber immer wieder verärgerte Kunden, die - in Unkenntnis der mehrfach geänderten Öffnungszeiten - unverrichteter Dinge wieder umkehren mussten).

Da haben wir es also wieder: Aus Kostengründen und wegen geringer Nachfrage... das kennen wir. Das Totschlag-Argument, das doch jedem einleuchten muss. Aber da steht noch mehr: Auf gleich drei Aushängen an der geschlossenen Schalter-scheibe lesen wir: „Wir würden uns freu-

Bahnhof Herborn: Die Fahrkartenausgabe wurde Anfang August geschlossen

Foto: Friedrich Lang



en, Sie weiter als Kunden der DB begrüßen zu können“. Das klingt gut, aber doch eben etwas merkwürdig ausgerechnet an einer Stelle, wo mich eben niemand mehr begrüßt, geschweige denn sich freut. Die Hinweise auf den Kiosk, das Reisebüro in der Stadt und die - ebenfalls nur noch spärlich besetzten - Reisezentren in Dillenburg und Wetzlar sind wahrlich nur ein schwacher Trost.

Aber da sind ja die Automaten, die (zwar nicht immer, aber doch) meistens funktionieren und die (fast) alles können, die außerdem „kinderleicht“ zu bedienen sind. Und die paar (älteren) Leute, die trotzdem damit nicht zurechtkommen und außerdem

viel zu selten Bahn fahren - auf die kann man schließlich keine Rücksicht nehmen.

Und dann gibt's ja auch noch das Internet, das tatsächlich von immer mehr Menschen genutzt wird. Wer das (noch) nicht hat oder nicht kann - ist der nicht selbst schuld?

Ich will das Rad nicht zurück drehen. Ich weiß auch, dass manche technische und finanzielle Entwicklungen nicht aufzuhalten sind. Aber man sollte nicht übersehen und verschweigen, dass die immer unpersönlicher - unmenschlicher ? - werdenden „Servicestrukturen“ schmerzliche Verluste mit sich bringen.

NVP-Fortschreibung in Limburg-Weilburg

(sg/fl) Im Landkreis Limburg-Weilburg steht momentan eine Fortschreibung des Nahverkehrsplanes an. PRO BAHN und Pro Bahn & Bus geben eine gemeinsame Stellungnahme ab, die sich hauptsächlich auf die Schienenstrecken des Kreisgebietes bezieht. Zwar sind die Schienenstrecken formal nicht Gegenstand des Nahverkehrsplanes (der konzentriert sich - dem hessischen System der Regionalisierung entsprechend - auf die lokalen Buslinien), dennoch ist eine gemeinsame Betrachtung aller Verkehrsangebote im Rahmen einer integrierten Angebotsplanung unerlässlich.

Für die einzelnen Strecken sehen die wichtigsten Forderungen der beiden Verbände wie folgt aus:

1. Lahntalbahn

- Beibehaltung des Regionalbahn-Stundentaktes zwischen Koblenz/Limburg und Gießen mit Verdichtungen zwischen Weilburg und Gießen (überwiegend im Lahn-Dill-Kreis gelegen)

- Ausbau des Wochenend-Tagesverkehrs zum Stundentakt, Integration der Radlerzüge in den Stundentakt. Damit erhielte der

hessische Streckenabschnitt das gleiche Wochenendangebot wie die Teilstrecke Limburg - Koblenz (Rheinland-Pfalz-Takt).

- Beibehaltung der durchgehenden Fahrten Koblenz - Limburg - Gießen auch nach Start des Betriebes von "Vectus" auf dem Abschnitt Koblenz - Limburg. Die vorgesehene Angebotskonzeption mit gebrochenen Regionalbahnen in Limburg führt zu gravierenden Verschlechterungen vor allem für den Freizeitverkehr. Außerdem sind die Bahnsteiganlagen in Limburg für einen bequemen Umstieg zwischen den beiden

Regionalbahn-Ästen nicht geeignet. Als Lösung bietet sich eine wechselweise Bedienung sowohl der Strecke Koblenz - Limburg als auch der Strecke Limburg - Gießen durch Fahrzeuge der DB und der Vectus an. Dadurch bleiben die ausgeschriebenen und vergebenen Kilometerleistungen für Vectus erhalten.

- Bau eines Haltepunktes für die Weilburger Stadtteile Kirschhofen und Odersbach in Kirschhofen.

Dadurch kann für die Stadtteile ein kostengünstiges Angebot an allen Wochentagen und zu allen Tageszeiten erstellt werden. Die Umwegfahrten der Linie 5414 Weilburg - Weilmünster - Grävenwiesbach können entfallen; die Buslinie wird direkter und attraktiver.

- Verlegung des Haltepunktes Arfurt hin zur Siedlung.

2. Westerwälder Bahn

- Stundentakt an Werktagen zwischen Limburg und Westerburg. Damit werden parallele Busleistungen insbesondere zwischen Limburg und Hadamar vermieden und Fahrgastströme sinnvoll verlagert. Die neuen Fahrzeuge der Vectus erlauben durch bequemere Einstiege einen "Stadtbahn-ähnlichen" Betrieb in diesem dichten Siedlungsband. Die Motorisierung der neuen Fahrzeuge der Vectus sollte aber ein deutlich höheres Beschleunigungsvermögen aufweisen. Durch die optimierte Arbeitsteilung zwischen Bahn und Bus sowie durch die Erschließung weiterer Potenziale dank neuer Haltepunkte erfolgt eine deutliche Erhöhung der Wirtschaftlichkeit. Hadamar wird Verknüpfungspunkt für anschließende Buslinien und damit wichtiger Knotenpunkt zwischen Schiene und Bus.

- Zweistundentakt am Wochenende. Verbesserung der Anschluss-Situation in Limburg

von/nach Frankfurt am Wochenende sowie nach Gießen an allen Tagen.

- Neue Haltepunkte in Limburg Ste.Foy - Straße, Elz Eisenbahnstraße, Niederhadamar Glasfachsche. Einrichtung eines optimierten Bus/Bahn-Verknüpfungspunktes in Hadamar. Das Bahnhofsumfeld bedarf einer deutlichen Aufwertung. Verlegung der Bahnsteige in Hadamar an den Bahnübergang, um einen optimierten Zugang zu den Bahnsteigen zu ermöglichen.

3. Taunusstrecke

- Einführung eines durchgehenden Angebotes am Wochenende zwischen Limburg und Frankfurt mit optimalen Anschlüssen in Limburg und Eschhofen zur Lahntalbahn (Freizeitverkehr aus Ffm). Verbesserung des Abendverkehrs zwischen Frankfurt und Limburg mit durchgehenden Zügen ohne Umsteigen in Niedernhausen. Bei Verspätungen ankommender Züge in Ffm warten derzeit keine S-Bahnen, sondern nur RB /RE. Außerdem erfolgt eine Kürzung der Reisezeit und die Vermeidung von Umsteigevorgängen.

- Einrichtung weiterer Blocksignale zwischen Niedernhausen und F-Höchst, um ein Stocken der RE wegen "Auffahren auf die S-Bahn" zu minimieren (Hintergrund: Mit dem Neubau des S-Bahn-Haltepunktes Bremthal sind die S-Bahnen langsamer geworden und die durchgehenden Züge von Limburg laufen auf. Dieser Effekt wird mit dem neuen Haltepunkt "Sindlingen" noch verstärkt werden.)

4. Citybus Weilburg

Ausbau des Angebotes zum "Ganztagsangebot" durch Auffüllen der Lücken in der Mittagszeit.

Taunusbahn soll zwölf neue Dieseltriebwagen erhalten Modernisierung der vorhandenen Fahrzeuge und längere Bahnsteige

(hm) Sollte die Verbandsversammlung des Verkehrsverbandes Hochtaunus in ihrer Sitzung nach Redaktionsschluss dieser HS-Ausgabe den Vorschlägen des Vorstandes zustimmen, dürfte die Anschaffung von zwölf neuen Dieseltriebwagen ein deutliches Stück näher gerückt sein. Das Investitionspaket von insgesamt 37 Millionen Euro enthält zudem eine Modernisierung der derzeit eingesetzten Triebwageneinheiten vom Typ VT/VS 2 E, die Verlängerung von Bahnsteigen und die Einrichtung eines Fahrgastinformationssystems.

Eigentlich bestand einmal die Absicht, zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe im Berufs- und Schülerverkehr günstige gebrauchte Fahrzeuge zu kaufen. Die jetzt favorisierte Variante ist für Landrat Jürgen Banzer (CDU) aber „am wenigsten kompliziert“. Soll heißen: Relativ schnell umzusetzen und gleichzeitig effektiv. Damit werden allerdings die Pläne für eine Elek-

trifizierung der Taunusbahn erst einmal auf das Abstellgleis verschoben.

Welche Fahrzeuge es schließlich sein werden, die künftig auf der Taunusbahnstrecke zwischen Frankfurt, Bad Homburg, dem Usinger Land und Brandobersdorf unterwegs sind, steht noch nicht fest. Hier muss zunächst eine Ausschreibung

*Heute noch Realität: Auch in der Hauptverkehrszeit sind die Züge der Taunusbahn zu kurz
Foto: Frank Adam*



erfolgen. Es wird ein Stückpreis von etwa 2,5 Millionen Euro veranschlagt. Aber auch die zum gewohnten Bild auf der Strecke gehörenden Triebwageneinheiten der Baureihe VT/VS 2 E werden erhalten bleiben. Diese Fahrzeuge sollen modernisiert werden, was mit Kosten in Höhe von 5,5 Millionen Euro zu Buche schlagen wird.

