

HESSEN SCHIENE

Nr. 57 D: 1,50 Euro
Sep. - Okt. 2004
H 4032

Die Infozeitschrift
von Pro Bahn & Bus



- **Fahrkartenausgaben vor der Schließung**
- **Erste Zweisystem-RegioTram vorgestellt**
- **Bis 2008 Ausbaustopp im Kinzigtal**



PROBA H N & BUS
Ihr Fahrgastverband

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
Großer Bahnhof für neue RegioTram	7
Korbach-Frankenberg: Reaktivierung wird wahrscheinlicher	9
Vier lohnende NVV-Fahrplanhefte zur Sommersaison 2004	10
Lossetalbahn: Schüler als Hilfsaufsicht	11
Spatenstich für Regiowerkstatt in Limburg	12
Probleme mit RE-Verkehr in Mittelhessen	14
Servicewüste Mittelhessen	16
Schneller weg als gekommen: WVG-Geschäftsführer Uwe Stindt	19
Lumdatalbahn empfängt Besuch vom ZOV	21
Triebwagen im Bahnhof Lauterbach entgleist	23
Allianz pro Schiene enttäuscht von Verkehrspolitik	24
S-Bahn S5/S6: Neue Fahrzeuge im Einsatz	25
Ab Dezember neue Midibusse im Frankfurter Süden	26
Frankfurter Farbenspiel	28
Vorlaufbetrieb von Vectus hat begonnen	29
Rheinfähren in Verbundtarif integrieren	31
Erneuerung des Wiesbadener Hauptbahnhofs macht Fortschritte	32
Pünktlichkeit um jeden Preis?	32
Ausbau der Nahverkehrsspur Rheinstraße in Darmstadt	34
Wettbewerb im RMV kommt in Fahrt	35
Bis 2008 Ausbaustopp im Kinzigtal	37
Einbruch in Pro Bahn & Bus-Geschäftsstelle	41
Fahrkartenverkauf vor Ort ein unnötiger Luxus?	43
Bilderbogen Sonderfahrt „An Kinzig und Fulda“	45
Streckentelegramm	48
Schlusslicht	54

Titelbild: Anlässlich eines Streckenfestes am 9. Mai 2004, mit dem die Kurhessenbahn die Wiedereröffnung der Strecke zwischen Korbach und Willingen feierte, fährt ein Schienenbus bei Rhena Richtung Brilon Wald *Fotos, wenn nicht anders bezeichnet: J. Lerch*

Liebe Mitglieder,
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

die sogenannte „Freizeitgesellschaft“ hat den Öffentlichen Verkehr innerhalb der letzten 10 Jahre erheblich umgekrempelt. In den Siebzigern und Achtzigern war das Angebot auf Zweigstrecken häufig auf die Tage „außer samstags, sonn- und feiertags“ beschränkt - der tatsächlichen Nachfrage entsprechend - oder vielleicht auch nicht? Heute sind am Wochenende nicht selten die vollsten Züge unterwegs. Viele einst vernachlässigte Strecken haben wieder ein Wochenendangebot erhalten. Leider meist nur im Zwei-Stunden-Takt. Aber immerhin - die Richtung stimmt.

Die großen Verkehrsverbünde haben den Trend nachhaltig gefördert. RMV und NVV bzw. die zuständigen lokalen Nahverkehrsgesellschaften erschließen die attraktivsten Regionen mit speziellen Linien. Man denke nur an den Vogelsberger Vulkanexpress, den Odenwälder NaTourBus oder die Ederseebahn des NVV, die wegen des schlechten Gleiszustandes momentan leider still liegt, aber gute Chancen auf eine Reaktivierung hat.

Ein besonders attraktives Marketing betreibt der Verkehrsverbund Rhein-Neckar VRN. Die Broschüren dieses Verbundes machen wirklich Appetit auf Reisen. Im jüngsten Fall ist dies sogar wörtlich zu nehmen: „Kulinarische Ausflüge im VRN“ heißt das Heft mit insgesamt 39 Tipps zu Restaurants in Bahnhof- oder Haltestellennähe zwischen dem nördlichsten Elsass und dem Taubertal. Überzeugen können auch die Materialien des Nordhessischen Verkehrsverbundes NVV, die durch detaillierte Karten und präzise Informationen einen hohen Nutzwert besitzen.

