

# HESSEN SCHIENE

Mit vielen Infos zur  
Sonderfahrt am 26. Juni!

Nr. 56 D: 1,50 Euro  
Juni - August 2004  
H 4032

Die Infozeitschrift  
von Pro Bahn & Bus



- Zugstreichungen in Hessen
- Bahnprojekte nach Finanzkürzungen vor dem Aus
- Mainlinie hat Verkehr aufgenommen



**PROBA H N & BUS**  
Ihr Fahrgastverband

## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b> .....	3
<b>Pro Bahn &amp; Bus Pinwand</b> .....	4
Tipps und Infos .....	6
<b>Aktuell</b>	
RegioTram Nordhessen - neue Langsamfahrstellen im Zeitplan .....	7
Stadt Weilburg will Bahnhofsgebäude kaufen .....	9
Ausbau der Vogelsbergbahn .....	10
Nahverkehrsplan-Entwurf Marburg-Biedenkopf .....	10
100 Jahre Butzbach-Licher Eisenbahn .....	12
Mann mit Mission: Uwe Stindt neuer Geschäftsführer der WVG .....	14
Lumdatalbahn aktuell .....	16
Taunusbahn: Fahrgastlobby fordert Verbesserungen .....	17
Rodgau-S-Bahn: RMV rechnet mit 5 Millionen neuen Nutzern .....	18
„MainLinie“ fährt Hanau - Opel .....	19
Stadtbahn Hanau von der Politik verworfen .....	21
Main-Taunus-Kreis möchte RMV-Finanzierung ändern .....	23
Aartalbahn wieder durchgehend befahrbar .....	24
Sonderfahrt „Mit der Eisenbahn an Lahn und Kinzig“ .....	26
Geld für Umbau des Darmstädter Nordbahnhofs .....	45
Buchtipp: Eisenbahnen in der Region Rhein-Main .....	45
Zugstreichungen in Hessen .....	46
Zugstreichungen beim RMV .....	47
Bahndreieck Spessart: Ausbau gestoppt! .....	49
Gleiche Preise auch für Barzahler bei der Bahn .....	52
Neue RMV-Jahreskarten für Schüler .....	53
Leserbrief .....	54
<b>Streckentelegramm</b> .....	55
<b>Schlusslicht</b> .....	58

*Titelbild: Eine S-Bahn ist soeben in den Bahnhof Eppstein eingefahren  
Foto: Stefan Grasshoff*

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

Liebe Mitglieder,  
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

Die Regionalisierung des Nahverkehrs war mit großen Hoffnungen verbunden. Von neuer Nähe zwischen Entscheidern und Fahrgästen war da die Rede. Bessere Angebote vor allem für die ländlichen Regionen hatte man sich erhofft, da die Bundesländer die Interessen aller Einwohner vertreten sollen und nicht nur die der Städte und einwohnerstarken „Korridore“. Auf letztere hatte sich die Deutsche Bundesbahn in den beiden Jahrzehnten zuvor unter der Last eines immensen Schuldenberges allzu stark konzentriert.

Die Ansätze waren gut: Rheinland-Pfalz baute den Rheinland-Pfalz-Takt auf, andere Flächenstaaten folgten dem Beispiel. Stilllegungen wurden im Westen der Republik zum Fremdwort, außer in Hessen und bei den traditionell finanziell kurz gehaltenen Baden Württembergischen Privatbahnen. Rund 100 Streckenkilometer verlor Hessen seit der Bahnreform. Dem gegenüber standen ca. 70 Kilometer Wiedereröffnungen. Alle Stilllegungen fanden im ländlichen Raum statt, die Eröffnungen bezogen sich dagegen zu einem guten Teil auf den Einzugsbereich der Großstädte: Offenbach - Dietzenbach und Kassel - Helsa. Daneben gab es (immerhin) den Wiederanschluss der Kreisstadt Korbach sowie die Verlängerung Grävenwiesbach - Brandoberndorf.

Dennoch wird man den Eindruck nicht los, in Hessen blutet das Land für den Aufbau Frankfurts zur Metropole. Ähnlich dürften unsere Nachbarn im Osten früher gefühlt haben, wenn wieder einmal alles Geld und alle Baukapazitäten nach Berlin flossen, um die Hauptstadt der DDR heraus zu putzen. Die These unterlegt die Streichungsliste des RMV. Sie umfasst ausschließlich regional bedeutsame Verbindungen; die S-Bahn Rhein-Main bleibt unangetastet. Auch fallen Unterschiede zwischen den Regionen auf. Wäre schon interessant zu erfahren, wer da mit wem gekungelt hat. Schließlich sparen auch die Landkreise im Rahmen der Ko-Finanzierung.

Vor rund 10 Jahren schrieben wir in der „Mittelhessen-Schiene“ angesichts der beginnenden Regionalisierung, in Zukunft werde man am Fahrplan ablesen können, wie viel einem Kreis die Strecke vor der Haustür wert sei.

Die Zukunft hat begonnen.



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  
 mittelhessen@probahn-bus.org

**Regionalverband Südhessen**  
 Regionalleiter Gernot Hornik  
 Postfach 1864  
 65008 Wiesbaden  
 Telefon und Telefax  
 (0 61 26) 5 76 60  
 suedhessen@probahn-bus.org

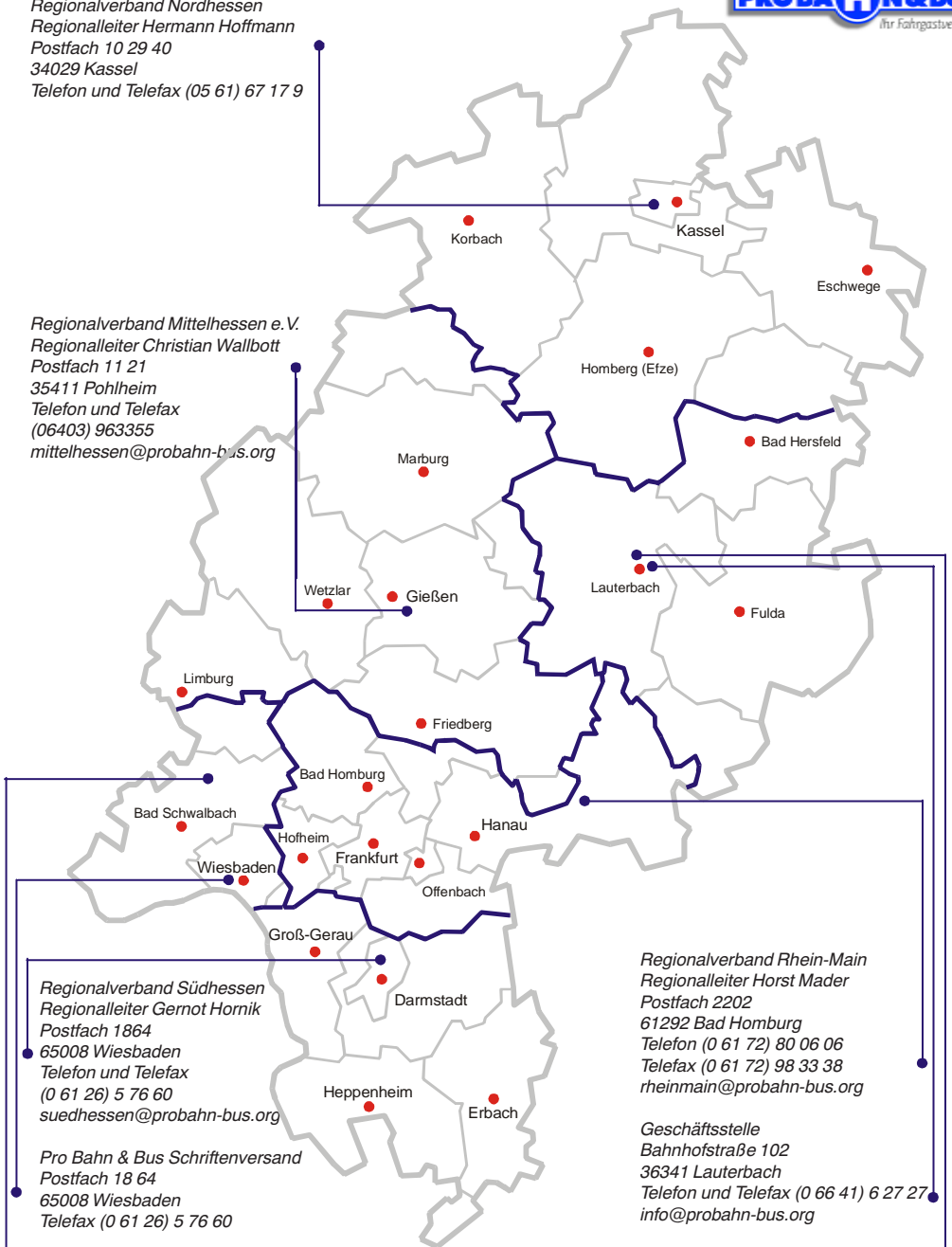
**Pro Bahn & Bus Schriftenversand**  
 Postfach 18 64  
 65008 Wiesbaden  
 Telefax (0 61 26) 5 76 60

**Regionalverband Wiesbaden/Rheingau-Taunus**  
 Regionalleiter Gernot Hornik  
 Postfach 18 64  
 65008 Wiesbaden  
 Telefon und Telefax (0 61 26) 5 76 60  
 wiesbaden@probahn-bus.org

**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  
 rheinmain@probahn-bus.org

**Geschäftsstelle**  
 Bahnhofstraße 102  
 36341 Lauterbach  
 Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27  
 info@probahn-bus.org

**Regionalverband Osthessen e.V.**  
 Regionalleiter Stefan Sitzmann  
 Bahnhofstraße 102  
 36341 Lauterbach  
 Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27  
 osthessen@probahn-bus.org



<b>Datum</b>	<b>RV</b>	<b>Veranstaltung</b>	<b>Ort</b>
01.06.04 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
07.06.04 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
26.06.04		Sonderfahrt	"An Fulda und Kinzig"
28.06.04 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
06.07.04 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
10.07.04 16 Uhr	NHS	RV-Treff Nordhessen	Cafe Krone, Sandstraße 4, Melsungen (Nähe Bartenwetzbr.)
14.07.04 18 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Landesgeschäftsstelle, Nordbahnhof, Lauterbach
02.08.04 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
03.08.04 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
06.09.04 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
07.09.04 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
08.09.04 18:30 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Bahnhofsgaststätte Terminal, Fulda

## **Unsere Treffen vor Ort**

## **Kontaktadressen**

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



## Bessere Informationen für S-Bahn-Reisende

(fl) Künftig sollen Reisende der S-Bahn Rhein-Main bei Verspätungen und Störungen besser informiert werden: Der Rhein-Main-Verkehrsverbund und die Deutsche Bahn AG haben sich darauf verständigt, Geld aus den Malus-Zahlungen der Bahn einzusetzen, um ein besseres Informationssystem zu installieren.

Mehr als eine Million Euro werden für den Einsatz des neuen Systems verwendet, bei dem alle Ansagen innerhalb des S-Bahn-Netzes aus einer Hand veranlasst und gesteuert werden. Bahn und RMV arbeiten derzeit auf der Basis eines gemeinsamen Konzeptes an der Umsetzung. Inhalte dazu werden noch vor den Sommerferien der Öffentlichkeit bekannt gegeben. Bis zum Ende des Jahres soll dann das S-Bahn-Netz flächendeckend mit dem neuen Informationssystem ausgestattet sein.

Volker Sparmann, Geschäftsführer des RMV, begrüßte die mit der Bahn erzielte Einigung: „Natürlich erwarten wir und unsere Fahrgäste pünktliche Züge. Aber wenn man bei Störungen zeitnah und zügig informiert wird, ist dies ein erster wichtiger Faktor für mehr Qualität. Die Deutsche Bahn soll diese Informationen zumindest an den S-Bahn-Stationen in Zukunft gewährleisten.“



# OEF

OBERHESSISCHE EISENBahnFREUNDE E. V.

Die nächsten Fahrten der Oberhessischen Eisenbahnfreunde:

30. + 31. Mai 2004

**10 Jahre**

**Oberhessische Eisenbahnfreunde**

Tag der offenen Tür. Auf dem Vereinsgelände erwarten die Besucher eine Fahrzeugausstellung, Lokmitfahrten, ein Eisenbahnflohmärkte mit verschiedenen Ständen, eine Fotoausstellung u.v.m.

**11. bis 13. Juni 2004**

**3-Tagesfahrt nach Luxemburg**

**17. Juli 2004**

**Bad Brückenau und Kreuzberg**

Über Gießen, Hanau, Aschaffenburg nach Bad Brückenau. Ab Bad Brückenau wird die Fahrt im Bus zum Kloster auf dem 927m hohen Kreuzberg fortgesetzt, wo man das berühmte Klosterbier probieren kann. Am Abend Besuch des Lichterfests in Bad Brückenau.

**11. September 2004: Museumstage im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen**

Eines der größten und bekanntesten Eisenbahnmuseums Deutschlands ist Ziel dieser Fahrt. Erleben Sie Dampflokomotiven in Aktion und sehen Sie auch Vertreter der Diesel- und Elektrotraktion im ehemaligen Bahnbetriebswerk Bochum-Dahlhausen.

Oberhessische Eisenbahnfreunde e.V.

Karlsbader Straße 1, 35457 Lollar

Tel: 06406 6506, Fax: 06406 77419

Internet: [www.oef-online.de](http://www.oef-online.de)

## Regiotram Nordhessen - neue Langsamfahrstellen im Zeitplan

(fl, hh) Die vergangenen drei Monate brachten weitere Verzögerungen für das ambitionierte nordhessische Regional-Stadtbahnprojekt. Einen verlässlichen Fahrplan gibt es momentan nur für den innerstädtischen Abschnitt „Rudolf-Schwander-Straße“ vom Scheidemannplatz in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofes zur Lutherstraße mit zwei neuen Haltestellen.

Hier läuft die Planfeststellung; Baurecht ist für den Sommer 2004 zu erwarten, so dass im Frühherbst die Arbeiten beginnen können, sofern keine langwierigen Anliegereinsprüche zu behandeln sind. Der Abschnitt kostet 8 Millionen Euro.

Bei der anschließenden Unterquerung des Haupt- bzw. Kulturbahnhofes zeichnet sich eine weitere Verzögerung ab. Weil sich die Deutsche Bahn AG den Umbau eines Stellwerkes ersparen möchte und weil bei

der bisher geplanten Lage der Haltestelle unter dem Südflügel des Gebäudes umfangreiche Umbauten nötig wären, plant man jetzt eine Führung unter dem Haupteingang hindurch. Damit mündet die Regiotram in die heutigen Gleise 5 und 6. Dies erfordert allerdings aufwändigere Kreuzungen im Gleisvorfeld. Das Konzept der nach oben offenen Tief-Haltestelle bleibt von der Lageänderung unberührt. Die im Bereich der heutigen Gleise gelegene Haltestelle

*Ein Regiotram-Triebwagen auf der Fahrt nach Helsa*



erhält eine Überdachung, welche an die vorhandenen Bahnsteigdächer anschließt. Man geht jetzt von einer Inbetriebnahme im Jahr 2007 aus. Die Umplanung ermöglicht eine Kostenersparnis im Millionenbereich.

Die Gleise durch die Rudolf-Schwander-Straße werden etwa anderthalb Jahre eher fertig sein. Sie könnten dann bereits die alte Tiefbahn-Haltestelle vor dem Hauptbahnhof ersetzen. Die Tage der kuriosen Kasseler Mini-U-Bahn sind also gezählt...

### **Guntershausen und Obervellmar bleiben vorerst mechanisch**

Der geplante Halbstundentakt auf den Regiotram-Ästen nach Melsungen, Wolfhagen und Hofgeismar lässt sich nur verwirklichen, wenn die Verzweigungsbahnhöfe Guntershausen und Obervellmar auf ESTW-Betrieb umgestellt werden. Gerade diese Investitionen hat die Deutsche Bahn AG aber aufgeschoben. Einen verlässlichen Zeitplan für die Umbauten gibt es nicht. Die offizielle NVV-Planung sieht 2006 als Starttermin für die Melsunger und die Wolfhagener Linie und 2007 für die Erweiterung des Taktes nach Hofgeismar bzw. Warburg vor. Wegen der fehlenden Überleitstelle ins Straßenbahnnetz wird es sich in jedem Fall bis 2007 um einen „Vorlaufbetrieb“ handeln. Frühestens 2006 werden auch die Haltestellen Kirchditmold, Jungfernkopf und Vellmar-Osterberg in Betrieb gehen.

### **Streit um die Wendeschleife in Hessisch-Lichtenau**

Obwohl die bisherige Regiotram-Strecke Kassel - Helsa für Einrichtungsfahrzeuge ausgelegt ist, sollte der künftige Endpunkt

Hessisch Lichtenau dem letzten Planungsstand entsprechend nur für zwei Zweirichtungsfahrzeuge hergerichtet werden. Im Interesse eines wirtschaftlichen Fahrzeugeinsatzes hat die Regionalbahn Kassel jetzt einen erneuten Richtungswechsel vollzogen und setzt wieder auf eine Schleife in Hessisch-Lichtenau. Damit stößt sie allerdings prompt auf Anlieger- und Naturschützerproteste. Nach Aussage der Regionalbahn Kassel müssen allerdings keine Bäume für die geplante Schleife gefällt werden.

### **Gute Chancen für Haltepunkt Schwarzenberg**

Der Melsunger Stadtteil Schwarzenberg wird aller Voraussicht nach einen Haltepunkt an der Regiotram-Strecke nach Melsungen bekommen. Eine Mehrheit der befragten Schwarzenberger Bürgerinnen und Bürger will die Haltestelle nutzen, wenn sie fertig ist. Die lokale Politik spricht sich daher ebenso für den Haltepunkt aus wie der Nordhessische Verkehrsverbund NVV. DB-Netz sieht keine unüberwindbaren technischen Schwierigkeiten.

In der Kernstadt Melsungen begann kürzlich die Erneuerung der Bahnsteige im Rahmen des „Programms 55“. Neue Zugänge und auf 55cm erhöhte Bahnsteige werden für mehr Komfort nicht nur für künftige Regiotram-Kunden sorgen. Übrigens erhält Melsungen zwei weitere Haltepunkte im Rahmen der Regiotram an der Bartenwetterbrücke und in Melsungen Süd. Letztere Station wird dann Endhaltestelle der Melsunger Linie werden. Die Stadt Melsungen möchte auch das Bahnhofsgebäude der Kernstadt übernehmen und einer besseren Nutzung zuführen.



## Stadt Weilburg will Bahnhofsgelände kaufen

(fl, hpg) Die Stadt Weilburg kümmert sich momentan intensiv um die Entwicklung des Bahnhofsbereichs in Weilburg. Nach der Entbehrlichkeitsprüfung durch DB-Services (ehem. DB Imm) sollen die Gleisanlagen erheblich reduziert werden. Die Stadt Weilburg, die sich bislang nur auf den Hochflächen oberhalb des Lahntals ausdehnen konnte, sieht den Bahnhof als willkommene Entwicklungsfläche an.

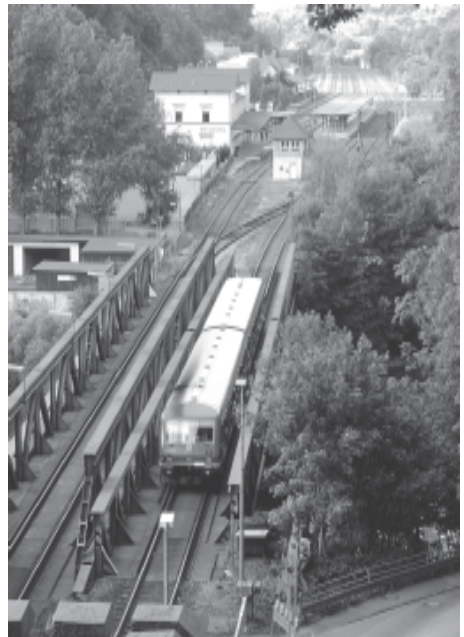
So sollen sich bereits ansässige Betriebe ausdehnen können. Im Gespräch ist außerdem die Belegung des Empfangsgebäudes mit neuer Wohnraum- und Geschäftsnutzung, die Erweiterung des P+R-Platzes sowie eine parkähnliche Gestaltung der Flächen zwischen Bahn und Lahn. Weilburg richtet vom 17. bis 26. Juni 2005 den 45. Hessentag aus.

