

HESSEN SCHIENE

Nr. 55 D: 1,50 Euro
März - Mai 2004
H 4032

Die Infozeitschrift
von Pro Bahn & Bus



- **Korbach - Willingen wieder eröffnet**
- **Neue S-Bahn in den Rodgau eröffnet**
- **Bahndreieck Spessart: Hessen im Winterschlaf**



PROBA H N & BUS
Ihr Fahrgastverband

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
Korbach - Willingen wieder eröffnet	7
Sanierung Kassel-Naumburg mit erweitertem Güterverkehr geplant	9
Weitere Fördermittel für die Lossetalbahn	10
Straßenbahn oder RegioTram nach Fuldata	11
Der Mittelhessen-Express kommt	12
Bahn lässt Büdesheimer in die Röhre schauen	13
Nach drei Jahren Lösung für Anschluss in Gießen	15
Pro Bahn & Bus Mittelhessen hat neuen Vorsitzenden	18
LB AG stellt Tourismuskonzept vor	19
Neues aus dem ÖPNV-Land zwischen Taunus und Vogelsberg	21
Rodgau-S-Bahn in Betrieb genommen	24
Frankfurter Rebstock-Straßenbahn eröffnet	26
Friedberg - Hanau: Samstagverkehr ausgeweitet	28
Eröffnung Reisezentrum ICE-Bahnhof Limburg	30
ICE auf den Namen „Limburg“ getauft	31
Bahnhof Mainz-Bischofsheim fertig gestellt	32
Main-Taunus-Kreis plant ÖPNV-Nachtangebot	34
Lärmschutzwände halten Belastungen nicht stand	35
Private Konkurrenz im Tonerdeverkehr	36
Umbau des Bahnhofs Rüsselsheim macht Fortschritte	39
Darmstadt: Erfolgreicher Start der Straßenbahn nach Kranichstein	40
Bahndreieck Spessart: Winterschlaf oder Frühlingserwachen?	41
Circus Barum fuhr „Vogelsbergbahn“	45
Streckentelegramm	47

*Titelbild: Im September 2003 durchfahren zwei ICE 2 den
Abzweigbahnhof Rohrbach an der Schnellfahrstrecke Fulda - Würzburg.*

Fotos, wenn nicht anders bezeichnet: J. Lerch

Liebe Mitglieder, liebe Freunde des Schienenverkehrs,

Die Deutsche Bahn AG hat's geschafft. Ja wirklich. Sie haben den zweiten Platz erreicht. Nein, ich vertue mich da nicht. Es ist offiziell bestätigt. Und das bei einem Unternehmen, welches mit einer Tarifänderung innerhalb von 4 Monaten ein sattes Umsatzminus erreicht.

Weil die Fahrgäste nicht gleich zwei gute Angebote wie den InterRegio und die BahnCard 50 verlieren wollen. Letztere wurde dann ja wieder zähneknirschend eingeführt. Auch sonst macht man es mir als Kundin nicht gerade einfach. Es ist z.B. nicht ersichtlich, ob ich noch einen günstigen Frühbucherrabatt bekomme oder ob das Kontingent, das keiner kennt, schon ausgebucht ist. Zudem zeigen Testkäufe, dass selbst das intensiv geschulte Personal Probleme mit den Tarifen hat. Nein, ich möchte jetzt nicht gegen die Fahrkartenausgaben argumentieren. Im Gegenteil: ich bin froh, dass wir noch welche haben. Die persönliche Beratung ist durch keine elektronische Beratung bzw. Verkauf zu ersetzen.

Zudem hat noch nicht jeder Haushalt einen Internetanschluss und die Fernverkehrsautomaten sind ziemlich kompliziert und ungünstig platziert. Und dann erfährt man immer wieder Hiobsbotschaften wie Einstellung von Instand- und Modernisierungsmaßnahmen oder Verzögerungen bei Bahnhausmodernisierungen wie in Marburg. Da kommt keine Freude auf, wenn man als Fahrgast durch Bahnhöfe läuft, die auf dem Stand der 50er und 60er Jahre stehen geblieben sind: zugig, schlecht beleuchtet und wenig behindertengerecht.

Das alles und noch viel mehr nennt sich dann „Angebotsoptimierung“.

Dieses Wort kann nur knapp den ersten Platz verfehlt haben. Um welchen Wettbewerb es geht? Ich meine „Das Unwort des Jahres“. Die Jury hat eindeutig erkannt: Die Einschränkungen und Veränderungen der letzten 10 Jahren als Angebotsoptimierung zu bezeichnen, stellt eine Verhöhnung des Kunden dar. Schmerzliche Veränderungen sind manchmal notwendig. Aber dann sollte man auch so ehrlich sein und diesen Leistungsabbau als solchen benennen. Nur so hat man als Unternehmen die Chance, vom Kunden ernst genommen zu werden.

Mit freundlichen Grüßen



Petra Becker

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

Regionalverband Mittelhessen e.V.
 Regionalleiter Christian Wallbott
 Postfach 11 21
 35411 Pohlheim
 Telefon und Telefax
 (06403) 963355

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

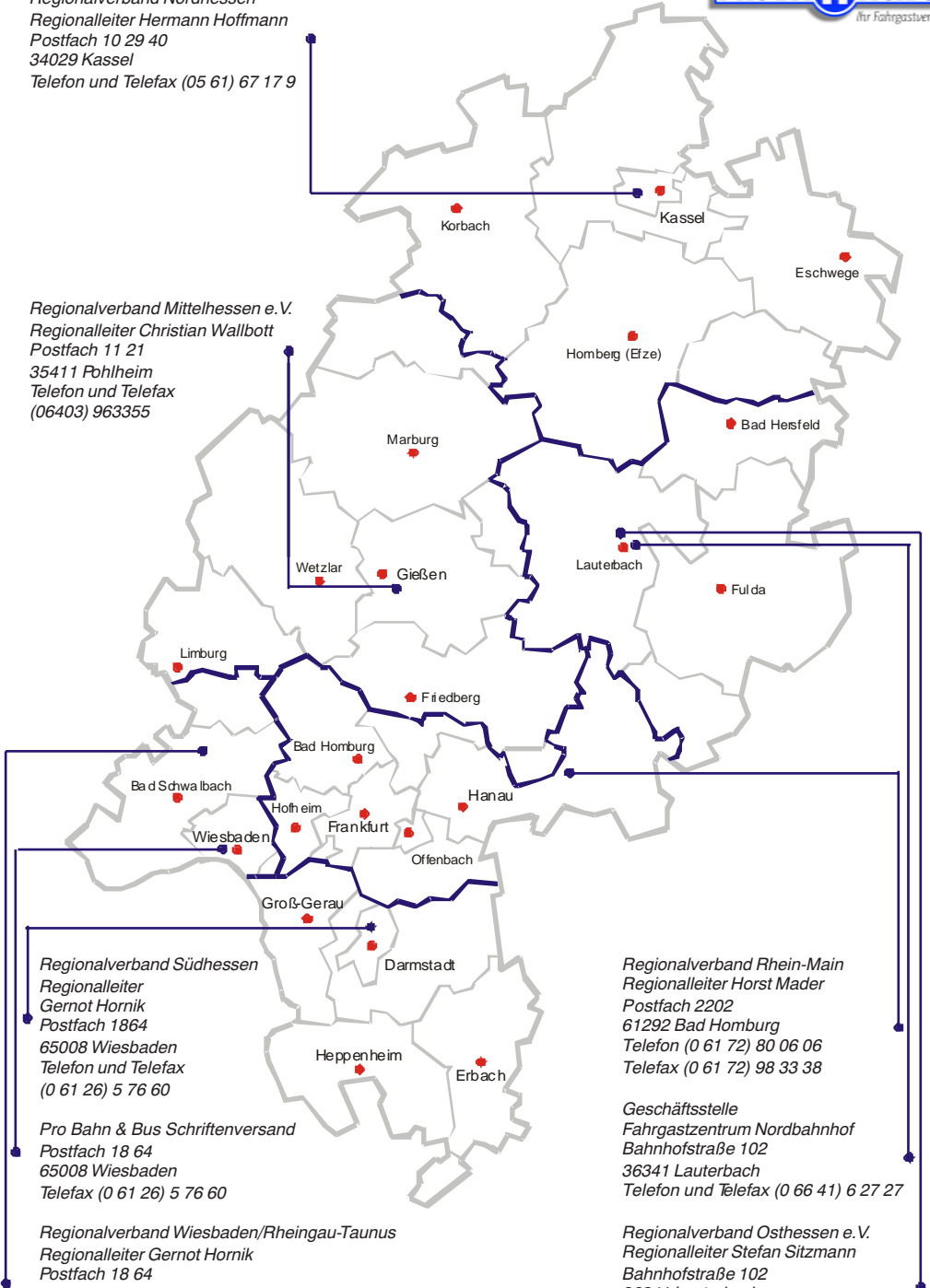
Pro Bahn & Bus Schriftenversand
 Postfach 18 64
 65008 Wiesbaden
 Telefax (0 61 26) 5 76 60

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
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
05.04.04 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
06.04.04 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
17.04.04 16 Uhr	NH	RV-Treff Nordhessen	Cafe Crone, Sandstraße 4, Melsungen (Nähe Bartweizerbr.)
03.05.04 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
04.05.04 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
12.05.04 18:30 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Bahnhofsgaststätte Terminal, Fulda
26.06.04		Sonderfahrt	Osthessen

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!



Ausstellung 100 Jahre Butzbach-Licher Eisenbahn

(jl) Am 27. März vor 100 Jahren fuhr zum ersten Mal ein Zug auf der Butzbach-Licher Eisenbahn. Aus diesem Grund veranstaltet das Museum der Stadt Butzbach eine Sonderausstellung. Gezeigt werden Fotos, Fahrkarten, Modelle, Schilder sowie Eisenbahnutensilien aus längst vergangenen Zeiten. Zahlreiche Eisenbahnfreunde haben ihre Archive geöffnet und zeigen das Portrait einer Privatbahn, die in ihrer besten Zeit ein Streckennetz von 57 km besaß und bis in die 70er Jahre noch Dampfloks unterhielt.

Museum der Stadt Butzbach, Färbgasse 16, geöffnet von Dienstag bis Sonntag in der Zeit von 10 bis 12 Uhr sowie von 14 bis 17 Uhr, Eintritt 1 Euro. Montag und Samstagmorgen geschlossen. Vom DB-Bahnhof Butzbach 5 Minuten Fußweg.

OEF

OBERHESSISCHE EISENBAHNFREUNDE E. V.

Die nächsten Fahrten der Oberhessischen Eisenbahnfreunde:

12. April 2004

Ostereiersuchen in Biedenkopf

15. Mai 2004

Zur Dampfstraßenbahn nach Darmstadt

16. Mai 2004

In das Bergbaumuseum nach Borken

30. + 31. Mai 2004

10 Jahre Oberhessische Eisenbahnfreunde

11. bis 13. Juni 2004

3-Tagesfahrt nach Luxemburg

Oberhessische Eisenbahnfreunde e.V.

Karlsbader Straße 1, 35457 Lollar

Tel: 06406 65 06, Fax: 06406 77419

Internet: www.oef-online.de

BLE-Panzerzug mit Loks 142 und 146 am 1. September 1966 bei Pohlhöns Foto: Kurt Burlein



Das kleine Wunder von Nordhessen Korbach - Willingen wieder eröffnet

(fl, hh) Die Deutsche Bahn und der Nordhessische Verkehrsverbund NVV nahmen am 16.12.2003 die Strecke Korbach - Willingen wieder in Betrieb. Die Fahrzeit verkürzt sich zwischen Brilon Wald und Korbach von 46 auf 33 Minuten. Die Kurhessenbahn setzt auf diesem Abschnitt Nahverkehrstriebwagen der Baureihen 628 und 646 ein.

Im November 1999 musste der Bahnbetrieb auf Grund von Bauwerksmängeln an den Viadukten in Usseln und Willingen eingestellt werden. Der Schienenverkehr nach Willingen war nur noch über Brilon Wald möglich. Alle damals bekannten Varianten zur Sanierung der Viadukte machten eine wirtschaftliche Wiederinbetriebnahme unmöglich.

Der NVV und die Kurhessenbahn

konnten jedoch in einem Infrastrukturvertrag ein Erhaltungs- und Finanzierungsmodell auf den Weg bringen, welches den Erhalt der Eisenbahnstrecke zwischen Korbach und Willingen ermöglichte. Mit dem Abschnitt Brilon Wald - Korbach konnte nun ein erstes Teilstück des Gesamtkonzeptes für den Ausbau von Brilon Wald nach Kassel eröffnet werden. Die Strecke im Waldecker Upland ist auch Pilotstrecke

*Der Eröffnungszug befährt am 16. Dezember 2003 den noch eingerüsteten Willinger Viadukt
Foto: H.G. Haselmann*



der DB AG für eine neue Leit- und Sicherungstechnik, die 2004 in Betrieb genommen werden soll.

Die Baukosten betragen 20 Millionen Euro, davon wurden Aufträge im Wert von 7,4 Millionen Euro an Unternehmen der Region vergeben. 15 Millionen Euro kostete die Sanierung der Viadukte Rhena, Bömighausen, Usseln und Willingen, 1,7 Millionen Euro wurden in die Leit- und Sicherungstechnik investiert, und 900.000 Euro wurden für die Anpassung der Bahnübergänge aufgewandt. Der Einbau neuer Y-Schwellen schlug mit 2,4 Millionen Euro zu Buche.

Das Sanierungsverfahren der Viadukte am Beispiel Willingen: Bei ersten umfangreichen Untersuchungen stellte man fest, dass die Außenhülle aus Naturstein durch Wasser- und Frostschäden im Laufe der Jahre marode geworden war. Die mittragende Außenhülle war mittlerweile so beschädigt, dass die Gesamtkonstruktion hinsichtlich Statik und Standsicherheit gefährdet war.

Bevor jedoch mit der Streckensperrung im Jahre 1999 das letzte Kapitel des Bauwerkes eingeleitet schien, waren schon Schutzgerüste aus Stahlträgern und Holzbohlen in die Gewölbekonstruktion gezogen bzw. Steinschlagschutznetze an den Pfeilern gespannt worden, da herabfallende Steine aus der Außenhülle die Sicherheit des Kraftfahrzeug-, Rad- und Fußgängerverkehrs gefährdeten.

Die Außenhülle in der bestehenden Form neu aufzubauen war aus wirtschaftlichen Gründen nicht vertretbar. Die Kurhessenbahn konnte mit einem Ingenieurbüro aus Kassel eine Sanierungsmethode für Bauwerke dieser Art weiter entwickeln,



Eröffnungsfeier im Bahnhof Korbach
Foto: H.G. Hasselmann

um die Standfestigkeit wieder herzustellen. Dabei werden die Pfeiler mit vertikalen Bohrungen von 80 mm Durchmesser bis in die Fundamente und die Gewölbekonstruktion mit waagerechten Bohrungen mit 30 mm Durchmesser versehen. Diese Löcher werden anschließend mit einer feinen Zementsuspension in einem speziellen Druckverfahren gefüllt, was nach dem Aushärten für eine neue Festigkeit sorgt. Insgesamt werden ca. 30.000 Löcher in das Viadukt gebohrt, die maximale Bohrlänge beträgt 30 Meter. Die Außenfassade wird mit Wasserdruck von 2000 bar gereinigt und loses Gestein abgetragen. Anschließend wird mit Spritzbeton eine neue Außenhülle hergestellt.

Darüber hinaus wird der komplette Überbau mit Abdichtung und Entwässerung der Brücke erneuert. Moderne Y-Schwellen ersetzen den Oberbau, dessen Schwellen aus dem Jahr 1916 und Schienen aus dem Jahr 1960 stammen. Die Arbeiten an den Viadukten sollen im Sommer 2004 abgeschlossen sein.

KNE-Sanierung für Hessencourrier und erweiterten Güterverkehr geplant

(hh, fl) Für die Strecke Baunatal-Großenritte - Naumburg der Kassel-Naumburger Eisenbahn (KNE) zeichnete sich im vergangenen Jahr ein überraschend hoher Sanierungsbedarf ab (Hessenschiene 53). Rund eine halbe Million Euro wären nötig, um Schwellen zu wechseln und Brückengeländer gemäß den Anforderungen des Eisenbahnbundesamts nachzurüsten.