Weil der Frankfurter Hauptbahnhof eher längere denn zusätzliche Züge verkräftet, sollen die Stationen von Usingen bis Köppern längere Bahnsteige erhalten. So können die betroffenen Züge dann, je nach Richtung, verstärkt oder verkürzt werden.

Insgesamt rechnet man mit einer finan-

ziellen Beteiligung des Landes Hessen, der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn und des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, der die Maßnahmen bereits grundsätzlich befürwortet habe.

Um die Frage, ob denn im Hinblick auf eine Elektrifizierung der Taunusbahn zuvor anderweitige Investitionen getätigt werden sollen, wurde im Kreistag schon länger diskutiert. Auch die SPD als größte Oppositionspartei hat nun die Ankündigung von Landrat Jürgen Banzer zur Kapazitätsausweitung begrüßt, allerdings darauf hingewiesen, dass man die auf den Weg gebrachten Verbesserungen bereits vor einem Jahr vorgeschlagen habe.

"Einen Hauch über dem Durchschnitt" Emnid-Kundenbarometer zum Frankfurter Nahverkehr

(f1) Zum zweiten Mal hat sich die Frankfurter Lokale Nahverkehrsgesellschaft "traffiQ" am ÖPNV-Kundenbarometer des Meinungs-Forschungsinstitutes Emnid beteiligt. Erstmals wurde die S-Bahn in die Wertung mit einbezogen. Die in 1500 Telefoninterviews befragten Fahrgäste gaben dem Frankfurter Nahverkehr die Gesamtnote 3,01. Vergeben wurden Noten von 1 (vollkommen zufrieden) bis 5 (sehr unzufrieden). TraffiQ-Geschäftsführer Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch sagt in seiner Presseerklärung, die Kundenzufriedenheit in Frankfurt liege "einen Hauch" über dem Bundesdurchschnitt von 3,04.

Abgefragt wurden 26 Themenbereiche. Sehr gut bewertet wurden die Schnelligkeit der Beförderung, die Sicherheit in den Fahrzeugen tagsüber und Fahrplaninformationen zu Hause. "Gute" und "eher gute" Bewertungen gab es u.a. für das Linien- und Streckennetz, Fahrpläne an den Haltestellen, Pünktlichkeit, Taktfrequenz und Anschlüsse. Durchschnittliche Wertungen erhielten das Fahrkartensortiment, das Platzangebot, die Freundlichkeit des Personals und der Komfort der Fahrzeuge.

Nachholbedarf sehen die Fahrgäste u.a. in den Bereichen Sauberkeit der Haltestellen und Fahrzeuge, Fahrkartenautomaten, Verständlichkeit des Tarifsystems sowie der Sicherheit im Fahrzeug und an der Haltestelle abends.

Am schlechtesten (3,92) wurde das Preis-Leistungsverhältnis bewertet. Das Ergebnis gibt zu denken. Die Angebotskonzeption des Frankfurter Nahverkehrs scheint zu stimmen. Hier haben die Stadtwerke

Frankfurt bzw. die Frankfurter Verkehrsgesellschaft sowie die Deutsche Bahn AG mit ihren stadtnahen S-Bahnstrecken in den vergangenen Jahrzehnten offenbar eine gute Aufbauarbeit geleistet (traffiQ ist erst seit ca. zwei Jahren für die Angebotsplanung zuständig - das Lob muss also fairerweise an die Vorgänger gehen). Die guten Noten für Schnelligkeit und Liniennetz sind mit Sicherheit auch ein Erfolg der hohen Investitionen in unterirdische Schienenstrecken. Die differenzierte Befragung macht aber auch deutlich: Busbenutzerinnen und -benutzer werten ihr Verkehrsmittel als sicherer und sauberer gegenüber den Nutzern von U- und S-Bahn. Kritiker der "Untergrundebe" können sich also durchaus bestätigt sehen.

Die schlechten Wertungen des Preis-Leistungsverhältnisses sowie des Tarifsystems und der Fahrkartenautomaten sind als deutlicher Handlungsauftrag Richtung traffiQ und RMV zu sehen. Die Lokale Nahverkehrsgesellschaft kündigt dann auch in ihrer Presseerklärung bereits einige Überlegungen zur Verbesserung des Tarifs

an. So will man eine 9.00 Uhr-Zeitkarte einführen und das elektronische "Ticketing" gemeinsam mit dem RMV voran bringen. Außerdem sollen die bestehenden Angebote wie Tageskarte, Gruppenkarte und Mitnahmeregelungen besser beworben werden.

Nach Ansicht von Pro Bahn & Bus wären in Sachen Tarif noch weitere Hausaufgaben zu erledigen. So kennt das Frankfurter Stadtgebiet keine Teil-Tarifgebiete A0. Bei der Fahrt von Frankfurt in eine andere Tarifwabe, beispielsweise von Rödelheim nach Eschborn (ca 5 km), wird so die Preisstufe 4 mit 3,20 Euro fällig. Wären die jeweiligen Stadtgebiete sinnvoll in A0-Tarifgebiete unterteilt, bräuchten die Fahrgäste nur 1,95 Euro zu zahlen.

Die Übersicht der Tarife an den Automaten und Haltestellen ist bereits seit Gründung des RMV verbesserungswürdig. In meist kleiner Schrift werden umfangreiche Regelungen erläutert, wo eine kurze, prägnante Darstellung der Fahrscheinarten eigentlich ausreichen würde.

Verspätungen bei der S-Bahn: Wer einen wichtigen Termin hat, fährt einen Zug früher

(hm) Mal ist es eine Signalstörung, dann eine defekte Weiche. Nicht selten sind es aber auch "äußere Einflüsse". Die Pünktlichkeitsrate der S-Bahn im Rhein-Main-Gebiet sank bis zum Juli auf nur noch rund 87 Prozent. In den Jahren 2001 und 2002 hatte sie überwiegend noch bei etwa 95 Prozent gelegen. Aber auch diese Zahlen werden angezweifelt.

Für die Fahrgäste der S-Bahn-Linien in und rund um Frankfurt wird es allmählich zur Gewohnheit. Eine Reihe von S-Bahn-Zügen fährt ihrem Fahrplan hinterher, hat

oft minutenlange Verspätung oder entfällt komplett. Es hat sich inzwischen herumgesprochen: Wer einen wichtigen Termin hat, sollte vorsichtshalber mindestens eine Bahn



Warten auf die S-Bahn: nicht immer kommen die Züge pünktlich Foto: Frank Adam

früher nehmen. Doch wo liegen die Ursachen für diese Ärgernisse?

Walter Dirmeier, der vor 25 Jahren das S-Bahn-Netz rings um Frankfurt mit aufgebaut hat und heute Betriebsleiter ist, weist auf eine Reihe von Problemen hin. So fehlten inzwischen rund zwanzig Lokführer - eine Lücke, die bislang noch mit Lokführern aus den neuen Bundesländern gefüllt werden konnte.

Als weiterer Grund für die Misere werden der Vandalismus an und in den Zügen und die zahlreichen Zwangspunkte im Netz genannt. Dazu zählen die eingleisigen Abschnitte auf den Strecken nach Darmstadt, Kronberg, Bad Soden und Hanau oder höhengleiche Verzweigungen, so in Rödelheim, Höchst oder Kelsterbach. Störungen

an diesen Zwangspunkten lösen oftmals einen Dominoeffekt aus: Eine verspätete S-Bahn zieht reihenweise Verspätungen nach sich.

Fakt ist aber auch, dass eigentlich notwendigen Investitionen in das Netz jahrelang versäumt worden sind. So häufen sich inzwischen Defekte, die ebenfalls für die Unpünktlichkeit der S-Bahnen maßgeblich sind.

Im Dezember steht die Eröffnung der beiden S-Bahn-Linien in den Rodgau an. Ob sich die Situation bis dahin verbessert hat, muss mit einiger Skepsis beobachtet werden. Mit den niveaugleichen Verzweigungen in Offenbach-Ost und Offenbach-Bieber und nur einem Bahnsteiggleis in Dietzenbach kommen sogar weitere "Zwangspunkte" hinzu.

Grüne Welle für den Bus auf der Bundesstraße 3 Künftig elf Minuten schneller vom Südbahnhof nach Egelsbach - Busfahrer können Grün anfordern

(hm) Um rund elf Minuten soll die Fahrt vom Frankfurter Südbahnhof nach Egelsbach schneller werden. An dem Projekt "Busbeschleunigung auf der B 3" wird sich nun auch die Stadt Neu-Isenburg beteiligen, so haben es die dortigen Stadtverordneten beschlossen und damit die Anforderungen aus der Bau- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Kreis Offenbach, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und den Kommunen Neu-Isenburg, Dreieich, Langen und Egelsbach erfüllt.

Das Amt für Straßen- und Verkehrswesen und der RMV hatten eine Mitfinanzierung von der Beteiligung aller Anliegerkommunen abhängig gemacht. Für die Stadt Neu-Isenburg rechnet sich eine Beteiligung nicht zuletzt deshalb, weil in einigen Jahren sowieso eine Erneuerung der Lichtzeichenanlagen ansteht, die im Rahmen des Projektes umgerüstet werden sollen. Um die Finanzierung zu sichern, was ebenfalls Voraussetzung für eine Förderung ist, werden die Mittel nun auch in Neu-Isenburg im diesjährigen Nachtragshaushalt bereitgestellt. Dabei wurde der Anteil sogar noch erhöht, um Landesmittel auszugleichen, die in diesem Jahr nicht fließen werden.