Die DB Netz AG plant momentan den Umbau der Weichen- und Signalanlagen am östlichen Bahnhofskopf auf elektrische Antriebe. Dies soll das Stellwerk Wo noch in diesem Jahr entbehrlich machen. Nach Aussage des Leiters „Regionalnetz Westerwald“ bleiben zukünftig neben den zwei Durchgangsgleisen mit den erforderlichen Weichenverbindungen ein Überholungs- und drei Stumpfgleise zur Abstellung von Fahrzeugen und Wagen. Eine Ladegleise ist nicht vorgesehen.

Nach Meinung von Pro Bahn & Bus sollte auch dem Schienengüterverkehr bei den Planungen eine angemessen große Fläche eingeräumt werden. Auch wenn der Tarifpunkt Weilburg inzwischen aufgehoben wurde, da die Railion Deutschland bzw. Stinnes AG keinen Güterverkehr in Weilburg mehr abwickelt. Die Region bietet ausreichendes Potenzial z.B. für eine Holzverladung. Die nächste Verlademöglichkeit befindet sich zur Zeit in Limburg. Außer-

dem dürfte der Tonerdeverkehr von Löhnberg aus langfristig nur dann rentabel abzuwickeln sein, wenn in Weilburg die Möglichkeit zur Abstellung von Ganzzügen wieder hergestellt wird. Momentan begrenzen die Löhnberger Gleisanlagen die maximale Zuglänge. Auch ist es sinnvoll, für den Hessentag 2005 weitere Nebengleise in Weilburg zur Verfügung zu haben, um Sonderzüge abstellen zu können.

*Bahnhof Weilburg: Die Gleisanlagen sollen weiter vereinfacht werden*



## Ausbau der Vogelsbergbahn

**(hl)** „Wer die Geister ruft, wird sie nicht mehr los“ oder „Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben“. Diese oder andere Sprichwörter bezeichnen derzeit die verfahrenre Situation zum Ausbau der Vogelsbergbahn.

Nachdem die „verschworene Gemeinschaft“ zum „Nullsummen-Ausbau“ der Vogelsbergbahn - schon seit 1998 in der Diskussion und angekündigt- auch noch die NATO bemühte und erwartungsgemäß eine finanzielle Beteiligungsabsage erhielt, wurde das Handeln der Aktivisten auch noch von der aktuellen Realität eingeholt und der große Katzenjammer setzt nun ein.

Insbesondere bei der politischen Vogelsberger Untergruppierung, deren Landesvorsitzender sich als „brutalstmöglicher Aufklärer“ bezeichnet. Bei diesem sollte sie sich zu allen Hintergründen der Mittelstreichungen über das Ausbleiben von Sanierungsgeldern für die Vogelsbergbahn informieren lassen und nicht nur ausschließlich andere wie den Bund dafür ver-

antwortlich machen. Mit welchen Argumenten hier versucht wird, der Bevölkerung Sand in die Augen zu streuen und Verantwortlichkeiten zu verschleiern, kann im Internet unter [www.cdu-vogelsberg.de/regionalisierungskuerzungen](http://www.cdu-vogelsberg.de/regionalisierungskuerzungen) nachgelesen werden.

Eigentlich sollte man erwarten können, dass von der Politik alle Verkehrsträger gleichwertig behandelt werden. Während der Landesverband der CDU mit großflächigen Plakaten auf die vergleichsweise geringen Kürzungen im Straßenbau hinweist, wurde an der Vogelsbergbahn noch kein derartiges Plakat mit Aufschlüsselungen der massiven finanziellen Streichungen im Schienenverkehr gesichtet.

## Nahverkehrsplan-Entwurf Marburg-Biedenkopf: Pro Bahn & Bus stimmt zu

**(og)** Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus Mittelhessen hat zum Entwurf des Nahverkehrsplans der Stadt Marburg und des Landkreises Marburg-Biedenkopf Stellung genommen. „Wir begrüßen die in der Angebotskonzeption vorgesehenen Planungen zum Busverkehr“, sagt der Regionalverbandsvorsitzende Christian Wallbott.

„Insbesondere die vereinheitlichten Linienführungen außerhalb des Marburger Stadtgebietes, die Einführung von zentralen Umsteigeknoten in wichtigen Orten und eines kreisweiten Taktfahrplans sehen wir als vorrangig an. Diese Forderungen sind mit dem jetzigen Entwurf voll erfüllt.“

Mit dem Nahverkehrsplan wird der Rahmen für den Busverkehr der Jahre 2004 bis 2008 festgelegt. Der vorliegende Entwurf soll im Herbst 2004 durch das Marburger Stadtparlament und den Kreistag Marburg-Biedenkopf beschlossen werden. Darin wird beispielsweise empfohlen,

den für Fahrgäste nicht merkbaren 40-Minuten-Takt auf einigen Marburger Stadtbuslinien auf einen 30-Minuten-Takt umzustellen.

Während der letzte Nahverkehrsplan aus dem Jahr 1998 im Wesentlichen das bestehende, unübersichtliche Busliniennetz

festschrieb, haben sich die beiden ÖPNV-Aufgabenträger Stadt und Kreis diesmal erfreulicherweise für eine modernes, finanzierbares Liniennetz entschieden. „Das ist eine wichtige Voraussetzung für die Umsetzung des Rahmenplanes in die Praxis“, sagt Christian Wallbott.

## **Vogelsbergbahn: Verspätungen und Anschlüsse wieder im Griff / Reisendenabwanderungen**

**(hl) Die hausgemachten Verspätungen und Antianschlüsse der Vogelsbergbahn - hier insbesondere der morgendliche Anschluss zum Intercity nach Frankfurt, 6:52 Uhr ab Gießen, die sich Anfang und Mitte März häuften, führten zu zahlreichen Pendlerbeschwerden bei der Deutschen Bahn in Gießen. Dank des Engagements der Mitarbeiter von DB Regio-Mittelhessen gehören diese verpassten Anschlüsse nun schon seit geraumer Zeit der Vergangenheit an.**

Aus eigener Erfahrung kann der Verfasser berichten, dass er seit dieser Zeit, morgens und abends, auch eine große Anzahl von bekannten Gesichtern in den Zügen der Vogelsbergbahn vermisst. Hin und wieder trifft man diese Personen allerdings wieder auf der Relation Gießen-Frankfurt-Gießen.

Angesprochen auf die jetzige Fahrtroute hört man immer wieder: „Die Vogelsbergbahn tue ich mir nicht mehr an! Da bezahlt man IC-Zuschlag, erreicht den Intercity dann doch nicht und muss in Folge der Verspätung am Arbeitsplatz nachsitzen. Am Servicepoint bekommt man freche dümmliche Antworten. Beim Umsteigen abends in Gießen in den Zug der Vogelsbergbahn findet man in diesen vergammelten Triebwagen mit ihrer stickiger Luft keinen Sitzplatz mehr oder nur einen für Liliputaner geeigneten in einer Zweier-Sitzreihe.“

Die Hessenschiene hatte schon mehrfach in ihren Ausgaben über die unbefriedigende Situation durch die Umstellung von lokbespannten Zügen auf Triebwagen der Baureihe Vt 628 hingewiesen. Besonders eklatant werden die Platzverhältnisse, wenn sich zu den üblichen Reisenden auch noch eine Schulklasse gesellt. Dies war zum Beispiel der Fall am Freitag, den 19.03.2004, wo die Reisenden dichtgedrängt in allen Gängen und Plattformen des RE nach Fulda (Gießen ab 16:51 Uhr) stehen mussten. Selbst bis Mücke hatte sich die Sitzplatzsituation noch nicht entspannt.



## 100 Jahre Butzbach-Licher Eisenbahn

**(ac) Am 28. März 2004 feierte die Butzbach-Licher Eisenbahn in ihrer neuen Werkstätte in Butzbach Ost mit zahlreicher Prominenz ihr 100-jähriges Betriebsjubiläum. Auf den Tag genau 100 Jahre vorher war der erste Streckenabschnitt, die Stammstrecke zwischen Butzbach und Lich, in Betrieb genommen worden.**

In den folgenden zehn Jahren entstand ein 57 Kilometer langes Streckennetz zwischen Taunus und Vogelsberg, das von Okerkleen über Butzbach und Lich bis Grünberg sowie von Butzbach bis nach Bad Nauheim reichte. Zwischen 1953 und 2003 wurden sämtliche Strecken mit Ausnahme des fünf Kilometer langen Abschnitts zwischen Butzbach und Pohlögens, auf dem noch Güterverkehr gefahren wird, wieder stillgelegt oder abgeben.

Heute fährt die Butzbach-Licher Eisenbahn überwiegend auf Strecken der DB AG im Auftrag des Rhein-Main-Verkehrsverbundes Personennahverkehr auf der Schiene. Jährlich werden mit 23 Diesellokomotiven rund 1,6 Mio Zugkilometer auf

den Strecken Friedberg - Friedrichsdorf, Friedberg - Hanau, Friedberg - Nidda/Wölfersheim und Gießen - Gelnhausen geleistet. Einzelne Zugleistungen gibt es auch auf der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt und Gießen. Im Jahre 2003 wurden rund 4,7 Mio. Fahrgäste auf dem über 200 Kilometer langen Streckennetz befördert.

Daneben werden im Auftrag der Wetterauer Verkehrsgesellschaft und des Verkehrsverbundes Gießen mit 36 Omnibussen auf elf Linien rund 2,5 Mio. Bus-Kilometer pro Jahr geleistet. Im Güterverkehr ist die Bahn mit einer Diesellokomotive im Raum Butzbach aktiv.

*Ein Teil der  
Festgäste vor der  
neuen  
Wartungshalle  
der Butzbach-  
Licher  
Eisenbahn  
am 28. März  
2004*



*Foto: Hartmut  
Feldmann*

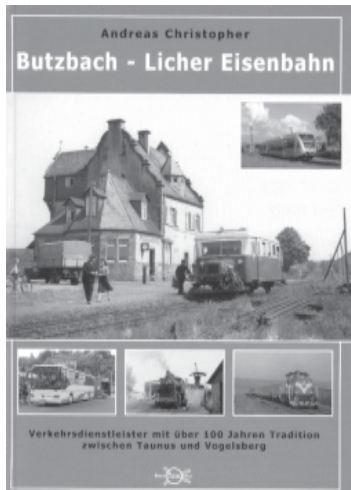


Am 18. April 2004 untersuchten die Eisenbahnfreunde Wetterau mit Hilfe eines Sachverständigen alle Brücken und Durchlässe. Das Bild entstand am Bahnhof Oppershofen

Zum 1. Januar 2004 übernahmen die Eisenbahnfreunde Wetterau die Infrastruktur der Strecken Bad Nauheim Nord - Griedel und Butzbach Ost (ausschl.) - Münzenberg als Anschlussbahn in eigene Regie. Damit ist die Führung der beliebten Museumszüge zwischen Bad Nauheim und Münzenberg weiterhin sichergestellt und die Bahntrasse bleibt für eine eventuelle spätere teilweise Reaktivierung im Personenverkehr erhalten.

All dies wird ausführlich in einem neuen Buch über die Butzbach-Licher Eisenbahn beschrieben, welches über den Pro Bahn & Bus Schriftenversand bestellt werden kann (siehe

he hintere Umschlaginnenseite).



Die Ausstellung "100 Jahre Butzbach-Licher Eisenbahn" im Stadtmuseum Butzbach wurde bis 31. Mai verlängert. Gezeigt werden Fotos, Originalunterlagen aus den Gründungsjahren, Schilder und weitere Eisenbahnutensilien.

*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.*

## **Mann mit Mission**

### **Uwe Stindt soll als neuer Geschäftsführer der WVG für Einheit unterm ZOV-Dach sorgen**

Seit 1. April 2004 hat die Wetterauer Verkehrsgesellschaft (WVG) einen neuen Geschäftsführer. Nach dem 'Aufstieg' von Erhard Weigel zum Leiter der neuen ÖPNV-Dienststelle beim ZOV (Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe) war der Posten seit Jahresbeginn verwaist. Die Neubesetzung kommt überraschend, da zunächst davon ausgegangen werden konnte, dass eine Geschäftsführung im Verbund mit den beiden anderen im Vogelsbergkreis und im Kreis Gießen angestrebt wird.

Wie kam es zu dieser plötzlichen Besetzung und was ist vom neuen Mann an der Spitze, Uwe Stindt, zu erwarten? Ende März berichtete die Lokalpresse über ungewöhnliche Vorgänge bei der WVG. Offenbar hatte Landrat Rolf Gnadl, auch für den Aufsichtsrat der WVG überraschend, die Geschäftsführer-stelle im Januar neu ausgeschrieben. Im Anschluss daran kam es zu einem Bewerbungsverfahren, aus dem Uwe Stindt als Sieger hervorging, das aber zugleich für Ärger und Wirbel bei der CDU-SPD-Koalition im Wetteraukreis sorgte. Die CDU-Mitglieder des Aufsichtsrats fühlten sich von Gnadl über den Tisch gezogen, es war davon die Rede, die Sache sei von vorneherein ausgemacht und Gnadl wolle mit Stindt, der seit November ohne Job war, einen Spezi von RMV-Chef-Sparmann in der Wetterau unterbringen. Schließlich wurden die Missgestimmten gemäß Koalitionsräson auf Linie gebracht, einzig die Grünen verweigerten sich im Aufsichtsrat der Zustimmung, wie breit in der Presse zu lesen war.

Damit wurden eine Reihe von Details bis hin zum Gehalt des Geschäftsführers öffentlich, die wesentlichen Bedenken aber schienen mit Stindts beruflicher Vergangenheit zusammen zu hängen. Bis Oktober 2003 war Stindt Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg, des größten Verkehrsverbundes Europas, der aber nie recht in die Puschen kam, da nach dessen Gründung die angestrebte Länderfusion Berlin-Brandenburg qua Volksentscheid scheiterte. Zuvor, ab 1992, war Stindt beim RMV, wo er von 1994 bis 1997 als stellvertretender Geschäftsführer zur rechten Hand Sparmanns aufstieg. In Berlin wiederum ging er vor Ende seines Vertrags, der zum Jahresende 2003 auslief, er galt dort als umstritten, die Fahrgastverbände kritisierten ihn, auch mit der Politik geriet er aneinander, zuletzt warf ihm der



Staatssekretär im brandenburgischen Verkehrsministerium vor, gegen den eigenen Aufsichtsrat zu agieren.

Obwohl es einigermaßen widersinnig erscheint, dass der Ex-Geschäftsführer des größten europäischen Verkehrsverbunds, der zugleich u.a. Vorstandsvorsitzender der Bundesarbeitsgemeinschaft der SPNV-Aufgabenträger ist, nun zu einer 'Mini-Gesellschaft' wie der WVG mit ihren (noch) acht Beschäftigten wechselt, scheint dieser Wechsel von Landrat Gnadt gewollt und in die Wege geleitet. Gnadt will mit dem für die Position (so die Wetterauer Grünen) 'überqualifiziert erscheinenden' Stindt die uneinheitliche ÖPNV-Landschaft unterm ZOV-Dach auf Linie bringen. Das Ziel heißt klar, Trennung der Besteller-Ebene beim ZOV (geleitet von Erhard Weigel), der zurzeit sein Personal aus den Verkehrsgesellschaften rekrutiert, und Zusammenarbeit der drei Verkehrsgesellschaften, die für die Regieebene verantwortlich zeichnen, in Richtung Vereinheitlichung und zum Schluss Verschmelzung zu einer Verkehrsgesellschaft. Dafür braucht Gnadt einen starken Mann, den er in Stindt meint gefunden zu haben.

Die Widerstände gegen Gnadts Vorgehen scheinen nach wie vor groß. Vor kurzem hat der Gießener Kreistag mit den Stimmen aller Fraktionen einen Beschluss gefasst, der im Kern darauf abzielt, die im letzten Jahr von Gnadt und ZOV-Vorstand Rainer Schwarz eingeleitete ÖPNV-Neuorganisation unterm ZOV-Dach wieder einzustampfen und die volle Verantwortung wieder an die Verkehrsgesellschaften zurück zu geben. Man kann in diesem Zusammenhang von einem hohen Risiko sprechen, das Gnadt mit der Personalie Stindt eingegangen ist. Einerseits hat er die Besetzung allein zu verantworten, andererseits will und muss er den ÖPNV in den drei Landkreisen im gegenseitigen Einvernehmen harmonisieren und es wäre fatal, setzte er sich dabei über den erklärten oder vermeintlichen Willen vor Ort hinweg. Zum Dritten ist Gnadt als Verkehrsdezernent sowohl beim ZOV als auch bei der Wetterauer Verkehrsgesellschaft für deren gedeihliche Zusammenarbeit verantwortlich. Hier scheinen, trotz schönen Organigramme, die Zuständigkeiten immer noch nicht recht klar zu sein, und mit den dort nun verantwortlichen Personen treffen Welten aufeinander...

Bleibt zu hoffen, dass nicht nur professionell gemanagt, sondern auch das ÖPNV-Angebot für Nutzerinnen und Nutzer weiter entwickelt sowie verstärkt der Dialog mit ihnen und den Fahrgastverbänden gesucht wird.

B. O. Bachter

## Lumdatalbahn aktuell

(ml, fl) Die Lumdatalbahn Aktiengesellschaft (LB AG) bemüht sich seit ca. 1995 um die Übernahme der Strecke. Das Verkaufsangebot der zuständigen DB-Tochter liegt allerdings weit über den finanziellen Möglichkeiten der Gesellschaft. Außerdem konkurriert die LB AG mit den Gemeinden, die ebenfalls Interesse am Kauf der Strecke signalisieren.

Ein Vertragsentwurf der LB AG für eine langfristige Anpachtung wird von Seiten der Deutschen Bahn nicht akzeptiert. Offensichtlich ist die Politik der Deutschen Bahn darauf gerichtet, aus der Strecke einen maximalen einmaligen Verkaufserlös zu erzielen. Langfristige Überlegungen, wie man den SPNV in der Region stärken kann und dadurch auch die Nachfrage im Bestandsnetz steigern kann, scheinen keine Rolle zu spielen.

### Station Oswaldgarten

Die Bauarbeiten für die neue Station am „Oswaldgarten“ in Gießen gehen planmäßig voran. (Übrigens erinnert der Name der Station keineswegs an den ehemaligen hessischen Ministerpräsidenten Albert Oswald. Auch ein Garten ist an dieser Stelle nicht vorhanden. Dafür momentan die Großbaustelle eines Einkaufszentrums, für welches zunächst ein kompletter Straßenzug dem Erdboden gleich gemacht wird.)

Wenn die Station im Dezember fertig ist, finden zunächst die Regionalbahn-Fahrgäste der Main-Weser-Bahn und der Dillstrecke einen schnellen Zugang zur Innenstadt sowie zu den umliegenden Schulen. Für Umsteiger stehen insgesamt sieben Buslinien bereit. Täglich wird mit 3000 Ein- und Aussteigern gerechnet. Wenn die Lumdatalbahn wieder in Betrieb geht, wird sie selbstverständlich den „Oswaldgarten“ bedienen und damit die Investition noch

rentierlicher machen.

### LB AG beschäftigt Betriebsleiter

Um die formalen Voraussetzungen für die Übernahme der Strecke zu erfüllen, hat die LB AG einen hauptamtlichen Betriebsleiter unter Vertrag genommen. Die Beschäftigung erfolgt stundenweise. Die Anstellung eines Betriebsleiters ist eine Voraussetzung, um Eisenbahninfrastrukturunternehmer zu werden. Nur dann könnte die Lumdatalbahn AG die Strecke selbst erwerben.

### Neue Infobroschüre

Die LB AG hat einen neuen „flyer“ in einer Auflage von 10.000 Exemplaren erstellt. Das zweiseitig im Format A2 bedruckte Faltblatt ist inzwischen in allen schienen nahen Ortsteilen verteilt worden und hat eine überraschend positive Resonanz erzielt. Hessenschiene - Leser erhalten die Broschüre gegen Zusendung eines mit 1 Euro frankierten Umschlages an:

Lumdatalbahn AG,  
Postfach 1106,  
35467 Allendorf /Lda.





## Taunusbahn: Fahrgastlobby fordert Verbesserungen

(hm) Die Fahrgastlobby Hochtaunus engagiert sich für eine Attraktivitätssteigerung der Taunusbahn. Auf der Wunschliste ganz oben steht ein besseres Verkehrsangebot für Nachtschwärmer. Mit Befriedigung habe man zur Kenntnis genommen, dass der Verkehrsverband Hochtaunus ein umfassendes Programm zur Verbesserung des Verkehrs auf der Taunusbahn beschlossen habe, doch könne zunächst schon durch einige Erweiterungen des Fahrplanangebots dem stark gestiegenen Fahrgastzuwachs Rechnung getragen werden.