Der Erfolg im Freizeitverkehr sollte den Verkehrsverbänden Ansporn zu noch mehr Leistung sein: Wäre auf der Lahntalbahn nicht doch der Stundentakt am Wochenende machbar? Warum müssen Touristen ab Dezember auf dieser Strecke in Limburg die Regionalbahn wechseln, die sie bislang durchgehend benutzen konnten?

Freizeitreisende sind anspruchsvolle Kunden, die in aller Regel ein Auto als Alternative besitzen!



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

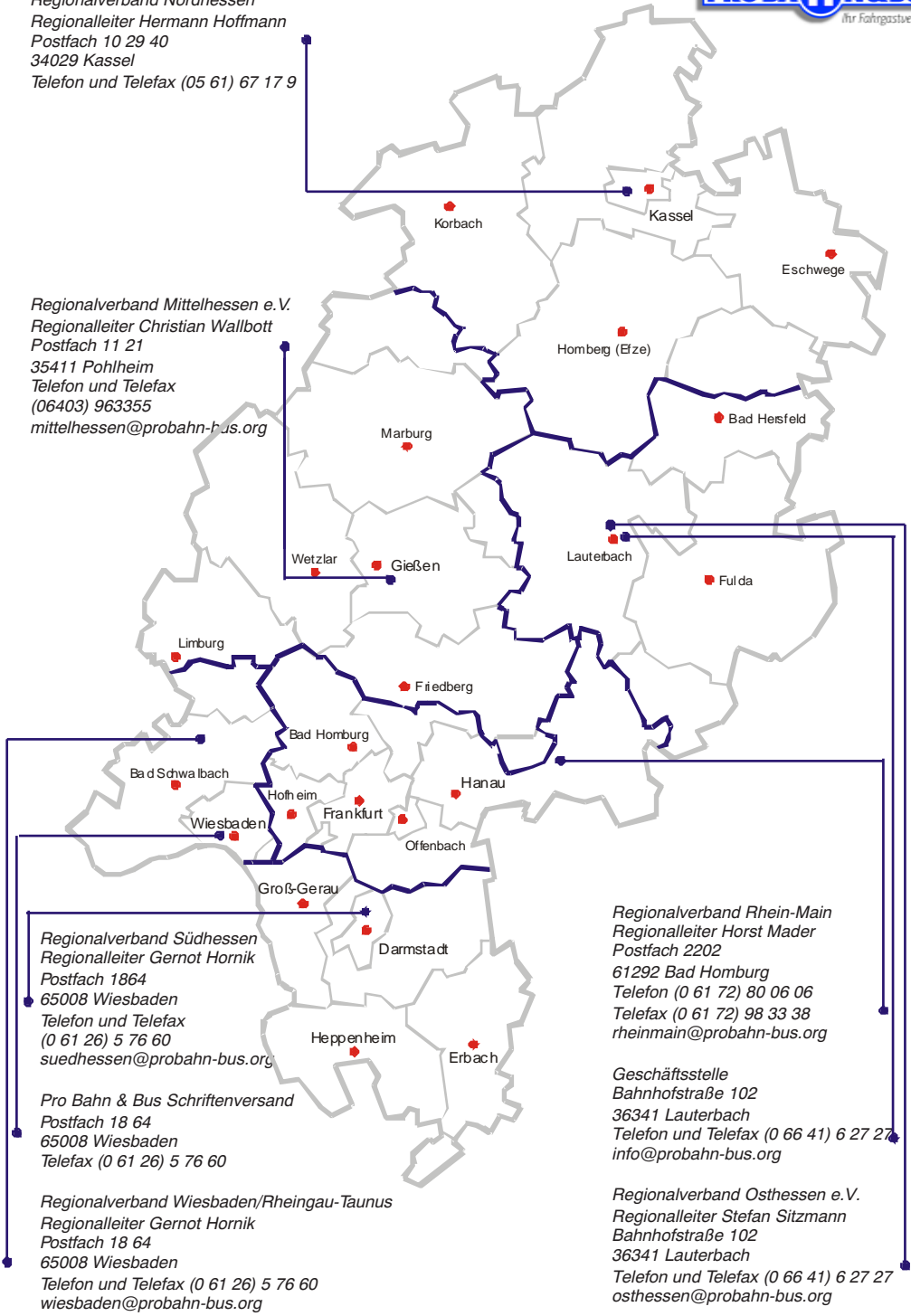
Pro Bahn & Bus Schriftenversand
Postfach 18 64
65008 Wiesbaden
Telefax (0 61 26) 5 76 60