Mit der Inbetriebnahme der für rund 1,6 Millionen Euro umgerüsteten Ampelanlagen sollen die Verspätungen im Busverkehr deutlich verringert werden. Beobachtungen ergaben, dass es vor allem in Spitzenzeiten zu Verspätungen

*Linienbus im Ampelstau: nicht nur in Neu-Isenburg verlängern rote Ampeln die Fahrzeiten
Foto: Frank Adam*

kommt, obwohl schon verlängerte Fahrtzeiten eingeplant sind. Insgesamt müssen etwa 32 Ampelanlagen umgerüstet werden, davon acht in Neu-Isenburg. Busspuren werden angelegt und Bushaltestellen verlegt. Die Busfahrer können dann künftig vor den Ampeln elektronisch Grün anfordern.

Wann es soweit sein wird, ist aber noch offen. Das Amt für Straßen- und Verkehrswesen hat den beteiligten Kommunen empfohlen, die Ausschreibungsunterlagen zu erstellen. Nach Eingang des Bewilligungsbescheides aus Wiesbaden könne dann sofort mit der Umsetzung der Busbeschleunigung begonnen werden.



Neues Linienkonzept für Darmstadt

(gh) Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember wird das Darmstädter Liniennetz in weiten Teilen neu gestaltet. Nicht nur die neuen Straßenbahnlinien 4 und 5 nach Kranichstein gehen dann in Betrieb, auch insgesamt werden die Verbindungen bei Bus und Bahn neu geordnet.

Verkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof

„Der Hauptbahnhof soll künftig deutlich besser erreichbar sein“, erklärt Karl-Heinz Holub, Betriebsdirektor der HEAG Verkehrs-GmbH, die Maßgabe für die neue Verkehrsführung bei Bussen und Bahnen. Seit Jahren arbeitet die Stadt an der Ausgestaltung der Verkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof, gleichzeitig hat der Luisenplatz seine oberste Kapazitätsgrenze erreicht.

„Mit der neuen Ordnung gelingt beides: Wir schaffen neue schnelle Verbindungen zum Hauptbahnhof und entlasten die Situation am Luisenplatz, ohne dass das Angebot für den Fahrgast dort schlechter wird,“ fasst Holub die Vorteile zusammen. Genau zehn innerstädtische Linien werden künftig den Hauptbahnhof direkt anfahren. Damit verbessert sich zum Beispiel die Situation für die Berufspendler im Industriegebiet West, für die Studenten der Technischen Universität und auch für die vielen Schüler.

Neben der Straßenbahnlinie 5 (Kranichstein - Luisenplatz - Hauptbahnhof) führt - wie schon früher einmal - künftig wieder die Linie 2 vom Böllenfalltor an den Hauptbahnhof. Gemeinsam mit den unveränderten Linien 1 und 3 sorgen sie ab dem Fahrplanwechsel für eine deutlich bessere innerstädtische Anbindung. Statt bisher zwei fahren künftig vier Straßenbahnlinien zum Hauptbahnhof. Auch der AirLiner verlagert seinen Standort vom Luisenplatz an diese

neue Verkehrsdrehscheibe. Weiterhin halten dort wie gewohnt die Buslinien F, H und W sowie die geänderte Linie K.

Dichter Takt, pünktliche Abfahrten

Mit dem neuen Liniennetz steigt nicht nur am Hauptbahnhof, sondern auch am Willy-Brandt-Platz und an der Rhein-/Neckarstraße die Zahl der Umsteigemöglichkeiten. Für den Fahrgast bedeutet das mehr Flexibilität im Netz - vorausgesetzt, die Anschlüsse stimmen. „Deshalb haben wir nicht nur das Liniennetz neu strukturiert, sondern auch das Fahrplankonzept überarbeitet“ führt Holub weiter aus.

Sowohl am Hauptbahnhof als auch am Luisenplatz hat die HEAG Verkehrs-GmbH die Fahrpläne aller Linien so aufeinander abgestimmt, dass Fahrgäste ab dem 14. Dezember in spätestens acht Minuten weiter fahren können.

Anders als bisher gibt es wegen des dichten Takts im innerstädtischen Netz tagsüber keine festen Anschlüsse mehr. „Das mag zwar zunächst gewöhnungsbedürftig sein“, räumt Holub ein, dennoch sieht er in dem neuen Fahrplankonzept deutliche Vorteile: Die Fahrzeuge können pünktlich abfahren und Folgeverspätungen gehören zur Vergangenheit. Der Fahrgast muss sich zudem keine Anschlusszeiten mehr merken, denn spätestens in acht Minuten geht es weiter. Nur an Sonntagen und zu Nebenverkehrs-

zeiten, während des 30-Minuten-Taktes, warten die Fahrzeuge bei Verspätungen noch aufeinander.

Fast ein Jahr Planungsarbeit steckt hinter dem neuen Fahrplan ab dem 14. Dezember. Die HEAG Verkehrs-GmbH will ihre Fahrgäste frühzeitig mit den Änderungen vertraut machen. Ein Faltblatt, das die

Neuerungen zusammenfasst, wurde erstellt. Im November wurden die „Haltestellenpaddel“ für die neuen Streckenführungen beschriftet, damit dann jeder vor seiner eigenen Haustür schon einmal sehen kann, welche Linie künftig dort hält. Aktuelle Informationen gibt es auch im Internet unter www.heag.de/verkehr.

Übersicht der Änderungen

Straßenbahnen

Linie 2 Neue Strecke Böllenfalltor - Luisenplatz - Hauptbahnhof. Fährt an Schultagen im Wechsel mit der Linie 9 über Luisenplatz, dann weiter bis Hauptbahnhof

Linie 4 Neue Strecke Kranichstein - Luisenplatz - Griesheim. Verbindet Innenstadt mit Schulzentrum, Messplatz, Nordbad und Kranichstein

Linie 5 Neue Strecke Kranichstein - Luisenplatz - Hauptbahnhof. Sorgt täglich 4 bis 24 Uhr, freitags und samstags sogar bis 2 Uhr, für Verbindung Kranichstein - Hauptbahnhof (vgl. auch Linie 4)

Omnibusse

Linie Air Erweiterte, veränderte Streckenführung Hauptbahnhof - Frankfurt Flughafen Terminal 1 - Terminal 2 - Maritim Rhein-Main Hotel - Hauptbahnhof. Der AirLiner bedient am Frankfurter Flughafen beide Terminals. Abfahrt statt bisher Luisenplatz neu am Hauptbahnhof

Linie D Entfällt. Ersatz Luisenplatz - Hauptbahnhof mit Linien 2 und 5. Zum Ostbahnhof ab Luisenplatz mit der veränderten Linie L

Linie H Veränderte/verkürzte Strecke: Klausenburger Straße - Luisenplatz - Kesselhuthweg. Die genaue Linienführung stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest.

Linie K Veränderte Strecke Kleyerstraße - Hauptbahnhof - Luisenplatz - Lichtwiese. Ersetzt die früheren Linien K und L. Sorgt für eine direkte Verbindung TU - Hauptbahnhof und Industriegebiet West - Hauptbahnhof

Linie L Veränderte Strecke Heinheimer Straße - Luisenplatz - Ostbahnhof Verbindet Innenstadt und Ostbahnhof. Schnelle Verbindung zur Schulinsel.

Bei allen übrigen, nicht genannten Linien bleibt der derzeitige Streckenverlauf bestehen. Teilweise ändert sich aber das Fahrplanangebot.

Tariftipp: Mit Bahnfahrkarten nach Bad Schwalbach und Schlangenbad

(gh) Nach wie vor sind die beiden Kurstädte Bad Schwalbach und Schlangenbad Tarifpunkte der Deutschen Bahn AG. Das bedeutet, dass von einem Bahnhof außerhalb des Rhein-Main Verkehrsverbundes durchgehende DB Fahrscheine zu diesen

Orten gelöst werden können. Von Wiesbaden Hbf können zur Weiterfahrt die Buslinien 5474 und 5475 der ORN genutzt werden. Eine evtl. BahnCard-Ermäßigung wird im Bus anerkannt. Die gleiche Regelung gilt natürlich auch für die Gegenrichtung.

Massive Verspätungen auf der Taunusstrecke

(gh) Anfang November sind die Verspätungen auf der Taunusstrecke Limburg - Frankfurt auf ein unerträgliches Maß angestiegen. Allein in den ersten beiden Novemberwochen konnte die RB 15615 von Limburg in Niedernhausen an sechs Tagen die RB 95721 nach Wiesbaden nicht erreichen.

Grund hierfür waren rutschige Schienen und Warten auf verspätete Züge in Limburg aus Richtung Koblenz und Westerburg. Oftmals reicht aber auch die mit 19 Minuten offensichtlich zu knapp bemessene Wendezeit der Zuggarnitur der RB 15615 in Limburg nicht aus, um den Zug pünktlich in Limburg abfahren lassen zu können.

Gelitten haben in jedem Fall die etwa 80 Umsteiger, die ihren Anschluss in Niedernhausen in Richtung Wiesbaden nicht mehr erreichen und nicht verstehen können, dass in Limburg auf verspätete Züge gewartet wird, in Niedernhausen jedoch nicht.