Die Vorschläge der Fahrgastlobby Hochtaunus, die vor allem durch regionale Vertreterinnen und Vertreter des Fahrgastverbandes „Pro Bahn“, des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) und des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB) getragen wird, beziehen sich auf eine Reihe zumeist kleinerer Unzulänglichkeiten im Fahrplan der Taunusbahn zwischen Bad Homburg und Brandoberndorf.

Mit der Durchbindung aller Züge von Königstein zum Frankfurter Hauptbahnhof sei auf der Stammstrecke der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn ein großer Fortschritt erreicht worden, so die Fahrgastlobby. Hingegen gelte auf der Taunusbahn allenfalls Stagnation.

Bemängelt wird der werktägliche Stundentakt an Vormittagen - Lücken im Fahrplankontakt, die noch aus der Anfangszeit der Taunusbahn resultierten. So fahre beispielsweise ab Usingen zwischen 8.55 und 10.55 Uhr nur einmal in der Stunde ein Zug nach Bad Homburg.

Für alle, die aus dem Usinger Land abends in den Vordertaunus oder nach Frankfurt fahren, ist die letzte Fahrtmöglichkeit ab Grävenwiesbach mit dem Zug um 20.21 Uhr oder mit dem Bus um 21.07 Uhr viel zu früh. So müsste - wie samstags - wenigstens eine Stunde später noch ein Zug oder Bus fahren. Entsprechendes gilt auch für die Gegenrichtung. Außer an Samstagen muss man spätestens um 22.24

Uhr mit der S-Bahn am Frankfurter Hauptbahnhof abfahren, um noch Busanschluss in den Hintertaunus zu haben. Um in Bad Homburg noch einen Zug zu erreichen, sogar eine Stunde früher.

*Mehr Züge am Abend und bessere Anschlüsse wünscht sich die Fahrgastlobby Hochtaunus für die Taunusbahn, hier bei Naunstadt*

*Foto: Horst Mader*



Die weiteren Vorschläge betreffen die Anschlüsse von der Taunusbahn in Friedrichsdorf nach Friedberg und umgekehrt sowie die Umsteigesituation in Bad Homburg. Hier wird es als wünschenswert gesehen, dass auch entgegen der Hauptlastrichtung ein Umsteigen in die S-Bahn und umgekehrt am selben Bahnsteig stattfinden kann.

Die Fahrgastlobby Hochtaunus wurde am 17. Juni 2003 von aktiven Nutzerinnen

und Nutzern des Öffentlichen Personennahverkehrs in Oberursel (Taunus) als Reaktion darauf gegründet, dass es im Hochtaunuskreis - im Gegensatz beispielsweise zum RMV, zur Stadt Frankfurt, zum Main-Taunus-Kreis oder zum Wetteraukreis - keinen Fahrgastbeirat gibt.

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus unterstützt die genannten Vorschläge der Fahrgastlobby ausdrücklich.

## **Rodgau-S-Bahnen: RMV rechnet mit 5 Millionen neuen Nutzern**

**(og) Nach den ersten 100 Betriebstagen der im Dezember eröffneten S-Bahn-Linien von Offenbach-Ost nach Ober-Roden beziehungsweise nach Dietzenbach hat der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) eine positive Bilanz gezogen.**

Nach einer ersten Zählung sind zwischen Offenbach Ost und Offenbach-Bieber an einem gewöhnlichen Werktag im Februar 19700 Fahrgäste in den Zügen gezählt worden. 11500 waren auf dem Ast der S1 nach Ober-Roden, 7700 auf dem Ast der S2 nach Dietzenbach unterwegs. Dazu kamen noch 500 Einsteiger in Bieber. Mit diesen Zahlen wurde der Prognosewert für einen einjährigen Betrieb bereits übertroffen.

Mit der Methodik der Verkehrswissenschaft kommt der RMV bei diesen Zahlen zu dem Resultat, dass dank der neuen S-Bahn-Verbindungen werktäglich etwa 17.000 zusätzliche Nutzer von Bussen und Bahnen hinzugewonnen werden konnten. Das sind mehr als 5 Millionen Nutzer pro Jahr, die entweder vom Autoverkehr umgestiegen sind und nun die Straßen entlasten oder die insgesamt mobiler geworden sind, weil sie jetzt Fahrten machen, die sie vorher unterlassen haben. Wenn jetzt noch

davon ausgegangen wird, dass die Kinderkrankheiten der neuen Streckenabschnitte überwunden werden und die anfänglich schlechten Pünktlichkeitswerte sich weiterhin verbessern, dann sind nach Meinung des RMV-Planungschefs Gerhard Stanek weitere Steigerungen zu erwarten.

Damit der Gewinn für die Region noch gesteigert wird, versprach RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann gemeinsam mit der Deutschen Bahn darauf hinzuarbeiten, die Information für die Fahrgäste zu verbessern. Pannen seien weniger ärgerlich, wenn die Fahrgäste richtig informiert würden, wie sie trotz der Probleme weiterkämen. Volker Sparmann appelliert außerdem an die Betroffenen, die enormen Vandalismusschäden, die an den Stationen und in den Fahrzeugen auftreten, zurückzudämmen. Es dürfe nicht soweit kommen, dass zusätzlich auftretenden Kosten zu Lasten der Finanzierbarkeit des Angebotes gehen.

## „MainLinie“ fährt Hanau - Opel

(og) Komfortabler als bisher in Zügen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) können Pendler und Fluggäste aus Hanau und Maintal seit 19. April den Frankfurter Flughafen und Rüsselsheim erreichen. Die Hanauer Straßenbahn AG (HSB) hat ihre neue „MainLinie“ vom Hauptbahnhof Hanau zum Opelwerk eröffnet. Dabei gilt der gewohnte RMV-Tarif. HSB-Vorstandsvorsitzender Ulrich Hoffmann sieht in dem Angebot vor allem für die Maintaler Kunden ein „wahres Schnäppchen“ und setzt auf Fahrgastzuwachs dort ebenso wie in Hanau.

Die „MainLinie“ startet montags bis samstags um 7.30, 11.25 und 16.54 vom Hanauer Hauptbahnhofs. Sie hält in Hanau-West und -Wilhelmsbad, in Maintal-Ost und Frankfurt-Ost, ehe sie den Frankfurter S-Bahn-Tunnel meidet und direkt über Frankfurt-Süd nach rund 40 Minuten den Flughafen und nach 53 Minuten das Opelwerk erreicht. Umgekehrt startet die „MainLinie“ bei Opel um 8.41, 12.36 und

18.06 Uhr. Hinzu kommt eine Verbindung von Hanau-Hauptbahnhof ab 14.28 Uhr, die nicht am Westbahnhof und in Wilhelmsbad Fahrgäste aufnimmt und die umgekehrt vom Opelwerk ab 15.36 Uhr startet und Hanau-West als Halt auslässt. Wer mit S- und Regionalbahn die Ziele Flughafen und Rüsselsheim ansteuert, ist wegen der nötigen Umstiege länger unterwegs als mit der „MainLinie“ der HSB.

*Ein Triebwagenzug der Mainlinie durchfährt den Bahnhof Hanau-Wilhelmsbad am 03. Mai 2004 Foto: Andreas Christopher*



Ein weiterer Vorteil des neuen Angebots ist der Komfort in den von der HSB eingesetzten jeweils zwei Stadtbahnwagen von Siemens, die sich in Karlsruhe ob ihrer großen Fensterflächen, ihrer Durchschaubar-

keit des gesamten Innenraums und ihrer bequemen Sitze längst bewährt haben. Ein Bistro im Zug bietet Getränke und Snacks. Jeder Wagen bietet 110 Sitz- und 123 Stehplätze. Das Höchsttempo des Zuges beträgt

		<b>Opelwerk</b>				<b>MainLinie</b>			
<b>Montags bis Freitags</b> (nicht an Feiertagen)									
		Zeit	Gleis	Zeit	Gleis	Zeit	Gleis	Zeit	Gleis
Linie 2/7 von Freiheitsplatz	an	7:25		11:17		14:17		16:47	
<b>Hanau Hbf</b>		<b>7:30</b>	<b>5</b>	<b>11:25</b>	<b>5</b>	<b>14:28</b>	<b>5</b>	<b>16:54</b>	<b>5</b>
Linie 1/10 von Freiheitsplatz	an	7:29		11:21				16:51	
Linie 1/10 von Kesselstadt	an	7:28		11:20				16:50	
<b>Hanau-West</b>		<b>7:33</b>	<b>1</b>	<b>11:28</b>	<b>1</b>			<b>16:57</b>	<b>1</b>
Linie 1 von Freiheitsplatz	an	7:19		11:19				16:49	
<b>Hanau-Wilhelmsbad</b>		<b>7:36</b>	<b>1</b>	<b>11:31</b>	<b>1</b>			<b>17:01</b>	<b>1</b>
<b>Maintal-Ost</b>		<b>7:39</b>	<b>2</b>	<b>11:35</b>	<b>2</b>	<b>14:35</b>	<b>2</b>	<b>17:05</b>	<b>2</b>
<b>Frankfurt-Ost</b>		<b>7:50</b>	<b>3</b>	<b>11:44</b>	<b>3</b>	<b>14:44</b>	<b>3</b>	<b>17:13</b>	<b>3</b>
<b>Frankfurt-Süd</b>	an	<b>7:53</b>	<b>7</b>	<b>11:47</b>	<b>9</b>	<b>14:47</b>	<b>7</b>	<b>17:16</b>	<b>8</b>
<b>Frankfurt-Süd</b>	ab	<b>7:57</b>	<b>7</b>	<b>11:57</b>	<b>9</b>	<b>14:49</b>	<b>7</b>	<b>17:19</b>	<b>8</b>
<b>Ffm-Flughafen Regionalbf.</b>		<b>8:08</b>	<b>3</b>	<b>12:08</b>	<b>3</b>	<b>15:08</b>	<b>3</b>	<b>17:33</b>	<b>3</b>
<b>Rüsselsheim</b>		<b>8:22</b>	<b>1</b>	<b>12:22</b>	<b>1</b>	<b>15:22</b>	<b>1</b>	<b>17:54</b>	<b>3</b>
<b>Rüsselsheim Opelwerk</b>		<b>8:24</b>	<b>24</b>	<b>12:24</b>	<b>24</b>	<b>15:24</b>	<b>24</b>	<b>17:56</b>	<b>24</b>

		<b>MainLinie</b>				<b>Hanau</b>			
<b>Montags bis Freitags</b> (nicht an Feiertagen)									
		Zeit	Gleis	Zeit	Gleis	Zeit	Gleis	Zeit	Gleis
<b>Rüsselsheim Opelwerk</b>		<b>8:41</b>	<b>24</b>	<b>12:36</b>	<b>24</b>	<b>15:36</b>	<b>24</b>	<b>18:06</b>	<b>24</b>
<b>Rüsselsheim</b>		<b>8:44</b>	<b>2</b>	<b>12:39</b>	<b>2</b>	<b>15:39</b>	<b>2</b>	<b>18:09</b>	<b>2</b>
<b>Ffm-Flughafen Regionalbf.</b>		<b>8:57</b>	<b>1</b>	<b>12:52</b>	<b>2</b>	<b>15:52</b>	<b>2</b>	<b>18:22</b>	<b>2</b>
<b>Frankfurt-Süd</b>	an	<b>9:14</b>	<b>8</b>	<b>13:02</b>	<b>8</b>	<b>16:03</b>	<b>8</b>	<b>18:39</b>	<b>9</b>
<b>Frankfurt-Süd</b>	ab	<b>9:15</b>	<b>8</b>	<b>13:03</b>	<b>8</b>	<b>16:14</b>	<b>8</b>	<b>18:41</b>	<b>9</b>
<b>Frankfurt-Ost</b>		<b>9:19</b>	<b>4</b>	<b>13:06</b>	<b>4</b>	<b>16:18</b>	<b>4</b>	<b>18:45</b>	<b>4</b>
<b>Maintal-Ost</b>		<b>9:29</b>	<b>1</b>	<b>13:15</b>	<b>1</b>	<b>16:29</b>	<b>1</b>	<b>18:55</b>	<b>1</b>
<b>Hanau-Wilhelmsbad</b>		<b>9:33</b>	<b>2</b>	<b>13:18</b>	<b>2</b>	<b>16:33</b>	<b>2</b>	<b>18:59</b>	<b>2</b>
Linie 1 nach Freiheitsplatz	ab	9:43		13:28		16:43		19:13	
<b>Hanau-West</b>		<b>9:36</b>	<b>2</b>	<b>13:21</b>	<b>2</b>			<b>19:05</b>	<b>2</b>
Linie 10 nach Marktplatz	ab	9:43		13:28				19:13	
Linie 1 nach Kesselstadt	ab	9:44		13:29				19:14	
<b>Hanau Hbf</b>		<b>9:39</b>	<b>5</b>	<b>13:24</b>	<b>5</b>	<b>16:37</b>	<b>5</b>	<b>19:08</b>	<b>5</b>
Linie 2 nach Freiheitsplatz	ab	9:44		13:29		16:44		19:14	

Fahrplan der neuen „MainLinie“ Hanau - Frankfurt-Süd - Rüsselsheim. An Samstagen verkehren die Züge teilweise um wenige Minuten versetzt

90 Stundenkilometer. „Wir setzen aber nicht nur auf die Technik, sondern vor allem auf Personal.“ Für den Schienenverkehr hat die HSB fünf Busfahrer ausgebildet, hinzu kommen drei ihres Partners Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF). HSB-Chef Hofmann betont: „Mit neuen attraktiven Angeboten auf der Schiene wollen wir zum Umsteigen vom Auto auf den ÖPNV überzeugen.“ Gesetzliche Voraussetzung dafür ist, dass sich die HSB-Tochter Süd/Ost-Hessen Plan GmbH seit kurzem Eisenbahn-Verkehrsunternehmen nennen darf.

Die neue „MainLinie“ ist zunächst bis zum Dezember 2004 unterwegs. Hoffmann ist aber von ihrem Erfolg bei den Fahrgästen überzeugt. Er geht daher davon aus, die neue umstiegsfreie Zugverbindung zu Flughafen und Opelwerk über die Modellphase hinaus anbieten zu können.

Für den RMV besonders interessant ist

die Anerkennung von RMV-Fahrkarten auf der neuen Verbindung: „Dass die Fahrgäste hier ihre gewohnten Fahrkarten und besonders auch das RMV-Jobticket nutzen können und keine weitere Fahrkarte mehr erwerben müssen, finden wir besonders wichtig“, so Hansjörg Röhrich, Stellvertreter der RMV-Geschäftsführers. Denn so sei der Zugang zur neuen Verbindung einfach, niemand müsse sich Gedanken über neue Tarife oder den Kauf der Fahrkarte machen, sondern könne auf ein gelerntes System zurück greifen. Er würdigte zudem die neue Verbindung als Modellversuch, der hilfreich für künftige Projekte sei. So verspreche sich der RMV Erkenntnisse über betriebliche Aspekte eines nordmainischen S-Bahn-Verkehrs sowie über den Einsatz eines Zweisystem-Fahrzeuges, dass künftig für den Einsatz im Gebiet des RMV vorgesehen sei.

## **Stadtbahn Hanau von der Politik verworfen**

**(hk) Die einst von Grünen und CDU unterstützten Pläne für die Wiedereinführung der Straßenbahn in Hanau in der modernen Form einer Zweisystem-Stadtbahn, die in der ersten Phase in der Innenstadt als Straßenbahn fahren und mit einer von zwei Linien am Nordbahnhof auf DB-Gleise übergehen sollte, um die Nachbargemeinden bis Nidderau anzuschließen, hat die Stadtverordnetenversammlung am 1. März 2004 (vermutlich) endgültig verworfen.**

Die Grünen hatten beantragt, bei der künftigen Stadtgestaltung wenigstens eine Option für die Straßenbahn („Bürgerbahn“) zu berücksichtigen. Das wäre wichtig gewesen bei der Umgestaltung des zentralen Freiheitsplatzes, mehrerer Straßen und der Wilhelmsbrücke über die Kinzig. SPD, FDP und einige kleine Parteien waren strikt dagegen, auch Einzelhändler, nur noch die Grünen und ein Teil der CDU dafür. Der neue Oberbürgermeister

Kaminsky (SPD) hatte bereits zuvor in einem Zeitungsinterview die Ansicht geäußert, eine Stadtbahn behindere die Stadtentwicklung eher als sie zu fördern. Maßgebliche Vertreter der SPD-Fraktion meinten, die Innenstadtstraßen seien zu eng, die Kurvenradien zu gering, Schienenfahrzeuge würden die Leute am Flanieren hindern. Ob die derzeit acht Buslinien, welche im dichten Abstand die Verbindung von der Innenstadt (Freiheitsplatz und Marktplatz)

durch die Nürnberger Straße zum außerhalb des Stadtkerns gelegenen Hauptbahnhof (S-Bahn und Fernbahn) herstellen, keine derartigen Nachteile für das Einkaufsgeschehen haben, sei dahingestellt. Vorliegende Gutachten und Pläne erklären die Bahn für machbar. Trotzdem behauptete man sogar, es müssten ganze Häuserzeilen abgerissen werden. Der Baudezernent äußerte technische und wirtschaftliche Bedenken und betonte, man brauche jetzt Planungssicherheit und könne keine weiteren Verzögerungen durch die Einplanung einer Straßenbahn dulden.

In anderen Städten hätten die Hanauer (wenn sie denn gewollt hätten) studieren können, dass man auch in engen innerstädtischen (Geschäfts-)Straßen oder Fußgängerzonen mit intelligenten Lösungen leistungsfähigen komfortablen und umweltverträglichen Straßenbahnbetrieb darstellen kann, etwa in Bilbao, Croydon (bei London), Erfurt, Graz („Geschäftsausweichen“), St. Etienne, Würzburg. Das Prinzip der eisenbahntauglichen Stadtbahn funktioniert bekanntlich erfolgreich im Raum Karlsruhe, Saarbrücken und Kassel.

Die Grünen wandten vergeblich ein, die Stadtbahn habe keineswegs, wie von der SPD suggeriert, etwas mit Romantik zu tun, sie sei vielmehr sehr zukunftsträchtig und „innenstadtverträglich“. Leider habe eine ernsthafte sachliche Diskussion über das

von der früheren Oberbürgermeisterin Härtel (CDU) befürwortete Projekt nie stattgefunden, das Thema schlummerte in den Ausschüssen. Dazu muss man auch wissen, dass seit 2002 die Hanauer Kommunalpolitik stark mit sich selbst und der umstrittenen Abwahl der OB Härtel beschäftigt gewesen war.

### **Zuviel Innovation für Hanau?**

Die Vorführung einer Karlsruher Zweisystem-Stadtbahn auf der vorgesehenen Strecke Hanau-Nidderau zu Schnupperfahrten aus Anlass der Landesgartenschau im Mai 2002 blieb trotz beachtlichen Publikumsinteresses insoweit ohne erkennbare Folgen. So vergibt Hanau, wie zuvor Wiesbaden, eine Chance, seine erheblichen Probleme mit dem wachsenden MIV unter Einbezug eines kommunalen Schienenverkehrs umweltverträglich und bürgerfreundlich einer Lösung näher zu bringen.

Im März 2002 hatte ein neutrales Fachgutachten das Projekt Stadtbahn Hanau für sinnvoll erachtet. Die KostenNutzen-Analyse hatte einen positiven Wert von 1,53 ergeben, was bedeutet, dass die Stadtbahn einer Förderung durch den Staat würdig ist und die Umlandgemeinden besser an das Oberzentrum Hanau anschließen würde. Es wurde ein Fahrgastzuwachs von 20 bis 30 % prognostiziert. Solches ist mit Bussen nur sehr schwer erreichbar.

## **HESSENSCHIENE-ABO**

**für 12 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause  
Bestellungen bitte an die Landesgeschäftsstelle in Lauterbach**

## Main-Taunus-Kreis möchte RMV-Finanzierung verändern

(fl) Der Kreisbeigeordnete und Aufsichtsratsvorsitzende der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft m.b.H. (MTV), Michael Cyriax, fordert eine Überprüfung der Partnerschaftsfinanzierung. Ziel müsse es sein, die Ungleichbehandlung des Kreises gegenüber anderen Gesellschaftern des RMV zu beseitigen. Der Main-Taunus-Kreis (MTK) bestellt jährlich für rund 1,2 Mio. Zusatzleistungen im regionalen Schienenverkehr.