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



Datum	RV	Veranstaltung	Ort
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
08.09.04 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
04.10.04 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
05.10.04 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
16.10.04 14:30 Uhr	NHS	RV-Treff Nordhessen	Cafe Krone, Sandstraße 4, Melsungen (Nähe Barterwetzbr.)
01.11.04 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
02.11.04 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
10.11.04 18 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Landesgeschäftsstelle, Nordbahnhof, Lauterbach
06.12.04 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden

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!



Sparpreise und BahnCard 25 bleiben kombinierbar

(fl) Die BahnCard 25 bleibt auch in Zukunft mit den Sparpreisen 25 und 50 kombinierbar. Damit reagiert die Bahn auf die starke Nachfrage dieser Kombinationsmöglichkeit. Bei mehr als 40 Prozent der Fahrten mit einer BahnCard 25 nutzen die Kunden diese Preisvorteile.

Bei der Überarbeitung des Preissystems zum 1. August 2003 war zunächst entschieden worden, diese Möglichkeit am 30. September 2004 auslaufen zu lassen. Die Einsteiger-BahnCard wird von aktuell 1,4 Millionen Kunden genutzt, 30 Prozent von ihnen sind nach DB-Angaben Neukunden. Der Rabatt von 25 Prozent gilt auch in 16 Verkehrsverbänden sowie für Reisen nach Österreich und in die Schweiz. In 46 Städten können Besitzer der BahnCard 25 in Verbindung mit einer Fernverkehrsfahrkarte kostenlos das City-Ticket nutzen.

SaarLorLux-Ticket

(jl) Das SaarLorLux-Ticket ist eine gemeinsame Initiative des Saarlandes, der Region Lothringen, des Großherzogtums Luxemburg, der Deutschen Bahn DB Regio AG, der französischen Eisenbahn SNCF und der luxemburgischen Eisenbahn CFL. Das SaarLorLux-Ticket ist quasi ein internationales Schönes-Wochenende-Ticket. Das Ticket kann von Einzelreisenden und Gruppen bis 5 Personen ohne Altersbegrenzung in Anspruch genommen werden.

Das SaarLorLux-Ticket kostet für die 1. Person 17,00 EUR, für die 2. - 5. Person jew. 8,50 EUR. Die Tickets gelten Sams-

tag oder Sonntag jeweils von 0.00 Uhr bis zum Folgetag 3.00 Uhr. Der Geltungsbereich setzt sich aus den 3 Teilgelungsbereichen der kooperierenden Bahnen zusammen: Bis Zweibrücken, Trier, zwischen Trier und Perl, zwischen Trier und Igel (Grenze), in Luxemburg auf dem gesamten Schienennetz sowie in Frankreich auf dem Streckennetz innerhalb von Lothringen.

Auf den DB-Strecken gelten die Tickets in allen Zügen des Nahverkehrs. In Frankreich und Luxemburg sind alle Züge ohne Aufpreis oder Zuschlag zugelassen.

OEF

OBERRHESSISCHE EISENBAHNFREUNDE E. V.

Die nächsten Fahrten der Oberhessischen Eisenbahnfreunde:

Samstag, 11. September 2004: Museumstage im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen

Eines der größten und bekanntesten Eisenbahnmuseen Deutschlands ist Ziel dieser Fahrt. Erleben Sie Dampflokomotiven in Aktion!