Kassels Landrat Dr. Udo Schlitzberger machte seinerzeit den Vorschlag, Gewinne der Hessischen Landesbahn aus dem VW-Güterverkehr für zwei Jahre zweckgebunden an der Strecke zu investieren. Mittlerweile zeigen sich aber noch weitere Perspektiven für die Strecke auf.

Demnach ist in Elgershausen die Ansiedlung eines britischen Logistikunternehmens mit Interesse an einer Bahnanbindung geplant. Die Sanierung dieses Streckenab-

schnitts wäre für die KNE nicht nur zumutbar, sondern sogar wirtschaftlich rentabel. Dem anschließenden Teilstück bis Sand kommt ebenfalls Bedeutung im Güterverkehr zu. Hier geht es um den Erhalt der Schienen-Infrastruktur für die ehemaligen Maho-Werke, heute ein Industriegebiet. Für die Sicherung des Schienen-Anschlusses wären nach Ansicht von Landrat Schlitzberger EU-Mittel zu erlangen. Die Kosten für den restlichen Abschnitt bis Naumburg blieben dann im überschaubaren Rahmen.

Güterzug mit KNE-Lok DG 201 bei Nordshausen am 25.09.2003 Foto: Andreas Christopher



Weitere Fördermittel für die Lossetalbahn KVG skeptisch in Sachen dez-Anbindung

(hh, fl) Für den Abschnitt Helsa - Hessisch Lichtenau der Lossetalbahn liegt seit Dezember 2003 der Finanzierungsbescheid seitens des Landes Hessen vor. Bau-recht besteht seit September 2003, wovon in einem Teilabschnitt bei Fürsten-hagen auch schon Gebrauch gemacht wird, damit die Bauarbeiten nicht mit den Ruhezeiten des seltenen Kammmolches kollidieren. 600 Meter der Trasse wer-den in diesem Bereich um einige Zentimeter aufgeständert, um den Amphibien ein „niveaufreies“ Kreuzen des Gleises zu ermöglichen.

Trotz des bis vor kurzem ohne auf-geständerte Trasse regelmäßig stattfindenden Güterverkehrs hat sich eine Populati-on von ca. 35.000 Tieren innerhalb der letz-ten Jahrzehnte gebildet. Lebensraum der Tiere ist ausgerechnet ein Klärteich, der zur Zeit seiner Entstehung auch einen Eingriff in den natürlichen Lebensraum darstellte...

Der Zuwendungsbescheid beläuft sich auf 20,9 Millionen Euro. Die Gesamtkosten der Lossetalbahn liegen bei knapp 75 Mil-

lionen Euro. Neben der Elektrifizierung und neuen Haltepunkten werden nach Abschluss der Arbeiten auch drei Straßen-bahn- bzw. straßenbahnähnliche Abschnit-te in Kassel, Oberkaufungen und Hessisch Lichtenau entstanden sein. Eingebunden wird die Strecke in die Regiotramlinie 4, deren westlicher Endpunkt Wölfhagen sein wird. Möglich wird die Führung nach Wolf-hagen frühestens nach Fertigstellung der Überleitstelle am Kasseler Hauptbahnhof,

Ein Triebwagen auf dem schon fertig gestellten Abschnitt der Lossetalbahn in Niederkaufungen



deren Baubeginn ebenfalls noch für dieses Jahr anvisiert ist.

Das Einkaufszentrum dez in Kassel-Niederzwehren wird dagegen nach Ansicht der Kasseler Verkehrsgesellschaft KVG noch längere Zeit auf eine Regiotram-Anbindung warten müssen. Andere Regiotram-Projekte hätten Vorrang. Wie in Hessenschiene Nr. 51 skizziert, könnte eine Regiotram-Linie über den im Personenverkehr stillgelegten Teil der „Waldkappeler Bahn“ innerhalb des Stadtgebietes von Kassel einen Anschluss des Einkaufszentrums sowie der Messehallen an das

Nahverkehrsnetz gewährleisten.

Eine Linie Bettenhausen - Niederzwehren - Bahnhof Wilhelmshöhe unter Umgehung der innerstädtischen Straßenbahn brächte außerdem kurze Reisezeiten vom Lossetal zum wichtigsten Kasseler Bahnhof und umgekehrt. In der „Musterstadt“ Karlsruhe gibt es eine ähnliche Situation zwischen Durlach und dem Hauptbahnhof: Sowohl die direkten Fahrten aus dem Kraichgau zum Hauptbahnhof als auch die Innenstadt querenden Linien finden dort ausreichend Fahrgäste.

Straßenbahn oder RegioTram nach Fuldata!

(hh) Die Gemeinde Fuldata am nördlichen Stadtrand von Kassel besteht aus fünf ehemaligen Dörfern, von denen Ihringshausen und Simmershausen dicht besiedelt sind bzw. weiter wachsen. Seit Jahren wird diskutiert, die Straßenbahnlinie 3 von der Endstation Ihringshäuser Straße nach Ihringshausen zu verlängern.

Widerstand in der Bevölkerung gibt es nicht nur wegen der hohen Kosten, sondern auch wegen der evtl. Verkehrsprobleme in der Veckerhagener Straße, der Hauptgeschäftsstraße von Ihringshausen. Ein notwendiger Umbau dieser Straße ohne Tram wurde mit 3 Millionen Euro kalkuliert, ein Umbau mit Tram könnte 12 Millionen kosten.

Nun beschloss Mitte Dezember 2003 das Gemeindeparlament, den DB-Bahnhaltepunkt Ihringshausen so auszubauen, dass dort ein RegioTram-Verkehr möglich wird. Zur Zeit verkehren dort RB-Züge im Stundentakt zwischen Kassel Hbf und Göttingen. Außerdem wird das Gleis von RE-Zügen benutzt, die - ohne Halt in Ihringshausen - im Stundentakt Kassel über Eichenberg mit Thüringen verbinden. Nun wurde der Gemeindevorstand von Fulda-

tal aufgefordert, mit dem NVV über die Anbindung der Gemeinde Fuldata in ein RegioTram-System zwischen Kassel und Hannoversch-Münden zu sprechen.

Auch der benachbarte Haltepunkt Niedervellmar liegt in einem dicht besiedelten Wohngebiet. Hier könnte ein RegioTramverkehr ebenso lohnen wie in Kassel-Rothenditmold, wo ein Halt evtl. neu einzurichten wäre. Eine Verknüpfung der RegioTramhalte mit Buslinien ist möglich. Die vor wenigen Jahrzehnten aufgehobenen Haltepunkte Kragenhof und Wilhelmshausen sind inzwischen durch Fußgängerbrücken mit den Fuldataleer Ortsteilen Wahnhausen und Wilhelmshausen verbunden. Über eine Wiedererrichtung dieser Haltepunkte könnte ebenso nachgedacht werden wie über einen neuen Haltepunkt im Mündener Stadtteil Bonaforth.

Der Mittelhessen-Express kommt

Pro Bahn & Bus möchte Regionalbahn Dillenburg - Kassel erhalten

(fl) Das Flügelzugkonzept des RMV nimmt langsam konkrete Gestalt an. Im Stundentakt sollen RE Züge zwischen Frankfurt und Gießen verkehren, wo sie in die beiden Zugteile Gießen - Marburg und Gießen - Dillenburg getrennt (bzw. in der Gegenrichtung vereinigt) werden. Zwischen Gießen und Marburg / Dillenburg sind Halte auf allen Stationen vorgesehen. Das Konzept wird in den betroffenen Landkreisen momentan intensiv politisch diskutiert; eine Beschlussfassung in den RMV-Gremien ist absehbar.

Im Lahn-Dill-Kreis ist mittlerweile ein heftiger Streit über den nördlichen Endpunkt des Mittelhessen-Express entstanden. Die Stadt Haiger hat ein sehr starkes Interesse an einer Weiterführung von Dillenburg bis Haiger. Von Seiten des Lahn-Dill-Kreises wird dies mit dem zweifelhaften Argument abgelehnt, es gebe keine Wendemöglichkeit in Haiger. Von Geldmangel ist dagegen (noch) keine Rede.

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus unterstützt die Stadt Haiger in ihren Bemühungen um einen Anschluss an den geplanten „Mittelhessen-Express“. Die Wendemöglichkeit ist leicht realisierbar. Hätte die Deutsche Bahn AG auf allzu rigide Rückbauten verzichtet, wäre sie heute im „Hellertal-Teil“ des Bahnhofs sogar noch vorhanden.

Allerdings besteht die Gefahr, dass mit

Auf der Main-Weser-Bahn zwischen Gießen und Frankfurt sollen beide Zugteile vereinigt fahren. Im Bild ein Regionalexpress bei Butzbach



dem Mittelhessen-Express die übrigen RE- und RB-Angebote im Kreisgebiet reduziert oder zumindest stark verändert werden. Verlängert man den „Mittelhessen-Express“ nach Haiger, so ergeben sich zwar interessante Verbindungen innerhalb des Lahn-Dill-Kreises, beispielsweise von Herborn nach Haiger. Für Pendler des nördlichen Lahn-Dill-Kreises nach Frankfurt sind die zu erwartenden Fahrzeiten aber zu lang. 44 Minuten benötigt heute eine Regionalbahn alleine von Gießen bis Dillenburg, nach Haiger kommen nochmals ca. sieben Minuten hinzu. Der „Mittelhessen-Express“ wäre hier - trotz neuer Fahrzeuge - kaum schneller unterwegs. Daher fordert Pro Bahn & Bus für den nördlichen Lahn-Dill-Kreis unbedingt die Aufrechterhaltung des schnelleren Regionalexpress - Angebotes im heutigen Umfang. Verbessert werden muss ferner die Pünktlichkeit der nach Köln fahrenden RE-Züge.

Unglücklich wäre der mit dem „Mittelhessen-Express“-Konzept absehbare Entfall der heute stündlich zwischen Dillenburg, Gießen und Kassel verkehrenden

Regionalbahnen. Nach Beobachtungen unseres Fahrgastverbandes wird das große „U“ durch Mittelhessen rege für Fahrten etwa zwischen Wetzlar und Marburg genutzt. Hier wäre künftig Umsteigen in Gießen angesagt.

Pro Bahn & Bus regt an, das Mittelhessen-Konzept des RMV umzusetzen, die Relation Dillenburg - Wetzlar - Gießen - Marburg (-Kassel) aber als Regionalbahn im Stundentakt beizubehalten. Diese Regionalbahn wäre ein weiteres Einsatzgebiet für ein Leichtfahrzeug unterhalb der ET 425 / ET 426 -Kategorie, also z.B. für einen Triebwagen nach Vorbild der Karlsruher Zweisystem-Stadtbahn. Ferner schlägt Pro Bahn & Bus neue Stationen zumindest in Asslar Süd, Dillenburg Mitte und Marburg Mitte vor. Zusammen mit dem neuen Haltepunkt Oswaldsgarten in Gießen würde somit ein S-Bahn-artiges Verkehrssystem für die Region Mittelhessen entstehen - so wie es rund um die Mittelstädte Bruchsal, Pforzheim oder Rastatt längst zur Selbstverständlichkeit geworden ist.

Bahn lässt Büdesheimer in die Röhre schauen

DB ProjektBau öffnete Tunnel für Interessierte

(og) Am 7. Februar lud die Deutsche Bahn nach Schöneck-Büdesheimer ein, um über die Sanierungsarbeiten am Büdesheimer Tunnel zu informieren. Am Büdesheimer Bahnhof standen die Experten der Bahntochter DB ProjektBau für Fragen zur Tunnelerneuerung zur Verfügung. Die Besichtigung bot eine Gelegenheit, sich von den Arbeiten im Tunnel selbst einen Eindruck zu verschaffen.

Über 400 Anwohner und Interessierte nutzten die Gelegenheit, sich das an den Schautafeln Gezeigte selbst aus der Nähe anzusehen. 168 Meter mussten die Teilneh-

mer der Tunnelführung zurücklegen, bis sie das andere Ende des Tunnels erreichten. Während der Tunnelwanderung erklärten die Ingenieure der DB ProjektBau die Be-

Viele Bürger nutzten die Möglichkeit, den Büdesheimer Tunnel einmal von Innen zu besichtigen

Foto: DB ProjektBau



sonderheiten der Erneuerung. Am anderen Ausgang, dem Nordportal, konnten die Besucher zusehen, wie der Bewehrungsstahl der neuen Innenschale geschweißt wurde.

Fast einhundert Jahre ist dieser Tunnel alt. Wasser, Frost, der Rauch der Lokomotiven und der Druck des Berges haben ihm im Laufe der Jahrzehnte zugesetzt. Wie jedes Bauwerk muss auch er erneuert werden, um weiterhin sicher benutzbar zu bleiben. Derzeit investiert die DB 6,8 Millionen Euro in die Erneuerung des Tunnels.

Dabei ist es ein Anliegen der DB, die Beeinträchtigungen durch Bauarbeiten für die Anwohner möglichst gering zu halten. Da aber auch der Zugverkehr im Interesse der Fahrgäste möglichst unbehindert abgewickelt werden soll, müssen die Bauarbeiten vorwiegend in den Abend- und Nachtstunden und am Wochenende stattfinden.

Um die Anwohner, vor dem entstehenden Lärm und Schmutz zu schützen, hat die DB u. a. ein Rolltor vor das nördliche Tunnelportal montieren lassen. Wenn im Tunnel gebaut wird, kann das Tor geschlossen werden, wenn die Züge fahren, bleibt es geöffnet. Auch am südlichen Ende wurde ein Lärm- und Schmutzschutz angebracht.

Ein Ingenieur erklärt ein Vermessungsgerät
Foto: DB ProjektBau



Nach 3 Jahren Lösung für unendliche Geschichte Vogelsbergbahn: Endlich Anschluss in Gießen bei Nachmittagszug / Pendler begrüßen und danken für die verspätete Einsicht von RMV und Deutscher Bahn

(hl) Wie bereits mehrfach an dieser Stelle berichtet (u.a. in der HS-Nr.: 48/ 51/ 53/ 54), hatten Pendler in den zurückliegenden Jahren mehrfach um die Verschiebung der Abfahrtszeit einer Regionalbahn von Gießen nach Alsfeld um drei bis vier Minuten auf 17:49 / 17:50 Uhr gebeten. Dadurch wäre ein Anschluss von einem Regionalexpress aus Frankfurt (Gießen an 17:42 Uhr) ermöglicht. Diese Verschiebung hätte zudem keine Auswirkung auf entgegen kommende Züge auf der Vogelsbergbahn, da die Regionalbahn nach Alsfeld in Grünberg sowieso eine planmäßige Standzeit von 5 Minuten wegen einer Zugkreuzung mit einem Leerreisezug einhalten musste.

Obwohl dieser Wunsch nun schon im dritten Jahr den verantwortlichen Bestellern bekannt war, lag die Vermutung nahe, dass die dortigen Verantwortlichen nicht in der Lage oder Willens waren, die Interessen der zahlenden Fahrgäste zu vertreten und durchzusetzen. So mussten sich die Pendler nunmehr sogar darauf einstellen, dass ab dem 14.12.2003 die Abfahrtszeit am Bahnhof Gießen noch eine Minute früher als bisher, unter Beibehaltung der zuvor geschilderten fahrplanmäßigen Standzeit in Grünberg, also bereits um 17:45 Uhr erfolgte.

Nun endlich wurde mit einer kleinen Fahrplanänderung, welche am 2. Februar 2004 in Kraft trat, dem Wunsch einer Vielzahl von Pendlern von Frankfurt entsprochen. Die Abfahrtszeit der Alsfelder Regionalbahn wurde auf 17:50 Uhr verlegt, die unsinnige fahrplanmäßige Standzeit in Grünberg beendet und damit eine Anschlussbeziehung mit 8 Minuten Übergangszeit zwischen besagten beiden Zügen in Gießen eingerichtet. Allerdings findet seit Umsetzung dieser Fahrplanänderung auch

keine Leerzug-Kreuzung mehr in dieser Zeitlage in Grünberg statt.