Zum Hintergrund: Vor dem Start des Verkehrsverbund wurde auf Basis der Planungen im Jahr 1993/1994 für den Main-Taunus-Kreis ein Status quo an Schienenverkehrsleistungen festgelegt, der aus Regionalisierungsmitteln des Bundes an die Länder finanziert wird.

Mit dem tatsächlichen Start des RMV im Jahr 1995 erfolgte die Umstellung des 20/40/60 - Minutentaktes auf den 15/30/60 - Minutentakt. Diese und weitere Verbesserungen im Angebot werden als Mehrleistungen angesehen und müssen gemäß der sogenannten Partnerschaftsfinanzierung vom Kreis zu 50 % mitfinanziert werden. Andere Aufgabenträger im RMV müssen heute aufgrund neu abgeschlossener Verträge mit der DB AG den kundenfreundlichen Takt im Wege der Partnerschaftsfinanzierung nicht mitfinanzieren.

Ralf Scholz, Geschäftsführer der MTV und Fachmann in Sachen Nahverkehr, setzt sich für ein neues Modell ein, in dem die Finanzierungsbasis neu definiert wird. Scholz erläutert anhand der Zahlen das Dilemma: „Die Steigerung der Kosten beträgt 48,2 %, die der Leistungen nur 19,9 %. So zahlte im Fahrplanjahr 1995/96 der MTK 825.225 Euro für 1.901.677 Zugkilometer Regionalbahn, S-Bahn und FKE. Für das Fahrplanjahr 2004 sind 1.223.000 Euro

vorgesehen bei einer gesamten Kilometerleistung von 2.242.216 für alle Schienenbahnen.“

Pro Bahn & Bus fordert bereits seit langem eine Änderung der Partnerschaftsfinanzierung. Das erwähnte Fahrplanjahr 1993/94 mit seinem Basisangebot spiegelte noch vielfach die Ausdünnungspolitik der alten Bundesbahn wider. Auf anderen Strecken hatte die Bundesbahn dagegen seit ca. 1990 ihre Angebote erhöht. Kreise mit solchen Strecken profitieren noch heute davon.

Außerdem ist eine Finanzierung auf Kreisebene für ein regionales Netz zu kleinräumig. Auch dieser Fehler des Partnerschaftsmodells wurde bereits beim Start des Rhein-Main-Verkehrsverbundes deutlich, als es dem Kreis Marburg-Biedenkopf gelang, die durchgehende Aar-Salzböde-Bahn zu kappen, während der Lahn-Dill-Kreis damals (noch) auf eine Verbesserung des Angebotes setzte.

Beide Effekte - hohe Zuzahlungen der Kreise durch ein äußerst schlechtes Basisangebot und die Uneinigkeit der Landkreise - kosteten dann acht Jahre später auch der Horloffthalbahn den Personenverkehr.



## Aartalbahn wieder durchgehend befahrbar Erste Zugfahrt von Wiesbaden bis Diez seit vielen Jahren

(hpg) Siebzehneinhalb Jahre nach Einstellung des Personenzugverkehrs zwischen Diez und Bad Schwalbach und dreizehn Jahre nach der Stilllegung des Güterverkehrs im Mittelabschnitt zwischen Hohenstein (Nassau) und Kettenbach fuhr am Freitag, dem 26. März 2004, dort wieder ein Zug. Die Bereisung sollte den Teilnehmern des Eisenbahnbundesamts (EBA), der DB Netz AG, der ESWE Verkehrs GmbH und des Arbeitskreises Aartalbahn einen Überblick über den Zustand und die Befahrbarkeit der Strecke geben.

Die DB Netz AG konnte aufgrund fehlender Regelüberprüfungen keine Zugfahrt genehmigen. Die einzige Möglichkeit, die DB aus dieser Verantwortung zu entlassen, war die Anpachtung des DB-Streckenabschnittes. Damit wurde eine Befahrung nach Landeseisenbahnrecht möglich. Nach einer Besprechung im Bahnhof Hohenstein, in der die Ergebnisse der Strecken- und Bauwerksüberprüfungen nochmals erörtert und die Höchstgeschwindigkeit sowie die Sicherung von Bahnübergängen festgelegt wurden, begann die Fahrt.

Als Zuglok war die Diesellok 323 606 im Einsatz, die ein Privatmann aus Schlangenbad erworben, restauriert und bei der ESWE Verkehrs GmbH eingestellt hat. Ein



*Die kurze Zuggarnitur der Nassauischen Touristikbahn befindet sich bei Rückershausen bereits auf der Rückfahrt nach Wiesbaden*

*Am Bahnhof Michelbach wurde die Weiche mit einem Hilfsverschluss gesichert, da die Stellwerktechnik nicht mehr vorhanden ist*



aus Österreich stammender Spantenwagen diente als Bereisungswagen. Fahrzeuge und Personal stellte die Nassauische Touristikbahn dem Arbeitskreis Aartalbahn kostenfrei zur Verfügung. Noch im Januar konnte sich kaum jemand vorstellen, dass bereits Ende März ein Zug den vollkommen zugewachsenen Abschnitt zwischen Hohenstein und Michelbach befahren wird. Nur durch die massiven Arbeitseinsätze der Aktiven und die Unterstützung der Kommunen (Aarbergen, Hohenstein und Heidenrod) war dies möglich. Während der Mittagspause am Bahnhof Zollhaus gab es einen Pressetermin und auch der Landrat des Rhein-Lahn-Kreises, der an diesem Tag das Aartal besuchte, nutzte die Chance zu





*Bereits am 28.12.1990 fuhr der letzte durchgehende Güterzug von Bad Schwalbach bis Diez. Der letzte Güterwagen verließ die Passavant-Werke am 2.März 1999. Mit der Bereisung am 26. März 2004 konnte die Strecke erstmals seit dieser Zeit von Wiesbaden-Dotzheim bis Freindiez befahren werden. Alle Fotos: Hans-Peter Günter*

einem kurzen Statement für die Aartalbahn.

Anschließend erfolgte die Weiterfahrt in Richtung Diez. Die Schranken am Bahnhof Hahnstätten senkten sich erstmals seit der Fahrt des letzten Güterzuges (27. Mai 1999) wieder. Leider war keine Einfahrt in den Diezer Bahnhof möglich, so dass der Zug bis nach Oberneisen zurückgeschoben werden musste. Dort waren wenige Tage zuvor die Weichen und Gleissperren wieder gangbar gemacht sowie das Umfahrgleis freigeschnitten worden. Daher konnte die Lok für die Rückfahrt nach Wiesbaden dort umgespannt werden. Nach einer

kurzen Abschlussbesprechung im Bahnhof Zollhaus verlief die Rückfahrt nach Hohenstein ohne Probleme.

Um eine dauerhafte Betriebsgenehmigung zu bekommen, muss eine komplette Dokumentation der Strecke, ihrer Bauwerke und Anlagen vorgelegt werden. Bislang fehlende oder unvollständige Angaben werden derzeit gesucht und neue Unterlagen erstellt. Dennoch dürfte es möglich sein, bereits in diesem Jahr erste Fahrten mit Eisenbahn-Nebenfahrzeugen anzubieten. Über den aktuellen Stand gibt die Internet-Seite Auskunft:

[www.arbeitskreis-aartalbahn.de](http://www.arbeitskreis-aartalbahn.de)

**Auf Entdeckungsreise:**



# Mit der Eisenbahn an Kinzig und Fulda

**Tagesausflug der besonderen Art - auf Bahnstrecken,  
die im Regelverkehr nicht bedient werden!**

**Horlofftalbahn: Hungen - Wölfersheim-Södel**

**Elmer Kurve der Sinngrundbahn: Schlüchtern - Gemünden (Main)**

**Bad Hersfeld - Breitenbach (am Herzberg)**



Einstiegsbahnhöfe:

Butzbach  
Gießen  
Lich (Oberhess)  
Hungen  
Wölfersheim-Södel  
Beienheim  
Nidda  
Glauburg-Stockheim  
Gelnhausen  
Schlüchtern  
Sterbfritz  
Fulda  
Bad Hersfeld

**ticket  
online**

Fahrkarten bei allen  
Ticketonline-Vorverkaufsstellen,  
beim Veranstalter (per Post) und  
im Internet [www.probahn-bus.org](http://www.probahn-bus.org)  
[www.ticketonline.de](http://www.ticketonline.de)

Ausführliche Informationen zu  
Fahrt und Fahrplan bei Pro Bahn & Bus e.V.,  
Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach,  
Telefon & Fax: (0 66 41) 6 27 27  
Mail: [sonderfahrt@probahn-bus.org](mailto:sonderfahrt@probahn-bus.org)  
Internet: [www.probahn-bus.org](http://www.probahn-bus.org)

# Mit der Eisenbahn an Kinzig und Fulda

*RB von Friedberg (Hess)* an 8.04

**Butzbach** 8.12  
**Gießen** an 8.27

*RE von Limburg (Lahn)* an 8.39  
*RE von Frankfurt (M)* an 8.42  
*RB von Alsfeld (Oberhess)* an 8.43  
*RB von Treysa – Marburg* an 8.45  
*RE von Siegen – Dillenburg* an 8.46  
*IC von Hannover – Kassel* an 8.50

**Gießen** ab 8.58  
**Lich (Oberhess)** 9.12  
**Hungen** 9.20  
**Wölfersheim-Södel** 9.47  
**Beienheim** 10.03  
**Nidda** 10.25  
**Glauburg-Stockheim** 10.41  
**Gelnhausen** 11.06  
**Schlüchtern** 11.31  
**Sterbfritz** an 11.54  
**Sterbfritz** ab 12.10  
**Fulda** an 12.50

Mittagspause

**Fulda** ab 13.40  
**Bad Hersfeld** 14.11  
**Breitenbach (Herzberg)** an +14.55  
**Breitenbach (Herzberg)** ab +15.05  
**Bad Hersfeld** an 15.50  
**Bad Hersfeld** ab 16.07  
**Fulda** an 16.38

**Fulda** ab 16.45  
**Bad Salzschlirf** 17.10  
**Lauterbach (Hess) Nord** 17.16  
**Alsfeld (Oberhess)** an 17.32  
**Alsfeld (Oberhess)** ab 17.43  
**Grünberg (Oberhess)** 18.12  
**Reiskirchen (Kr Gießen)** 18.27  
**Gießen** an 18.39

*IC nach Kassel – Hannover* 19.04  
*RB nach Marburg – Treysa – Kassel* 19.08  
*RE nach Dillenburg – Siegen* 19.15  
*RE nach Limburg (Lahn)* 19.19

**Gießen** ab 18.56  
**Butzbach** an 19.09

*RE nach Frankfurt (M)* 19.30

+ = Betriebshalt; kein Ein-/Ausstieg  
kursive Zeiten = Anschlusszüge

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus lädt zum Tagesausflug an Kinzig und Fulda am 26. Juni 2004 ein. Zum Einsatz kommen zwei moderne Triebwagen vom Typ GTW 2/6 der Butzbacher Eisenbahn mit Klimaanlage und Panoramafenstern.

Die Fahrt startet in Butzbach und führt über Gießen auf der Lahn-Kinzig-Bahn nach Hungen. Von dort wird bis Wölfersheim-Södel ein nicht mehr im Regelbetrieb befahrener Abschnitt der Horloffalbahn befahren. Ab Wölfersheim-Södel führt die Fahrt weiter über Beienheim auf dem zweiten Streckenast der Horloffalbahn nach Nidda und weiter nach Gelnhausen. Flußaufwärts folgen der Zug dem Kinzigtal und nach dem Bahnhof Schlüchtern am Ziegenberg auf die Elmer Kurve nach Elm und weiter auf der Sinngrundbahn bis nach Sterbfritz.

Von Sterbfritz verläuft die Fahrt über Flieden nach Fulda. Nach einer Mittagspause geht es weiter über Hünfeld nach Bad Hersfeld. Anschließend fährt der Zug nach Breitenbach (am Herzberg) auf Teilstrecken der ehemaligen Bahnlinien Bad Hersfeld – Niederjossa – Bad Salzschlirf und Niederjossa – Alsfeld. Zum letzten Mal fuhr ein Personenzug vor neun Jahren zwischen Bad Hersfeld und Breitenbach. Von Breitenbach fährt der Sonderzug über Fulda auf der Vogelsbergbahn nach Gießen zum Startbahnhof Butzbach zurück.

Einstiegsbahnhöfe sind alle genannten Stationen bis Bad Hersfeld (14.11 Uhr). Ausstiegsmöglichkeiten bestehen an allen genannten Stationen (außer Betriebshalte). Wegen begrenzter Sitzplatzzahl wird ein rechtzeitiger Kauf/Bestellung empfohlen! Während der Fahrt wird ein Sitzplatz garantiert. Es werden keine Stehplatztickets angeboten. Der Zug ist bewirtschaftet.

Bestellung/Kauf:

Ihre Bestellung wird durch schriftliche Anmeldung beim Veranstalter und Überweisung des Fahrgeldes (Sie erhalten die Fahrkarten per Post), dem Fahrkartenkupf in einer Vorverkaufsstelle oder im Internet verbindlich.

Der endgültige Fahrplan steht erst wenige Tage vor dem Fahrttag fest. Einzelne Abfahrtszeiten an Zwischenstationen können sich daher noch geringfügig ändern. Wir informieren Sie in diesem Fall über die Tragespresse und im Internet.

Eine Stornierung verbindlich bestellter bzw. gekaufter Fahrkarten ist nur möglich, wenn dem Veranstalter andere - noch nicht berücksichtigte - Vorbestellungen vorliegen. Sollte der Zug aus Gründen, die der Veranstalter nicht zu verantworten hat, ausfallen (z.B. Nichtgenehmigung der Fahrt durch das Schieneninfrastrukturunternehmen), erhält der Besteller/Käufer den gesamten Fahrgeldbetrag zurück. Sollten einzelne Abschnitte der Fahrtroute infolge Betriebsstörungen nicht befahrbar sein, begründet dies keinen Anspruch auf Ersatz.

Veranstalter: Fahrgastverband Pro Bahn & Bus e.V.

Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach

Tel. & Fax (0 66 41) 6 27 27

E-Mail: [sonderfahrt@probahn-bus.org](mailto:sonderfahrt@probahn-bus.org)

Internet: [www.probahn-bus.org](http://www.probahn-bus.org)

Fahrpreise Euro zzgl. Vorverkauf und Vermittlung	Erwach-sene	Mit-glieder ■	Kinder bis 14 Jahre	Kinder bis 5 Jahre
Gesamtstrecke	39,00	36,00	22,00	5,00
Gesamtstrecke ohne Fulda – Breitenbach – Fulda	29,00	25,00	17,00	5,00
Fulda – Breitenbach – Fulda	12,00	9,00	5,00	3,00

■ = Mitglieder von Pro Bahn & Bus, des Deutschen Bahnkunden-Verbandes und des Vereins Historische Eisenbahnen Hersfeld

# Vorverkaufsstellen

**ticket  
online**



## in Hessen und Umgebung

<b>Nordhessen</b>			
HNA Kartenservice	Königsplatz 55	34117 Kassel	0561-71717
HNA Kartenservice	Marktplatz 6	34225 Baunatal	0561-71717
MAZ-Verlag	Bahnhofstraße 16-18	34613 Schwalmstadt	06691-21045
<b>Osthessen</b>			
Fuldaer Zeitung	Peterstor 18-20	36037 Fulda	0661-280-644
<b>Mittelhessen</b>			
MAZ-Verlag	Bahnhofstraße 18	35037 Marburg	06421-96200
Marburg Touris und Marketing	Pilgrimstein 26	35037 Marburg	06421-99120
Oberhessische Presse	Universitätsstraße 15	35037 Marburg	06421-409150
Oberhessische Presse	Bahnhofstraße 1	35075 Gladenbach	06462-94040
Optik Dewner	Niederkleiner Straße 12	35260 Stadtallendorf	06428-1228
Depro Concert	Raingärten 12	35285 Gemünden (W)	06453-91245
Dürerhaus Kühn	Kreuzplatz 6	35390 Gießen	0641-35608
Stadthallengesellschaft	Berliner Platz 2	35390 Gießen	0641-975110
MAZ-Verlag	Katharinenengasse 12	35390 Gießen	0641-79460
Wilhelm Moeser	Bahnhofstraße 22	35390 Gießen	0641-72028
Ticketshop myk	Bahnhofstraße 13	35576 Wetzlar	0700-842538695
Lotto Löhr	Krämerstraße 13	35578 Wetzlar	06441-48961
Ticket & Travel Shop Lahn-Dill	Hauptstraße 115	35745 Herborn	02772-94840
Konzertkasse	Obergraben 39	57072 Siegen	0271-5940350
<b>Rhein-Main</b>			
Frankfurt Ticket	Hauptwache B-Ebene	60313 Frankfurt	069-1340400
Best Tickets	Zeil 112-114	60313 Frankfurt	069-20228
Ticketplus	Ludwig-Erhard-Anlage 1	60327 Frankfurt	069-92009213
Karten-VVK im Saturn Hansa	Bergerstraße 125	60385 Frankfurt	069-441049
TOP TICKET	Borsigallee 26	60388 Frankfurt	069-733333
Eintritt KV	Nordwestzentrum	60389 Frankfurt	069-571065
Ticket-Shop Friedberg	Vorstadt zum Garten 2	61169 Friedberg	06031-15222
Geier's Video/CD Shop	Friedrichstraße 10-12	61231 Bad Nauheim	06032-920100
Stadtmarketing und Tourismus GmbH	In den Kolonnaden 1	61231 Bad Nauheim	06032-929920
Holiday Land Reisecenter Stosius	Am Houillier Platz 5	61381 Friedrichsdorf	06172-75681
OSG Offenbacher Stadtinformation	Salzgäßchen 1	63065 Offenbach	069-80653132
OSG im Ringcenter	Odenwaldring 70	63069 Offenbach	069-80653127
Ticket Direkt	Ottostraße 3 a	63150 Heusenstamm	06104-920000
Mister Travel Reiseservice	Westendstraße 2	63225 Langen	06103-25021
TC Ticket Center	Frankfurter Straße 152	63263 Neu-Isenburg	06102-776666
Bürgerhauser Dreieich	Fichtestraße 50	63303 Dreieich	06103-600031
CD-Tickets	Am Markt 14	63450 Hanau	06181-258555
Ticket Direkt	Hammerstraße 9	63450 Hanau	
Selbolder Ferieninsel	Gelnhäuser Straße 3	63505 Langenselbold	06184-921021
Schmidt & Salden	Am Schulzehnten 7	63546 Hammersbach	06185-818622
Manfred Hertlein Veranstaltungen	Schloßplatz 1	63739 Aschaffenburg	06021-21110
Ticket Service Alzenau	Prischoßstraße 25	63755 Alzenau	06023-310940
Touristik Centrale	Brückenturm am Rathaus	55116 Mainz	06131-286210
Ticket-Box	Schillerstraße 30-32	55116 Mainz	06131-211500
Kartenvorverkauf	Webergasse 5	65183 Wiesbaden	0611-302922
Tourist-Information	Marktstraße 6	65183 Wiesbaden	0611-1729930
Tickets für Rhein Main	Kirchgasse 28	65185 Wiesbaden	0611-304808
Rüsselsheimer Echo	Frankfurter Straße 2	65428 Rüsselsheim	06142-828515
Depro Concert	Zum Grauen Stein 1	65527 Niedernhausen	06453-912470
Wolsdorff Tobacco	Diezer Straße 17-19	65549 Limburg	06431-22653
Stadthallen GmbH	Hospitalstraße 4	65549 Limburg	06431-980619
<b>Südhessen</b>			
Fritz Tickets & More	Grafenstraße 31	64283 Darmstadt	06151-270927
Ulis Musikland	Grafenstraße 20	64283 Darmstadt	06151-292110
Pro Regio Darmstadt	Im Carree 4 a	64283 Darmstadt	06151-132780
CD Ticket Service	Mühlstraße 51	64319 Pfungstadt	06157-974201
World of Tickets	Am Marktplatz 18	64521 Groß-Gerau	06152-710472
Bergsträßer Anzeiger	Rodensteinstraße 6	64625 Bensheim	
Musik-Box	Hauptstraße 56	64625 Bensheim	06251-610540

Fahrkarten bei allen Ticketonline-Vorverkaufsstellen, beim Veranstalter (per Post)

und im Internet [www.probahn-bus.org](http://www.probahn-bus.org) oder [www.ticketonline.de](http://www.ticketonline.de)

Veranstalter: Fahrgastverband Pro Bahn & Bus e.V., Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach

Mail: [sonderfahrt@probahn-bus.org](mailto:sonderfahrt@probahn-bus.org) Internet: [www.probahn-bus.org](http://www.probahn-bus.org)

## Überblick zur Sonderfahrt „Mit der Eisenbahn an Kinzig und Fulda“

Nachfolgend finden Sie Geschichtliches, betriebliche Besonderheiten und touristische Hinweise entlang unserer befahrenen Strecke. Einige touristische Tipps zur Stadt Fulda runden den Überblick ab. Wir wünschen Ihnen schon jetzt eine angenehme Fahrt und einen schönen Tag an Bord unseres Sonderzuges.