Pro Bahn & Bus für besseres Fahrplanmanagement bei Baustellen

(fl) Baustellen im hessischen Schienenstrecken sorgen immer wieder für Verspätungen. Grundsätzlich sind Verspätungen im Zusammenhang mit Baustellen kaum vermeidbar, da jede Arbeit an den Gleisen zumindest eine Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit erfordert. Sehr häufig ist die Sperrung eines Streckengleises nötig. Das führt auf eingleisigen Strecken zu Totalausfällen, bei zweigleisigen Linien kommt es zu Wartezeiten auf den jeweiligen Gegenzug.

Bereits ein fünf Kilometer langer eingleisiger Abschnitt sorgt dafür, dass ein entgegenkommender Zug bei den im Baustellenbereich üblichen Geschwindigkeiten im ungünstigen Fall sieben bis acht Minuten auf eine freie Fahrplantrasse warten muss.

Die Akzeptanz der Fahrgäste für baustellenbedingte Verspätungen oder Zugausfälle ist durchaus vorhanden. Schließlich ist der Sanierungsbedarf am Schienennetz allgemein bekannt und die Qualitätsverbesserung durch Ausbauten wird gewünscht. Voraussetzung ist allerdings eine frühzeitige Information der Fahrgäste sowie die Bereitstellung geeigneter Alternativen. Grundsätzlich kommen folgende Maßnahmen in Betracht, um die anfallenden Verspätungen für Fahrgäste transparent zu machen, Ersatzzüge anzubieten und die Fahrzeiten trotz Bauarbeiten im erträglichen Rahmen zu belassen:

Baustellen-Fahrpläne

Jede Fahrplanabweichung durch Bauarbeiten ist im Gegensatz zu Unfällen, Signalstörungen, Unwettern etc. vorhersehbar. Die Informationen darüber können im günstigsten Fall schon Monate im voraus an die Fahrgäste weiter gegeben werden. Z.B. rechtfertigen längere Baumaßnahmen die Publikation eines „Baustellenfahr-

planes“ in den Kursbüchern und Elektronischen Fahrplanmedien eines ganzen Fahrplanjahres. Die DB hat davon in den vergangenen Jahren vermehrt Gebrauch gemacht, geht aber aus unverständlichen Gründen auch immer wieder von diesem Verfahren ab.

Infobroschüren und Aushänge

Die Information über vorhersehbare Verspätungen darf den Fahrgast nicht erst beim Betreten des Bahnhofs erreichen. „Üblich“ bei kleineren bis mittleren Baumaßnahmen ist derzeit ein Aushang etwa eine Woche vor Beginn der regelmäßigen Verspätungen. Das führt dazu, dass nur häufige Bahnkunden die Information wahrnehmen können, nicht jedoch Gelegenheitskunden. Absehbare Verspätungen sollten bereits ca. vier Wochen vor Beginn am Bahnhof publiziert werden. Und zwar an stets derselben, zentral gelegenen Stelle, damit sich regelmäßige Nutzer „gewohnheitsmäßig“ informieren können.

Infobroschüren über Fahrplanabweichungen sind in Hessen nahezu unbekannt. In anderen Regionen, beispielsweise Berlin, haben sie sich zum hauptsächlichen Medium entwickelt und fanden durch eine sympathische Gestaltung zumindest in der Anfangsphase sogar überregionale Beach-

tung („Max der Maulwurf“).

Nutzung des Verkehrsfunkes

Völlig unverständlich ist, warum im Verkehrsfunk kaum über Bahnverspätungen informiert wird. Gerade die vorhersehbaren baustellenbedingten Verspätungen eignen sich für eine Publikation per Verkehrsfunk, weil sie den Fahrgast rechtzeitig zu Hause und nicht erst am Bahnhof erreichen. Dabei würde es genügen, einmal stündlich über die Lage im Schienennetz zu berichten.

Zusätzliche Pendelzüge

Wenn viele Fahrgäste außerhalb des eigentlichen Baustellenbereiches betroffen sind, lohnt sich der Einsatz von zusätzlichen Pendelzügen auf den nicht von Bauarbeiten

tangierten Streckenteilen. So ließe sich beispielsweise bei einer Baustelle auf der Main-Weser-Bahn in Nordhessen der starke Pendlerverkehr zwischen Mittelhessen und Frankfurt von den verspäteten Regelzügen „abkoppeln“. Die Zahl der betroffenen Fahrgäste würde stark sinken.

Bauweichen

Eine Ursache für Verspätungen liegt in der Gleisinfrastruktur. Bis vor ca. 10 Jahren verfügten fast alle Landbahnhöfe noch über Weichenverbindungen oder Ausweichen für den lokalen Güterverkehr. Diese Verbindungen konnten problemlos bei Bauarbeiten genutzt werden. Durch den drastischen Umbruch im Schienengüterverkehr sind diese Verbindungen vielfach entfallen. Heute sind „weichenlose“ Ab-

Weichentausch südlich von Friedberg an der Strecke Friedberg-Frankfurt im Oktober: Einige Regionalexpresszüge wurden nach Hanau umgeleitet. Fahrgäste mußten dort in andere Züge Richtung Frankfurt umsteigen. Hätte man die Züge nicht bis nach Frankfurt führen können?



schnitte von 10 bis 15 Kilometern auch auf Hauptstrecken keine Seltenheit. Bei längerfristigen Baumaßnahmen müssten daher spezielle „Bauweichen“ wieder eingebaut werden. Der Aufwand dafür ist hoch, da auch die Signaltechnik mit einzubeziehen ist.

Beispiel Main-Weser-Bahn: Im Laufe des Jahres 2001 führte die Deutsche Bahn auf der quer durch Hessen verlaufenden Main-Weser-Bahn umfangreiche Erneuerungsarbeiten durch. Die Baustellenfahrpläne erstreckten sich über ein halbes Jahr und waren in allen Fahrplanmedien publiziert. Das leicht reduzierte Zugangebot wurde mit planmäßigen Fahrzeitverlängerungen überwiegend fahrplangetreu gefahren. Nach einer Umgewöhnungsphase gab es kaum noch Akzeptanzprobleme bei den Fahrgästen.

Ganz anders die Situation bei der „Sommerbaustelle“ des Jahres 2003. Durch Erneuerungsarbeiten auf einem sieben Kilometer langen Abschnitt bei Stadtallendorf kam es zu regelmäßigen Verspätungen von 10 bis 20 Minuten über einige Wochen hinweg. Die Informationen darüber waren dürftig und beschränkten sich in der Regel auf Lautsprecherdurchsagen. Die Wirkung einer zwanzigminütigen Verspätung auf der Main-Weser-Bahn ist groß: Sie tangiert auf der knapp 200 Kilometer langen Linie den RE- und IC-Verkehr auf der Gesamtstrecke sowie den Regionalbahnverkehr in Nord- und Mittelhessen und im Lahn-Dill-Kreis. Durch Anschlussverluste sind auch Teile der S-Bahn Rhein-Main sowie Neben-

linien im Raum Marburg direkt betroffen.

Folgende Maßnahmen wären nötig gewesen:

- Längerfristige Fahrgastinformationen, damit Fahrgäste auf dem Abschnitt zwischen Marburg und Frankfurt aus dem durchaus dichten Zugangebot eine frühere Verbindung hätten auswählen können. Auflage einer Broschüre und Informationen per Verkehrsfunk.

- Durch Bauweichen hätte sich der eingleisige Abschnitt in etwa halbieren lassen. Der zweifellos hohe finanzielle Aufwand für Bauweichen wäre für zusätzliche Pendelzügen zwischen Marburg und Frankfurt sicher sinnvoller einsetzbar gewesen.

Fazit

Die Möglichkeiten, Verärgerungen bei den Fahrgästen durch baustellenbedingte Verspätungen in Grenzen zu halten, werden in Hessen derzeit nur unzureichend genutzt. Gerade diese vorhersehbaren Verspätungen eignen sich aber für eine frühzeitige umfassende Information sowie für ein Gegensteuern in Form von angepassten Baustellenfahrplänen und zusätzlichen Pendelzügen. Und sie eignen sich für klare Qualitätsvorgaben seitens der für den Regionalverkehr verantwortlichen Verkehrsverbünde. Hier scheint es auch Abstimmungsprobleme zwischen DB-Netz und den Verbänden zu geben, wie das Beispiel einer zunächst vom RMV „unbemerkt“ Baustellenserie des Sommers 2003 im Frankfurter S-Bahnnetz zeigt.



Jahresabschlussfahrt zur Westerwaldbahn

am Samstag, den 13. Dezember 2003

Gießen - Siegen - Betzdorf - Daaden - Betzdorf

Betzdorf - Scheuerfeld - Bindweide - Weitefeld und zurück

Betzdorf - Siegen - Gießen

Unsere Fahrt startet um 09:15 Uhr in Gießen mit einem Regionalexpress nach Betzdorf. Von dort aus geht es weiter mit dem modernen 628 der Daadetalbahn nach Daaden, wo die Möglichkeit besteht, Mittag zu essen. Um 13 Uhr Rückfahrt mit Planzug nach Betzdorf.

Dort wartet schon der Gmeindetriebwagen VT/VS 24/23 auf uns, mit dem wir über Scheuerfeld zum Betriebsmittelpunkt Bindweide fahren. Betriebsleiter Horst Klein wird uns anschließend durch die Anlagen führen und einige Erläuterungen zum Güterverkehr geben. Gegen 15:45 Uhr Weiterfahrt zum Streckenende nach Weitefeld; anschließend zurück nach Betzdorf. Gegen 18:45 Uhr werden wir wieder in Gießen eintreffen.