Die nachstehende Zusammenstellung von Reaktionen und „Totschlag-Argumenten“ auf den dreijährigen Änderungswunsch sind täglicher Alltag der ÖPNV-Nutzer und könnten als Lehrbeispiel unter dem Slogan: „Lästige Kunden zum Narren halten und man hat sie vom Hals“ dienen.

Verkehrsverbund Gießen (V.V.G.)

Auf ein Anschreiben eines Pendlers in dieser Sache im Jahre 2002 erfolgte seitens der V.V.G. keine Reaktion. Die V.V.G. fühlt sich ja auch für die Belange der Fahrgäste der Vogelsbergbahn nicht zuständig. So ist jedenfalls die Aussage des Leiters der Marketingabteilung zur Bitte eines Fahrgastes um Veröffentlichung der wichtigen Fahrplanänderung von Anfang Februar auf der V.V.G.-Internetseite „AKTUELLES“ zu verstehen. Herr Muth-Born gab dazu nachstehende schriftliche Antwort:

„Die Information über Fahrplanänderungen auf der Vogelsbergbahn er-

folgt durch die DB AG als ausführendes Unternehmen sowie durch den RMV als Besteller der Leistung. Wir informieren in der Regel nur über Änderungen auf den V.V.G.-Linien“.

Vogelsberger Verkehrsgesellschaft (VBV)

Bei der VBV in Alsfeld wurden die Wünsche der betroffenen Pendler auch nicht mit der nötigen Sorgfalt behandelt. Hier fand man auf der Internetseite der VBV im Januar 2004 nachstehende Meldung:

„... 17:45 auf 17:50 verlegt. Dadurch verschieben sich die weiteren Ankunfts- u. Abfahrtszeiten dieser Regionalbahn um wenige Minuten. Davon ist auch der Gegenverkehr in gleicher Zeitlage betroffen.“

Nur welcher Gegenverkehr ist hier betroffen? Die Verantwortlichen der VBV sollten eigentlich wissen, dass nach dieser Fahrplanänderung in dieser Zeitlage von Gießen bis Grünberg die unsinnige fahrplanmäßige Standzeit in Grünberg beendet ist. Durch den Wegfall der Leerzug-Kreuzung in Grünberg findet sogar bis Nieder-Ohmen kein Gegenverkehr statt. Aber auch schon am 11. Februar 2002 glänzte die VBV durch Unkenntnis der Sachlage, mit der sie den Antrag stellenden Fahrgästen begründete, aus welchen wichtigen betriebsbedingten Gründen eine Verlegung der Abfahrtszeit auf 17:49/ 50 Uhr in Gießen nicht möglich ist:

„...Diese Zeit konnte wegen der Kreuzung mit RE 15162 in Grünberg nicht realisiert werden.“

Eine Zugkreuzung der betroffenen

Regionalbahn mit dem beschriebenen Regionalexpress 15162 fand bis zum 30. Januar 2004 erst ca. 15 Minuten später im 9 km entfernten Nieder-Ohmen statt, wie dies auch heute noch der Fall ist.

Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)

Der RMV antwortete bereits am 23. Oktober 2001 mit vorgefertigten Textbausteinen einem Antragsteller zur vorgenannten Problematik völlig am Thema vorbei:

„ ...Dann kommt es speziell im Schienenverkehr durch infrastrukturelle Restriktionen (Kreuzungen bei eingleisigen Strecken, Überholungen durch den Fernverkehr auf Hauptstrecken) zu Fahrplanabweichungen...“

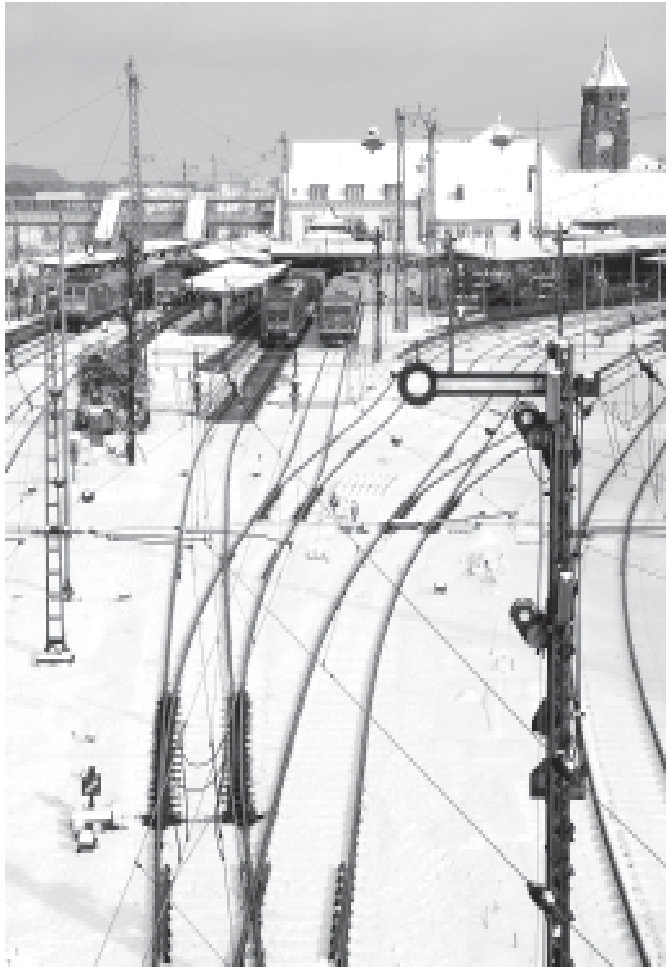
Demnach müssen die überholenden ICEs, ICs und Interregios samt Diesellokomotiven auf der Vogelsbergbahn wahrscheinlich mit sehr wirksamen Tarnkappen unterwegs gewesen sein. Ansonsten hätten die Pendler diese Phantomzüge bestimmt irgendwann einmal gesichtet oder gehört.

Gleichzeitig wurde mit diesem Schreiben jedoch ein Novum für die Zukunft der Vogelsbergbahn angekündigt: der Einsatz von modernisierten Triebwagen der Baureihe VT 628 ab dem 1. Januar 2002.

Seit dem 5. Januar 2004 (mit 2-jähriger Verspätung) werden auf der Vogelsbergbahn tatsächlich nur noch ausschließlich die hier nicht besonders beliebten Triebwagen der Baureihe VT 628 eingesetzt. Allerdings sucht man leider vergebens nach den versprochenen modernisierten Triebwagen, das Modernste bei einigen Exemplaren der hier fallweise eingesetzten VT 628 der

Jetzt klappt: Anschluss in Gießen von der Main-Weser-Bahn (links) zur Vogelsbergbahn (rechts)

Foto: Petra Becker



zweiten Bauserie ist vielleicht die äußere rote Umlackierung. In solch einem Fall, wenn der Fahrgast auf den braunen, verschmutzten Sitzen Platz nehmen muss und durch verkratze bzw. verschmierte Scheiben nach außen blicken darf, um den Blick von Graffiti „bemalten“ Innenwänden abzuwenden, bekommt dieser schon beim Einsteigen den richtigen Eindruck zum Zustand der Vogelsbergbahn. Von dem eingeschränkten Platzangebot, die der Einsatz von Solo-Triebwagen den Fahrgästen seit deren Einsatz bei einigen Zügen bescherte, ist erst gar nicht zu reden.

Politik

Auch die Anfrage vom 21. Oktober 2002 beim heimischen MdL Bernhard Bender war nicht von Erfolg gekrönt. Erst auf eine weitere Nachfrag wurde ein unbefriedigen-

des telefonisches Statement abgegeben und dabei auf den damals noch beabsichtigten Ausbau und Modernisierung der Vogelsbergbahn hingewiesen.

Deutsche Bahn (DB AG)

Im Sommer 2003 unternahm DB Regio Mittelhessen auf direkte Ansprache einiger

Pendler den Versuch, eine Lösung auf dem „Kleinen Dienstweg“ zu erreichen. Tatsächlich funktionierte dies auch über einige Wochen, geriet dann jedoch wieder in „Vergessenheit.“ Jedoch keimte jetzt die Hoffnung auf, dass nun endlich die Abfahrtszeit beim nächsten Fahrplanwechsel nach „hinten“ verschoben werde. Das Gegenteil musste man feststellen, die Abfahrtszeit der Regionalbahn nach Alsfeld war nun schon auf 17:45 Uhr festgelegt. Auf eine Rückfrage erhielten die Pendler u. a. nachstehende ernüchternde schriftliche Antwort:

„Als nun der neue Entwurf des Fahrplanes vorlag, und die Änderung der Abfahrtszeit bekannt wurde, haben wir nochmals gemeinsam mit dem RMV geprüft, eine Veränderung der Fahrlage zu erwirken. Aber leider ist dies aufgrund verschiedener Faktoren, die sich bei einer eingleisigen Strecke ergeben, nicht möglich.“

Eigenartig, nun geht es doch und dafür müssen drei Jahre ins Land gehen. Der Dank der Fahrgäste geht an alle, die die jetzige Lösung möglich gemacht haben.

Pro Bahn & Bus Mittelhessen hat neuen Vorsitzenden

(f1) Anlässlich der Jahreshauptversammlung von Pro Bahn & Bus Mittelhessen am 31.01.2004 in Herborn wurde Christian Wallbott als neuer Erster Vorsitzender gewählt. Er löst Joachim Elbing ab, der das Amt über 15 Jahre hinweg innehatte.

Neben dem Kampf gegen Streckenstillegungen und der Begleitung des gesamten „Regionalisierungsprozesses“ im Schienenverkehr gehörte es zu Joachim Elbings großen Verdiensten, dem Verein für mehrere Jahre einen „Heimatbahnhof“ einzurichten: Das Fahrgastzentrum in Lollar mit ehrenamtlichem Fahrkartenverkauf fand damals weit über die Region hinaus Beachtung.

Leider hatte sich die finanzielle und organisatorische Situation für kleine Fahr-

kartenagenturen Ende der 90er Jahre drastisch verschlechtert, so dass die Aktiven mit dem Fahrkartenverkauf vor Ort zuletzt nur noch „einen Appel und ein Ei“ für die Vereinskasse erwirtschaften konnten.

Neben Christian Wallbott gehören Jürgen Lerch (Zweiter Vorsitzender), Petra Becker und Jonathan Alt (stellvertretende Vorsitzende) und Friedrich Lang (Schriftführer) an. Damit ist das Gremium um zwei Köpfe kleiner als zuvor.

HESSENSCHIENE-ABO

für 12 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause

Bestellungen bitte an die Landesgeschäftsstelle in Lauterbach

LB AG stellt Tourismusgutachten vor

(ml) Die im Jahr 1999 gefertigte Nutzen-Kosten-Untersuchung ergab einen Wert, der die Förderfähigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) nicht zulässt. Dafür waren insbesondere mehrere Faktoren maßgeblich: Die Kosten für eine Fahrzeughalle in Londorf, die Zugleit- und Sicherungstechnik, die für Strecken mit deutlich höherer Geschwindigkeit berechnet wurde. Bei den Personenverkehrsanlagen wurde bei den technischen Sicherungen der Bahnübergänge mit Pauschalbeträgen gearbeitet.

So ergaben sich an Investitionsaufwendungen ein Betrag in Höhe von 21 Mio. DM. Die Züge würden mit einer Maximalgeschwindigkeit von 80 km/h auf der LumdataleBahn verkehren.

Das Tourismuskonzept stellt einen völlig anderen Ansatz dar. Hier sind aufgrund der wenigen Zugfahrten pro Jahr deutlich niedrigere Investitionen in die Infrastruktur nötig. Im Gelegenheitsverkehr ist immer nur ein Zug auf der Strecke. Die Höchstgeschwindigkeit lehnt sich an die zuletzt im SPNV vor über 20 Jahren gefahrenen 50 km/h an. Die teilweise vorhandenen, erst wenige Jahre vor Einstellung des SPNV installierten, technischen Sicherungen der Bahnübergänge können für Tourismusverkehre wieder in Betrieb genommen werden.

Leider wurden elektrische Bauteile, die sich innerhalb der Betonhäuschen befinden, als Ersatzteilspender in den letzten Jahren ausgebaut, weil diese Bauteile nicht mehr hergestellt werden. Die betreffenden Aggregate müssten innerhalb eines neuen Ersatzteilbeschaffungsprogrammes wieder

zurückgeholt werden. Dies ist grundsätzlich möglich, weil diese Anlagen der Bauart Lo 59 inzwischen von DB Netz an anderen Strecken gegen neuere Anlagen getauscht werden und sich somit gerade im Bereich des Angebots ein Überhang ergibt. Auch bei den Bahnsteigen gestattet der Gelegenheitsverkehr deutlich vereinfachte Bauweisen (siehe Hessenschiene 53). Das Tourismuskonzept schließt mit Investitionskosten in Höhe von etwa 250.000 Euro, garantiert aber leider nur die Fahrten bis einschließlich Allendorf/Lda. Im Abschnitt zwischen Allendorf und Londorf befinden sich zahlreiche Brücken. Mehrere Brücken in diesem Bereich gelten als befahrbar. Für die Brücke bei km 13,595 (Überquerung der Landesstraße L 3146) empfahl das BGS-Gutachten einen Neubau für 300.000 DM, für die inzwischen ausgebaute Brücke über den Klingelbach unmittelbar hinter Allendorf/Lda. sieht ein Angebot eine Verrohrung für aktuell etwa 22.000 Euro vor.

Die Kostenträgerschaft für den inzwischen ausgebauten Bahnübergang hinter Allendorf/Lda. muss separat ausgelotet werden. Das Ziel Londorf ist aber auch im Tourismusverkehr attraktiv, nicht zuletzt, weil sich in Londorf verhältnismäßig viele Gleisanlagen zum Abstellen oder Rangieren befinden. Das Tourismuskonzept soll Entscheidungsträgern zur Urteilsfindung,



insbesondere vor dem Hintergrund eines sich gerade anbahnenden Lumdata-Tourismus-Zweckverbands, dienen.

Bürgerveranstaltung in Treis zum Thema Ortsumgehung

Anfang Dezember fand in einer Treiser Gaststätte eine Bürgerinformation zum Thema „innerörtliche Umgehungsstraße“ statt. Geladen hatte Bürgermeister Münch (Staufenberg), referiert wurde durch Verkehrsplaner Fischer (Linden). Seit langer Zeit stellt die jetzige Straße durch Treis für den Individualverkehr einen Engpass dar. Der Plan sah die Teilung der Hauptstraße in zwei getrennte Einbahnstraßen vor, wobei in einer Richtung die Bahntrasse als Grundstück erhalten sollte. Das Lumdatabahngleis hätte laut diesem Plan verschwenkt werden sollen.

In der anschließenden sachlichen Debatte lehnte die Bevölkerung von Treis diesen Vorschlag jedoch mit überwältigender Mehrheit ab, weil dieses Einbahnsystem zusätzliche Verkehre verursacht. Bürgermeister Münch verließ die Sitzung mit der Schlussfeststellung: „Dieses Projekt wird nicht weiter verfolgt.“

Auf der gleichen Sitzung wurde ein Neubaugebiet im Süden des Stadtteils vorgestellt. Bedingung dafür aber ist, dass im Vorfeld mindestens 25 % der Grundstücke verkauft werden. Dieses Baugebiet lässt den Treiser Bahnhof immer zentraler erscheinen. Erfahrungen aus dem Taunus belegen die hohe Nachfrage nach Baugebieten, die sich in der Nähe attraktiver Schienenwege befinden.

Ähnlich wie für den Bahnhof Treis er-

geben sich auch für den im Rahmen des Lumdataprojektes konzipierten Haltepunkts „Lollar-Texasbrücke“ im Norden Lollars jetzt bald durch verdichtete Besiedlung bisheriger Ackerflächen interessante Fahrgastpotenziale.

Für den jetzt im Bau befindlichen Haltepunkt „Oswaldgarten“ in der Gießener Innenstadt ist ebenso zu beiden Seiten eine städtebaulich völlig neue Bebauung vorgezogen.

Die Treiser Bevölkerung registriert im übrigen wohlwollend unsere Freischneidarbeiten.

Beitritt zum VDMT?

Derzeit prüft die LB AG die Mitgliedschaft im Verband deutscher Museums- und Touristikbahnen.