Unsere Fahrt startet im Bahnhof Butzbach. Über die Main-Weser-Bahn fahren wir nach Gießen und auf der Lahn-Kinzig-Bahn weiter nach Hungen.

### Bahnlinie Friedberg - Nidda/Hungen

Bereits seit 26. Mai 1888 bestand eine Nebenbahn von Nidda nach Schotten und seit 1. Juni 1890 eine solche von Hungen nach Laubach. Die Weiterführung dieser Bahnen bis zur Kreisstadt Friedberg war daher nur konsequent. Die Bahnstrecken von Friedberg über Beienheim nach Nidda und von Beienheim nach Hungen wurden gemeinsam am 1. Oktober 1897 eröffnet und erschließen zentrale Teile der Wetterau.

Markantes Bauwerk der Bahnen ist die

Brücke über die Usa bei Friedberg, unmittelbar neben dem Rosental-Viadukt der Main-Weser-Bahn. Anfangs wurde hier eine Eisenträgerbrücke errichtet. Später begann man, die Strecke zwischen Friedberg und Hungen für zweigleisigen Betrieb umzubauen, und es entstand für die Nebenbahn ein Viadukt aus Buntsandstein. Bis Beienheim hat auch zeitweise zweigleisiger Betrieb stattgefunden, darüber hinaus wurde nur der Damm für das zweite Gleis errichtet.

Im Raum Wölfersheim wurde früher Braunkohle gefördert. Infolge des Braunkohlenbergbaus wurde die Hungener Strecke zum 10. Juni 1968 zwischen Berstadt-Wohnbach und Obbornhofen-Bellersheim auf eine neue Trasse umgelegt,

*Kurz vor der Abbestellung des Personenverkehrs ist ein Triebwagen der Butzbach-Licher-Eisenbahn im März 2003 bei Inheiden auf der Horloffthalbahn unterwegs*



wobei der ortsnahe Bahnhof Obbornhofen-Bellesheim verlegt werden musste und weit abseits der Orte als Haltepunkt neu errichtet wurde. Nach Ende des Tagebaus wurde die Strecke nicht mehr zurück an die Ortschaften verlegt, obwohl dies vertraglich zwischen der damaligen Deutschen Bundesbahn und dem Kraftwerksbetreiber vereinbart worden war.

Im Jahre 1912 ging in Wölfersheim ein Kraftwerk auf Braunkohlenbasis in Betrieb, welches 1929 durch ein Schwelkraftwerk ersetzt wurde. Die Schwelprodukte (Teer, Benzol, Heizöl) wurden in langen Kesselwagenzügen hauptsächlich nach Mitteldeutschland abgefahren. Als die Schwelprodukte nach dem Krieg nicht mehr abgesetzt werden konnten, wurde im Jahre 1954 schließlich ein modernes Braunkohlenkraftwerk in Betrieb genommen, welches bis zur Auskohlung der Gruben im Jahre 1991 in Betrieb war.

Ein weiteres, kleineres Braunkohlenbergwerk wurde bei Bad Salzhausen betrieben und verlud am ehemaligen Bahnhof Geiß-Nidda in die Bahn. 1950 wurde der Betrieb endgültig eingestellt.

Bei Grund-Schalweim hatte früher der Römerbrunnen einen eigenen Gleisanschluss. Ab 1982 sorgte hier eine Müllumladestation für Güteraufkommen, die aber seit Jahresende 1995 nicht mehr über die Schiene verlädt. Eine Werkslok ist dort aber noch immer vorhanden.

Die Bahnhöfe Beienheim und Wölfersheim-Södel sind noch heute besetzt und mit Formsignalen ausgestattet, während in Reichelsheim und Echzell nur Trapeztafeln

stehen und die Zugkreuzungen vom Zugpersonal abgewickelt werden.

Auf den Bahnen werden seit 1999 überwiegend moderne Triebwagen des Typs GTW 2/6 der Butzbach-Licher Eisenbahn eingesetzt. Daneben verkehren durchlaufende Züge von Frankfurt über Friedberg nach Nidda mit Baureihe 218.



*Im Bahnhof Berstadt-Wohnbach halten seit über einem Jahr keine Züge mehr*

Der Streckenabschnitt von Wölfersheim nach Hungen ist aufgrund des geringen Reisendenaufkommens am 4. April 2003 letztmals von Reisezügen befahren worden, seitdem ist die Strecke ohne Verkehr. Unser Sonderzug ist seit über einem Jahr der erste Personenzug auf der Strecke. Die Deutsche Bahn AG hat das Stilllegungsverfahren für den Abschnitt Hungen-Wölfersheim eingeleitet. Zur Zeit ruht das Verfahren, da die Anliegerkreise an einer Wiederaufnahme des Verkehrs zu geänderten Bedingungen interessiert sind.

Von Nidda aus wird die Fahrt wieder auf der Lahn-Kinzig-Bahn nach Gelnhausen fortgesetzt.

## Lahn-Kinzig-Bahn Gießen - Gelnhausen

Diese Bahnlinie wurde in Etappen eröffnet: Zum 29. Dezember 1869 wurde der Abschnitt von Gießen über Lich nach Hungen für den Verkehr freigegeben, am 29. Juni 1870 folgte der Abschnitt von Hungen nach Nidda. Am 30. Oktober 1870 war die Teilstrecke zwischen Nidda, Stockheim und Büdingen betriebsbereit, und einem Monat später, am 30. November 1870, wurde die Strecke bis Gelnhausen in Betrieb genommen. Die Bahn verläuft am östlichen Rand der Wetterau und bildet die Grenze der Wetterau zum Vogelsberg hin. Obwohl schon relativ früh eröffnet, hat diese Hauptbahn nie irgendeine Bedeutung im überregionalen Zugverkehr gehabt, zumal sie in Gelnhausen von Süden her in den Bahnhof einmündet und somit nicht als Entlastungsstrecke in der Relation Hanau - Gießen dienen kann.

Trotzdem sind die Städte Lich, Hungen, Nidda und Büdingen wichtige kleine Landstädte, die einiges Aufkommen im Personenverkehr haben und zumindest früher (teilweise auch heute noch) ein ordentliches Aufkommen im Güterverkehr aufzuweisen hatten.

Wegen der nur regionalen Bedeutung der Bahnlinie unterblieben bisher größere Investitionen. Deshalb gibt es hier fast durchgängig noch eine gut besetzte Telegrafenerleitung neben dem Gleis, außerdem sind sämtliche Bahnhöfe mit Formsignalen ausgerüstet und verfügen über alte, sehr stilvolle Stellwerke. Eine Besonderheit bietet die Blockstelle Pfahlgraben zwischen Lich und Garbenteich in Höhe der Kreuzung mit der Autobahn BAB 5. Hier fin-

den regelmäßig werktags vier und samstags zwei Zugkreuzungen statt, ohne dass hier ein- oder ausgestiegen werden kann. Das ist nicht etwa ein im Reiseverkehr aufgelassener Bahnhof, sondern die Betriebsstelle diente nie anderen Zwecken, ist also eine Rarität im deutschen Streckennetz.

Früher gab es in Stockheim, Nidda und Hungen kleine BW-Anlagen mit Lokschuppen und Drehscheibe, heute werden hier die Garnituren über Nacht und z.T. auch über das Wochenende im Freien abgestellt.

Zum Einsatz kamen bis zum Jahr 2000 sehr unterschiedliche Garnituren mit den Baureihen 212, 215, 216 oder 628, wobei die Triebwagen leicht überwogen. Die lokbespannten Züge (vorwiegend Silberlinge) wurden zum Teil als Wendezüge gefahren. Seit 2000 kommen fast ausschließlich Triebwagen des Typs GTW 2/6 der Butzbacher Eisenbahn zum Einsatz, nur ein abendlicher Zug von Gießen nach Stockheim und ein Frühzugpaar Stockheim - Gelnhausen verkehrt mit DB-628.

Im Güterverkehr wurde die Bedienung von Büdingen Ende 2001 und Oberwiddersheim Ende 2002 aufgegeben. Nur noch Nidda hat ein gutes Güteraufkommen (Anschluss Hornitex). Also verkehrt nur auf dem Abschnitt von Gießen über Hungen nach Nidda noch ein vormittägliches Güterzugpaar. Die geschlossenen Gütertarifpunkte Oberwiddersheim (Anschluss Hartbasaltwerke Nickel, eigene Werkslok) und Büdingen (Holzverladung, teilweise Militärverkehr) werden nur noch sporadisch nach vorheriger Vereinbarung bedient, teilweise mit Privatloks als Ganzzüge.



## Durch das Kinzigtal zum Distelrasen

Einer der bedeutendsten Heeres- und Handelswege führte von Frankfurt am Main nach Leipzig durch das Kinzigtal. So zogen römische Heere um den Beginn der Zeitrechnung durch das Tal an die Elbe, zogen deutsche Könige mit ihren Truppen durch die Straße zwischen Frankfurt und Leipzig. Der Weg durch das Kinzigtal war immer wieder von lebenswichtiger Bedeutung für Heer und Handel, wengleich die Reise auf dem Streckenabschnitt Salzmünster, Steinau und Schlüchtern über den Distelrasen in das Fuldaer Tal eine äußerst beschwerliche Angelegenheit war. Die Chronik berichtet, dass eine Fahrt in der Kutsche von Hanau nach Schlüchtern um 1700 einen ganzen Tag in Anspruch nahm. Auch im Jahre 1815 benötigte man noch 17 Stunden von Frankfurt nach Steinau.

Bis in die Zwanziger Jahre des 19. Jahr-

hunderts waren die Wegverhältnisse im Kinzigtal schlecht. Erst ein um 1820 vorgenommener Ausbau ließ die wichtige Verkehrsader ihrer Bedeutung einigermaßen gerecht werden. Durch die Eröffnung der Hanau-Bebraer Eisenbahn allerdings verlor sie dann schlagartig an Wichtigkeit und wurde so erst „wiederentdeckt“, als nach dem 2. Weltkrieg neben der Eisenbahn das Auto als Verkehrsmittel immer mehr an Beliebtheit gewann. Ob mit Eisenbahn oder Auto - eines ist dabei stets geblieben: Der „Distelrasen“ bei Schlüchtern als geographischer und verkehrstechnischer Scheitelpunkt.

Bereits im Jahr 1832, also drei Jahre vor der Eröffnung der ersten Eisenbahn in Deutschland, trat der kurfürstliche-hessische Oberberginspektor J. W. Schäffer mit einem großzügigen Plan an die Öffentlichkeit. Sein Vorhaben betitelte er „Prospectus und Vorschlag zur Anlage einer großen Continental-Eisenbahn zur Verbindung der

*Links fährt ein Regionalexpress Richtung Fulda in den Distelrasentunnel ein.  
Rechts zweigt die Strecke nach Elm ab*

*Foto: Pro Bahn & Bus*





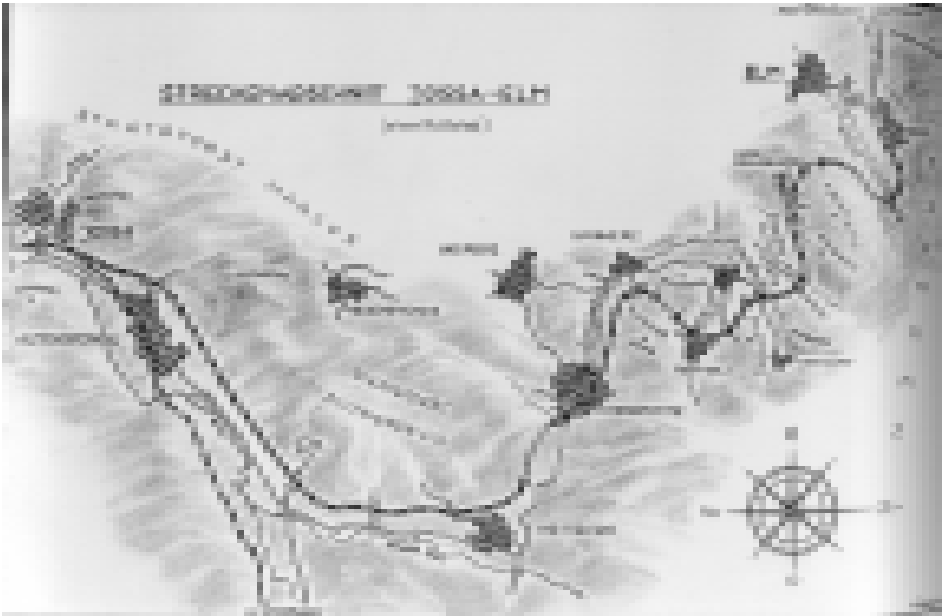


Karte aus: Eisenbahndreieck „Distelrasen“, Hermann Merker Verlag, 1982

Nord- und Ostsee mit dem Main, der Donau und dem Schwarzen Meere“. Schäffer schlug vor, von Lübeck, Hamburg und Bremen, die durch einen gemeinsamen Bahnstrang zu verbinden seien, über Soltau, Hannover, Göttingen und Kassel die Bahn weiterzubauen und von da ganz Kurhessen der Länge nach entlang des Fuldaltal zu durchziehen. Hierbei merkte er an, dass bei diesem Vorhaben die Übersteigung der Rhön als eine schwierige Aufgabe zu lösen sei. Die Bahn sollte weiter im Sinnthal verlaufen, dann dem Main entlang bis Ochsenfurt oder Marktbreit folgen und im Altmühltal auf die Donau stoßen. Die Donau sollte dann die weitere Verbindung bis zum Schwarzen Meer herstellen. Die Ausarbeitung Schäffers enthielt darüberhinaus

noch einen Vorschlag über Seitenbahnen im Kinzigtal nach Hanau und weiter nach Frankfurt.

Die Idee von Schäffer war vermutlich mit ein Anlass, dass sich im Jahre 1833 der kurhessische „Verein für Eisenwegebau“ bildete, den die Regierung unterstützte. 1838 hielt der geheime Oberbaurat Dr. Fick im Verein einen ausführlichen Vortrag. Als Ergebnis der Vermessung des Gebietes durch einen Herrn Rudolph boten sich drei Möglichkeiten des Überganges vom Fulda ins Kinzigtal an: die Wasserscheide bei Heubach, der Breite Rasen bei Grundelm und der Distelrasen. Für den Breiten Rasen sprach die Nähe zur bayerischen Grenze, da man den Übergang ins Sinnthal im



Karte aus: Eisenbahndreieck „Distelrasen“, Hermann Merker Verlag, 1982

Auge behalten wollte. Dagegen sprachen höhere Kosten. Bei der Planung griff man auf den Distelrasen zurück, da er sich als die niedrigste Stelle der ganzen Wasserscheide anbot. Um die Überquerung des Distelrasens allein mit den Kräften der Dampflokomotiven zu ermöglichen, vertrat Rudolf als einzige Idee den Bau eines Tunnels. Von den Fuldahöfen sollte ein Tunnel bis unterhalb des Drasenberges gebaut werden und wie im heutigen Bahnverlauf über den Bahnhof Elm führen, den Brandenstein untertunneln und zwischen Vollmerz und Herolz die linke Talwand des Kinzigtals und somit Schlüchtern erreichen. Damit sollte auch dem künftigen Bahnbau nach Bayern entgegengekommen werden. Das Kinzigtal wollte man zwischen Steinau und Ohl erreichen.

Die Regierung in Kassel bevorzugte allerdings eine Verbindung von Kassel über Marburg und Gießen nach Frankfurt, auch wegen der hohen Kosten für den Bau eines Tunnels bei Schlüchtern. Mehr als ein halbes Jahrhundert verging noch bis der steigende Eisenbahnverkehr zum Bau des „Schlüchterner Tunnels“ bzw. „Distelrasen-Tunnels“ zwang.

### Frühe Initiativen zum Bahnbau

Der sogenannte „Landrücken“, ein schmaler Höhenzug, verbindet die beiden Mittelgebirge Rhön und Vogelsberg miteinander und schiebt sich wie ein Riegel quer durch die große Verkehrsader zwischen Nord- und Süddeutschland über Kassel - Fulda - Frankfurt. Er bildet auch die Wasserscheide zwischen Rhein und Weser. Sein

Scheitelpunkt ist der Distelrasen nördlich der Stadt Schlüchtern. Am 7. Dezember 1835 war zwischen Nürnberg und Fürth die erste deutsche Eisenbahnlinie eröffnet worden. Bis Schlüchtern Anschluss an das Eisenbahnnetz fand, vergingen allerdings - nicht zuletzt wegen der geographischen Lage - noch 33 Jahre.

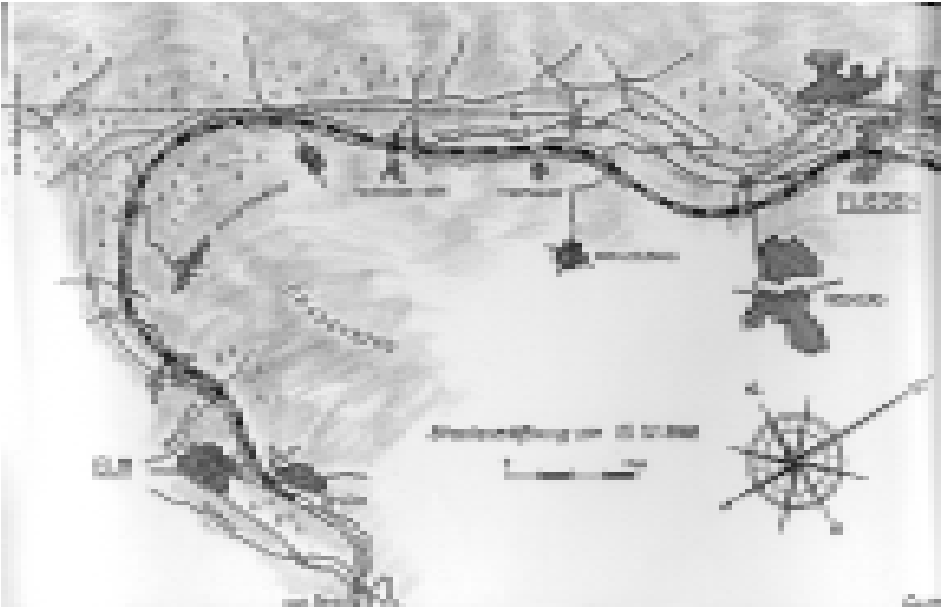
Bereits am 18. Januar 1838 genehmigte die Kurfürstliche Regierung der Provinz Hanau den Antrag des Hersfelder Fabrikanten Braun und weiterer Bürger der Stadt auf Gründung eines Eisenbahnvereins. Dieser wollte sich für den Bau einer Bahnlinie zwischen Hanau und Bebra einsetzen. In der Stadt Fulda war eine sogenannte „Eisenbahn-Commission“ gegründet worden, auf deren Einladung sich im Dezember 1849 Vertreter aller am Bahnbau zwischen

Hanau und Fulda interessierten Städte versammelten. Die Tagungsteilnehmer machten sich Sorgen um die zukünftige Entwicklung des Raumes, da die von Frankfurt über Marburg nach Kassel führende Bahnlinie kurz vor ihrer Vollendung stand. Die Versammelten waren der Meinung, dass der Bau einer Bahn von Hanau nach Bebra unbedingt erforderlich sein. Man beschloss die Kurfürstliche Regierung in Kassel schriftlich um den Bau dieser Bahn zu bitten. Die Frage, ob es zweckmäßig sei, die Bahn bis nach Bayern weiterzuführen, wurde zunächst zurückgestellt.