Fahrpreise

Mitglieder: 20 Euro

Nichtmitglieder: 26 Euro

Aufgrund der geringen Teilnehmeranzahl (max 60 Personen) können keine weiteren Ermäßigungen gewährt werden. Zur Anreise können ggf. Schönes Wochenende-Tickets ohne Aufpreis gestellt werden, da diese auch zur Anreise bis Betzdorf benutzt werden.

Fahrkartenbestellung & weitere Infos

Internet www.probahn-bus.org/shop oder Email: jlerch@anawand.de

Per Brief: Pro Bahn & Bus Mittelhessen e.V., c/o Jürgen Lerch
Bismarckstraße 3, 35510 Butzbach
bitte überweisen Sie gleichzeitig den Fahrpreis auf Konto
22047, Volksbank Butzbach (BLZ: 518 614 03), Kontoinhaber: J. Lerch

Telefon: 06033 16047 oder 0172 6521701 (J. Lerch)

InterConnex Er fuhr nur einen Sommer

(fl) Nur knapp 5 Monate währte der Traum vom privaten Fernverkehr in Hessen. Trotz leicht steigender Fahrgastzahlen stellte Connex seinen Fernzug von Köln nach Rostock recht kurzfristig am 27.10.2003 wieder ein. Die Entscheidung dürfte leicht gefallen sein, denn das Fahrzeugmaterial wird nahezu unterbrechungsfrei in Schleswig-Holstein weiter verwendet - beim länderfinanzierten Regionalexpressangebot "FLEX" zwischen Hamburg und Flensburg.

Verständlich, dass Connex die Chance zur deutlichen Erweiterung seines schleswig-holsteinischen Engagements nicht verpassen wollte. In Sachen InterConnex bleibt aber ein deutlich fader Beigeschmack zurück. Hatte man nicht einst verkündet, man könne nahezu das gesamte Interregionetz der DB übernehmen, wenn man nur die Wagen bekäme? Und dann das Aus für die mit großem Brimborium gestartete dritte Linie nach nicht einmal einem halben Jahr. (Wobei "Linie" beim InterConnex ein bis zwei Züge pro Tag bedeutet, teilweise sogar nur an einzelnen Tagen wie bei der Verbindung von Zittau nach Berlin.)

Es gab keine erkennbaren Werbebemühungen, nachdem klar war, dass der InterConnex nicht zum "Selbstläufer" werden würde. Auch die Einführung eines eigentlich sehr kundenfreundlichen Übergangstarifes in die Stadtverkehre der anliegenden Städte blieb nahezu unbekannt. Von einer Korrektur der offensichtlichen Fahrplanmängel (nur eine Verbindung pro Tag in relativ später Zeitlage) konnte erst recht keine Rede sein.

Fragt sich, ob die Leistungen der Marktforschung so schlecht sind, dass man das Debakel der schwachen Auslastung beim ICx 3 nicht vorausah-

nen konnte? Oder wollte man einfach mal ausprobieren? Dann muss sich Connex den Vorwurf gefallen lassen, am "Kunden herum experimentiert" zu haben. Da fordert ein privates Verkehrsunternehmen also vehement und zu Recht, in den Kursbuchmedien der DB aufgenommen zu werden. Und dann zieht man sich mitten in der Fahrplanperiode aus dem Markt zurück und führt jede längerfristige Veröffentlichung ad absurdum. Übrigens kündeten eine Woche vor Ende des ICX weder in den Zügen noch auf den Bahnhöfen Ausgänge von der Einstellung des Angebotes.

Gut frequentiert war der Interconnex am vorletzten Betriebstag in Gießen. Viele wollten den Zug noch einmal zu einer Fahrt nach Kassel oder Thüringen nutzen



TAV und kein Ende

(fl) Das "Technik basierte Abfertigungssystem" TAV sorgt wiederholt für verärgerte Bahnkunden. Nach einer Intervention des Rhein-Main-Verkehrsverbundes im Sommer diesen Jahres fahren alle mit Lok bespannten Züge im Verbundgebiet wieder mit Zugbegleiter. Doch auch in den begleiteten Zügen kommt es zu teils gefährlichen, teils "nur" ärgerlichen Situationen beim Ein- und Ausstieg, die durch eine regelmäßige Sichtüberwachung vermeidbar wären.

Beim TAV wird der Schließvorgang der Türen nur noch durch Lichtschranken überwacht; registriert die Technik "alle Türen zu", dann erhält der Triebfahrzeugführer die Erlaubnis zur Abfahrt. Im Klartext: Es steigt kein Zugbegleiter aus und es schaut auch kein Triebfahrzeugführer aus dem Fenster oder in den Spiegel. Kritische Situationen wie z.B. eingeklemmte Gepäckstücke oder hilfsbedürftige Fahrgäste werden nicht erkannt.

Bei den Zügen, die mit der in Hessen verbreiteten Baureihe 111 bespannt sind, ist das TAV momentan wegen technischer Probleme außer Betrieb. Einzige Strecke mit TAV außerhalb des S-Bahn-Bereiches ist daher zur Zeit die mit Baureihe 143 betriebene Strecke Frankfurt - Niedernhausen - Limburg.

Ein Beispiel für das Versagen von TAV: In Bad Camberg möchte am 02.11.2003 ein Rollstuhlfahrer um 17.15 Uhr in die RB 15634 nach Limburg eingestiegen. Der Mann kann sich dem Zugbegleiter offensichtlich nicht rechtzeitig bemerkbar machen. Als er doch noch wahrgenommen wird, versucht der Zugbegleiter den Triebfahrzeugführer über die Lautsprecheranlage des Zuges (!) zu informieren. Ohne Erfolg - der Zug beschleunigt und lässt den Fahrgast fluchend und gestikulierend zurück.

Ein weiteres Beispiel: Am 14.10.2003 ließen sich bei der RB 15602 von Frankfurt nach Limburg in Niedernhausen keine Türen öffnen. Der Zug fuhr weiter, ohne dass Fahrgäste ein- oder aussteigen konnten.

TAV ohne zusätzliche Sichtkontrolle ist keine geeignete Methode zur Abwicklung des Schienenverkehrs. Was passiert, wenn eine Person mit mehreren "quiriligen" Kindern ein- oder aussteigen möchte und sich zwischenzeitlich die Türen schließen? Wie kann ein Rollstuhlfahrer auf sich aufmerksam machen, wenn er innerhalb der kurzen Zeit nicht an den entsprechenden Taster kommt?

Auch stellt sich die Frage, warum die Deutsche Bahn überhaupt an Systemen arbeitet, die mittelfristig die Zugbegleiter überflüssig machen? Die positive Wirkung von Zugbegleitern auf die Schwarzfahrerquote, die Vermeidung von kriminellen Delikten und die Zufriedenheit der Fahrgäste ist allgemein anerkannt. In den Niederlanden fahren mittlerweile selbst in den Straßenbahnen einiger großer Städte wieder Schaffner mit. Volker Sparmann vom RMV hat in seiner Presseerklärung dann auch treffend die Frage nach dem arbeitsmarktpolitischen Sinn bzw. Unsinn von TAV gestellt.

Kommentar: Tough statt TAV

Das Experiment TAV ist gescheitert. Es sind - wieder einmal - besonders die Mobilitäts- und Sehbehinderten sowie die Alten, die unter einer Rationalisierungs-idee zu leiden haben. Nach der weitgehenden "Automatisierung" des Fahrkartenverkaufs sollen jetzt also auch die Züge "entpersonalisiert" werden? Diese Rechnung geht nicht auf. Schon heute sind bei den unbegleiteten Regionaltriebwagen der Baureihe 628 sowie in den S-Bahnen deutlich mehr Vandalismusschäden als in anderen Fahrzeugen zu beobachten.

Zum Zug gehört der Zugbegleiter. Nicht der "Bundesbahner", der kurz nach Fulda kontrolliert und sich dann bis Gießen in der ersten Klasse verkrümelnt. Gefragt ist der Kundenbetreuer, der beim Ein- und Aussteigen hilft, Fahrkarten an Menschen verkauft, die mit Automaten auf Kriegsfuß stehen, Auskünfte erteilt und kleine Reinigungsarbeiten durchführt. Interessanterweise kündigt die DB immer mal wieder an, gerade diesen Typus in ihren Zügen haben zu wollen. Und viele engagierte Kundenbetreuer entsprechen auch diesem Bild. Warum dann noch TAV?

Friedrich Lang

Karikatur: Jürgen Janson



ICE-Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar Bahn lässt noch viele Fragen offen

(cb) Bei der Neubaustrecke zwischen Frankfurt-Sportfeld und Mannheim ist die Diskussion um die günstigsten Trassenvarianten im Rahmen des laufenden Raumordnungsverfahrens in vollem Gang. Obwohl zwischen Frankfurt und Mannheim zwei zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecken zur Verfügung stehen, gilt die Neubaustrecke als wichtiger Lückenschluss zwischen den vorhandenen Schnellfahrstrecken Köln - Rhein-Main und Mannheim - Stuttgart.

Weitere Anschlussstrecken sind die Ausbaustrecke Mannheim - Karlsruhe - Basel und die projektierte kombinierte Neu- und Ausbaustrecke Frankfurt - Fulda. Ferner kommt dem Lückenschluss internationale Bedeutung für den Schweiz- und Frankreichverkehr zu. Die vorhandenen Strecken zwischen Frankfurt und Mannheim sind an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt, der zunehmende Fernverkehr stört den verbliebenen Regionalverkehr erheblich. Die DB strebt einen Abschluss des Raumordnungsverfahrens im Jahr 2004 an.