Die Hauptversammlung ist noch nicht terminiert, soll aber im Mai/Juni stattfinden.

Die in 1999 beschlossene Kapitalerhöhung ist leider immer noch nicht umgesetzt, weil die betreuende Kanzlei noch Problemfelder beackert. Die LB AG hat keinen direkten Einfluss auf die Beschleunigung dieses Prozederes und bittet die in Frage kommenden Personen um Verständnis.



Neues aus dem ÖPNV-Land zwischen Taunus und Vogelsberg

Überraschenderweise hat die Wetterauer Verkehrsgesellschaft den Posten des Geschäftsführers ausgeschrieben. Die Stellenanzeige erschien am 17. Januar exklusiv in der FAZ. Bewerbungsschluss war der 31. Januar. Bislang konnte man - nach „Abordnung“ des bisherigen Geschäftsführers Erhard Weigel zum Leiter der neu geschaffenen Dienststelle ÖPNV beim ZOV (Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe) - davon ausgehen, dass diese Stelle zunächst nicht neu besetzt und in irgendeiner Form kommissarisch mitverwaltet wird. Die Hintergründe dieses plötzlichen 180-Grad-Schwenks von Landrat Rolf Gnadt sind unklar.

Dafür wurde für die Organisation des ÖPNV unter dem Dach der OVVG (Oberhessische Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft - die „OVAG-Holding“) eine Lösung gefunden, die allen politischen und rechtlichen Ansprüchen der jüngsten Zeit gerecht wird. Dabei wird eine komplizierte Struktur produziert, die, unterm Strich, alles beim Alten lässt. Zunächst zu den Ansprüchen. Da ist zum Einen die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zum so genannten „Magdeburger Urteil“, in dem es kurz gefasst um die Frage ging, unter welchen Bedingungen die Bezuschussung des ÖPNV durch die öffentliche Hand weiter zulässig ist. Da ist zum Zweiten die unabdingbare Forderung der lokalen Politik nach Erhalt des steuerlichen Querverbunds unter dem Dach der OVVG, wodurch die Verluste des hiesigen ÖPNVs überhaupt erst auszugleichen und damit zu finanzieren sind. Zum Dritten der hehre Anspruch der marktorientierten CDU-Landesregierung nach Ausschreibung von Verkehren.

Vor diesem Hintergrund also haben sich die Beteiligten zusammen gesetzt und folgendes wunderliche Konzept ausgekocht. Der ZOV als Aufgabenträger schreibt künftig Leistungen für Buslinien aus. Die Verkehrsdienstleister (Busunternehmen) bewerben sich. Bekommen sie den Zuschlag, müssen sie mit den lokalen Nahverkehrsgesellschaften (WVG, VBV, VVG) einen Vertrag machen, in dem sie ihnen die Betriebsführung übertragen (und damit auch die Rechte und Pflichten aus der Konzession). Da diese (also z. Bsp. die WVG) wiederum nicht selbst die Busse fahren, bedienen sie sich wiederum der Busunternehmen (als Subunternehmer) zur Leistungserbringung. Das wird in ein und demselben Vertrag festgelegt. Und weil wiederum die lokalen Gesellschaften im Querverbund unterm Dach der OVVG hängen, können weiterhin die Gewinne aus Energie und Wasser die Verluste aus dem Nahverkehr 'sponsern'. Alles klar soweit? Zumindest sind damit

alle Beteiligten (Land, RMV, RP, Kreise, Nahverkehrsgesellschaften und die OVAG-Verantwortlichen) glücklich und gegenüber heute ändert sich ... eigentlich nichts.

Das Goodie aber folgt nun: Gnadls Idee der Kommunalisierung der Infrastruktur des eingleisigen Schienenstreckennetzes in der Wetterau nimmt beschleunigt Fahrt auf. Es ist ihm zur Jahreswende gelungen, ein Gutachten in Auftrag zu geben, das genau die Vorteile einer solchen neuen Art der Organisation von Infrastruktur untersucht. Zur Verdeutlichung: momentan werden die Nebenstrecken durch die DB-Netz in so genannten Regionalnetzen gemanagt. An denen wird vielfältig Kritik geübt. Sie seien zu intransparent, die Kosten nicht nachvollziehbar, die Preise zu hoch, die Betreuung zu lahm und zu langwierig. Letztlich sind sie Teil des DB-Netz-Molochs, in dem die Erlöse aus den Trassenpreisen, die RMV und Nahverkehrsgesellschaften zahlen, verschwinden.

Der Region jedenfalls kommen sie nicht zugute. Gelingt es, so Gnadls These, hier die Gebietskörperschaften vor Ort, und auch z. B. den RMV, mit einzubinden, damit das Management der Streckeninfrastruktur zumindest teilweise von DB Netz zu lösen, könnte diese insgesamt günstiger 'produziert' werden. „Wenn ich“, so Gnadl weiter, „bei vier Strecken in der Wetterau weit weniger als heute für Trasse aufwenden muss, dann bleibt genug übrig, um die Hungener Strecke wieder aufzumachen“. Das Bemerkenswerteste nun an diesem Gutachten: die DB höchstpersönlich ist als Mitauftraggeber beteiligt, was darauf hin deutet, dass sie bereit ist, sich an dieser Stelle zu bewegen. Auch wenn man den Tag nicht vor dem Abend loben sollte, so scheint Gnadl hier ein erster Durchbruch gelungen zu sein. Hier setzt er eines seiner im Landratswahlkampf gegebenen Versprechungen bislang eindrucksvoll um.

Am Ausgang dieses Gutachtens wiederum hängt der postulierte Anspruch, die von DB Netz ausgeschriebene Teilstrecke zwischen Wölfersheim und Hungen zu erwerben. Die Federführung liegt hier bei der WVG. Sie hat bislang Gespräche mit Anliegerkreisen und -gemeinden geführt und gegenüber der DB und der Aufsichtsbehörde signalisiert, dass sie Interesse hat. Man kann davon ausgehen, dass in dieser Angelegenheit der See erst mal still ruht. Weder wird es zu konkreten Verkaufsverhandlungen kommen, noch wird die DB eine Stilllegung einleiten. Das beauftragte Gutachten spielt in diese Frage unmittelbar hinein. Insofern kommt dem abschließenden „Auf Wiedersehen nach dem Sommer“ nicht nur eine grüßende Bedeutung zu.

B. O. Bachter

Anzeige HUK (wie letztes Mal)

Rödermark / Dietzenbach Rodgau-Strecken in Betrieb genommen

(fa) Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 wurden die Strecken der S-Bahn Rhein-Main von Offenbach nach Rödermark-Ober-Roden und nach Dietzenbach eröffnet. Damit erhalten die Einwohner der Städte und Gemeinden im dicht besiedelten Rodgau endlich ihren Anschluss an das S-Bahn-Netz und gelangen umsteigefrei nach Frankfurt in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof.

Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus. Schon vor dem Eröffnungstermin waren die einst dieselbetriebenen Regionalbahnen von Offenbach Hbf nach Ober-Roden durch S-Bahn-Triebzüge der Baureihe 420 ersetzt worden. Für die Menschen im Rodgau ein deutliches Signal, dass "ihre" S-Bahn nun bald kommen würde. Voraus-

gegangen waren unbequeme Zeiten: wie überall, wo die Bahn baut, gab es auch hier Verspätungen, Zugausfälle und Schienenersatzverkehr.

Anders als auf dem Streckenast nach Ober-Roden, wo es nie zu einer völligen Einstellung des Personenverkehrs auf der

S-Bahn-Zeitalter im Rodgau - In wenigen Minuten wird dieser Zug Ober-Roden in Richtung Frankfurt und Wiesbaden verlassen

Foto: Frank Adam



Schiene gekommen war, führen zwischen Offenbach-Bieber und Dietzenbach schon seit mehr als 20 Jahren keine Personenzüge mehr. Die einwohnerstarken Städte Heusenstamm und Dietzenbach waren damit für lange Zeit ohne Bahnverbindung. Umso gespannter wartete man auch hier auf die S-Bahn, deren Strecke auf der alten Eisenbahntrasse entstand.

Am Sonntag, dem 14. Dezember 2003, war es dann endlich so weit. Die S 1 aus Wiesbaden endet nicht mehr in Frankfurt-Süd, sondern wurde über Offenbach, Obertshausen und Rodgau nach Rödermark-Ober-Roden verlängert. Die S 2 aus Niedernhausen, für die bisher in Offenbach-Ost Endstation war, nimmt nun ihren Weg über Heusenstamm nach Dietzenbach.

Die Strecke beider Linien zweigt hinter Offenbach-Ost nach rechts von der Hauptstrecke Frankfurt - Hanau ab. Hinter Offenbach-Bieber trennen sich dann die Streckenäste nach Ober-Roden und Dietzenbach. Die zehn Stationen der neuen S-Bahn entstanden an Stelle der ehemaligen Bahnhöfe und Haltepunkte; lediglich die Stationen Dietzenbach-Mitte und Offenbach-Waldhof wurden zusätzlich errichtet und tragen dem enormen Wachstum der Region im Südosten von Frankfurt Rechnung.

Als Grundtakt auf beiden Strecken bietet der RMV einen 30-Minuten-Takt an. Lediglich in den späten Abendstunden sowie an Sonn- und Feiertagen vor 12 Uhr wird im Stundentakt gefahren. Montags bis freitags verdichten in den Hauptverkehrszeiten zwischen 6 und 9 Uhr und zwischen 15 und 19 Uhr zusätzliche Züge das Ange-

bot zu einem 15-Minuten-Takt. Schade ist, dass die Verstärkerfahrten der Linie S 2 wegen Überlastung der Tunnelanlage in Offenbach Hbf beginnen und enden. Für Fahrgäste dieser Verstärkerzüge mit Start oder Ziel in Frankfurt ist damit Umsteigen in Offenbach-Ost angesagt - angesichts des dichten Fahrplans der Linien S 8 und S 9 zwischen Offenbach-Ost und Frankfurt dürfte dies aber kein wirkliches Problem sein.

Mit der Eröffnung der beiden S-Bahn-Linien wurde auch der Regionalbusverkehr im Rodgau angepasst. Die Buslinien erhielten die vorrangige Aufgabe, Fahrgäste aus Gemeinden und Wohngebieten ohne S-Bahn-Anschluss im Taktverkehr zu den Bahnstationen zu bringen. Parallelverkehr mit der Schiene wurde weitgehend vermieden, Direktverbindungen nach Frankfurt und Offenbach wurden abgebaut.

Obwohl für viele Busfahrgäste nun zusätzliches Umsteigen erforderlich ist, verringern sich die Fahrzeiten für die meisten Pendler doch ganz erheblich. Klagen hört man indessen von den Fahrern der Regionalbusse, die aufgrund der neuen Linienführung Schleifen durch enge Wohnstraßen fahren müssen und ihren Fahrplan mit den Anschlüssen zu den S-Bahnen nur mühsam einhalten können. Hier muss sicher noch nachgebessert werden.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die neuen S-Bahn-Linien im Südosten Frankfurts von den Fahrgästen gut angenommen worden sind. Hier wurde eine ganz wichtige Erweiterung der S-Bahn Rhein-Main vorgenommen, die eine ganze Region deutlich aufwerten wird.

Frankfurter Rebstock-Straßenbahn eröffnet

(fa) Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 wurde die Straßenbahn vom Frankfurter Hauptbahnhof zum Rebstockbad, die neue Linie 17, in Betrieb genommen. Die Straßenbahn verbindet einen neuen Stadtteil Frankfurts mit der Innenstadt. Vorläufig jedoch führen die Fahrten in ein "Geisterviertel".

Vor 20 Jahren propagierte man im Frankfurter Römer die "Schienenfreie Innenstadt". Die damalige Stadtregierung unter den Oberbürgermeistern Walter Wallmann und Wolfram Brück (CDU) wollte die Straßenbahn zu Gunsten des Individualverkehrs völlig aus der Innenstadt verbannen. In letzter Minute verhinderte im August 1986 der zuständige Regierungspräsident die Stilllegung der Altstadtstrecke, die das Ende der Straßenbahn in der Frankfurter Innenstadt bedeutet hätte.

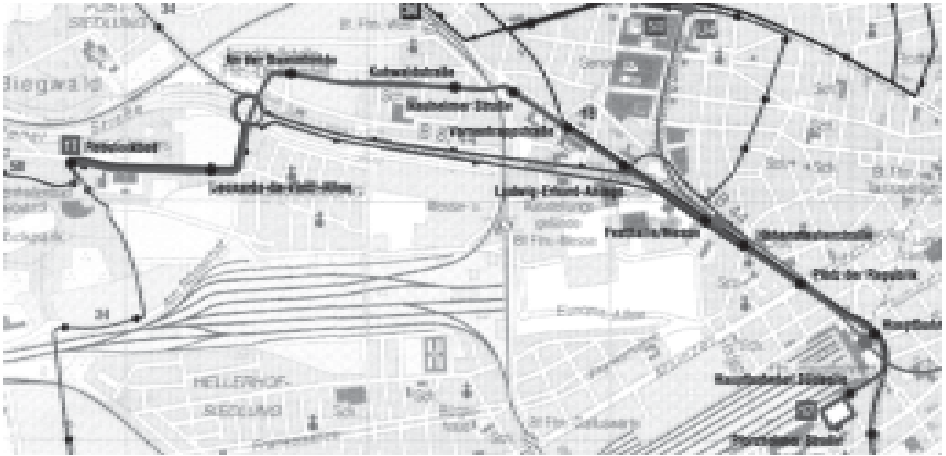
Wie richtig diese Entscheidung aus Darmstadt war, zeigt sich nicht zuletzt in der Tatsache, dass jetzt schon zum zweiten Mal seit der Aufgabe des damaligen Kon-

zeptes der "Schienenfreien Innenstadt" eine neue Straßenbahnstrecke eröffnet wurde. Nach dem 750 Meter langen Durchstich vom Börneplatz über Konstablerwache in die Friedberger Landstraße, der im September 1999 eröffnet wurde, ist seit Sonntag, dem 14. Dezember 2003, nun die Straßenbahnlinie 17 in Betrieb. Sie führt durch die "City West" zum Rebstockbad im Westen der Stadt.

Seit 2001 wurde an der rund 2,5 Kilometer langen Bahnstrecke gebaut. Sie führt vom Abzweig der bestehenden Straßenbahnlinie 16 auf Höhe der Varrentrappstraße durch die Hamburger Allee, die Voltastraße, das "Opel-Rondell" und die

Endstation Rebstockbad - Die Rebstockstrecke ist der zweite Straßenbahnneubau seit Aufgabe der "Schienenfreien Innenstadt" Foto: Frank Adam





Die neue Linie 17 fährt vom Hauptbahnhof (rechts) über Messe und Hamburger Allee bis zum Rebstockbad (links) Grafik: traffiQ / VGF

Leonardo-da-Vinci-Allee zur Endstation "Rebstockbad" in der August-Euler-Straße. Fünf neue Stationen wurden errichtet. In der Vergangenheit hat es noch nie eine Straßenbahn in diesem Gebiet gegeben.

Die Fahrten der Linie 17 beginnen an der Pforzheimer Straße auf der Südseite des Hauptbahnhofes. Gemeinsam mit den Bahnen der Linie 16 geht es über bestehende Gleise vom Hauptbahnhof über den Platz der Republik und das Messegelände bis zum Abzweig an der Varrentrappstraße. Ab dort wird die neue Strecke durch die "City West" bis zur Endstation gegenüber dem bekannten Schwimm- und Freizeitbad befahren. Die Bahnen fahren montags bis freitags von Betriebsbeginn bis 20 Uhr und samstags zwischen 8 und 17 Uhr im 15-Minuten-Takt. Außerhalb dieser Zeiten wird ein 20-Minuten-Takt angeboten.