Die Bezirksräte der ehemaligen Provinzen Hanau und Fulda (seit 31. Oktober 1848 waren an Stelle der Provinzen Bezirke getreten) hatten sich bereits für den Bau einer Eisenbahnlinie von Bebra über Fulda

*Im Bahnhof Strebfritz wird unser Sonderzug die Fahrtrichtung wechseln und anschließend über Flieden nach Fulda fahren*





Karte aus: Eisenbahndreieck „Distelrasen“, Hermann Merker Verlag, 1982

nach Hanau eingesetzt. 1863 beschloss schließlich die Hessische Ständeversammlung den Bau der Bahn. Zur Überwindung des Landrückens musste die Bahnlinie von Salmünster her rechtzeitig das Kinzigtal verlassen. In Steinau liegen die Bahnhofsanlagen 30 Meter, in Schlüchtern bereits 50 Meter über dem Niveau des Kinzigtals und der Stadtkerne. Auf direktem Weg war es damals noch nicht möglich den Landrückens mit einer Steigung von 1:40 direkt zu überwinden. Der Maximalwert für Bahnen lag bei 1:100. Eine der wenigen Möglichkeiten bestand darin, bei Elm ein Spitzkehre einzurichten. 1866 wurde die Strecke Bebra - Fulda eröffnet., 1867 Hanau - Wächtersbach und 1868 Wächtersbach - Elm - Fulda. Die Bahnstrecke Fliesen - Gemünden wurde von 1861 bis 1871 als eingleisige Strecke gebaut. Während des

Dritten Reiches wurde anlässlich des Parteitages in Nürnberg im Jahre 1937 die Strecke zweigleisig ausgebaut. Zwischen 1959 und 1963 wurde alle Strecken im Schlüchterner Land nach und nach elektrifiziert.

### **Distelrasen-Tunnel kommt**

Bis zur Fertigstellung des Distelrasen-Tunnels mussten sämtliche Züge in Elm „kopfmachen“. Dem Plan, den Bahnhof nach der Talseite hin zu erweitern und etwa eine große Gleisschleife anzulegen, setzte ein großer Erdbeben im Jahre 1906 ein Ende. Nach eingehenden Untersuchungen zur Änderung der Verhältnisse entschloss sich die Eisenbahnverwaltung zwischen Schlüchtern und Fliesen eine direkte Verbindung mit einem fast 3,6 Kilometer langen Tunnel zu bauen. Von 1908 bis 1914

wurde unter schwierigsten geologischen Bedingungen gearbeitet. Nach dem Kaiser-Wilhelm-Tunnel bei Cochem war dies der zweitlängste Eisenbahntunnel in Deutschland. Aufgrund unvorhergesehener Schwierigkeiten hatte die Bauzeit zwei Jah-

re länger gedauert und die Baukosten waren von ursprünglich 7,5 auf 9,5 Mio Goldmark gesprungen.

*Literaturhinweis: Eisenbahndreieck „Distelrasen“ von C. Asmus und R. Jirowitz, Hermann Merker Verlag, 1982*

## Von Sterbfritz fahren wir über Flieden nach

### Fulda

Fahrgäste mit Ziel Fulda haben hier 4 Stunden Zeit, sich die Stadt mit ihren zahlreichen Sehenswürdigkeiten anzuschauen. Nachfolgend finden Sie einige Sehenswürdigkeiten von Fulda, die einen Besuch lohnen.

### Orangerie

Den großen gesellschaftlichen Ereignissen in Fulda bietet die Orangerie mit ihren zauberhaft gestalteten barocken Sälen ebenso einen passenden Rahmen wie den internationalen Kongressen und überregionalen Tagungen.



Die Orangerie wurde zwischen 1721 und 1724 nach Plänen des kurmainzischen Baudirektors Maximilian von Welsch erbaut.

### Dom

Der Dom ist eines der bedeutendsten ba-



rocken Bauwerke Fuldas. Er wurde vom Architekten Johann Dientzenhofer unter Verwendung der alten Bausubstanz der Ratger-Basilika (9. Jahrhundert) in den neuen Formen des Barocks errichtet (1704-1712). Der Dom ist in seiner architektonischen Gestaltung dem römischen Barock verpflichtet. Nach umfangreichen Restaurierungsarbeiten erstrahlt der Bau in seinem Inneren und Äußeren wieder in seinem ursprünglichen Glanz. Seine religiöse Bedeutung ist durch das Bonifatiusgrab, das nach wie vor Ziel von Wallfahrten ist, noch heute aktuell.

### Besichtigungs- / Öffnungszeiten

1. April bis 31. Oktober Samstag: 10.00 bis 15.00 Uhr

### Stadtschloss

Den glanzvollen Mittelpunkt unter den profanen Bauwerken bildet das Stadtschloss, die Residenz der Fuldaer Fürstbische und Fürstbischöfe. Nach Entwürfen von

Johann Dientzenhofer entstand es in der Zeit von 1706-1721 als Erweiterung und Umgestaltung des früheren Renaissance-Schlusses. Die Historischen Räume des Stadtschlusses bieten einen Blick in die Lebenswelt des Absolutismus. Neben dem großen Festsaal und den zugehörigen Vorräumen und einer fürstlichen Wohnung aus der 1. Hälfte des 18. Jahrhunderts werden auch einige Räume des Klassizismus präsentiert. Die berühmte Sammlung Fuldaer und Thüringer Porzellane ist ebenfalls im Schloss ausgestellt. Weiter kann hier ein Kabinett besichtigt werden, das Prof. Dr. Ferdinand Braun (1850-1918), dem Erfinder der Braunschen Röhre und der drahtlosen Telegrafie gewidmet ist. Der in Fulda geborene Wissenschaftler erhielt 1909 den Nobelpreis für Physik.

### Schlossgarten

Der Schlossgarten, der sich zwischen Schloss und Orangerie erstreckt, wurde im Stil des Barocks angelegt und im 19. Jahrhundert in einen englischen Landschaftsgarten umgewandelt. Beide klassische Stil-



richtungen können heute noch nachvollzogen werden.

Die Floravase im Schlossgarten vor der Orangerie ist ein Werk des Bamberger Bildhauers Johann Friedrich Humbach. Sie zählt zu den schönsten barocken Plastiken Deutschlands.

Der Schlossgarten ist heute eine der „grünen Lungen“ Fuldas. Im hinteren Teil befindet sich ein Irrgarten, ein integrativer Spielplatz, der auch für körperbehinderte Kinder nutzbar ist, und ein Minigolfplatz. Der Schlossgarten ist eine der 15 Stationen des in 2002 eröffneten 1. Deutschen Gartenkulturpfades.

*3 Fotos und Erläuterungen : Mit freundlicher Genehmigung Fulda Touristik*

---

**Nach einer einstündigen Mittagspause geht die Fahrt für diejenigen Fahrtteilnehmer weiter, die auch die Strecke Bad Hersfeld - Breitenbach befahren möchten. Über die Nord-Süd-Strecke fahren wir über Hünfeld nach Bad Hersfeld.**

### Historischer Hintergrund zur ehemals durchgehenden Schienenstrecke Bad Hersfeld - Alsfeld

Schon in den Sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts sah man im Bau der Eisenbahnlinie Alsfeld - Hersfeld eine unverzichtbare Ost-West-Verbindung nach Mittel- und Süddeutschland. Als 1861/62 die Strecken Köln - Gießen und Ruhrgebiet -

Gießen vollendet waren, begannen Planungen für eine Ost-West-Verbindung nach Mittel- und Süddeutschland, in denen die Strecke Alsfeld – Hersfeld die wichtigste Rolle spielte. Das vereinigte Eisenbahncomitee in Hersfeld und Alsfeld gab 1870

# Anzeige HUK (wie letztes Mal)



*Der Bahnhof  
Breidenbach  
befindet sich  
heute im  
Privatbesitz*

*Foto: PB&B  
Osthessen*

eine Denkschrift „Die Eisenbahn Alsfeld - Hersfeld“ heraus, aus der im Folgenden wichtige Passagen zitiert werden sollen.

Die „Linie Alsfeld –Hersfeld würde auch alle die vorgebrachten, sowohl bei der Besprechung der Cöln - Giessener, der Oberhessischen, Giessen –Alsfeld - Fuldaer, als auch der Thüringer und Werra-Bahn gezeigten Mißstände beseitigen; sie würde der Cöln Giessener Bahn die möglichst nächste Verbindung nach dem Osten und Nordosten, sie würde der Lahnbahn und bis von Rüdesheim her die beste Verbindung“ in die gleiche Richtung, „sie würde die Strecke Giessen - Alsfeld –Lauterbach der Oberhessischen Bahn rentabel machen, sie würde der Thüringer-Bahn, selbst wenn sie allein ausgeführt wird, noch über Bebra die möglichst nächste Verbindung nach Giessen, nach dem gesammten Mittelrhein, nach der Nordsee geben, ja sie würde ihn eine fast gleich nahe Verbindung nach

Frankfurt schaffen, als ihr jetzt durch die Bebraer –Hanauer Bahn geboten ist und durch die Gerstungen - Fuldaer Linie geschaffen werden soll.

Mit ihr, mit der Alsfeld = Hersfelder Linie, wird aber auch sofort noch das weitere Verbindungsglied eintreten, die Linie Hersfeld = Vacha = Salzungen = Gerstungen oder, wie Thüringen im Erlangen der Concession gesagt hat, die Verbindung Hersfeld = Gerstungen, denn dies weitere Glied gibt der Cöln = Giessener und der Thüringer Bahn den gesammten Verkehr von der Nordsee nach dem östlichen und mittleren Deutschland... „

Des Weiteren gibt die Denkschrift die günstigsten Prognosen bezüglich der Bauausführung selbst ab: „Wie steht es aber mit den Bauschwierigkeiten, Kosten, Betriebschwierigkeiten? Alsfeld = Hersfeld ist 5 - 5 112 Meilen lang (45 Streckenkilometer nach der Kursbuch-,Gesamtausgabe 1973/



74, KBS 516 Treysa /Alsfeld - Niederaula - Bad Hersfeld); eine generelle Untersuchung hat gezeigt, daß die Wasserscheide zwischen Schwalm und Jossa 1200 Fuß über der Nordsee, die beiden zu verbindenden Thäler an den bezüglichen Stellen 830 Fuß und 900 Fuß über der Nordsee liegen ( 1 preußischer Fuß = 31, 385 cm) und daß mit der Steigung 1/100 dieser Übergang erreicht werden kann; die übrige Partie ist im Thal der Jossa und dann im Thal der Fulda mit keinen Schwierigkeiten belastet. Ein genereller Kostenschlag fordert 2,900,000 Thaler.“

Die Köln - Mindener Eisenbahngesellschaft unternahm 1871/72 bereits technische Vorarbeiten, aber selbst eine Eingabe an den Kaiser blieb ohne Erfolg. 1879 griff

man den Plan in Hersfeld und Alsfeld erneut auf, um eine Verbindung zwischen Ruhrgebiet und Thüringen / Sachsen zu schaffen. 1880 erschien dazu wiederum eine Denkschrift: Ein Zentralkomitee, das die Kreise Hersfeld, Alsfeld, Wittgenstein, Olpe, Altena und Iserlohn umfasste, arbeitete an einer Linie von Hersfeld über Alsfeld Kirchhain - Cölbe - Biedenkopf nach Altenhündem.

Es begründete, dass dadurch die Strecken Altena - Leipzig um 75 km und Hagen - Nürnberg um 80 km kürzer seien, dass von dem zu erwartenden Durchgangsverkehr 34 Prozent auf die Strecke über Alsfeld entfallen würden, dass die Ausfuhr aus dem Alsfelder Raum von Grubenholz, Feldfrüchten, Leinen usw. nicht unbedeu-

*CB Breitenbach am Herzberg - Bad Hersfeld zwischen Oberjossa (im Hintergrund) und Niederjossa am 31.03.2004*

*Foto: Andreas Christopher*



tend sei und dass gerade die Teilstrecke Hersfeld - Alsfeld für den Personenverkehr von Mitteldeutschland zum Mittelrhein wichtig wäre. Doch die hessische Regierung zeigte kein Interesse, auch dann nicht, als 1883 ein Antrag im Hessischen Landtag gestellt wurde.

Die Stadt Grebenau reichte aber erneut Eingaben ein, in denen sie auf die Notwendigkeit eines besseren Absatzes der dortigen Produkte und auf die Tatsache hinwies, dass „Arbeitskräfte zur industriellen Entwicklung der Gegend und in den umliegenden Orten genug zur Verfügung“ ständen. Hersfeld richtete 1896 erneut Denkschriften an den preußischen Minister für Öffentliche Arbeiten zum Bau einer Verbindung nach Treysa, an den hessischen Finanzminister zum Bau einer Bahnlinie nach Alsfeld, doch die Dinge kamen erst in Fluss, als Preußen den Bau der Strecke Hersfeld - Neukirchen Treysa längs der preußisch - hessischen Landesgrenze vorbereitete und Alsfeld den Verlust seines östlichen und

nördlichen Einzugsgebietes befürchten musste.

Bürgermeister und Landrat wandten sich 1901 wieder an den Hessischen Landtag. Nachdem im Reichstag schließlich 1904 vorgeschlagen wurde, die Bahn Niederaula - Alsfeld zu bauen, ordnete die preußische Regierung sofortige Untersuchungen an. 1908 genehmigte auch der Hessische Landtag die Strecke. Nach 55-jährigem Bemühen um eine Eisenbahnverbindung zwischen Alsfeld und Hersfeld konnte 1916 der letzte Abschnitt Alsfeld - Grebenau in Betrieb genommen werden. Mit dem Ende des Winterfahrplans 1973/74, exakt am 25. Mai 1974, verkehrten die letzten Personenzüge zwischen Niederaula und Alsfeld. Im Einsatz befanden sich seit geraumer Zeit die roten VT 798er Triebwagen. Der Reisezugverkehr zwischen Bad Hersfeld und Niederaula wurde durch die Auflassung des Personenverkehrs zwischen Bad Hersfeld und Alsfeld zunächst nicht betroffen, da die Verbindung Bad Hersfeld - Niederaula -



*Die Bahnsteigkante in Asbach. Das Bahnhofsgebäude wurde abgerissen. An seiner Stelle steht jetzt links ein neues Wohnhaus.*

*Foto:  
PB&B Osthessen*

*Blick auf den  
ehemaligen  
Haltepunkt  
Oberjossa*

*Foto:  
PB&B Osthessen*



Treysa bis zum Ende des Winterfahrplanes 1983/84 weiterhin von fahrplanmäßigen Zügen aufrechterhalten wurde.

Durch den Dambruch bei Kirchheim Mitte der Siebziger Jahre verkümmerte allerdings auch hier das Zugangebot, die Reisemöglichkeiten beschränkten sich zwischen Bad Hersfeld und Niederaula einerseits, zwischen Oberaula und Treysa andererseits auf wenige Alibipersonenzüge. Zwischen Niederaula und Oberaula hatte man seitens der DB einen Schienenersatzverkehr eingerichtet. Eine Reparatur der Strecke zwischen Kleba und Kirchheim stand nie ernsthaft zur Debatte. Der Güterzugverkehr auf dem Abschnitt Niederaula - Alsfeld endete in Etappen. Zwischen Eifa und Schwarz wurde sofort nach der Einstellung des Personenverkehrs mit dem Rückbau der Schiene begonnen, zwischen Schwarz und Grebenau endete der Güterverkehr am 01.07.1979, zwischen Alsfeld und Eifa zum 29.05.1988 und zwischen Breitenbach und Grebenau am 01.12.1995.

Bis zum heutigen Tag findet auf dem verbliebenen Teilstück der Strecke, nämlich zwischen Bad Hersfeld und Breitenbach am Herzberg, ein reger Holzladungsverkehr statt. Insbesondere der in Breitenbach angesiedelte Holzhof sorgt für einen umfangreichen Ladungsverkehr. Auch in Niederjossa wird noch Holz verladen, der Isolierkannenfabrikant in Niederaula dagegen wird nur noch sporadisch bedient.

Läuft man die Strecke einmal ab, so fällt auf, dass man ihr einst beim Bau wohl eine größere Zukunft angedacht hatte. Dämme, Wasserdurchlässe und Brückenbauwerke waren für eine Zweigleisigkeit vorgesehen, ähnliche Beobachtungen macht man ja auch, wenn man auf der ehemaligen Kanonenbahn zwischen Eschwege und Treysa auf Spurensuche geht. Erst vor wenigen Jahren hat man das ehemals große Gleisfeld des Bahnhofes Niederaula bis auf den Anschluss zur Isolierkannenfabrik restlos zurückgebaut, den bis dahin noch vorhandenen Fahrdienstleiter zurückgezogen

und den Bahnhof in eine unbesetzte Zuglaufstelle umgewandelt. Die Schrankenanlage am Niederaulaer Bahnhof in Richtung Bad Hersfeld schließt und öffnet der jeweils auf den Güterzügen mitfahrende Rangierer.

Das Umfeld des Bahnhofes wirkt auf den Betrachter, milde gesagt sehr ernüchternd. Doch ist dieses Erscheinungsbild von einst großen Bahnhöfen in der Fläche bei der DB AG leider kein Einzelfall. Gleichwohl lohnt sich die Fahrt über die Strecke von Bad Hersfeld über Niederaula nach Breitenbach am Herzberg in jedem Fall, denn insbesondere der letzte Abschnitt von Niederjossa nach Breitenbach ist landschaftlich sehr reizvoll.

### Rückfahrt

Nach der Bereisung der Strecke Bad Hersfeld - Breidenbach erfolgt die Rückfahrt nach Fulda. Hier werden die Fahrgäste wieder aufgenommen, die sich für den Fuldaaufenthalt entschieden haben.

*Eisenbahnviadukt bei Eifa an der ehemaligen Strecke Alsfeld - Bad Hersfeld.  
Der Viadukt wurde in den 90.er Jahren wegen Baufälligkeit abgerissen*



*Quellen: Die Eisenbahn Alsfeld - Hersfeld, Hersfeld und Alsfeld im Januar 1870, Die vereinigten Comité's daseibst, Namens derselben: Braun (Hersfeld) Abgeordneter, Busch, Gr. Kreisbaumeister.*

*Brodhacker, Karl: Die Oberhessische Eisenbahn. Dargestellt in Geschichte und Geschichten, Anekdoten und Gedichten. GießenWieseck 1984*

*Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken. Eröffnungsdaten 1835 - 1935, Streckenlängen, Konzessionen, Eigentumsverhältnisse. Mainz 1984*

*Streckenarchiv Deutsche Eisenbahnen, Bd. 1 hsgg. von Dieter Fuchs / Hans-Wolfgang Scharf. EK-Verlag Freiburg 1987 ff.*

Über die Vogelsbergbahn geht es über Lauterbach, Alsfeld und Grünberg zurück nach Gießen und weiter zur Endstation Butzbach.

## Geld für Umbau des Darmstädter Nordbahnhofes

(og) Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in Frankfurt hat Bundesmittel in Höhe von 8,2 Mio. Euro zum Umbau des Darmstädter Nordbahnhofes freigegeben. Nach dem Umbau, der eine Verknüpfung mehrerer parallel verlaufender Schienenstrecken mit Anpassung der Signaltechnik beinhaltet, können ausgewählte Regionalbahnzüge aus dem Odenwald von Darmstadt Nord aus auf direktem Weg nach Frankfurt - ohne Umweg über den Hauptbahnhof - durchfahren.

Bei den Mitteln handelt es sich um zinslose Darlehen, die der Bund nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz in Abstimmung mit dem Land Hessen zweckgebunden für den Nahverkehr zur Verfügung stellt. Der Umbau Darmstadt Nord ist Bestandteil eines zwischen dem Land Hessen, dem RMV, den ÖPNV-Aufgabenträgern und der Bahn am 15. Juli 2003 abgeschlossenen Bau- und Finanzierungsvertrags zur Modernisierung der Odenwaldbahn.

Durch den Einbau neuer Weichenverbindungen im Nordbahnhof wird eine bislang wenig befahrene Güterzug-Verbin-

dungskurve zwischen Darmstadt-Nord und Arheilgen an die Streckengleise der Odenwaldbahn angeschlossen. Das geplante Betriebskonzept sieht eine neue Verbindung von Erbach nach Frankfurt mit Halt an allen Stationen bis Darmstadt Nord und anschließend auf direktem Weg ohne Halt bis Frankfurt Hbf vor. Die Fahrzeiten zwischen den Bahnhöfen der Odenwaldbahn und Frankfurt lassen sich dadurch um ca. 15 Minuten reduzieren. Die direkte Anbindung des Nord- und Ostbahnhofs in Richtung Frankfurt war vormals auch im Rahmen einer Erweiterung des S-Bahn-Angebots geprüft worden.