Sonntag, 17. Oktober 2004: Weinfest in Neustadt/Weinstraße

Im goldenen Oktober fahren wir mit dem Schienenbus zum goldenen Wein. Erleben Sie den großen Festumzug und probieren Sie beim Weinfest die berühmten Pfälzer Weine.

Oberhessische Eisenbahnfreunde e.V.
Karlsbader Straße 1, 35 457 Lollar
Tel: 06406 6506, Fax: 06406 77419
Internet: www.oef-online.de

Großer Bahnhof für den neuen Zug der Regionalbahn Kassel

Erste RegioTram rollte aus den Produktionshallen in Salzgitter

(fl) „Hans im Glück“ heißt die erste RegioTram, die in Salzgitter von zahlreich angereisten Gästen aus Nordhessen begrüßt wurde. Landrat Dr. Udo Schlitzberger, Aufsichtsratsvorsitzender des NVV, wies darauf hin, dass die Brüder Grimm in Nordhessen ihre Märchen sammelten und daher noch andere Märchennamen zukünftige Fahrzeuge schmücken könnten.

Ab Dezember 2004 sollen 8 Fahrzeuge zwischen Kassel Hbf und Warburg (Westf) rollen. Insgesamt hat der NVV 28 RegioTrams bestellt: Kostenpunkt etwa 80 Millionen Euro - eine RegioTram ist für knapp 3 Mio Euro zu haben.

90 Sitzplätze hat eine RegioTram, insgesamt fasst sie 200 Menschen. Die Züge sind außen grau-weiß-blau, haben vier Türen auf jeder Seite und sind 36 Meter lang.

Von den drei Wagenteilen hat der mittlere keine Türen. Hier fühlen sich Fahrgäste wohl, die eine weite Strecke fahren. Das Innere ist 25 cm breiter als eine Straßenbahn. Die Sitze gewähren große Beinfreiheit. Es gibt viele Gepäckablagen und eine Klapprampe für Rollstuhlfahrer. Bei der Testfahrt in Salzgitter konnten sich die Fahrgäste davon überzeugen, dass die RegioTram auch bei Tempo 80 leise fährt. Der Fahrgastraum ist voll klimatisiert. Die

*Die neue RegioTram präsentiert sich auf dem Werksgelände von Alstom in Salzgitter
2 Fotos: Alstom 2004*



RegioTram fährt sozusagen als Eisenbahn aus der Region in die Stadt und mutiert im Kasseler Hauptbahnhof zur Straßenbahn. Dass dort längere Züge zu kürzeren zusammengestellt werden, abgekoppelt und der Strom von Wechsel- auf Gleichstrom umgestellt wird - davon merkt der Fahrgast nichts. Alle Arbeiten dürfen nicht länger als 90 Sekunden dauern. Dann geht die Fahrt weiter.

Thomas Rabenmüller, Chef des NVV, nannte die Vorteile der RegioTram: Der Fahrgast ist schneller am Ziel und hat bessere Verbindungen. Der öffentliche Nahverkehr profitiert von mehr Fahrgästen, die zusätzliche Einnahmen bringen und Nordhessen bekommt eine bessere Infrastruktur. Rabenmüller: „Die Region wächst durch die RegioTram zusammen.“

Damit zum Weihnachtsgeschäft 2006 die RegioTram auf zwei Routen durch die Kasseler Innenstadt rollen kann, wird am 1. September 2004 der erste Spatenstich zum Umbau der Rudolf-Schwander-Straße vollzogen. Hier wird die KVG wahrscheinlich in einem Zeitraum von 9 Monaten neue Gleise verlegen. Im Sommer 2005 wird die neue Haltestelle im Hauptbahnhof gebaut. Gleichzeitig beginnen die Arbeiten für den Tunnel unter dem Gebäude. Die RegioTram wird für eine kurze Strecke unter der Erde verschwinden und taucht dann aus dem heute schon vorhandenen Tunnel unter der Kurfürstenstraße wieder auf. 18 Millionen Euro kostet allein dieser teuerste Abschnitt der gesamten Strecke. Bis zum Herbst 2006 soll auch der Umbau der Harleshäuser Kurve mit neuen Haltestellen weitgehend abgeschlossen sein. Dann können die Fahrgäste in vier Minuten von Kirchditmold die Kasseler Innenstadt erreichen.