Das Fahrplanangebot erscheint, verglichen mit anderen Frankfurter Straßenbahnlinien, eher bescheiden. Für die derzeitigen

Verkehrsbedürfnisse reicht es jedoch allemal aus. Die "City West" ist mit den Haltestellen "Kuhwaldstraße" und "An der Dammheide" angebunden. Die Menschen, die hier arbeiten, haben die Bahn bereits jetzt gut angenommen. Westlich davon beginnt allerdings vorläufig noch ein "Geisterviertel": planierter Boden, menschenleer. Nur die bereits angelegten Straßen und Erschließungsanlagen lassen ahnen, dass hier in Zukunft ein lebendiger neuer Stadtteil entstehen wird. Wenn hier einmal alles bebaut ist, wird der derzeitige Takt der Linie 17 sicher nicht mehr ausreichen. Dank der fast durchgehenden Zweigleisigkeit der Strecke wird es jedoch einfach sein, den Fahrplan zu verdichten.

Bis dahin jedoch sind es nur die Besucher des Rebstockbades, die bis zur Endhaltestelle durchfahren. Und Umsteiger, die dort auf die Buslinien 34 (Mönchhofstraße oder Rödelheim) und 50 (Höchst / Zeilsheim) wechseln. Beide Linien blei-

ben nämlich auch nach der Straßenbahn-Eröffnung bestehen. Nur die Linie 33 wurde gestrichen: ihre Aufgaben werden von den Buslinien 34 und 50, nicht zuletzt aber auch von der neuen Straßenbahn, voll übernommen.

Die neue Tramlinie weckt Erinnerungen. Erinnerungen an eine Zeit, wo man mit der Straßenbahn noch nach Rödelheim und

Griesheim, zum Röderbergweg, nach Bergen, Seckbach, Berkersheim und sogar bis zur Offenbacher oder Bad Homburger Stadtmitte fahren konnte. Aber sie weckt auch Hoffnungen in die Zukunft. In die Zukunft eines Verkehrsmittels, das - nicht nur in Frankfurt - als Lösung so mancher Verkehrsprobleme wiederentdeckt worden ist. Weiter so, Frankfurt!

Friedberg - Hanau: Samstagverkehr ausgeweitet - Sonntags weiterhin kein Zug

(lk) Seit dem 14. Dezember letzten Jahres ist es endlich soweit: Auf der RMV-Linie 33 Friedberg - Hanau wurde der Verkehr bis in den Samstagabend ausgeweitet. Vier zusätzliche Kurse verkehren nun: Bis 16:16 Uhr geht es bis auf eine Ausnahme in Stundentakt ab Friedberg, bis 20:16h dann alle 2 Stunden. In der Gegenrichtung verkehrt der Zug bis um 17:10h alle 60 Minuten bis auf eine Ausnahme, bis 21:10h alle 120 Minuten. Im Gegensatz zu den letzten Jahren ist dies eine enorme Verbesserung für die Fahrgäste.

Seitdem die Butzbach-Licher Eisenbahn AG im Juni 2001 den Verkehr auf der KBS 633 der Deutsche Bahn übernahm, gab es durch die modernen Züge schon ein Komfortplus für die Fahrgäste: Die verkehrenden GTW 2/6 sind vollklimatisiert und haben einen niedrigen Einstieg, der einen vereinfachten Zustieg ermöglicht. Durch mindestens ein Mehrzweckabteil finden Rollstuhlfahrer, Fahrräder und Kinderwagen ohne Probleme Platz. Das Fahrgastinformationssystem zeigt Fahrtziel, Halte und Uhrzeit an, eine akustische Stimme kündigt zudem die Halte an. Einziger Kritikpunkt: Warum müssen laute Dieseltriebwagen auf der zweigleisigen, elektrifizierten Strecke eingesetzt werden? Mit einem elektrischen Triebwagen wäre nicht nur der Fahrkomfort besser, auch könnten die Fahrzeiten durch die stärkere Beschleunigung noch etwas gekürzt werden.

Weiterhin fehlt der Sonntagsverkehr auf dieser Strecke, die zwei Kreisstädte miteinander verbindet. Hanau als Oberzentrum bietet Umsteigemöglichkeiten zum Fernverkehr Richtung Fulda - Leipzig, Aschaffenburg - Würzburg - Nürnberg sowie Nahverkehrszüge Richtung Odenwald. Außerdem gibt es gute Verbindungen Richtung Offenbach und Frankfurt. In Friedberg bestehen schnelle Reisemöglichkeiten nach Norden (u.a. IC Kassel - Hamburg), Richtung Taunus und Horlofftal. Durch Bevölkerungszuwächse in den Wohnorten an der Strecke (Assenheim, Nidderau mit zwei Halten sowie Bruchköbel) ist genügend Fahrgastpotenzial vorhanden.

Der Kreistag des Main-Kinzig-Kreis hat sich trotzdem nicht bereit erklärt, zusätzliche Leistungen zu bestellen. Die Fahrgastbeiräte der beiden Landkreise Main-Kinzig

Ein GTW 2/6
im Bahnhof
Hanau Nord

Foto:
Till Schäfer



und Wetterau unterstützen die Forderung nach einem Sonntagsverkehr. Schließlich ist die Linie Friedberg - Hanau die letzte Strecke im Wetteraukreis, die noch keinen Sonntagsverkehr aufweist. Dabei dürfte bei einer Einführung des Sonntagsverkehrs der Erfolg programmiert sein, sind doch die Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen Friedberg und Hanau größtenteils optimal.

Pro Bahn & Bus schlägt folgende Verbesserungen vor:

- Einführung des Sonntagverkehrs von 8 bis 20 Uhr zunächst im Zweistundentakt
- Ausweitung des werktäglichen Verkehrs bis 22:16 Uhr (ab Friedberg) mit halbstündlichem Takt in der Hauptverkehrszeit; samstags stündlich bis 18:16 Uhr, bis 22 Uhr im Zweistundentakt; analoge Taktung ab Hanau Hbf

- möglichst Anschlussaufnahme in Hanau auf den Regionalexpress nach Fulda, der 2 Minuten später vom gegenüberliegenden Bahnsteig verkehrt.

Weitere Maßnahmen:

- Einsatz elektrisch betriebener Züge, die leiser sind und kürzere Fahrzeiten ermöglichen (wichtig wegen kurzer Übergangszeiten an beiden Streckenenden)
- Modernisierung der Bahnhöfe Assenheim, Nidderau, Bruchköbel sowie des Haltepunktes Nidderau-Ostheim, da sich diese teilweise im maroden Zustand befinden
- langfristig Einbindung in ein Stadtbahnsystem um Hanau mit Taktverdichtungen und zusätzliche Haltestellen.

Eröffnung mit Hindernissen: Das Reisezentrum im ICE-Bahnhof Limburg-Süd

(hpg) Das Reisezentrum im Empfangsgebäude des ICE-Bahnhofs Limburg-Süd hat am 23. Januar 2004, und damit mehr als zwölf Monate nach Aufnahme des regulären ICE-Verkehrs, den Betrieb aufgenommen. Anlässlich des Richtfestes im April 2002 war die Fertigstellung für das Jahresende 2002 angekündigt. Probleme mit den ausführenden Baufirmen und von der DB nicht akzeptierte Angebote für den Innenausbau verzögerten die Fertigstellung.

Der Umzug sollte dann kurz vor Weihnachten 2003 vollzogen sein - Personal und einer der beiden Verkaufstresen wechselten aus der Containerunterkunft in die neue Halle. Doch bei Arbeitsplatztemperaturen im Schalterbereich von gerade mal 8,5 °C, noch nicht montierten Sitzgelegenheiten über den drei einzigen Heizungsradiatoren und defekten Türsteuerungen erfolgte der umgehende Rückzug in die gut beheizbaren Container.

Auf die niedrige Temperatur in der Halle und an den Verkaufsschaltern angesprochen, sagt uns der Projektleiter von DB Sta-

tion & Service AG: „Mit Konzeption des Bahnhofs hat man sich frühzeitig auf einen Verzicht der kompletten Beheizung des Wartehallenvolumens, und damit auf eine sogenannte „Kalthalle“ festgelegt. Dafür waren brandschutztechnische und wirtschaftliche Gründe ausschlaggebend. Für den Counterbereich, der den direkten Kundenkontakt über eine offene Verkaufstheke gemäß des einheitlichen Designs der DB Reisezentren gewährleisten soll, wurde deshalb die Erzeugung eines sogenannten „Mikroklimas“ geplant und ausgeschrieben, um die für die Verkaufsmitarbeiter erforderlichen klimatechnischen Arbeits-



Vier Scheren waren notwendig, um das Reisezentrum am Limburger ICE-Bahnhof offiziell zu eröffnen.

*Foto:
Jürgen Rech*

platzbedingungen zu erhalten.“ Fachplaner und -firmen wurden daher von der DB aufgefordert, ihren vertraglichen Verpflichtungen nachzukommen und kurzfristig alle Schritte zu unternehmen, um die volle Funktionsfähigkeit des Reisezentrums herzustellen.

Damit die kalte Luft aus der Halle besser aus dem Verkaufsbereich abgehalten werden kann, hat man Mitte Januar zusätzliche Glasflächen oberhalb und zwischen den Verkaufstresen eingebaut. Zahlreiche Heizlüfter versuchen die eindringende Kaltluft zu erwärmen. Doch die Kunden vor dem Schalter stehen weiterhin im Kalten. Im Verkaufskonzept der DB Fernverkehr AG gibt es nur noch Universalschalter. Zeitintensive Beratungsgespräche für Auslands-, Urlaubs- und Gruppenreisen können daher nicht mehr an einem separaten Sonderschalter erfolgen. Ein vorhandener Nebenraum steht nur dem Dienststellenleiter zur Verfügung, der sein Hauptbüro allerdings am alten Limburger Bahnhof hat.

Auch baulich liegt noch vieles im Argen: Die elektrischen Türantriebe sind häufig defekt und die Griffstangen fehlerhaft geplant: Die Holme lassen sich nicht um-

fassen und deshalb können die Türen von außen nur mühsam ohne unterstützende Technik geöffnet werden. Eine Nutzung des Obergeschosses ist bis auf weiteres aus brandschutztechnischen Gründen verboten, da sich bei einem Brand im Untergeschoss der Rauch im Obergeschoss sammelt. Aus Kostengründen wurde die Eindeckung des gesamten Daches über den Gleisen und dem Bahnhof mit transparenten Kunststoffelementen vorgenommen.

Solange keine dauerhafte Nutzung in Aussicht steht, glaubt man auf die teure Thermoverglasung und automatische Rauchabzüge verzichten zu können - allerdings ist ohne diese überhaupt keine Vermietung möglich! Auch für die Bereitschaftslokführer, die täglich in drei Schichten mit ihren Abschlepp-Lokomotiven am Limburger Bahnhof Dienst leisten, gibt es keinen Raum im Bahnhof. Im Keller des Gebäudes sind zwar zahlreiche Räumlichkeiten (u.a. je zwei „Dienst-Toiletten“ für Damen und Herren) vorhanden - doch ohne Funkverbindung ist ein dauerhafter Aufenthalt für diesen Bereitschaftsdienst nicht möglich. Ein letzter Container bleibt daher bis auf weiteres neben dem ICE-Bahnhof stehen.

ICE auf den Namen »Limburg an der Lahn« getauft

(hpg) Am 24. Januar 2004 taufte der Limburger Bürgermeister Martin Richard den Mehrsystem-ICE 406 006 im Beisein zahlreicher Ehrengäste auf den Namen »Limburg an der Lahn«. Der Konzernbeauftragte der DB AG, Rudolf Göbertshahn, überreichte der Stadt ein Modell des ICE mit Stadtwappen und Namenszug. Anschließend erfolgte die förmliche Eröffnung des Reisezentrums und eine Feier der Ehrengäste im Obergeschoss - unter entsprechender „Bewachung“ der örtlichen Feuerwehr.

Als unschöne Begleiterscheinung dieser Veranstaltung muss man die kurzfristige

*Bürgermeister Martin Richard taufte
Zug (und Umgebung)
mit einem „trockenen“ Sekt aus
Baden-Württemberg*

Foto: Jürgen Rech



Sperrung der NBS werten, die mehreren ICE in Richtung Köln Verspätungen von bis zu 15 Minuten einbrachten. Die Gründe lagen wohl in



*Rudolf Göbertshahn,
Konzernbeauftragter der DB in
Hessen, übergab Bürgermeister
Martin Richard ein Modell des ICE*

Foto: Jürgen Rech

der übergroßen Vorsicht der Verantwortlichen. Auch die „Aussperrung“ von Reisenden, die von zwei BGS-Beamten mit Hun-

den am Betreten der Halle und dem Kauf von Fahrkarten gehindert wurden, lässt sich nur schwer verständlich machen. Erst nach Protesten war es für Bahnkunden möglich - vor dem „symbolischen Akt“ - Fahrausweise am Schalter zu erwerben.

Bahnhof Mainz-Bischofsheim fertiggestellt

(gh) Am 24. November 2003 wurde der modernisierte Bahnhof Mainz-Bischofsheim seiner Bestimmung übergeben. Nachdem bereits im Jahr 1991 die P+R-Anlage fertiggestellt wurde, wurde im Jahr 2000 die Erneuerung der Bahnhofs-dächer abgeschlossen.

Zur Verbesserung der Bahnsteigzugänge wurde der vorhandene Steg abgebrochen und ein neuer Steg errichtet, dessen Aus-

sehen stark an das historische Erscheinungsbild angelehnt ist. Gleichzeitig wurde dieser bis zur Bundesstraße 43 verlän-

gert. Dadurch konnten die Zugänge zum P+R-Platz verkürzt werden. Der Steg erhielt zwei Aufzüge, mit denen die Fahrgäste nun barrierefrei auf die Bahnsteige gelangen können. Glasscheiben sorgen für Transparenz und schützen dadurch vor Vandalismus.

Mit der Einweihung sind nun auch die Tage der provisorischen Treppenzugänge zu Ende, über die während der dreijährigen Umbauzeit die Bahnsteige erreicht wer-

den konnten. Auch der Umbau des Bahnhofsgebäudes und des Vorplatzes sind nun abgeschlossen. Im Bahnhofsgebäude wurde ein Kiosk, ein Wartebereich und ein Bistro eingerichtet. Die Zugangsbereiche zum Gebäude und zur tiefer liegenden Stadt wurden saniert und behindertengerecht gestaltet. Als Abschluss soll nun im Jahr 2004 eine überdachte Fahrradabstellanlage und ein neuer Witterungsschutz für die Bushaltestelle errichtet werden.

Länderübergreifendes Projekt: Die Reaktivierung der Aartalbahn

(hpg) Der Arbeitskreis Aartalbahn ist eine Interessengemeinschaft von Personen, die sich für die Reaktivierung der gesamten Aartalbahn (Wiesbaden - Bad Schwalbach - Diez) einsetzen und verschiedenartige Aktionen in Kooperation mit Landes- und Kommunalbehörden, Institutionen, Gesellschaften und Vereinen durchführen und somit an der Verwirklichung dieser Idee aktiv und koordiniert mitarbeiten.

In einem weiteren Abschnitt ist an die Anbindung von Mainz und Limburg gedacht. Damit wären die Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz mit ihren Regionen Rheinhessen, Rheingau, Nassauer Land und Lahntal durchgängig verbunden.

Im Sommer 2003 pachtete der Arbeitskreis mehrfach kurze Streckenabschnitte an, um Draisinenfahrten durchzuführen. Während „Fahr zur Aar“ - dem autofreien Tag im Aartal - und weiteren Veranstaltungen in Hahnstätten und Flacht konnten Motor- und Handhebeldraisinen eingesetzt werden. Damit ließ sich bereits große Aufmerksamkeit für die Strecke gewinnen. Für 2004 sind Fahrten anlässlich der Inbetriebnahme des Mittelabschnittes vor 110 Jahren (1. Mai), zu „Fahr zur Aar 2004“ am 30. Mai und dem „Historischen Markt“ in Michelbach am 4. Juli vorgesehen.

Um eine Wiederinbetriebnahme im Schienenverkehr zu erreichen, haben die ehrenamtlichen Helfer aus Rheinland-Pfalz und Hessen während des Winterhalbjahres den nördlichen Abschnitt von Diez bis Michelbach nachhaltig freigeschnitten. Den unter Denkmalschutz stehenden Abschnitt von Kettenbach bis Wiesbaden haben die Stadtwerke Wiesbaden (ESWE) bereits seit vielen Jahren von der DB gepachtet.