### Buchtipp:

## Eisenbahnen in der Region Frankfurt Rhein-Main

(gh) In diesem Buch dreht sich alles um die Planung, den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen im Rhein-Main Gebiet. In 16 Fachbeiträgen werden folgende Themen behandelt: Vergangene und zukünftige Entwicklungen, Infrastrukturausbau und Finanzierung, Schienenpersonennah- und -fernverkehr, Anbindung des Flughafens an das Eisenbahnnetz, Neubaustrecke Köln-Rhein/Main, Entwicklungspotenziale des Eisenbahnverkehrs in der europäischen Metropolregion Rhein-Main, S-Bahn-System Rhein-Main, geplante Projekte, Stadtentwicklung und vieles mehr.

Der Leser erfährt aus kompetenter Feder Zusammenhänge zwischen der Entfaltung einer Region und Weichenstellungen für den Infrastrukturausbau. Er erlebt mit diesem Buch auch eine Zeitreise durch die über hundertjährige Geschichte eines der bedeutendsten Schienenverkehrsknoten in Europa.

183 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, 21 x 30 cm. Hestra-Verlag, 2002. Das Buch ist zum Preis von 32,00 Euro (zuzüglich Versandkosten) beim Pro Bahn & Bus Schriftenversand, Postfach 18 64, 65008 Wiesbaden erhältlich.

## Zugstreichungen in Hessen

### Bund kürzt Regionalisierungsmittel nach Vorschlag von Koch / Steinbrück - zahlreiche Züge fallen weg

(fl) Die im letzten Jahr von der Bundesregierung beschlossene Einsparung von Regionalisierungsmitteln hat Einschnitte auch am Leistungsangebot des NVV in diesem Jahr zur Folge. Anders als der Rhein-Main-Verkehrsverbund konzentriert sich der NVV bei seinen Kürzungen auf angeblich oder tatsächlich schwach ausgelastete Wochenendverbindungen.

Auf der relativ fahrgastschwachen Linie R6 Bebra-Eisenach entfallen seit dem 18.04.2004 am Samstag drei Fahrten pro Richtung. Am Sonntag verkehren die Züge im Zweistunden-, anstatt wie bisher im Stundentakt. Damit bleibt ein Grundangebot erhalten, wie es z.B. auch auf der wesentlich stärker frequentierten Main-Weser-Bahn nördlich von Gießen im Regionalbahnverkehr am Wochenende üblich ist.

Auf der R7 Göttingen - Bad Hersfeld

wird am frühen Samstagabend eine Fahrt pro Richtung gestrichen. Die Betriebszeiten der Linie werden nicht beschnitten. Die erste und letzte Fahrt wurde bewusst nicht aus dem Fahrplan genommen. Fahrgäste haben die Möglichkeit auf andere Züge auszuweichen. Die Anschlüsse von Regionalbahnen auf den Fernverkehr in Bad Hersfeld bleiben erhalten. Am Sonntag entfallen zwei Fahrten, eine am Vormittag und eine am Nachmittag.

Folgende Züge entfallen im NVV-Gebiet seit dem 18. April 2004:

#### **R6 Bebra - Eisenach - Bebra**

##### **Samstags**

Eisenach - Bebra: RB 16534, RB 16558, RB 16562

Bebra - Eisenach: RB 16533, RB 16555, RB 16561

##### **Sonn- und Feiertags**

Eisenach - Bebra: RB 16542, RB 16546, RB 16550, RB 16554, RB 16558, RB 16562

Bebra - Eisenach: RB 16539, RB 16543, RB 16547, RB 16551, RB 16555, RB 16561

#### **R7 Bad Hersfeld - Bebra - Göttingen - Bebra - Bad Hersfeld**

##### **Samstag**

Neu-Eichenberg - Bebra: RB 34097

Bebra - Neu-Eichenberg: RB 34090

**Sonn- und Feiertags**

Neu-Eichenberg - Bebra - Bad Hersfeld  
 Abfahrt Neu-Eichenberg: RB 34057, RB 34077

Bad Hersfeld - Bebra - Neu-Eichenberg  
 Abfahrt Bad Hersfeld: RB 34060, RB 34080

**Zugstreichungen beim RMV**

(fl) Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) hat zum 18.04.2004 zahlreiche Verbindungen aus seinen Fahrplänen gestrichen. Es sind - absehen von den bekannten kommunal- bzw. landkreisbetriebenen Streckenstilllegungen im RMV-Raum - die ersten größeren Leistungsabbauten seit der Bahnreform in Hessen. Im RMV-Verkehrsgebiet geht es um jährlich rund 170.000 Kilometer.

Betroffen sind dort Regionalbahnen und Regionalexpress-Züge. Einige der 25 Züge werden bislang im Durchschnitt von bis zu 100 Reisenden genutzt. Nur etwa die Hälfte

der Bahnen ist mit weniger als 20 Fahrgästen schwach bis sehr schwach besetzt. Unmittelbarer Anlass für den Leistungsabbau, den auch andere deutsche Verkehrs-

**Karikatur: Jürgen Janson**

STREICHUNGEN, WOHN MAN SCHRIT!



verbünde vornehmen, sind Mittelkürzungen der Bundesregierung.

Bei einigen Zügen bestehen zeitnahe Ersatzverbindungen. Andere entfallende Bahnen reißen dagegen Lücken in den Fahrplankontakt oder bedeuten eine Verkürzung der Betriebszeiten auf der jeweiligen Strecke. Nach Meinung des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus entfernt sich der RMV bei einem Teil der Streichungen vom Ziel des Integralen Taktfahrplans. Dieser „angebotsorientierte“ Fahrplan sieht feste Betriebszeiten und optimierte Anschlüsse vor, so dass für die Kunden ein verlässliches Angebot besteht. Dabei werden weniger ausgelastete Fahrten in Kauf genommen, weil sie zu einem kundenfreundlichen Gesamtangebot beitragen. Fährt aber künftig beispielsweise auf der Rhönbahn der letzte Zug um 20.19 Uhr von Fulda nach Gersfeld, kann kaum noch von einem Ganztagsangebot gesprochen werden.

Einige Streichungen sind sicher nachvollziehbar. So verkehrte bis 17.04. eine mittägliche Regionalbahn von Assmanshausen nach Wiesbaden zehn Minuten vor einer nachfolgenden RB aus Koblenz. Die Besetzung war dann auch - nach RMV Angaben - mit durchschnittlich sechs Fahrgästen sehr mager. Der Entfall der RB um 9.07 Uhr von Assmanshausen nach Wiesbaden degradiert dagegen den Regionalbahnverkehr der eigentlich „Regional-Stadtbahn-würdigen“ Strecke durch den Rheingau vormittags zum Zweistundentakt.

In einem Teil der Fälle war die mäßige Nachfrage hausgemacht. Beispiel Lahntalbahn: Abfahrten um 17.30, 17.49 und 18.30 ab Gießen ergeben nun mal keinen Halbstundentakt, sondern einen schlecht merk-

baren „bedarfsorientierten“ Fahrplan. Dank guter Anschlüsse von Frankfurt her nutzten immerhin 25 Personen die Verbindung um 17.49 Uhr, was nach Beobachtung des Autors mehr Fahrgäste sind als bei der Verbindung um 17.30 Uhr, die - wie bei allen zur Minute 30 fahrenden Takt-Regionalbahnen der Lahntalbahn leider üblich - ohne zeitnahen Anschluss aus Frankfurt da steht. Unverständlicherweise wurde die Fahrt um 17.49 Uhr gestrichen, statt den gesamten Regionalbahntakt der Lahntalbahn endlich einmal auf die Anschlüsse von und nach Frankfurt abzustimmen.

Völlig „daneben“ sind die Streichungen bei der Kinzigtalbahn. Nicht weniger als 80 bis 90 Reisende betreffen den Entfall einer nachmittäglichen Fahrt (15.09 Uhr) von Frankfurt Süd nach Bad Soden-Salmünster. Die Morgenverbindung litt seit Jahren darunter, dass der Zug aus Kapazitätsgründen nicht mehr, wie früher, bis Frankfurt geführt werden konnte und zudem wegen ICE-Überholungen der Bahnhof Hanau erst erreicht wird, wenn dort alle Anschlusszüge nach Frankfurt/M gerade abgefahren waren. Der Nachmittagszug in der Gegenrichtung konnte wegen Überlastung des Frankfurter Hauptbahnhofes erst in Frankfurt Süd beginnen und musste in Langenselbold die RB der Gegenrichtung passieren lassen,

Auffällig: Die S-Bahn Rhein-Main ist von den Kürzungen nicht betroffen. Unerfreut zeigt sich Pro Bahn & Bus auch vom Termin der geplanten Zugstreichungen: Mitten in der Fahrplanperiode. Die ganzjährig gültigen Fahrplanbücher und CD-ROM's werden damit zur Makulatur. Dabei gehörte es einmal zu den ersten Aufgaben der Verkehrsverbände, für gleiche

Fahrplanperioden bei der Bahn, den Busgesellschaften und den städtischen Verkehrsbetrieben zu sorgen. Auch die kurze

Frist von der Veröffentlichung bis zum Inkrafttreten der Kürzungen ist kein Paradebeispiel für kundenfreundliches Verhalten.

## **Bahndreieck Spessart: Ausbaupläne gestoppt!**

**(cb) Schlechte Nachrichten für Bahnkunden auf der Kinzigtalbahn: Obwohl im Bundesverkehrswegeplan fest verankert, wurden die Ausbaupläne im Korridor Fulda - Frankfurt (- Mannheim) wegen fehlender Finanzmittel erneut auf Eis gelegt. Hauptverlierer werden die Nahverkehrskunden im gesamten Main-Kinzig-Kreis sein.**

Auch die Anbindung des Landkreises Fulda ans Rhein-Main-Gebiet wird leiden. Inzwischen ist nicht einmal sicher, ob wenigstens der dreigleisige Ausbau des 3-km-Abschnittes Hailer-Meerholz - Gelnhausen ("Überhang" aus dem Bundesverkehrswegeplan 1985!) sowie die Sanierung des Distelrasentunnels in den nächsten Jahren

stattfinden.

Weniger beachtet, aber im Ergebnis mindestens genau so schädlich ist zugleich der Ausbaustopp im Korridor Erfurt - Fulda. Im Hinblick auf die EU-Osterweiterung bleibt damit an entscheidender Stelle ein Hauptnadelöhr im Schienengüterverkehrsnetz bestehen. Selbst die Realisierung der

*Dunkle Schatten über dem Neu- bzw Ausbau des Distelrasentunnels: Die Bauarbeiten werden aufgrund fehlender Finanzmittel verschoben werden müssen*



"Konsenslösung" für die Tunnelanierung im unterfränkischen Heigenbrücken (Strecke Gemünden - Aschaffenburg) ist nun erneut in Frage gestellt.

### **Chaos ab 2006 ?**

Die für den Jahresfahrplan 2005 gerade noch abgewendete Verschiebung von ICE-Zeitlagen auf der Kinzigtalbahn (siehe vorige HessenSchiene) steht nun offenbar ein Jahr später an. Damit ist erneut zu befürchten, dass die RegionalExpresß-Züge zwischen Fulda und Frankfurt irgendwo im Kinzigtal von Fernzügen überholt werden. Fahrzeitverlängerungen und höhere Unpünktlichkeit wären die Folgen. Zudem könnte das Fahrplangerüst von RE- und RB-Zügen sich verändern, was sich u.a. auf die Busanschlüsse an allein 12 Bahnhöfen im Abschnitt Fulda - Hanau auswirken würde.

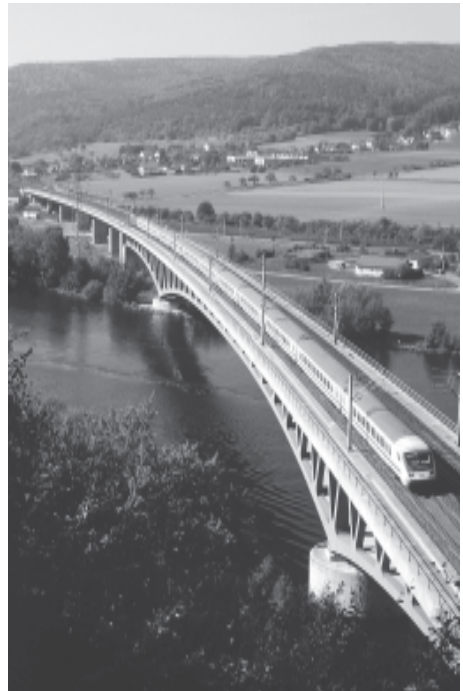
### **Planung in der Schwebe**

Finanzmittel für die Planung von Streckenausbauten sind derzeit gebunden an das Volumen laufender Projekte. Wird demnach weniger gebaut, dann kann zugleich auch weniger geplant werden. Bereits jetzt werden nur noch laufende Planungen zu Ende geführt, aber keine neuen mehr begonnen. Davon betroffen ist voraussichtlich auch das Raumordnungsverfahren für das Bahndreieck Spessart. Wenn also in einigen Jahren die Finanzierung sinnvoller Streckenausbauten tatsächlich wieder gesichert wäre, könnte man nicht "in die Schublade greifen", sondern müsste zunächst den Planungsstau abarbeiten...

### **Frankfurt RheinMain plus gestorben**

Das nach Beerdigung der uneffektiven Tunnelpläne "Frankfurt 21" formulierte Projektgeflecht "Frankfurt RheinMain plus" basierte fachlich ganz wesentlich auf dem gezielten Ausbau der landesweit wichtigen Achsen Fulda - Frankfurt und Mannheim - Frankfurt sowie der Leistungssteigerung in den Knoten Frankfurt, Hanau und Fulda. Ohne Realisierung dieser essentiellen Teile bleibt der Rest bloßes Stückwerk. Die verkehrlichen und wirtschaftlichen Negativfolgen für das Rhein-Main-Gebiet sind noch nicht absehbar.

*Wegen fehlender Finanzmittel wird die Nantenbacher Kurve (Strecke Aschaffenburg - Würzburg) noch länger das letzte neugebaute Streckenstück im Bahndreieck Spessart sein*



**Kommentar:**

**Großer Scherbenhaufen**

Größer hätte der Scherbenhaufen kaum ausfallen können: Statt Aussicht auf marktgerechte Schnelligkeit als Alternative zum Autobahnstau Pendlerzüge auf dem Wartegleis. Statt Integralelem Takt erbärmliches Minutengeschiebe - auf Kosten der Anschlüsse zu den oft kommunal finanzierten Busnetzen (wer ersetzt eigentlich RMV-Gesellschaftern und Gemeinden Mehrkosten bzw. Einnahmeverluste?). Statt Planungssicherheit, z.B. für die Modernisierung maroder Bahnstationen, nur betretenes Schulterzucken. Und wenn der Fernverkehr die Regionalzüge so lange "kaputtfährt", bis viele Kunden erfolgreich vertrieben wurden, dann streicht man flugs die Bestellung aufgrund "geringer Nutzung".

Flexibilität, Eigenverantwortung, Standortwettbewerb, Lebensqualität, Lärm-minderung, Umweltschutz - alles Phrasen, wenn im Ergebnis unsere Volksvertreter auf Bundesebene es seit 1985 nicht gebacken bekommt, in einem europäischen Hauptverkehrskorridor auf ein paar Dutzend Kilometer Finanzierung und Planung für Zusatzgleise auf die Beine zu stellen! Die betreffenden Bundestagsabgeordneten werden den Bürgern der Region Rechenschaft über ihr diesbezügliches Tun und Lassen ablegen müssen.

Es ist ein Treppenwitz, dass der RMV ausgerechnet jetzt den Entwurf seines Regionalen Nahverkehrsplanes vorlegt. Überflüssig zu erwähnen, dass ohne die passende Infrastruktur alle Pläne für attraktiveren Nahverkehr Makulatur bleiben.

Die Lehre, die nun endlich in die Köpfe der Verkehrspolitiker in Bund und Land hinein muss, ist klar: Weg mit sinnlosem Prestige-Schnickschnack!

War es 1992 nachvollziehbar der gewaltige Sanierungsbedarf in den neuen Ländern, die damals die Bauarbeiten im Kinzigtal ausbremsten, so ist es 2004 ein sehr fragwürdiges Ost-Projekt, das die immer knapperen Finanzmittel wegsaugt wie ein Schwamm: Die superteure U-Bahn unter dem Thüringer Wald zwischen Nürnberg und Erfurt. Von Verkehrs- wie Umweltverbänden seit Jahren als Geldvernichtungsmaschine gebrandmarkt, bremst sie inzwischen alle wirklich sinnvollen Vorhaben in Ost wie West rücksichtslos aus.

Und wer in Hessen weiterhin von der Untertunnelung Frankfurts oder einer Magnetbahn nach Hahn träumt, ist nicht mehr von dieser Welt.

Wenn endlich kapiert das die entscheidenden Leute?

Christian Behrendt

## **Pro Bahn & Bus: Gleiche Preise auch für Barzahler bei der Bahn**

(pb&b) Nach Ansicht des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus gibt es immer weniger Barzahlungsmöglichkeiten bei der Deutschen Bahn AG und bei einigen kommunalen Verkehrs-unternehmen. Verursacht wird die Situation insbesondere durch die Schließung von Fahrkartenausgaben sowie durch die eingeschränkten Öffnungszeiten der verbleibenden Schalter. Ersatz wird in der Regel durch Automaten bereit gestellt, die kein Bargeld, sondern EC- oder Kreditkarten annehmen.

DB-Automaten mit Bargeldannahme sind selten. In einigen Regionen fehlen sie ganz. Sie verkaufen auch nur regionale Angebote. Die Verkaufsmöglichkeiten in den Zügen selbst werden ebenfalls nach und nach eingeschränkt.

Das Tarifsystem der Deutschen Bahn unterstützt den Trend hin zum Automaten. So gelten beispielsweise für das Angebot „Schönes Wochenende Ticket“ drei Preise je nach Vertriebsart: Am Automaten kostet der Fahrschein 28 Euro, am Schalter 30 Euro und im Zug sogar 31,60 Euro. Pro Bahn & Bus sieht wegen der gerade in Hessen äußerst geringen Dichte von Bargeld annehmenden DB-Automaten eine Diskriminierung der auf Barzahlung angewiesenen Kundinnen und Kunden.

Auch andere Teile des Tarifsystems benachteiligen die auf Bargeldzahlung angewiesenen Kunden. Beispiele:

- Die momentan angebotene kostenlose Reservierungsmöglichkeit ausschließlich am Automaten (i.d.R. mit Kartenzahlung verbunden) sowie im Internet. Am Schalter wird dagegen eine Reservierungsgebühr erhoben.

- Der Abbau von Fahrkartenausgaben

und der Ersatz durch Automaten, die kein Bargeld annehmen. Die nächste Möglichkeit zum Fahrkartenauf gegen Bares befindet sich dann meist in unzumutbarer Entfernung, z.B. am nächsten Knotenbahnhof.

Auch wenn neben dem DB-Automaten noch ein Bargeld akzeptierender Verbundfahrschein-Automat des RMV bzw. NVV vorhanden sein sollte, stellt dies eine Benachteiligung dar, da bei Fernreisen die Kombination aus Verbundfahrschein und Fernverkehrsfahrschein in aller Regel teurer ist.

Viele Reisebüros müssen wegen sinkender Provisionen Verkaufsgebühren erheben. Dadurch schränken sich die Möglichkeiten zum Kauf von Fahrkarten gegen Bargeld weiter ein.

Pro Bahn & Bus Vorsitzende Petra Becker: „Bargeld ist das gesetzliche Zahlungsmittel in Deutschland. Ein großes Unternehmen darf für die gleiche Leistung nicht unterschiedliche Preise berechnen, je nachdem ob der Kunde in der Lage und Willens ist, mit Karte zu zahlen oder nicht.“

## Neue RMV-Jahreskarten für Schüler

(og) Nach jahrelangem Streit hinter den Kulissen um die Finanzierung will der Rhein-Main-Verkehrsverbund neue Jahreskarten für Schüler einführen. Mit der Kombination von drei Varianten will der RMV sowohl den Nutzern als auch den Städten und Kreisen auf der Anbieterseite die jeweils gewünschte individuelle Lösung bieten.