Eine Weltneuheit sind die 10 Hybrid-Stadtbahnen von Alstom, die Ende 2005 zum Einsatz kommen. Sie fahren in der Stadt unter der Fahrleitung der Straßenbahn. Auf nicht elektrifizierten Eisenbahnstrecken des Umlandes, z.B. nach Wolfhagen, wird unter Nutzung des integrierten Dieselantriebs ein vollwertiger Betrieb ohne Einschränkungen durchgeführt.

Schon Anfang Juni 2004 wurde in der Kreissparkasse Melsungen vom NVV, der Stadt Melsungen und der Sparkassenleitung eine Ausstellung eröffnet. Hier gab es in den folgenden 2 Wochen Informationen über die Regiotramwagen und den geplanten Haltepunkt Bartenwetterbrücke. Bis zum Frühjahr 2005 wird die Ausstellung an allen wichtigen Regiotramhaltepunkten mit geeigneter Örtlichkeit zu sehen sein. Auch der geplante Haltepunkt Schwarzenberg wäre laut Zeitungsnotiz für Mitarbeiter mehrerer Melsunger Firmen wichtig.

Edertalbahn Korbach - Frankenberg Reaktivierung wird wahrscheinlicher

(hh/fl) Laut HNA vom 10. Juli 2004 hat das „Regierungsbündnis“ von CDU, FDP und FWG nach der positiven Entwicklung der Fahrgastzahlen auf der von Kassel über Volkmarsen, Korbach und Willingen nach Brilon Wald führenden „Nord-schiene“ seine Zurückhaltung gegen dem Lückenschluss im Süden aufgegeben. Die Modernisierung der Lücke Korbach - Frankenberg sei im Haushalt für 2004 eingeplant.

Marburg - Brilon gehört zum Konzept der Kurhessenbahn. Laut NVV liegt der Vertragsentwurf für die Umsetzung im August vor. Vorgesehen seien Investitionen von 45 Millionen Euro, an denen sich der Kreis mit 7% beteiligen werde. Ziel sei ein Zugbetrieb im Zwei-Stunden-Takt mit Tempo 100. Die Trasse berührt bei Herzhausen den Edersee und den Nationalpark Kellerwald. Sowohl vom Rhein-Main-Gebiet und Mittelhessen als auch vom Ruhrgebiet kann die Tourismusregion wahrscheinlich ab 2008 auf der Schiene erreicht werden.

Frankenbergs Bürgermeister Christian Engelhardt sieht der Wiederaufnahme des Verkehrs allerdings mit Skepsis entgegen und würde eher einen Abriss der Gleise begrüßen. Hintergrund der kritischen Haltung sind drei Bahnübergänge im Frankenger Stadtgebiet. Hier fürchtet der Lokalpolitiker lange Rückstaus sowie Mehrkosten nach dem Eisenbahn-Kreuzungsgesetz, wonach Städte und Gemeinden ein Drittel der Sicherungskosten an Bahnübergängen zu tragen haben. Den Nutzen für seine Kommune durch die zusätzliche Bahnverbindung schätzt Engelhardt gering ein.

*Die Chancen
für die
Edertalbahn
steigen.
Vielleicht
verkehren
hier 2008
wieder Züge*

*Foto:
Friedrich
Lang*



Kommentar: Kirchturmsdenken in Frankenberg

Der Gewinn einer durchgehend befahrenen Edertalbahn fällt für die unmittelbare Ederseeregion sicher höher aus als für Frankenberg, welches ja bereits einen Schienenanschluss besitzt. Also spricht sich der Frankenberger Bürgermeister gegen das Projekt aus - sollen die Bürgermeisterkollegen im nördlich angrenzenden Edertal doch sehen, wo sie bleiben. Vernetztes Denken ist DAS sicher nicht.

Manche Lokalpolitiker brauchen leider etwas länger bis zur Einsicht, dass im Tourismusmarkt nur ganze Regionen vom Konsumenten wahrgenommen werden. Einzelne Kleinstädte bleiben weitgehend unbekannt, wenn sie nicht gerade Rothenburg ob der Tauber oder Dinkelsbühl heißen.