Die Deutsche Bahn AG favorisiert eine schnelle Direktverbindung entlang der Autobahnen A 5 und A 67 mit Vorbeifahrt an den Hauptbahnhöfen von Darmstadt und Mannheim. Auf besonderen Widerstand stößt die Vorbeifahrt an Mannheim, dem Verknüpfungspunkt u.a. zur geplanten internationalen Schnellfahrstrecke Richtung Saarbrücken und Paris sowie Kern der Rhein-Neckar-Region. Lediglich über Verbindungsstrecken soll die Führung einzelner Züge in den Hauptbahnhof der 325.000 Einwohner zählenden Stadt möglich sein.

Indes ist auch um die Einbindung bzw. Nichteinbindung Darmstadts ein heftiger Streit entbrannt. Mehrere Varianten sehen die Anbindung Darmstadts vor, allerdings

in unterschiedlicher bzw. unzureichender Qualität. Neben "Schleifenlösungen" gibt es auch die sehr problematische Idee einer Führung des gesamten Hochgeschwindigkeitsverkehrs durch den Jugendstilbahnhof. Aus ökologischen Gründen gibt es durchaus gute Gründe für eine weitgehende Trassenbündelung mit den Autobahnen. In Kombination damit gibt es für die Anbindung Darmstadts gute und realistische Ideen.

Die Umwelt- und Verkehrsverbände BUND, VCD und Pro Bahn & Bus bewerten die DB-Linienvarianten in der vorgelegten Form als nicht raum- und umweltverträglich. Sie fordern deutliche Optimierungen, welche die besondere Schutzwürdigkeit des bereits von zahlreichen Eingriffen beeinträchtigten südhessischen Planungsraumes und die Lärmbelastung der Bevölkerung ausreichend berücksichtigen. Die AG der Naturschutzverbände gab ein externes Gutachten zur Umweltverträglichkeit in Auftrag, welches deren Stellungnahme ergänzte.

Pro Bahn & Bus hat - in Zusammenarbeit mit den VCD-Landesverbänden Hessen und Baden-Württemberg - eine eigene Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren verfasst, in der besonders auf die Erfordernisse einer wirklich zukunfts-

gerechten Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes eingegangen wird.

Pikant dabei ist besonders, dass die "Region Starkenburg" sich zwar verbal stark für möglichst viele ICE-Halte in Darmstadt "einsetzt", kritische Fragen nach deren Zeitlage und Verknüpfbarkeit mit dem bestehenden Regionalzugangebot jedoch tunlichst aus dem Wege geht. Offenbar möchte man nicht in die Lage kommen, als ICE-Zubringer zusätzliche Züge bestellen zu müssen...

Da das Regierungspräsidium Darmstadt noch zusätzlichen gutachterlichen Klärungsbedarf sieht, wird sich dessen Empfehlung voraussichtlich um mehrere Monate verzögern. Diese Zeit wollen die Verbände nutzen, um ihre Positionen weiter auszuarbeiten und in der Region zu diskutieren.

Die Deutsche Bahn AG strebt eine Verkürzung der Reisezeit Frankfurt - Stuttgart um 17 Minuten, von 70 auf 53 Minuten, an und sieht in einer möglichst direkten Führung aller Züge den Schlüssel zum wirtschaftlichen Erfolg. Von den insgesamt fünf Varianten zur Anbindung Darmstadts kann sich die DB während eines Erörterungstermines im Rahmen des Raumordnungsverfahrens daher nur für die "Direttissima" ohne funktional nutzbare Anbindung von Darmstadt erwärmen.

Sinnvoll wäre eine solche geradlinige Umfahrung Darmstadts entlang der Autobahn in der Tat - allerdings mit zusätzlichem Bau je einer nördlichen und südlichen Verbindungsspanne, um Züge flexibel in den Darmstädter Hauptbahnhof und wieder zurück leiten zu können (Bypass-Lö-

sung). Aber auch wenn sich die Variante mit der Führung aller Züge entlang des bestehenden Gleisfeldes durch die Stadt durchsetzt, müsste sichergestellt werden, dass je zwei Bahnsteigkanten pro Richtung für den ICE in unmittelbarer räumlicher Nähe zu den bestehenden Anlagen des Hauptbahnhofes gebaut werden.

Bisherige Überlegungen der DB sehen aus Platz- und Kostengründen einfach zu errichtende Bahnsteige fern der bestehenden Anlagen vor - und scheren sich überhaupt nicht um eine leistungsfähige Verknüpfung der Neubaustrecke mit dem bestehenden Netz nördlich des Darmstädter Hauptbahnhofes. Der ICE-Teil des Bahnhofs müsste aber im Hinblick auf den Integralen Taktfahrplan so gebaut werden, dass Korrespondenzen ebenso möglich sind wie Halte im Blockabstand. Und dafür werden eben dauerhaft zwei Bahnsteigkanten pro Fahrtrichtung benötigt.

Insgesamt wird die alleinige Führung durch Darmstadt ohne Umfahrungsmöglichkeit entlang der Autobahn jedoch kritisch betrachtet, u.a. auch deshalb, weil dann die gesamte Lärmintensität durchfahrender ICE und nächtlicher Güterzüge bebautes städtisches Gebiet belasten würde.

Regionalstadtbahn Hanau Testbetrieb Hanau-Rüsselsheim ab März 2004

(fl) Die Hanauer Straßenbahn will ab März 2004 einen zunächst einjährigen Testbetrieb mit Stadtbahnwagen aufnehmen. Vier Verbindungen an Werktagen sollen Hanau mit Rüsselsheim verbinden. Angestrebt wird ein hochwertiges Angebot, wozu u.a. ein Bistroabteil gehört.

Partner der Hanauer Straßenbahn (HSB) ist die Hessische Landesbahn. Die HSB ist (noch) ein reines Busunternehmen und kein Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, kann den Verkehr also nicht alleine durchführen. Die Strecke führt von Hanau Hbf. über Hanau-West, Hanau-Wilhelmsbad, Maintal-Ost, Frankfurt-Ost, Frankfurt-Süd, Frankfurt Flughafen Regionalbahnhof und Rüsselsheim zum Opelwerk Rüsselsheim. Die Fahrzeit von Hanau zum Flughafen beträgt 38 Minuten. Zum Opelwerk in Rüsselsheim werden die Stadtbahnwagen 55 Minuten unterwegs sein.

Zielgruppe sind Pendler nach Frankfurt, zum Flughafen und nach Rüsselsheim. Allerdings sind die Verbindungen beispielsweise für Schichtarbeiter nicht geeignet. Die Fahrten finden tagsüber von ca. 7.00 bis 18.00 Uhr statt. Tagungsgästen der Stadt Hanau sollen Shuttlebusse von Hanau-West zum Kongresszentrum CPH angeboten werden.

Zum Einsatz kommen

angemietete Fahrzeuge der Albtal-Verkehrsgesellschaft AVG. Die bewährten Wagen waren bereits zu Präsentationsfahrten auf der Strecke Hanau-Nidderau zu bestaunen.

Die weitere Entwicklung wird spannend: Bringt der Testbetrieb dem in den Mühlen der Kommunalpolitik feststehenden Regionalstadtbahn-Projekt in Hanau neuen Auftrieb? Und positionieren sich "die Privaten" damit für die in den nächsten Jahren anstehenden Ausschreibungen der S-Bahn Rhein-Main? Die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) ist an der Hanauer Straßenbahn beteiligt.

Auch die Diskussion über Sinn und Unsinn der nordmainischen S-Bahn Frankfurt-Ost - Maintal - Hanau könnte mit der bald "erlebbaren" Alternative Regionalstadtbahn voran gebracht werden.

*Ab März 2004 von Hanau
nach Rüsselsheim
unterwegs: Stadtbahnwagen
aus Karlsruhe*



Vogelsbergbahn Gießen-Alsfeld-Fulda RMV-Linie 35

Fußgängerüberführung in Mücke soll abgerissen werden- Ortsteil verliert direkten Bahnhofszugang

(hl) Während in anderen Regionen durch Verlegung oder Neueinrichtung von Haltepunkten versucht wird, neue Fahrgastpotentiale für den ÖPNV zu erschließen, schlagen die Verantwortlichen der Deutschen Bahn in Mittelhessen den entgegengesetzten Weg ein. Vermutlich ist Ihnen jeder Reisende auf der Vogelsbergbahn schon ein Reisender zuviel. Eine andere Erklärung für die ersatzlose Beseitigung des täglich mehr als hundertfach genutzten direkten Zuganges eines Ortsteils zu seinem Bahnhof gibt es wohl nicht.

Wie die DB AG in den vergangenen Tagen der Gemeinde Mücke mitteilte, will sie den erst vor einigen Jahren grundsanitierten, denkmalgeschützten "Eisernen Steg" -die Fußgängerbrücke zum Ortsteil Merlau der Kerngemeinde- am Bahnhof Mücke abreißen. In Verbindung mit dem Bau der P+R Anlage am Bhf. Mücke im Jahre 1999 wurde am "Merlauer-Treppenaufgang" von der Gemeinde Mücke eine sehr gut genutzte, moderne Fahrradabstellanlage errichtet.

Bei der Umsetzung dieser Ankündigung verliert dieser Ortsteil mit mehr als 1200 Einwohnern seinen direkten fußläufigen Zugang zum Bahnhof. Fußgänger wären gezwungen, einen Umweg von fast einem Kilometer Länge zusätzlich gegenüber heute zu laufen, um zum Bahnhof zu gelangen.