Seit 1986 führt die Nassauische Touristikbahn e.V. zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Hohenstein (Nassau) einen Museumsbetrieb durch. Der Zwischenabschnitt wurde seit Einstellung des Güterverkehrs im Dezember 1986 nicht mehr befahren, dementsprechend stark war der Bewuchs. Nachdem auch die ESWE die Genehmigung zum Freischnitt erteilt hatte, konnten die zahlreichen Helfer im Laufe des Februar

auch diesen Bereich weitgehend von Bäumen befreien.

Bei allen Aktivitäten erhielt der Arbeitskreis Unterstützung aus dem kommunalen Bereich entlang der Strecke von den Kreisverwaltungen Rheingau-Taunus und Rhein-Lahn ebenso wie von den Verbandsgemeinden Diez und Hahnstätten sowie

Aarbergen und Hohenstein. Der Arbeitskreis Aartalbahn ist angegliedert an den gemeinnützigen Verein »Nachhaltige Regionalentwicklung Rhein-Lahn-Aar e.V.«. Für Sach- und Geldspenden können daher Spendenquittungen ausgestellt werden. Aktuelle Informationen und Kontaktadressen auf der Internet-Seite: www.arbeitskreis-aartalbahn.de

Main-Taunus-Kreis plant Nacht-ÖPNV-Angebot

Auf der Gesellschafterversammlung der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft (MTV) wurden auf Wunsch der Städte, Gemeinden und des Kreises erste Ideen zu einem Nachtbedienungsangebot für den Main-Taunus-Kreis präsentiert. Diese beziehen sich auf die Betriebspause zwischen 1 und 5 Uhr nachts, bevorzugt an den Wochenenden.

Ein tägliches Angebot für Pendler, die ein ÖPNV-Angebot in der Nacht nutzen könnten, wird nicht weiter verfolgt, da die Nachfrage so gering ist, dass ein öffentlich finanziertes Bus- oder Anruf-Sammel-Taxi (AST)-Angebot nicht vertretbar ist.

Ein komplett neues Angebot wäre die Bereitstellung eigener Busse in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag aus den Städten in den Main-Taunus-Kreis hinein. Dabei könnten drei Routen durch den Kreis alle Städte und Gemeinden erschließen und sicher eine attraktive Alternative zum Individualverkehr darstellen. Ab Konstablerwache beispielsweise könnten Fahrzeiten erreicht werden, die nur geringfügig über denen der S-Bahn liegen.

Alternativ wird die Erweiterung bestehender Angebote diskutiert: Das Anruf-Sammeltaxi könnte Fahrgäste aus späten S-Bahnen und den Nachtbussen der Städte Wiesbaden, Mainz und Frankfurt übernehmen. Auch wird die Verlängerung ein-

zelner bestehender Buslinien in den Kreis vorgeschlagen. Eine Prüfvariante sieht beispielsweise die Bereitstellung von drei AST-Strecken als Anschluss an die Frankfurter Nachtbuslinien der „traffiQ“ in Rödelheim und Höchst vor. Vorteile eines solchen Angebotes sind relativ geringe Kosten, da nur tatsächliche Fahrleistungen abgerechnet werden.

Innerhalb des RMV wird bereits seit einiger Zeit über ein regionales Nachtbus-system gesprochen. Konkrete Pläne liegen noch nicht vor.

Nach Ergänzungen und Anregungen aus dem Kreis der Gesellschafter soll ein detailliertes Konzept für einzelne Strecken mit Fahrzeiten und Kostenkalkulation erarbeitet werden. Einher geht diese Arbeit mit notwendigen Optimierungen im bestehenden Busnetz der MTV sowie der Absicht, RMV-weit die AST-Tarife anzugleichen. Bisher sind die AST-Ergänzungsangebote von Stadt zu Stadt unterschiedlich geregelt und damit nur schwer zu kommunizieren.

ICE-Strecke Köln-Rhein/Main

Lärmschutzwände halten Belastungen nicht stand

(hpg) Die Lärmschutzwände entlang der ICE-Strecke Köln-Rhein/Main sind den dauerhaften Druck- und Sogbelastungen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs nicht gewachsen. Dies räumte Helmut Müller von der DBProjektbau GmbH bereits Anfang Oktober 2003 ein. Die beim Bau eingeplante Lebensdauer dieser Schallschutzwände von rund 20 bis 30 Jahre „sei nicht zu erwarten“, deshalb müssten die Ingenieure schon heute über eine langfristige Ersatzlösung nachdenken.

Eventuell müsse auch Beton eingesetzt werden, meinte Müller damals und kündigte an, dass wohl erst ab dem zweiten Quartal 2004 die Hauptarbeiten erfolgen könnten. Die DB hatte im November zahlreiche Wände im Abschnitt Brechen, Limburg, Elz und Nentershausen in den Nachtstunden von 5,50 m auf 3,50 m sowie in weniger hohen Bereichen auf 3 m verkürzt oder völlig entfernt. In diese Arbeiten wurden damit auch Bereiche einbezogen, die nicht in der öffentlichen Kritik standen.

Im Dezember 2003 folgte ein weiteres Gespräch zwischen „ranghohen Vertretern“ der DB AG und dem Limburger Bürgermeister Richard wegen der unbefriedigenden Lärmschutzsituation an der ICE-Strecke im Bereich Limburg. Als Ergebnis dieses Gespräches wurde festgehalten:

Die DB AG muss auf 14 km Länge möglichst schnell handeln, weil die bestehenden Lärmschutzwände die Belastungen des ICE-Verkehrs nicht aushalten. Problem hierbei ist, dass es bisher noch keine dauerhaft nachgewiesene technische Möglichkeit gibt, die Schallschutzwände in einem vernünftigen Kostenrahmen zu sanieren, bzw. auszuwechseln. Hierzu werden von verschiedenen Ingenieurbüros Vorschläge erarbeitet. Eine Entscheidung soll im ersten Quartal 2004

getroffen werden. Die Sanierung wird erst dann erfolgen, wenn rechnerisch deren dauerhafter Einsatz unter den gegebenen Schwingungsumständen nachgewiesen ist.

Ein Segment der Lärmschutzwand am Elzer Berg im September 2003. Das Gewicht der 5,50 m hohen Wand und die starken Druck- und Sogwellen führten zum Einknicken des untersten Elements.

Foto: H.-P. Günther



Die Bahn versicherte, dass die Sanierung so ablaufen wird, dass für die Bahnstrecke eine Erhöhung des kritischen Lärmwerts nachts nicht über die Grenzwerte der 16. BimSchVo (Bundesimmissions-Schutz-Verordnung) hinausgehen wird. Hierin eingerechnet ist allerdings, dass - entgegen der Berechnungsgrundlage für den Lärmschutz entlang der Strecke - nachts nicht von 40 durchfahrenden Zügen ausgegangen wird, sondern von den derzeit real verkehrenden 13 Zügen.

Der Bürgermeister verdeutlichte gegenüber der Bahn, dass eine dauerhafte Verschlechterung der Gesamtlärmsituation entlang der ICE-Strecke gegenüber den planfestgestellten Werten von der Stadt Limburg nicht hingenommen wird. „Dauerhaft sind die planfestgestellten Werte zu sichern und die Bürger vor mehr Lärm zu schützen“, sagte Richard und kündigte an, dass die Stadt alle rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen werde.

Private Konkurrenz im Tonerde-Verkehr

(hpg) Im Januar 2004 starteten die ersten privaten Tonerdezüge der TX Logistik AG, Bad Honnef, aus dem Westerwald nach Italien. Nach langen Vorplanungen und einigen Termin-Verlegungen konnte das Unternehmen mit Tonerdewagen der Italienischen Staatsbahn FS einen ersten Ganzzug von Limburg abfahren. An der TX Logistik AG ist seit Sommer 2003 Trenitalia, ein Unternehmen der italienischen Staatsbahn Ferrovie dello Stato S.p.A. (FS), im Zuge einer Kapitalerhöhung mit 15 Prozent beteiligt.

Damit soll die Basis für die Stärkung des Nord-Süd-Verkehrs über die Alpen gelegt werden. Anfang Januar wurden die leeren Schwenkdachwagen (Bauart Taems) aus Italien mit angemieteten Siemens Dispoloks vom Typ „Taurus“ nach Limburg überführt. Den Transport zwischen Limburg und dem Anschluss an der Westerwaldquerbahn übernahmen angemietete Loks (ehemalige 212 der DB) von EBM Cargo, Dieringhausen, bzw. der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE).

Ein erster Ganzzug mit 18 beladenen Tonerdewagen verließ Limburg am 10. Januar 2004 in Richtung Italien. Der Laufweg der Züge erfolgt von Frankfurt über die Kinzigstrecke bis Elm und von dort über

Würzburg-Kufstein und die Brennerstrecke. Weitere Ganzzüge verließen Limburg am 14. und am 29. Januar 2004. Die Züge der Railion Deutschland AG verkehren dagegen in Zusammenarbeit mit den Partnern BLS Cargo und Ferrovie Nord Cargo über Basel und Chiasso.

Nach Aussage des Railion-Pressesprechers Thomas T. Altmann garantiert dieses Transportkonzept „im grenzüberschreitenden Verkehr eine sehr gute Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit und stützt sich in Italien auf eine innovative und flexible Privatbahn. Entstanden ist ein logistisches Gesamtkonzept, das auch die Rückladungen von Fertigfliesen in erheblichem Maße auf die umweltfreundliche Schiene



Am 10. Januar 2004 befördern ES 64 U2-009 und 012 den ersten Ganzzug mit Tonerdewagen der Italienischen Staatsbahn von Limburg in Richtung Süden. Foto: H.-P. Günther

verlagert, und welches es erlaubt, die Preise stabil zu halten. Eines ist aber auch klar: Wettbewerb auf der Schiene spornt uns an!“

Die nächsten Monate werden zeigen, wie die Railion AG auf diese Konkurrenz reagiert.

Entwicklung des Tonerdeverkehrs aus dem Westerwald

(hpg) Ab Mitte der siebziger Jahre wurden zunehmend Tonerdetransporte Richtung Italien vom LKW auf die Bahn verlagert. Mit der Sanierung bestehender und dem Bau neuer Verladerrampen verbesserten sich die Umschlagmöglichkeiten und der Verkehr wurde in den Folgejahren erheblich ausgeweitet. Die Deutsche Bundesbahn beschaffte für diese Transporte ab 1966 insgesamt fast 2.500 vierachsige Schwenkdachwagen mit einem Ladevolumen 57,5 t. Ab 1997 konnte die Produktivität durch die Entwicklung und Beschaffung von 800 neuen Rolldachwagen gesteigert werden, die mit bis zu 69 t Tonerde beladen werden können und heute hauptsächlich im Italien-Verkehr im Einsatz sind.

Die derzeitigen Transportwege der DB bestehen allerdings erst seit Beginn der neunziger Jahre, denn bis dahin waren die Wagen zunächst nach Siershahn und über die - dafür eigens mit Zugbahnfunk ausgestattete - Brexbachtalbahn nach Neuwied gelangt, von wo aus sie dann den Weg in Richtung Süden nahmen. Anfang

1993 wurden erste Planungen der damaligen BD Frankfurt bekannt, die eine Abfuhr zum Knotenpunkt Limburg, und damit nicht mehr über das Gebiet der BD Köln vorsah. Mit einem Gutachten, das dieser Version einen kostengünstigeren Transport bescheinigte, versuchte man der Nachbardirektion die Tonzüge abzutrotzen.

Die berechnete Kostenreduktion ergab sich unter anderem aus der Benutzung der weniger Kunstbauwerke aufweisenden Strecke Montabaur-Limburg, die sowieso für den Personenverkehr unterhalten wurde, den die Strecke nach Engers schon 1989 verloren hatte. Zudem wurden Zugbildungsaufgaben von Siershahn zum deutlich kleineren Bahnhof Montabaur verlegt. Entgegen allen Protesten von Politikern und Eisenbahnern - vor allem wegen dem Personalabbau in Siershahn, Neuwied und dem Wagen-Instandsetzungswerk Koblenz-Lützel - konnte zum 1. August 1994 dieses Konzept durchgesetzt werden.

Das Exportvolumen nach Italien erreichte Spitzenwerte von bis zu 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr. Inzwischen hat sich dieses Volumen erheblich reduziert. Als Konkurrenz sind Tonvorkommen aus Sachsen und vor allem aus der Ukraine hinzugekommen. Auf dem Seeweg von Odessa nach Ravenna exportiert die Ukraine jährlich über eine Million Tonnen Tonerde nach Italien.

*Nach dem Aus des Personenverkehrs im Brexbachtal wurde auch der Tonverkehr eingestellt.
Im Bild ein Schienenbus im Frühjahr 1989 unweit des Haltepunkts Pfadfinderlager*



Umbau des Bahnhofs Rüsselsheim macht Fortschritte

(gh) Nachdem die Bauarbeiten für den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) begonnen haben, werden im Januar 2004 die Bagger auch am Rüsselsheimer Bahnhofsgebäude anrücken. Im Rathaus wurde der Vertrag zwischen der Deutsche Bahn Station und Service AG, dem RMV und den Rüsselsheimer Stadtwerken unterzeichnet.

Ihre Unterschriften, die Abriss und Neubau des Rüsselsheimer Bahnhofs endgültig besiegeln, setzten Susanne Kosinsky, Leiterin des Regionalbereichs Mitte, und Heinz-Jürgen Wölf, Bahnhofsmanager der DB Station und Service AG, Gerhard Stanek, Geschäftsbereichsleiter Planung des RMV, Bernhard Sommerfeld, Bereichsleiter Vertragsmanagement des RMV, sowie Geschäftsführer Arno Treber von der Stadtwerke Rüsselsheim GmbH im Auftrag des Magistrats der Stadt unter das Dokument.

"Rüsselsheim verändert sein Gesicht, und dies wird gerade mit dem Neubau und der Umgestaltung am Bahnhof deutlich. Die Bahnhofsbaustelle ist eines der deutlichsten Elemente für die Modernisierung und Weiterentwicklung der Stadt," erklärt Oberbürgermeister Stefan Gielowski. Das Eingangstor zur Innenstadt werde aufgewertet, es gebe qualitative Verbesserungen für die rund 6.000 Pendler, die den Bahnhof tagtäglich nutzen. Rüsselsheim erhalte zugleich an zentraler Stelle eine attraktive, neue Visitenkarte - so Gielowski weiter. Der Rüsselsheimer Oberbürgermeister bezeichnete den Neubau des Bahnhofs und des Zentralen Omnibusbahnhofs dabei als wichtiges Schlüsselprojekt für die Stadtentwicklung.

Insgesamt rund 6,2 Mio. Euro müssen die Projektpartner gemeinsam für das ehrgeizige Projekt stemmen. Der Umbau des Rüsselsheimer Bahnhofs ist ein Projekt in Rahmen des Stationsentwicklungsplanes des Rhein-Main-Verkehrsverbundes und wird aus Landesmitteln gefördert. Der RMV beteiligt sich mit 50 Prozent der Planungskosten. Die DB Station und Service AG finanziert mit 2,2 Mio. Euro das neue Bahnhofsgebäude.

Die Kosten für den neuen ZOB, den behindertengerechten Ausbau des Bahnhofs, die neue Verkehrsführung im Bahnhofsbereich und die Neugestaltung des Bahnhofsplatzes trägt die Stadt Rüsselsheim. Realisiert wird das Projekt aus einer Hand, denn die Stadtwerke Rüsselsheim GmbH sind für das Projekt in die Rolle des Bauträgers geschlüpft.

Zunächst werden im Bereich der ehemaligen Güterverladehalle Erdarbeiten durchgeführt, um dort einen provisorischen Zugang zu den Bahnsteigen herzustellen. Danach kann Ende Januar mit dem Abriss der Nebengebäude zur Sophienpassage (Bahnhofsbuchhandlung, Gaststätte und Kiosk) begonnen werden. Bahnhofsbuchhandlung und Kiosk der Bahnhofsgaststätte werden dann in die Container am Bahnhofplatz umziehen.