### Variante 1: Fahren an Schultagen

Das Grundangebot, die Variante 1, können die Schülämter nur für die freifahrtberechtigten Schülerinnen und Schüler eine Schulzeitkarte ausgeben. Dieses Basisangebot gilt außerhalb der Ferienzeiten für die Tarifgebiete zwischen Wohn- und Schulort.

Zu dieser Schulzeitkarte können die jungen Kunden jedoch an den üblichen Verkaufsstellen einen Zuschlag erwerben (14 Euro pro Schuljahr für die Preisstufen 1 bis 3 und 13, für die übrigen Preisstufen kostet der Zuschlag 29 Euro). Dieser Zuschlag ermöglicht dann ein Schuljahr lang die freie Fahrt während der Ferien in den gesamten Landkreisen und Städten, in denen die Tarifgebiete liegen.

### Variante 2: Mobil auch in den Ferien

Die Variante 2, die von den Landkreisen und Städten allen Schülern angeboten werden kann, kostet das 9,5fache des monatlichen Ausbildungstarifs und schließt die zusätzlichen Leistungen während der Ferienzeit wie oben beschrieben bereits ein.

### Variante 3: Freie Fahrt in den großen Städten

Die Variante 3, sozusagen das Premiumangebot, ist für die großen Städte wie Frankfurt, Mainz und Wiesbaden vorgesehen. Da die Schülerinnen und Schüler das

sehr viel dichtere Verkehrsnetz in diesen Städten deutlich intensiver nutzen können als das im ländlichen Raum möglich ist, kostet sie - wie die Jahreskarte für Erwachsene - das 10fache des Monatspreises. Dafür gilt sie während der Ferien zusätzlich im gesamten RMV-Gebiet.

### Günstige Zuschlagskarten für alle

Wer im Besitz einer neuen RMV-Schuljahreskarte ist, kann auf jeden Fall während der Ferien das gesamte Verbundgebiet per Bus und Bahn erkunden: Was im Premiumangebot inklusive ist, kann für die Varianten 1 und 2 zusätzlich erworben werden.

Für die Basisversion kostet der Zuschlag 37 Euro pro Schuljahr, für die Variante 2 ist er gesplittet: Hat man eine Karte der Preisstufen 1 bis 3 oder 13, ist man mit einem jährlichen Zuschlag von 23 Euro dabei, für die anderen Preisstufen genügt ein jährlicher Zuschlag von 8 Euro.

## RMV-Nahverkehrsplan in Arbeit

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund betreibt momentan die Fortschreibung des regionalen Nahverkehrsplanes. Dazu liegt ein Entwurf auf CD-ROM vor, zu dem sich auch Pro Bahn & Bus äußern wird. Interessierte Mitglieder, die Ideen für die Pro Bahn & Bus - Stellungnahme einbringen möchten, können sich bis Anfang Juni an ihren zuständigen Regionalverband wenden.

## Leserbrief

### Was könnte man aus den Anschlägen von Madrid für das Rhein-Main-Gebiet und den RMV lernen?

#### 1. Sicherheit im S-Bahn-Verkehr

Der RMV redet von den 3 S - Sicherheit, Sauberkeit, Service. Unter Sicherheit wurde bisher bestimmt kein Schutz vor Terroranschlägen verstanden. Der Sicherheitsbegriff muss nach den Anschlägen von Madrid erweitert und möglichst nachhaltige Schadensbegrenzungs-Strategien müssen konsequent umgesetzt werden. Eine Entzerrung und Dezentralisierung von Knotenpunkten, d.h. weniger Menschen an einem Ort, ist dabei eine notwendige aber natürlich keine hinreichende Maßnahme. Der Frankfurter Hauptbahnhof ist dabei ein wichtiger Ort. Die immer überfüllten Linien S8 und S9 sind dabei auch zu beachten, in diesen werden auch immer besonders viele Koffer transportiert.

#### 2. Tangentialverbindungen

Für Verbindungen aus dem Taunus nach Ffm Niederrad, Kelsterbach bis nach Rüsselsheim könnte ich mir eine Lösung ähnlich der Linie 55 vorstellen. Montags bis Freitags könnte eine neue Regionalbahn-Linie anstatt der S5 um 7.24, 7.54, 8.24 Uhr ab Friedrichsdorf direkt bis nach Rüsselsheim fahren. In Ffm Rödelheim können Fahrgäste der S3 und S4 zusteigen. Abends sollte ein entsprechendes Angebot in Gegenrichtung existieren.

Die Kapazitäten Richtung Ffm Innenstadt werden kaum vermindert, Fahrgäste können in Ffm Rödelheim in Richtung Innenstadt umsteigen, außerdem gibt es noch Taunusbahn-Direktverbindungen zum Hauptbahnhof.

Mit dieser Verbindung können neue Fahrgastgruppen geworben und der Hauptbahnhof sowie der um diese Zeit immer überfüllte Tiefbahnsteig am Hauptbahnhof sowie die ebenso überfüllten S8- und S9-Langzüge entlastet werden.

#### 3. Regionaltangente West

Diese schon seit langem geplante Verbindung hat einen anderen Ansatz. Die Fahrzeit zum Flughafen ist von Bad Homburg aus jedoch viel länger und Ffm Niederrad wird nicht erreicht.

Nach meiner Meinung werden sowohl die von mir vorgeschlagenen Verbindungen als auch die Regionaltangente West benötigt. Da die Infrastruktur für meinen Vorschlag bereits vorhanden ist, lässt sich dieser kurzfristig und kostengünstig realisieren. Betriebsmehrkosten sollten auch keine entstehen.

Rüdiger Gruhle

*Leserbriefe geben nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion dar*



## **Obere Lahntalbahn Erndtebrück - Marburg KBS 623 RMV-Linie 43**

### **Zusätzliche Halte in Schameder und Leimstruth**

(og) Seit dem 15. März hält die Obere Lahntalbahn bei Bedarf mit allen Zügen in Schameder und Leimstruth. Die Bevölkerung von Schameder und Leimstruth konnte bislang die Obere Lahntalbahn nur in Richtung Erndtebrück nutzen. Für die Gegenrichtung mußte in der Regel auf die Regionalbuslinie R 30 zurückgegriffen werden.

Dies ist nun Vergangenheit. Die Kurhessenbahn, eine Tochter der DB Regio AG, hat die Strecke beschleunigt und die Fahrzeitgewinne in zusätzliche Zughalte in Schameder und Leimstruth investiert. Danach hält die Obere Lahntalbahn zusätzlich bei Bedarf in Schameder um 8.03 Uhr, 12.03 Uhr, 14.03 Uhr, 16.03 Uhr, 17.03 Uhr, 18.03 Uhr und in Leimstruth um 8.06 Uhr, 10.06 Uhr, 12.06. Uhr, 14.06 Uhr, 16.06 Uhr, 17.06 Uhr, 18.06 Uhr. Mit diesen zusätzlichen Halten wird die Verbindung zur Kerngemeinde Erndtebrück und gleichzeitig zur Nachbarstadt Bad Laasphe verbessert.

## **Vogelsbergbahn Gießen-Alsfeld-Fulda RMV-Linie 35**

### **Kein Warnpfeiff mehr am unbeschränkten Fußgängerüberweg**

(hl) Im Bereich der der Anneröder Siedlung (Stadt Gießen) kreuzt seit Jahren ein unbeschränkter Fußgängerüberweg die

Schienen der Vogelsbergbahn. Seit September 2002 waren hier die Triebfahrzeugführer der Bahn vor der Durchfahrt an dieser Stelle angewiesen, mit einem Achtungspfeiff eventuelle Fußgänger bei der Überquerung des Bahnübergangs vor dem Herannahen eines Zuges zu warnen. Vor diesem Zeitpunkt wurde an dieser Stelle nur ein Signal gegeben, wenn sich Personen im Bereich des Übergangs befanden.

Da die Betriebszeiten der Vogelsbergbahn von morgens 4 Uhr bis abends gegen 22 Uhr reichen und ca. alle 30 Minuten ein Zug diese Stelle mit mehr oder minder ausgeprägten Pfeiffen diese Stelle passiert, sahen sich die Anwohner unter anderem in Ihrer Nachtruhe gestört. Um diese „Lärmbelästigung“ zu unterbinden, wurden von den Betroffenen neben der Stadtverordnetenversammlung auch der Petitionsausschuß des Landtages und des Bundestages eingeschaltet; ebenso das Umweltministerium und der Umweltausschuß. Da sich trotz dieser Aktivitäten keine Lösung abzeichnete, reichten die betroffenen Anwohner als letztes Mittel Einzel- und Sammelklagen beim zuständigen Amtsgericht gegen die DB AG ein.

Wie jetzt in einer Pressemitteilung bekannt gemacht wurde entfällt der Klagegrund da das Pfeiffen der Züge ab Ende April eingestellt wird.

### **Freizeitverkehr**

(hl) Um an Sonn- und Feiertagen dem gestiegenen Freizeitverkehr mit Fahrrädern in Verbindung mit dem „Vogelsberger Vulkanexpress“ ausreichende Stellplätze in den Zügen vorzuhalten, werden auch in diesem Jahr wieder in der Saison vom 1. Mai bis 31. Oktober 2004 alle durchgehenden Züge der Vogelsbergbahn in der

Hauptverkehrszeit verstärkt. Da auf dieser Strecke nur noch ausschließlich Triebwagen der Baureihe VT628 verkehren, wird die Erhöhung auf 40 Stellplätze durch einen zweiten Triebwagen erreicht.

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

### **Ausschreibung kappt Verbindungen auf der Lahntalbahn**

(fl) Mit Start des Vectus-Netzes im Dezember 2004 wird es definitiv keine durchgehenden Regionalbahnen auf der Lahntalbahn mehr geben. Dann ist Umsteigen in Limburg angesagt, wofür die Fahrplangestalter etwa 10 Minuten Zeit vorsehen. Pro Bahn & Bus spricht sich vehement gegen diesen Umsteigezwang aus. Die durchgehenden Verbindungen werden insbesondere am Wochenende und von Radtouristen gut genutzt.

Der Pro Bahn & Bus - Vorschlag einer wechselweisen Bedienung der Gesamtstrecke durch DB-Regio und Vectus wurde seitens des Rhein-Main-Verkehrsverbundes abgelehnt. Für den Fahrgastverband ist nicht einsehbar, warum ausgerechnet eine auf Qualitätsverbesserungen gezielte Ausschreibung zu einer solchen Verschlechterung führt.

Leider zieht die Vergabe einzelner Strecken oder von Teilnetzen häufig den Entfall durchgehender Verbindungen nach sich. So gab es vor Übernahme der Lahn-Kinzig-Bahn durch die Butzbach-Licher-Eisenbahn zeitweise umsteigefreie Verbindungen aus dem Lahntal zur Lahn-Kinzig-Bahn und umgekehrt. Auch zur Vogelsbergbahn existierten vor längerer Zeit einzelne

Durchläufe. Das System wäre durchaus ausbaufähig, um beispielsweise Wetzlar mit den Universitätsstandorten in Gießen besser zu verknüpfen.

## **RMV - Mittelhessenkonzept Pro Bahn & Bus möchte die Regionalbahn Dillenburg - Kassel erhalten**

(fl) Das ab ca. 2007 umzusetzende „Mittelhessen-Konzept“ des Rhein-Main-Verkehrsverbundes sieht stündliche schnelle Verbindungen zwischen Frankfurt und Gießen vor, die in der Universitätsstadt „geflügelt“ werden und als Regionalbahn nach Dillenburg bzw. Marburg verkehren. Die Verkehrsleistung dürfte ausgeschrieben werden. Unberührt davon sollen die RE-Linien Frankfurt - Kassel, Gießen - Aachen und Frankfurt - Siegen bleiben. Bei letzterer Verbindung sind Zweifel angebracht, da die Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt und Friedberg bis zu ihrem Ausbau kaum zusätzliche Züge aufnehmen kann. Für die nördliche Main-Weser-Bahn ist außerdem eine stündliche Regionalbahn Gießen-Kassel vorgesehen.

Entfallen würde damit die heutige umsteigefreie RB-Linie Dillenburg - Wetzlar - Gießen - Marburg - Kassel. Da diese zwischen dem unteren Dilltal, Wetzlar und den beiden Universitätsstädten rege genutzt wird, muss sie nach Meinung von Pro Bahn & Bus erhalten bleiben. Eine weitere Aufwertung erfährt die Verbindung schon durch den Halt am „Oswaldsgarten“ in Gießen ab Dezember 2004. Weitere Stationen in Marburg-Mitte, Asslar-Süd und Dillenburg-Mitte (auf dem Gleis der Dietzhöhlalbahn einzurichten) könnten für ein S-Bahn-artiges mittelhessisches Regionalbahnsystem sorgen.

*Schon bald  
werden die  
Baumaschinen  
auch im  
Bahnhof  
Frankfurter  
Berg anrücken.  
Die S-Bahn  
muss dann nicht  
mehr für  
schnellere Züge  
aufs Wartegleis*



## S6

### Bad Vilbel - Frankfurt

#### Planfeststellung für viergleisigen Ausbau abgeschlossen

(j1) Das Planfeststellungsverfahren für den viergleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Bad Vilbel-Nordbahnhof und Frankfurt-West ist abgeschlossen.

Noch in diesem Jahr soll mit dem Bau der beiden zusätzlichen S-Bahngleise begonnen werden. Die Inbetriebnahme ist für 2008/2009 vorgesehen. Entlang der 12,6 Kilometer langen Strecke werden die bestehenden Bahnhöfe umgebaut. Insgesamt 14 Kilometer Schallschutzwände werden errichtet, vier Bahnübergänge beseitigt und durch drei Unterführungen ersetzt.

Die Kosten von 178 Millionen Euro teilen sich Bahn, Land, Stadt Frankfurt, Wetteraukreis und RMV. Geplant ist, die Strecke später bis Friedberg viergleisig auszubauen. Die Planungen dafür sollen bald aufgenommen werden.

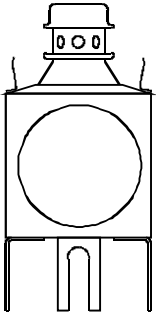
## Güterverkehr

### Hessische Güterbahn GmbH am Start

(ml, fl) Die Hessische Güterbahn GmbH ist ein kleines Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) mit dem Schwerpunkt auf Güterverkehrsleistungen. Laut dem Inhaber, Herrn Putze, setzt das 2003 gegründete Unternehmen gegenwärtig vier angemietete Lokomotiven ein. Mit z.Zt. 8 Personen werden überwiegend Leistungen im Baustellengeschäft erbracht.

Das Unternehmen bemüht sich, große hessische Unternehmen mit Gleisanschluss, aber ohne Verkehrsaufkommen wieder neu für den Schienengüterverkehr zu gewinnen. Durch die LKW-Maut sieht man hierfür gute Chancen. Die Lokomotiven sind in Gießen stationiert; aktuell konnte ein Auftrag im Bereich der Frankfurter Hafenbahn dazu gewonnen werden. Eine der Loks verfügt über Wendezugsteuerung (Baureihe 212), so dass auch ein Einsatz im Personenverkehr denkbar ist.

Kontakt: [www.hgb-online.com](http://www.hgb-online.com)  
Tel. 06408 547568.



## Echte Kerle fahren Auto

(fl) Nicht genug, dass einige Verkehrsunternehmen noch immer ihre „Ganzwerbung“ über die Scheiben ihrer Busse und Bahnen hinwegkleistern. Manche verhöhnen dabei auch noch ihre Fahrgäste. So gesehen im thüringischen Gotha: Ein Bus des Busunternehmens Steinbrück, übrigens ein erklärter Konkurrent und Kritiker der in der gleichen Stadt aktiven sympathischen „Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH“, fährt folgende Werbung eines Autohauses spazieren: Auf der Rückseite des Fahrzeugs in großen Lettern die Frage „Bus verpasst?“. Auf der Seite dann die Antwort: „Echte Kerle fahren Auto.“ Darunter einige Kleinkindergesichter, die entweder witzig wirken oder doch zumindest dem Ganzen etwas die Peinlichkeit nehmen sollen.

Prima, Herr Steinbrück! So locken Sie ganz gewiss neue Kunden in Ihren Stadtverkehr. Wem es vielleicht etwas peinlich ist, als halber Kerl zu gelten, da gerade kein Auto zur Hand: Kein Problem - Man(n) wird ja nicht gesehen, dank der zugepappten Scheiben.

Man übertrage das Beispiel auf den für Vergleiche aller Art stets geeigneten Bäcker um die Ecke: „Brötchen satt? Echte Kerle essen Wurst“ müsste der plakatieren, um als ähnlich einfältig zu gelten. Oder Aldi: „Echte Kerle gehen zu Lidl“. Oder die Bahn: „Mit dem neuen Mercedes-Benz SLK in den Frühling“. Gibt's nicht? Gibt's

leider doch, zumindest letzteres Beispiel. Mit eben jenem Slogan umgarnt das Unternehmen seine Bahn.Comfort-Klientel im jüngsten Brief an „unsere besten Kunden“.

Um solches Marketing zu verstehen, muss man wohl einige Semester Betriebswirtschaftslehre an der Universität von Schilda, ein Praktikum bei Radio Eriwan oder einen Bildungsurlaub beim Orakel von Delphi absolviert haben.

Welcher Fahrgast hat das schon ?

### 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](mailto:hessenschiene@probahn-bus.org)  
Layout: Jürgen Lerch

Druck: Druckhaus Gratzfeld, 35510 Butzbach  
Auflage: 2200 Exemplare,  
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, Oliver Günter, Christian Behrendt, Gernot Hornik, Horst Mader, Frank Adam, Friedrich Lang, Hans-Peter Günther, Michael Laux, Horst Lorenz, Petra Becker, Bernd-Otto Bachter, Jürgen Lerch, Günter H. Köhler, Andreas Christopher

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:  
2. August 2004

# Broschüren und Schriften

## Die Kassel-Naumburger Eisenbahn AG

• 14,80

Von der Kleinbahn zum modernen Verkehrsdienstleister. Festschrift zum 100-jährigen Jubiläum. 132 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, ca. 20 x 20 cm. 2003.

## 90 Jahre Westerwaldbahn

• 14,00

Von der Kleinbahn zum regionalen Verkehrsunternehmen. 128 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, größtenteils in Farbe, ca. 21 x 30 cm. Eigenverlag Westerwaldbahn, 2004.

## Butzbach - Licher Eisenbahn

• 24,80

(Andreas Christopher) Die wechselvolle Geschichte der BLE, präsentiert zum 100-jährigen Jubiläum. 164 Seiten, ca. 300 Fotos und Abbildungen, teilw. in Farbe, ca. 21 x 30 cm. AG Drehscheibe, 2004.

## Deutsche Klein- und Privatbahnen, Band 8: Hessen

• 35,00

(Gerd Wolff / Andreas Christopher) 392 Seiten mit zahlreichen s/w Fotos, ca. 21 x 30 cm. EK-Verlag, 2004.

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*

Bitte

ausreichend

frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.  
Sonderfahrt Kinzig-Fulda  
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach



## Bestellung Fahrkarten für Sonderfahrt

Hiermit bestelle ich folgende Fahrkarten für die Sonderzugfahrt am 26.06.2004 an Kinzig und Fulda zu den genannten Bedingungen (Hessenschiene Nr. 56) und folgenden Preisen incl. Vorverkauf und Versand. Den Gesamtfahrpreis überweise ich auf das Konto 67 227 000 bei der Volksbank Gießen-Friedberg (BLZ 513 900 00). Der Versand der Fahrkarten erfolgt nach Zahlungseingang.

<b>Fahrpreise Euro incl. Vorverkauf und Versand</b>	<b>An za hl</b>	<b>Erwach- sene</b>	<b>An za hl</b>	<b>Mit- glieder 1</b>	<b>An za hl</b>	<b>Kinder bis 14 Jahre</b>	<b>An za hl</b>	<b>Kinder bis 5 Jahre</b>
Gesamtstrecke		42,90		39,60		24,20		5,50
Gesamtstrecke ohne Fulda – Breitenbach – Fulda		31,90		27,50		18,70		5,50
Fulda – Breitenbach – Fulda		13,20		9,90		5,50		3,30

**1** = Mitglieder von Pro Bahn & Bus e.V., des Deutschen Bahnkunden-Verbandes e.V. und des Vereins Historische Eisenbahnen Hersfeld e.V.

Name, Vorname

PLZ, Ort

Straße, Hausnummer

Datum, Unterschrift

Bitte als Postkarte oder Fax (06641-62727) versenden