Die Deutsche Bahn möchte den Fußgängerüberweg am Bahnhof Mücke ersatzlos abreißen - dabei wurde der Steg erst vor wenigen Jahren in die Denkmalliste aufgenommen

Foto: Horst Lorenz



Jetzt darf man gespannt sein, ob der Protest der Gemeinde Mücke u. a. mit dem Hinweis auf die Eintragung des 100-jährigen Steges in die Denkmalschutzliste für Industriebauwerke (erfolgte im Jahre 1997) die notwendige Beachtung bei den Verantwortlichen bei der DB findet; hier wäre es nicht die erste Ignorierung.

Jahresfahrplan 2004 erneut ohne Verbesserung der Anschlußsituation für Ffm-Pendler

Wie bereits mehrfach an dieser Stelle berichtet (u.a. in der HS-Nr.: 48/ 51/ 53) hatten Ffm-Pendler um die Verschiebung der Abfahrtszeit einer Regionalbahn von Gießen nach Alsfeld um 3 bis 4 Minuten auf 17:49/ 17:50 Uhr gebeten, um einen Anschluss von einem Regionalexpress aus Frankfurt zu erhalten. Diese Verschiebung hätte zudem keine Auswirkung auf entgegenkommende Züge, da die Regionalbahn nach Alsfeld am Bahnhof Grünberg sowie so eine fahrplanmäßige Standzeit von 5 Minuten einhalten muss.

Obwohl diese Ansinnen nun schon im dritten Jahr den verantwortlichen Bestellern VBV und RMV bekannt ist, liegt die Vermutung nahe, daß die dortigen Verantwortlichen nicht in der Lage oder Willens sind die Interessen der zahlenden Fahrgäste gegenüber der DB AG zu vertreten und durchzusetzen.

So müssen sich die Pendler nunmehr sogar darauf einstellen, dass die Abfahrtszeit am Bahnhof Gießen ab dem 14.12.2003 noch eine Minute früher als bisher, unter Beibehaltung der zuvor geschilderten fahrplanmäßigen Standzeit in Grünberg , also bereits um 17:45 Uhr erfolgt.

Wird die Planungsvereinbarung zum Ausbau der Vogelsbergbahn jemals unterzeichnet?

(hl) Um die Modernisierung und Ausbau der Vogelsbergbahn ist es in den letzten Wochen und Monaten sehr, sehr ruhig geworden. Insbesondere die gebetsmühlenartigen Verkündigungen aus der Vogelsberger Verkehrsgesellschaft in Alsfeld, dass die Unterschriften zur Planungsvereinbarung des Ausbaus unmittelbar bevorstehen und zukünftig alles besser werde, sind total verstummt. Dies ist auch nicht verwunderlich, denn die Planungsvereinbarung mit den beteiligten Partnern wurde bis dato noch nicht ratifiziert. Ganz deutlich wurde dies bei einer Veranstaltung der Gewerkschaft Transnet in Alsfeld den Mitgliedern mitgeteilt und in einer Pressemitteilung in der Alsfelder Allgemeine veröffentlicht.

"Wer zu spät, kommt den bestraft das Leben", dieser Satz eines berühmten Zeitgenossen hat immer noch nichts von seiner Aktualität verloren, insbesondere wenn man vor diesem Hintergrund die Aktivitäten der verantwortlichen Institutionen an Vogelsberg- und Odenwaldbahn vergleicht.

Gießen: Gleis 12 im "Oberhessischen Bahnhof" stillgelegt, ESTW - Inbetriebnahme verzögert sich

(hl) Bei diesem Gleis handelt es sich nicht um ein Bahnsteig- sondern um ein Umfahrungs- bzw. Durchgangsgleis. Durch den Ausbau der Zugangsweiche am Bahnhofskopf an der Frankfurter Straße Ende Oktober kann dieses nun nicht mehr in dieser Form genutzt werden. Neben der Durchfahrtsmöglichkeit für Güterzüge diene dieses Gleis auch häufig zum kurzzeitigen

Abstellen von Zügen. Ob dieser "Ausfall" eines Gleises zukünftig Einfluss auf die Reisezug-Gleisbelegung in Abhängigkeit mit den Anschlussbedienungen hat, werden die nächsten Wochen ergeben. Aus gewöhnlich gut informierten Kreisen verlautete, dass dies der Vorbote zum zukünftigen ausschließlichen Triebwageneinsatz auf der Vogelsbergbahn in Verbindung mit dem im Bau befindlichen Elektronischen Stellwerk (ESTW) in Gießen sei.

Außerdem wird sich die geplante Inbetriebnahme des ESTWs im Bahnhof Gießen auf Dezember 2004 verschieben. Der bisher geplante Anschluss von weiteren Bahnhöfen, auch von Bahnhöfen der Vogelsbergbahn, wurde wegen Finanzierungsproblemen auf unbestimmte Zeit verschoben.

Horlofftbahn Friedberg-Beienheim-Hungen

RMV-Linie 31

Hungen - Wölfersheim zur Abgabe an Dritte ausgeschrieben

(ja) Knapp ein halbes Jahr nachdem der letzte Personenzug auf dem Streckenabschnitt Hungen - Wölfersheim-Södel der Horlofftbahn gefahren ist, wurde nun die Strecke durch die DB Netz zur Abgabe an private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ausgeschrieben. Dies ist der erste Schritt, die Strecke endgültig stillzulegen. In der Ausschreibung wird von Investitionskosten in Höhe von etwa 10.123.000 Euro geschrieben. Davon entfallen 6.300.000 Euro für Sanierung der Gleise, 1.000.000 Euro für die Erneuerung von Brücken und 2.823.000 Euro für Erneuerung von Leit-

und Sicherungstechnik. Wenn sich bis zum 13.01.2004 kein EVU zur Übernahme der Strecke bereit erklärt, wovon mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgegangen werden muss, wird DB Netz beim Eisenbahnbundesamt die Stilllegung der Strecke beantragen. Damit wäre die Wiederaufnahme des Personenzugverkehrs erheblich erschwert.

Bauzugverkehr auf der Horlofftbahn

(ja) Während der Sommermonate verkehrten auf der Horlofftbahn zwischen Friedberg und Hungen private Bauzüge. Diese Fahrten fanden im Rahmen von Gleisbauarbeiten auf der Lahn-Kinzig-Bahn zwischen Lich und Gießen statt. Im Zuge dieser Gleisbauarbeiten musste auch der Güterzug zur Bedienung der Hornitex-Werke in Nidda über Wölfersheim umgeleitet werden.

Lahn-Kinzig-Bahn Gießen-Nidda-Gelnhausen RMV-Linie 36

Gießen: Schrankenposten „Frankfurter Straße“ aufgehoben

(ja) Im Rahmen des Baus des elektronischen Stellwerkes in Gießen wurde Ende Oktober der Schrankenposten „Frankfurter Straße“ aufgehoben. In der letzten Oktoberwoche wurde das Wärtergebäude abgerissen. Die alte Schrankenanlage wurde durch eine moderne Anlage ersetzt, die vorübergehend vom Stellwerk im oberhessischen Bahnhof aus überwacht wird. Gleichzeitig wurde auch der Fußgängerübergang „Liebigstraße“ geschlossen.



*Der Schrankenposten in Gießen an der Frankfurter Straße wurde zwischenzeitlich abgerissen
Foto: Friedrich Lang*

Frankfurt-Mainz RMV-Linien 80, 90 Umbau des Bahnhofs Rüsselsheim hat begonnen

(gh) Am 15. September 2003 wurde mit den Arbeiten zum Neubau des Rüsselsheimer Bahnhofs begonnen. Es entstehen ein transparentes Bahnhofsgebäude mit Glasfassade sowie ein moderner zentraler Busbahnhof. Auch der Bahnhofplatz erhält ein neues Gesicht und soll mit dem gesamten Bahnhofskomplex zu einem attraktiven Entree zur Rüsselsheimer Innenstadt werden.

Aktuelle Informationen zum Stand des Bauvorhabens, zur Lage des Bushaltestellen, zu den Zugangsmöglichkeiten zu den

Bahnsteigen können unter der Internet-Adresse www.bahnhof-ruesselsheim.de abgefragt werden.

Vogelsberger Vulkanexpress befördert mehr Fahrgäste, ab 2004 erweitertes Angebot bis in die Wetterau

(hl) Wie die Vogelsberger Verkehrsgesellschaft VBV in einer Pressemitteilung mitteilte, nutzten in diesem Jahr rund 11400 Fahrgäste die Freizeitbusse der drei Linien VB 90/ VB 91/ VB 92. Während bei der Linie VB 90 (Schlitz-Lauterbach-Hoherodskopf) das Vorjahresergebnis nicht ganz erreicht werden konnte, verzeichneten die Linie VB 91 (Homburg-Mücke-Ulrichstein-

Hoherodskopf) eine Fahrgaststeigerung um 18%, die Linie VB 92 (Laubach-Schotten-Hoherodskopf) ein Plus von 3%. Allerdings blieb in den vergangenen Jahren bei der Linie VB 91 die Frequentierung des Streckenabschnittes Homberg-Mücke weit hinter den Erwartungen zurück. Ab der nächsten Saison wird Homberg nicht mehr bedient und die Linie VB 91 auf ihren ursprünglichen Lienenweg Mücke-Ulrichstein-Hoherodskopf beschränkt.