Darmstadt-Kranichstein: Erfolgreicher Start für neue Straßenbahn

(gh) Eine Bannerdurchfahrt in der Alsfelder Straße mit dem nostalgischen Dampfzug voran eröffnete am 13. Dezember des vergangenen Jahres die neue Straßenbahnstrecke nach Darmstadt-Kranichstein. Ein buntes Festprogramm lockte am Nachmittag tausende Besucher zur kostenlosen Fahrt auf der neuen Strecke und sorgte für einen gelungenen Auftakt.

Der fahrplanmäßige Betrieb mit den neuen Linien 4 und 5 startete am darauffolgenden Tag zum europaweiten Fahrplanwechsel. Bei der 4,1 km langen Neubau-
strecke handelt es sich im Straßenbahnnetz der HEAG Verkehrs-GmbH um die erste Erweiterung seit 24 Jahren.

Professor Horst H. Blechschmidt, Geschäftsführer der HEAG Verkehrs-GmbH wertete die Streckenerweiterung als geschichtlichen Meilenstein für sein Unternehmen. Der Vertreter des Hessischen Wirtschaftsministeriums, Staatssekretär Dr. Herbert Hirschler, lobte die ÖPNV-Investition als Vorzeigeobjekt in "betrieblicher, städtebaulicher und verkehrstechnischer Hinsicht". Für den Stadtrat für Stadtökologie und stellvertretenden Vorsitzenden der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation, Klaus Feuchtinger, sei die Straßenbahn ein Beweis, dass soziale Notwendigkeiten und ökologische Erfordernisse in keinem Widerspruch stünden. Bernd Rohrmann, Vorsitzender des Dadi-na-Fahrgastbeirates, betonte, dass sich jetzt zumindest auf dem Gebiet des ÖPNV Kranichstein mit dem Villenviertel in Eberstadt messen könne. Auch Oberbürgermeister Peter Benz freute sich über den Ausbau des Straßenbahnnetzes. Die Finanzierung des 25-Millionen-Euro-Projekts teilen sich die Bundesrepublik Deutschland (62

Prozent), die Stadt Darmstadt (32 Prozent) und das Land Hessen (6 Prozent).

Die neue Straßenbahnstrecke verbindet den Stadtteil Kranichstein mit dem Zentrum von Darmstadt. Sie schließt in der Frankfurter Straße an das bestehende Netz an und führt vorbei am Messplatz, durch den Bürgerpark und das Neubaugebiet K6, durch die Bartningstraße zum Bahnhof Kranichstein. Auf dieser überwiegend in Rasengleis ausgebauten Strecke bieten neun Niederflurhaltestellen hohen Fahrgastkomfort. Außerdem werden das Berufsschulzentrum am Nordbad, der Bürgerpark und die Wohngebiete in Kranichstein besser an die City angeschlossen. Parallel zur neuen Linie entsteht zwischen dem Bürgerpark und dem Bahnhof Kranichstein ein durchgehender Radweg.

Die HEAG Verkehrs-GmbH betreibt die neue Strecke mit zwei Linien: Die Straßenbahnlinie 4 verbindet als Nebenlinie künftig den Stadtteil Kranichstein, die City und Griesheim miteinander; die Hauptlinie 5 fährt auf der Route Kranichstein - City - Hauptbahnhof. Beide Linien führen über den Luisenplatz. Zusammen bieten sie montags bis freitags tagsüber einen dichten 7,5-Minutentakt, abends und am Wochenende einen 15- bzw. 30-Minuten-Takt.

Bahndreieck Spessart im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens Winterschlaf oder Frühlingserwachen?

(cb) Die Entmischung schneller und langsamer Züge auf durchgängig vier Gleisen zwischen Fulda und Hanau sowie der Ausbau der Achse Frankfurt - Würzburg besitzen bundesweit eine hohe positive Netzwirkung. Durch frühzeitige Einbindung der Öffentlichkeit in die Planungen will die DB Konflikte besser bewältigen als in den 90er Jahren. Zeitnah nach Verabschiedung des „Bedarfsplans Schiene“ auf Bundesebene dürfte das Raumordnungsverfahren für das hoch prioritäre Vorhaben eingeleitet werden.

Dort wird die Basis für eine Variantenbewertung in Nutzen und Kosten gelegt. DB-Chef Mehdorn stellte Anfang Dezember 2003 gegenüber dem Bayerischen Steuerzahlerbund unmissverständlich klar: die unzureichende Schieneninfrastruktur im Bahndreieck Spessart ist ein absoluter „Engpass in zentraler Mitte des DB-Streckennetzes, der beseitigt werden muss.“

Durchbruch in Unterfranken

Die Beseitigung der Betriebsengpässe

„Spessartrampe“ (Nachschubbetrieb im Güterverkehr) und „Schwarzkopftunnel“ (baufällig, Profilbeschränkung) bei Heigenbrücken ist Kernvoraussetzung für eine zukunftsgerechte Leistungsfähigkeit des Korridors Würzburg - Aschaffenburg - Rhein-Main. Doch unter Kostendruck hatte die DB jahrelang die Sparlösung von nur einem Neubaugleis vertreten. Bürger und Politiker hatten sich vor Ort, in der Region, in München, Frankfurt/M und Berlin seit Jahren gegen eine solche Halbheit ein-

Der marode Schwarzkopftunnel im Spessart soll durch einen neuen, flacheren Streckenabschnitt zwischen Laufach und Heigenbrücken ersetzt werden



gesetzt. Zudem wurden in Unterfranken alle Hebel in Bewegung gesetzt und gehalten, um die drohende Abkopplung Aschaffenburgs vom ICE-Verkehr durch die sogenannte „Mottgersspange“ zwischen Gelnhausen und Obersinn zu verhindern.

Zwei neu trassierte Gleise zwischen Laufach und dem westlichen Ortsrand von Heigenbrücken sollen durch abgeflachte Längsneigung und Umfahrung des Schwarzkopftunnels die heutigen Beschränkungen beseitigen. Diese „Konsenstrasse“ war erklärter Wille der Region - und wurde seitens der „Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart“ von Pro Bahn & Bus, Pro Bahn Unterfranken, den VCD-Landesverbänden Bayern und Hessen sowie dem Bund Naturschutz Bayern nachdrücklich unterstützt. Sie ist im Bau zwar zunächst teurer, im Betrieb über die Jahrzehnte jedoch erheblich vorteilhafter. Für die Bahn ist sie zudem leichter realisierbar, weil man vor Ort der eigenen Wunschvariante in den offiziellen Verfahren natürlich keine Steine in den Weg legen wird. Das Bundesministerium für Verkehr bestätigte ausdrücklich, dass der Neubauabschnitt bei Heigenbrücken „nicht mehr in Frage gestellt“ und in der Kategorie ‘Laufende und fest disponierte Vorhaben’ im Bundesverkehrswegeplans 2003 ausgewiesen sei. Mehrkosten aufgrund veränderter technischer Lösungen werden im Rahmen der Bestandsnetzinvestitionen finanziert.

Problemdruck im Kinzigtal

Anders die Situation in Hessen, wo von örtlicher Interessensintegration auf politischer Ebene keine Rede sein kann. Jüngstes Warnsignal war erneut der nachdrückliche Wunsch der DB-Fernverkehrsplaner

nach einem Halbstundenversatz der ICE-Zuglinien im Kinzigtal. Derzeit besteht dort eine Lücke von knapp 40 Minuten - gerade genug, um den stündlichen RE-Grundtakt zwischen Fulda und Frankfurt/M überholungsfrei „durchzubringen“. Bei Umsetzung der neuen Fahrplanstruktur wäre zwischen Hanau und Gelnhausen eine Überholung der RE-Züge durch ICEs fällig. Dies erforderte dort eine viergleisige Strecke. Doch vorhanden sind nur zwei bzw. abschnittsweise drei Gleise. Somit wäre eine gegenseitige Begegnung der dann auf dem mittleren „Nahverkehrsgleis“ aufeinander zu fahrenden RE-Züge betrieblich nur im Bahnhof Langenselbold möglich. Bei Verspätung eines der RE-Züge müßte der jeweils andere warten - Zustände, wie auf einer eingleisigen Nebenbahn. Fahrzeitverlängerungen, Verspätungsärger und Anschlussverluste würden letztlich alle Stationen zwischen Hanau und Fulda betreffen - insbesondere die Stadt Gelnhausen, ab 2005 neuer Sitz der zentralen Verwaltung von Hessens einwohnerreichstem Landkreis.

Doch solch grundlegende Konflikt finden „unter Ausschluss der Öffentlichkeit“ statt. So konnte weder bei den Fahrgästen noch bei der örtlichen Politik ein Bewusstsein dafür entstehen, wie schmal der Grat ist, auf dem sich die Angebotsplanung des RMV auf einer seiner wichtigsten Strecken seit Jahren bewegt. Auch die ICE-Anbindung von Hanau steht und fällt mit der Kapazitäts- und Fahrzeitfrage. So wurde auf der zweistündigen ICE-Linie Berlin - Basel zum 14.12.2003 der Halt Hanau geopfert. Damit gibt es nur noch jede zweite Stunde eine schnelle Verbindung zwischen Hanau und Fulda.

Alte Engpässe verhindern neue Konzepte

Über Generationen hielten D-Züge in Gelnhausen, Wächtersbach und Hanau. Nach der „Wende“ wurden die Streckenkapazitäten zwischen Fulda und Hanau noch knapper. Inzwischen stoppt nur noch in Hanau ein Teil der ICE-Züge. Zwar entwickelte die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr (BAG) ein Konzept für ein „RE-X-Netz“ als verbundintegrierten Zwitter zwischen Fern- und Regionalbedienung, sah jedoch ausgerechnet auf der Kinzigtalachse keine solche Linie vor.

Beim RMV hat man die Chancen der RE-X-Vision erkannt und wird entsprechende Vorschläge im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplans des RMV einbringen. Ein denkbare Modell: Die bestehende RE-Linie Fulda - Hanau - Frankfurt Hbf wird über den Flughafen und die „Wallauer Spange“ zwischen den beiden Ästen der Schnellfahrstrecke bis Wiesbaden verlän-

gert und zum RE-X aufgewertet. Zusätzlich verkehren RE-X-Züge als Verdichtungsfahrten mit reduzierter Zahl von Zwischenhalten zwischen Nordhessen, Fulda und Frankfurt Hbf.

Diese Pläne würden nicht nur Hanau, sondern die gesamte Zentrenkette des Kinzigtals bis zum Landkreis Fulda gleichberechtigt in eine neue Ost-West-Achse einbeziehen. Fahrgast-, Verkehrs- und Umweltverbände haben genau dies seit dem „Regionalen Schienenkonzept Rhein-Main“ aus dem Jahre 1991 immer wieder gefordert. Doch Grundvoraussetzung zur Realisierung sind freie Fahrplantrassen und eine weitaus höhere Betriebsqualität als heute. Ohne den Bau zusätzlicher Gleise und leistungsfähiger Verzweigungen wird weder das RE-X-Netz noch ein pünktlicher ICE- und Güterverkehr zu realisieren sein. Selbst die zeitgemässe Gestaltung von Bahnstationen wie Wächtersbach scheitert trotz baureifer Pläne immer wieder an der Unsicherheit des immer wieder aufgeschobenen Gleisneubaus.

Kommentar Bayern siegt!

Und Hessen siecht? Stärkster Trumpf der Unterfranken: Sie standen nie in der Schmutzecke der notorischen Nein-Sager und Blockierer, sondern hatten eine eigene Lösung parat. Die „Konsens-Trasse“ wurde in breiter Einigkeit über alle Parteigrenzen vertreten. Diesseits der Landesgrenze spielen viele Politiker in Sachen Bahnausbau jedoch weiterhin unverdrossen das Hessen-Mikado: Wer sich zuerst bewegt, glaubt zu verlieren. Doch ohne Vorwärtsstrategie sind Krokodilstränen über die „Benachteiligung des Ostens“ (der Rhein-Main-Region) eher peinlich. Bei überregionalen Großprojekten können die Interessen der Menschen nur wirksam vertreten werden durch gründliche Information und plausible (Alternativ-) Konzepte. Aussitzen gilt nicht - schlimmer als „leere Kassen“ sind leere Hirne. RMV-Chef Sparmann weiss nur zu gut: Ohne angemessene Infrastruktur ist ein

attraktiver und zugleich wirtschaftlicher ÖV unmöglich. Sein RE-X-Konzept ist der einzig richtige Ansatz, um das Kinzigtal dauerhaft ins südhessische Achsenkreuz einzubinden. Wo Mobilität sich zunehmend an Zuverlässigkeit, dichter Verfügbarkeit und geringem Zeitbedarf misst, wird die Attraktivität der regionalen Schienenanbindung zu einer zentralen Messlatte für Standortqualität und (Kreis-)Entwicklung.

Wenn in der Zukunft knappe ICE-Fahrzeitressourcen zu verplanen sind, dann könnte es ja sein, dass die Belange von Fulda (Tor nach Osten) und Darmstadt (mit „Elite“-Uni, Forschungsszene und wachsendem Straßenbahnnetz) schwerer wiegen als ein politisch schwacher und zerstrittener, verkehrlich zudem Visionen freier Raum Hanau. Die unüberlegte und vorschnelle Ablehnung eines Regionalstadtbahnnetzes rund um Hanau durch einige weitgehend ahnungslose Kommunalpolitiker war in diesem Zusammenhang ein weiteres Eigentor.

Und das Positive? Manch einer der Verantwortlichen beginnt, Brisanz und Chancen des Bahnausbaus zu verstehen. Man darf gespannt sein auf die unvermeidliche öffentlichen Diskussionen nach Einleitung des Raumordnungsverfahrens... sehr präzise wird sich dort die Spreu vom Weizen trennen. Landesweit bedeutsame (Standort-)Interessen sind primär von der Hessischen Landesregierung zu vertreten. Transformiert man den Versprecher „Staufreies Hessen“ in eine verkehrsträgerneutrale und demographieresistente Zukunftsstrategie „Pünktliches und Informiertes Hessen“, so bildet die Projektkette Bahndreieck Spessart, Knoten Frankfurt und Korridor RheinMain - RheinNeckar eines der zentralen Handlungsfelder.

Ein Transrapid zwischen Wolkenkuckucksheim und Hahn ist demgegenüber nur nichtiges Spielzeug aus der Toll-Collect-Klasse. Dafür darf in Wiesbaden weder Zeit noch Geld verplempert werden. Räume wie Fulda, Hanau, Darmstadt und Aschaffenburg brauchen endlich Planungssicherheit und Perspektiven. Eine feste Einbindung in das stündliche ICE-Grundliniennetz sowie dessen enge Verzahnung mit dem Regional- und Nahverkehr sind Bausteine aktiver Standortpolitik.

Verkehrsminister Dr. Alois Rhiel hat zwar keine Veranlassung, sich noch vor Abschluss der Raumordnungsverfahren auf spezielle Trassen festzulegen. Aber ein deutliches Wort zur essentiellen Bedeutung der hessischen Schienenprojekte in Richtung Berlin wäre sicher zielführend, auch um Irritationen in und aus den eigenen Reihen zu beenden.

Christian Behrendt

Circus BARUM fuhr „Vogelsbergbahn“

(si) Die Zeiten sind leider vorbei, dass renommierte Circusse wie Althoff, Barum oder Sarrasani auf ihrem Weg zum Gastspielort per Bahn verladen. Letztmalig Ende der achtziger Jahre wurden bei einem Gastspiel von Circus Althoff in der Vogelsbergkreisstadt Lauterbach die Elefanten per Eisenbahnwaggon zum Nordbahnhof transportiert. Die dafür notwendige Verladerrampe existiert, wie mittlerweile anderenorts auch üblich, nicht mehr. Der Transport auf der Schiene dauerte zu lange und war letztlich auch zu teuer geworden.

Nun fährt der Circus, wie auch das Schaustellergewerbe (die ebenfalls bis Mitte der achtziger Jahre sehr häufig noch per Bahn reisten), über die Strasse. So auch Europas mit über 125 Jahren ältester Circus BARUM, der auf seiner Tournee im Jahre 2003 auf seiner vorletzten Gastspielstation des Jahres im November seine Zelte in Lauterbach aufschlug. Präzise wie ein Uhrwerk trafen noch in der Nacht zum 13. November die unzähligen rot-weißen Zugmaschinen mit Anhänger und Wohnwagen von Marburg her kommend auf dem Lauterbacher Festplatz „Bleiche“ ein. Kaum zu glauben, aber am Mittag des gleichen Tages um 15.30 Uhr stand das mehrere tausend Menschen fassende Viermastzelt mit allem Drumherum und die erste Vorstellung konnte beginnen.

Mit an Bord war natürlich auch die 26-jährige Juniorchefin Rebecca Siemoneit-Barum, besser bekannt als „Iffi Zenker“ aus der populären ARD-Fernsehserie „Lindenstraße“. Während ihres Gastspielaufenthaltes in Lauterbach mußte Rebecca Siemoneit-Barum diesen jedoch für Fernsehaufnahmen in Köln kurzzeitig verlassen, ihr Vater und Circuschef Gerd Siemoneit-Barum übernahm dann das Ruder. Noch vor Premierebeginn fuhr „Iffi Zenker“ mit einem mittäglichen Regionalexpress der „Vogelsbergbahn“, brav an der Lauter-

bacher Fahrkartenausgabe einen Fahrschein lösend, vom Lauterbacher Nordbahnhof über Gießen nach Köln. „Auf der Zugfahrt von Lauterbach nach Köln wollte sich Rebecca Siemoneit-Barum noch mit den Szenen des bevorstehenden Linden-

Rebecca-Siemoneit-Barum posierte trotz Regens extra für den Lauterbacher Anzeiger vor dem Schild „Lindenstraße“. Lustig fand sie den Zufall, dass der Festplatz „Bleiche“, auf dem ihr Zirkus gastierte, direkt an der Lindenstraße lag.
Bild: Claudia Kempf (Lauterbacher Anzeiger)



straßen-Drehs beschäftigen und den Text lernen“, gestand die unter Termindruck stehende „Iffi“ in einem Interview gegenüber dem „Lauterbacher Anzeiger“. Auch auf dieser Zugfahrt rechnete sie damit, dass sie angesprochen werde, dass Menschen sie zunächst ein wenig ungläubig anschauen und dann zögernd fragen: Sind Sie nicht die Iffi aus der Lindenstraße?...

Rechtzeitig zur Abendvorstellung des darauffolgenden Freitags ist sie mit den Dreharbeiten fertig und mit der „Vogelsbergbahn“ pünktlich wieder in Lauterbach eingetroffen. Punkt 19 Uhr moderierte Rebecca durch das fast zweistündige BARUM-Programm um danach anschließend noch in der Nacht mit der ganzen Circus-Familie zur letzten Gastspielstadt Eschwege aufzubrechen.

Terminhinweis Sonderfahrt

(og) Für Samstag, den 26. Juni 2004, plant Pro Bahn & Bus wieder eine Sonderzugfahrt. Einzelheiten dazu erfahren Sie in der nächsten Ausgabe dieser Zeitschrift.



Rechts: Werbung aus dem Jahr 1958. Schon damals scheint es bei der Bahn die heute noch aktuellen Probleme mit Tarifen, Fahrplan und Sitzplätzen gegeben zu haben

Ich fahre immer Aufpreis!

Tarifverhältnisse sind mir nicht, mein Koffer bleibt im
 Gleichgewicht,
 Mich bringt kein Fahrplan aus
 der Bahn,
 Ich fahre Quality-Bahn!

Wah! denn, der Preis
 quality hoch!

Schnellzug
 Schnellzug
 Schnellzug
 Quality-Corolline

100 100,-
 100 100,-
 100 100,-
 100 100,-

DEUTSCHE BUNDESBAHN

Güterverkehrszentrum Waldau am Netz

(hh, fl) Mit einem Kostenaufwand von knapp sechs Millionen Euro ist das Güterverkehrszentrum Kassel-Waldau entstanden. Das Containerterminal auf einer Fläche von 23.000 Quadratmetern ist ein Gemeinschaftswerk der Gemeinden Lohfelden und Fuldaabrück sowie der Wirtschaftsförderung Region Kassel. Bleibt zu hoffen, dass die Anlage eine ausreichende Auslastung findet. Ähnliche Projekte starteten mit erheblichen Schwierigkeiten, z.B. im thüringischen Vieselbach oder im brandenburgischen Großbeeren. In Melsungen erklärte die Firma B.Braun kürzlich, ihren Versand teilweise auf den LKW zurück verlagern zu wollen, wodurch der Umschlag in Beiseförth sinken dürfte.

Werra-Meißner-Kreis Haltepunkt Reichensachsen und Stadtbus Wanfried nehmen den Betrieb auf

(hh, fl) Am 14.12.2003 ging der Haltepunkt Reichensachsen der „Werra-Meißner-Bahn“, besser bekannt als „klassische Nord-Süd-Strecke“, wieder in Betrieb. Damit erhält die Großgemeinde Wehretal einen Bahnanschluss. Verknüpft ist das dortige stündliche RE-Angebot auch mit der Buslinie 200 Helsa - Eschwege, wodurch die Gemeinden entlang der ehemaligen „Waldkappeler Bahn“ einen weiteren Verknüpfungspunkt zur Schiene finden. Ein Teil der Verbesserungen im Nahverkehr rund um den Meissner sind auch die Ausbauten der meisten Bahnsteige auf 55 cm Höhe. Als einer der ersten umgerüsteten

Stationen ging Gertenbach an der Strecke Kassel - Eichenberg - Göttingen ebenfalls zum Fahrplanwechsel im Dezember in Betrieb. Nötig wurden die Bahnsteig-Ausbauten u.a. durch den Einsatz der Triebwagen-Familie ET 425/426.

Auf zunächst vier Monate begrenzt ist dagegen das Angebot einer Stadtbuslinie in Wanfried. Die Initiative geht vom Busunternehmen Halbig aus. 16 Haltestellen werden angefahren, die Betriebszeit beschränkt sich allerdings auf die Vormittagsstunden. Zielgruppe sind daher hauptsächlich ältere Menschen, denen Verbindungen zum Arzt, Einkaufen etc. angeboten werden sollen.

Kanonenbahn Treysa - Homberg/Efze NVV - Buslinie 453 Hessentag 2008 in Homberg/Efze

(hh) Laut Hessischer Landesregierung sind die nächsten Hessentage nach Heppenheim (2004), Weilburg (2005), Hessisch Lichtenau (2006), Butzbach (2007) und Homberg/Efze (2008) vergeben worden.

Jahrzehntelang gab es Militärtransporte auf der Bahnstrecke zwischen Berlin und Metz und damit auch zwischen Homberg/Efze und Treysa. Heute findet noch eingeschränkter Güterverkehr im Stadtgebiet von Treysa auf der "Kanonenbahn" statt. PB&B schlägt schon jetzt der Politik und DB-Netz vor, an eine Reaktivierung der Strecke für den Hessentag 2008 zu denken. Beherzte Eisenbahnfreunde waren 1997 in der Lage, überfüllte Sonderzüge von Frankenberg zum Korbacher Hessentag zu führen. Wahrscheinlich sind auch im

Schwalm-Efze-Bereich Eisenbahnfreunde hierzu bereit. Landesregierung, DB und NVV sollten rechtzeitig die Schienenwege ebnen, damit beim Hessentag in vier Jahren Salutschüsse an der Kanonenbahn zu hören sind.

NVV-Linie R 42 Marburg - Frankenberg - Korbach Burgwaldbahn und NVV-Buslinie 555

(hh) Während zwischen Marburg und Frankenberg Schienenverkehr im Stundentakt möglich ist, wurde 1987 die nördliche Fortsetzung still gelegt. Eine wichtige Schienenverbindung zwischen der Festspielstadt Bad Arolsen, dem Willinger Ski-gebiet und dem Edersee einerseits und dem Raum Gießen / Frankfurt andererseits ist seit dem unterbrochen. Am 11. Dezember 2003 beschloss der Kreistag von Waldeck-Frankenberg, 200.000 Euro für die Trasse Frankenberg - Korbach bereit zu stellen. Dadurch werden Vorplanungen ermöglicht. Die eigentlichen Planungen sollen nur vorgenommen werden, wenn Land, Bund und Deutsche Bahn ihren Anteil zur Finanzierung bereit stellen. In dem Fall rechnet die kommunale Seite mit einer Belastung von 3,6 Millionen Euro. Da nach einer sehr teuren Sanierung der Upland-Viadukte seit dem 16. Dezember 2003 ein Taktverkehr auf der Schiene zwischen Kassel, Korbach und Brilon Wald wieder möglich ist, hofft Pro Bahn & Bus, dass auch der südliche Lückenschluss in Richtung Marburg bald erfolgt.

Am 26. Januar forderte auch der stellvertretende Gewerkschaftsvorsitzende Lo-

thar Krauß auf der Bezirkskonferenz der Transnet in Kassel die Wiederinbetriebnahme Korbach - Frankenberg. Ohne den Lückenschluss sei die Kurhessenbahn insgesamt nicht wirtschaftlich zu betreiben.

RMV-Linie 30 Frankfurt - Gießen - Marburg - Kassel Main-Weser-Bahn Station Oswaldsgarten kommt

(fl) Mit rund vierjähriger Verzögerung sollen im März 2004 die Bauarbeiten am künftigen Haltepunkt Gießen-Neustädter Tor (besser bekannt unter „Oswaldsgarten“) wieder aufgenommen werden. Die Fertigstellung ist für Ende des Jahres vorgesehen. Aus Giessener Sicht kommt dem Projekt eine erweiterte Bedeutung durch das geplante Einkaufszentrum am Oswaldsgarten zu. Kommunalpolitische Überlegungen gehen sogar in Richtung einer direkten Anbindung der „Mall“ mittels einer Brückenkonstruktion über die Nordanlage hinweg. Leider zeichnet sich noch keine Lösung für eine bessere Verbindung des Haltepunktes mit den Weststadt-Buslinien ab. Umsteigende Fahrgäste müssen die viel befahrenen Kreuzung ampelgesichert überqueren. Angefahren wird die neue Station ab 2007 oder 2008 voraussichtlich vom neu konzipierten „Mittelhessen-Express“.

TAV auf Main-Weser-Bahn eingeführt

(jl) Seit Anfang Februar hat die Deutsche Bahn auf den Strecken Kassel - Frankfurt und Siegen-Frankfurt in den Regional-Expresszügen das „Technikbasierte Ab-

fertigungsverfahren“ (TAV) eingeführt. Dabei werden die Türen vom Lokführer geschlossen, ohne dass dieser Sichtkontakt entlang des Zuges hat. Die Technik „beobachtet“ das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste. Lichtschranken und Türkontakte überwachen die Einstiegsbereiche und schließen die Türen automatisch, wenn kein Kontakt mehr durch Fahrgäste ausgelöst wird. Der (noch) weiterhin mitfahrende Zugbegleiter hat mit dem Schließvorgang nichts mehr zu tun.

Schon wenige Tage nach Einführung passierte die erste Panne im Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe: Ein Regionalexpress fuhr nach zwei Minuten Aufenthalt in Richtung Frankfurt davon - ohne die Türen geöffnet zu haben. Rund hundert Fahrgäste konnten in Kassel weder ein- noch aussteigen, wie eine Bahnsprecherin bestätigte. Der Lokführer hatte bei Einfahrt in den Bahnhof vergessen, die Türen zu entriegeln. Da er nicht mehr auf den Bahnsteig schauen muss, konnte er die vergessene Türfreigabe nicht erkennen. Ärgerlich für die Reisenden: der nächste Regionalexpress fuhr erst 2 Stunden später.

Jetzt mit TAV unterwegs: Doppelstockzüge auf der Main-Weser-Bahn



Unsicher ist auch die Türelektronik, die erkennen soll, ob sich noch ein Mensch oder Gegenstand zwischen den sich schließenden Türen befindet. So berichtete die Presse von einer älteren Frau, deren Hund während des Schließens noch in den Wagen hüpfte. Die Frau stand mit dem anderen Ende der Hundeleine auf dem Bahnsteig, als sich der Zug in Bewegung setzte. Nur durch Zurufen gelang es, den Zug noch einmal anzuhalten. Nicht auszudenken, was passiert wäre, wenn die Frau die Hundeleine nicht rechtzeitig los gelassen hätte.

S6 Friedberg - Frankfurt

Planfeststellung kurz vor Abschluss

(j1) Das Planfeststellungsverfahren für den viergleisigen Ausbau der S6 zwischen Bad Vilbel und Frankfurt-West steht kurz vor dem Abschluss. Wie der FDP-Landtagsabgeordnete Jörg-Uwe Hahn mitteilte, ist nach Informationen aus dem Eisenbahnbundesamt mit dem Beschluss noch im Frühjahr zu rechnen.

Ebenfalls in diesem Jahr soll auch mit dem Bau der beiden zusätzlichen Gleise begonnen werden. Ende 2007 sollen die neuen Gleise in Betrieb genommen werden. Dann ist ein sauberer 15 Minutentakt bis / ab Bad Vilbel möglich.

Büdingen Stadtbus

vor dem Aus

(fl) Zum 31. März 2004 endet voraussichtlich der Stadtbusverkehr in Büdingen. Das im Jahr 2001 gestartete Angebot ist nach Ansicht von Büdingens Erstem Stadtrat Manfred Hix mit einem Jahresdefizit von knapp 154.000 Euro nicht tragbar. Die Aus-

*Steht vor dem Aus: Stadtbus in
Büdingen*

Foto: Ch. Behrendt



lastung der Fahrten liege bei durchschnittlich nur 4 Fahrgästen.

Die werktägliche Betriebszeit der beiden Linien geht von ca. 5.30 Uhr bis 20.30 Uhr, samstags werden von ca. 9.00 Uhr bis 16.00 Uhr Fahrten angeboten. Der Fahrplan sieht ein 30-Minuten-Intervall mit Anschlüssen der beiden Linien untereinander sowie von und zur Lahn-Kinzig-Bahn vor. Alle Wohngebiete der Kernstadt werden erschlossen.

Als Ersatz für den entfallenden Stadtbus wird ein Anruf-Sammeltaxi diskutiert. Büdingens CDU brachte einen entsprechenden Antrag in die Stadtverordnetenversammlung ein. Mit dieser Lösung oder gar mit einem vollständigen Wegfall der ÖV-Bedienung wollen sich aber keineswegs alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt anfreunden. Anwohner der Siedlung „Kleibscheibe“ rund um Brigitte und Winfried Jost plädieren massiv für den Erhalt des Stadtbusses. Notfalls sollen die beiden Linien zu einer einzigen mit erweiterter Fahrstrecke und einem erweiterten Fahrplan-Intervall zusammengelegt werden. An einem Treffen der Stadtbus-Initiative nahmen rund 50 Personen teil, darunter zahlreiche von der Einstellung stark betroffene ältere Menschen.

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: hessenschiene@probahn-bus.org

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: Hermann Hoffmann, Hans-Joachim Beck, Herbert Mangold, Oliver Günter, Christian Behrendt, Gernot Hornik, Horst Mader, Frank Adam, Friedrich Lang, Hans-Peter Günther, Michael Laux, Horst Lorenz, Petra Becker, Lars Kühnemund, Stefan Sitzmann, Bernd-Otto Bachter, Jürgen Lerch

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:
3. Mai 2004

Broschüren und Schriften

Verkehrsknoten Berlin

Euro 19,80

Dieses Buch führt, nach einem geschichtlichen Abriss, durch die Nachkriegszeit bis in die Mitte der siebziger Jahre. 112 Seiten, ca. 200 Abbildungen, 30x21 cm. EK-Verlag, 2003.

Verkehrsknoten München

Euro 19,80

Dieses Buch führt durch die Jahre der Wirtschaftskrisen, des zweiten Weltkrieges und der Nachkriegszeit. 112 Seiten, ca. 200 Abbildungen, 30x21 cm. EK-Verlag, 2003.

Eisenbahnknoten Augsburg

Euro 18,00

(Ernst Erhart) Drehscheibe des Eisenbahnverkehrs. 160 Seiten, 157 Abbildungen davon 29 farbig, 17x24 cm. GeraMond, 2000.

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

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

Absender

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon (für Rückfragen)

Bitte
ausreichend
frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach

Beitrittserklärung

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

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

HS 55

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