Als Neuerung für die kommende Saison von Mai bis Oktober 2004 meldet die VBV ein vernetztes, gemeinsames Angebot mit der Wetterauer Verkehrsgesellschaft. So soll die Linie VB 92 ab dem Hoherodskopf als Linie FB 94 über Gedern nach Stockheim geführt werden. Damit besteht die Möglich-

keit, den Vulkanradweg in der gesamten Länge zu erradeln, mit der Option des anschließenden Transfers zurück an den Ausgangspunkt. Zusätzlich wird von der Wetterauer Verkehrsgesellschaft eine neue Linie FB 93 Nidda-Schotten-Hoherodskopf eingerichtet.

Neuer Midibus für Bensheim

(gh) Seit Mitte August setzt das HEAG Verkehrsunternehmen Glück & Seitz GmbH & Co. KG auf den Bensheimer Stadtbuslinien 671 und 672 erstmals einen modernen Midibus in Niederflertechnik ein. Das neue Fahrzeug löst den bisher eingesetzten Standardbus ab. Der neue Midibus wurde zusammen mit der Stadt Bensheim eigens auf die örtlichen Gegebenheiten im

Die neue Betriebswerkstatt in Butzbach-Ost



Stadtteil Auerbach abgestimmt.

Mit nur 10 Metern Länge und kleinem Wendekreis ist der Omnibus deutlich leichter durch die hügeligen und engen Straßen durch Auerbach zu lenken als das Vorgängerfahrzeug. Das seitliche Absenken des Fahrzeugs ermöglicht den Fahrgästen einen bequemen Einstieg. Rollstuhlfahrer profitieren zudem von der mechanischen Klapprampe. Der helle freundlich gestaltete Fahrgastraum bietet mit 28 Plätzen ausreichend Sitzmöglichkeiten. Lediglich zu Spitzenzeiten wie Schulbeginn und Schullende wird zusätzlich zum Midibus ein Gelenkbus auf der Linie 671 eingesetzt.

Die Kosten für das neue MAN-Fahrzeug beziffert das Unternehmen mit 170.000 Euro. Zentrale Haltestelle für die Bensheimer Stadtbuslinien ist der Bahnhof. Von dort führt die Buslinie 671 durch den Stadtteil Auerbach, die Linie 672 erschließt die Altstadt und den Waldfriedhof.

Butzbach-Licher-Eisenbahn Neue BLE-Betriebswerkstatt eingeweiht

(j1) Anfang September wurde am Butzbacher Ostbahnhof die neue BLE-Betriebswerkstatt eingeweiht. Für rund 6 Mio Euro wurden eine Wartungs- und Reparaturwerkstatt, eine Waschanlage, Betankungsmöglichkeiten sowie Büro- und Sozialräume eingerichtet.

Damit ist ein Provisorium zu Ende, bei dem die BLE-Mitarbeiter Sommer wie Winter die 24 Triebwagen vom Typ GTW2/6 in einem Zelt warten mußten. Der alte Lokschuppen war für die modernen Triebwagen zu klein, so dass der Neubau

dringend erforderlich wurde.

Der Neubau der Betriebswerkstatt verbindet „gute Funktionalität und hervorragende Qualität mit ansprechender Architektur“, betonte Geschäftsführer Peter Berking von der Hessischen Landesbahn. Dies sei vor allem dem Wirken des Kronberger Architekten und Designers Fritz. G. Jacobs und seiner Planungsgruppe zu verdanken, die das Herzstück für den gesamten Schienenverkehr der Butzbach-Licher Eisenbahn in sehr kompetenter Weise geschaffen habe.

Hessenschiene

Herausgeber:

Pro Bahn & Bus e.V.

Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach

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

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

Email: red.hs@gmx.de

Layout: Jürgen Lerch

Druck: Druckhaus Gratzfeld, 35510 Butzbach

Auflage: 1500 Exemplare, Gedruckt auf Recyclingpapier, Erscheinungsweise: 4 x jährlich,

Einzelpreis: 1,50 Euro

Erhältlich bei den Bahnhofsbuchhandlungen Bad Nauheim, Darmstadt Hbf, Dillenburg, Frankfurt (M)

Hbf, Frankfurt (M) Süd, Friedberg, Gießen,

Göttingen, Hanau Hbf, Kassel Hbf, Kassel-

Wilhelmshöhe, Mainz Hbf, Offenbach Hbf, Wetzlar,

Wiesbaden oder im Abonnement

(8 Ausgaben: 12 Euro Inland, 17,50 Euro Ausland)

bei obiger Anschrift.

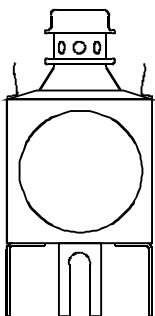
Der Bezug ist für Mitglieder von

Pro Bahn & Bus kostenfrei.

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Jürgen Lerch, Hermann Hoffmann, Christian Behrendt, Gernot Hornik, Horst Mader, Frank Adam, Friedrich Lang, Michael Marinc, Horst Lorenz, Petra Becker, Siegfried Preis

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:

2. Februar 2004



Geschichte auf Schienen

Unerwartet lebendigen Geschichtsunterricht auf Schienen bietet die Deutsche Bahn. Man muss nur die Zeit einer Zugfahrt richtig zu nutzen wissen und öfter aus dem Fenster schauen. Da erfährt der oder

die Interessierte gar manches über längst vergangene Verwaltungsbezirke. So ahnt man, dass der "Bezirk Kassel" einst bis vor die Tore Marburgs reichte. Das Städtchen Kirchhain trägt diese Bezeichnung noch heute auf seinen Bahnhofsschildern. Nun könnte man mit einigem gutem Willen den in Nordhessen noch verbreiteten Zusatz "Bezirk Kassel" dem heutigen System der Regierungsbezirke zuordnen. Das geht im Falle von Kirchhain leider nicht, denn der für Kirchhain zuständige "RP" sitzt in Gießen und steht dem Regierungsbezirk Mittelhessen vor.

Auch Landkreise, die vor rund drei Jahrzehnten mit anderen "zusammenfusioniert" wurden, haben auf den Stationsschildern der DB ein - wie es scheint - bleibendes Denkmal bekommen. Dutenhofen (Kreis Wetzlar), Burg (Dillkreis) Nord und Niederscheld (Dillkreis) Süd sind solche Relikte, wobei die beiden letzteren daran erinnern, dass es in der jeweiligen Dorfgemarkung einst noch weitere Stationen gab. Wovon die erste - Burg (Dillkreis) West - bereits vor 22 Jahren aus den Kursbüchern schied.

Fein raus sind die Regionen, wo eindeu-

tige geographische Zuordnungen die Namenswahl leicht machen: "Oberhessen" findet sich ebenso häufig als zeitlose Spezifikation von Bahnhofsnamen wie "Taunus" oder "Odenwald". Doch nicht immer wird die elegante Möglichkeit genutzt: Neben einer Reihe von Stationen mit dem Zusatz "Odenwald" gibt es entlang der Odenwaldbahn das kleine Hetschbach, welches ausgerechnet den angestaubten Zusatz "Kreis Erbach" trägt. Erbach wiederum wird durch "Odenwald" von seinen deutschen Namensvettern unterschieden...

Den Vogel schießt Wetter bei Marburg ab. Bis weit in die Zeit der Kleinstaaterei reicht der Bahnhofsnamen "Wetter (Hessen-Nassau)" zurück. "Hessen-Nassau" wurde 1866 nach der Annexion der beiden Vorgängerstaaten als preußische Provinz gegründet. Bestand hatte das territoriale Gebilde bis 1944.

Machen "die Privaten" wieder einmal alles besser? Dazu muss gesagt werden, dass die Privatbahnen nur dort das Sagen in Sachen Bahnhofsnamen haben, wo sie auch Eigentümerin der Strecke sind. "Richtig" privat sind in Hessen aber nur die beiden Strecken der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn. Und da gibt es auch nur eine einzige Merkwürdigkeit: "Liederbach Süd NE". Eingeweihte wissen zwar, dass NE für "nichtbundeseigene Eisenbahn" steht; 95 Prozent der FKE-Kunden dürften über den wenig aussagekräftigen Zusatz aber schon einmal gerätselt haben. Zumal er auch nicht ganz korrekt ist. Schließlich hält die bundeseigene Deutsche Bahn AG einen Anteil an der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn. Wenn schon, dann bitte "Liederbach Süd TE" - TE für "teillundeseigene Eisenbahn".

Die schmalspurige Dampfstraßenbahn Eltville - Schlangenbad Euro 9,95

(Lothar Riedel) Nur 38 Jahre bestand die Schienenverbindung nach Schlangenbad. 85 Seiten, einige schwarzweiß Fotos, 17x22 cm. Eigenverlag Riedel, 2002.

Bahn Extra 05/03: S-Bahnen

Euro 18,00

Vorstellung der einzelnen S-Bahn-Betriebe einschließlich ihrer Fahrzeuge sowie Entwicklung, Gegenwart und Zukunftsaussichten. 96 Seiten, ca. 150 Abbildungen, 22x30 cm. GeraNova Verlag, 2003.

Rückkehr zur Schiene

Euro 32,00

(Wolfgang Fiegenbaum/Wolfgang Klee) Reaktivierte und neue Strecken im Personenverkehr 1980 - 2001. 192 Seiten, 180 Bilder, davon 90 in Farbe, 21x24 cm. Transpress-Verlag, 2002.

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 54

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