Friedrich Lang

Vier lohnende NVV-Fahrplanhefte zur Sommersaison 2004

(hh) Dass Edersee mit Nationalpark Kellerwald, Hoher Meißner und Reinhardswald mit Tierpark und Dornröschenschloss auch ohne PKW besucht werden können, erläutern drei entsprechend bebilderte Hefte, die auf Sehenswürdigkeiten in Nordhessen hinweisen.

So erfährt man, dass Eschwege mit seinem Landgrafenschloss am Hessenradweg R 5 liegt, die Edertalsperre 1914 fertig gestellt wurde und Bad Karlshafen mit dem Jahrhunderte alten Kloster Helmarshausen die nördlichste Stadt Hessens ist. Die Lage einzelner Orte an Bahn- und Buslinien wird im Kapitel „So kommt man hin“ beschrieben. Wandervorschläge und Fahrradtips sind vor allem im Meißnergebiet anregend, während die technischen Attraktionen (Seilbahnen) am Edersee zu finden sind.

In allen drei Heften wird auf Sparkarten, z.B. Hessenticket ebenso hingewie-

sen wie auf die Preisstufen zwischen zwei Orten. Auf farbigen Landkarten sind Nummern von Bahn- und Buslinien zwischen den Orten markiert. Fahrpläne, auch im Wochenendverkehr, nehmen den größten Teil der Hefte ein. So erfährt man z.B., dass der Ausflügler von Großalmerode nach Eschwege den Bus 206 bis Witzenhausen benutzt, bis Eichenberg den Zug R 1 und anschließend den R 7 fährt.

Auf den Rückseiten wird das Service-Telefon 0180-234-0180 genannt, ebenso zahlreiche NVV-Kundenzentren, die unter www.nvv.de zu finden sind.

Lossetalbahn: Schüler als Hilfsaufsicht in Bussen und Bahnen unterwegs

(hh) Seit Jahren lesen wir Berichte über Disziplinlosigkeit und Vandalismus in überfüllten Schulbussen. Lehrer benutzen den eigenen PKW und Busfahrer sind mit Aufsichtsaufgaben überfordert.

Nun beschreitet die Integrierte Gesamtschule Kaufungen (IGS) in Zusammenarbeit mit der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) neue Wege. Fünf Schülerinnen und Schüler - mit einem Ansteckausweis an ihrer Jacke - begleiten die Straßenbahnlinie 4, die gegen 14 Uhr Kaufungen in Richtung Helsa verlässt. Vor Eintreffen der Bahn wird darauf geachtet, dass keine Kinder auf der Bahnsteigkante sitzen - mit Füßen auf den Schienen. Ist die Bahn einge-

troffen, melden sich die Aufsichtsschüler beim Fahrer und verteilen sich in dem gut besetzten Gelenkzug. Seit Anfang April sind 16 Schülerinnen und Schüler der IGS Kaufungen als Streitschlichter während der Fahrt tätig. Arno Itter von der KVG (Tel. 0561/3089-162) geht davon aus, dass 40 % weniger Vandalismusschäden zu beklagen sind. Das Projekt wurde auf andere Kasseler Schulen ausgeweitet.

Am 16. Juli berichtet die Hessisch-Niedersächsische Allgemeine, dass 13 Jugendliche der Friedrich-Wöhler-Schule in Kassel nach fünf Trainingstagen ein Zertifikat als Fahrbegleiter des NVV erhalten haben. Die Schüler sind am Morgen vor 8 Uhr im Einsatz.

PRO BAHN & BUS würde es begrüßen, wenn auch in anderen Orten ältere Schüler zur Aufsicht in öffentlichen Fahrzeugen geschult würden. Hierzu müsste ein Kontakt zwischen dem Verkehrsunternehmen und einem Verbindungslehrer gefunden werden.



Sommersaison auch unter dem Herkules

(hh) Mit der Überschrift „Sommer unter dem Herkules“ ist ein Heft der Kasseler

Verkehrsgesellschaft KVG versehen. Es enthält neben schönen Fotos aus dem Bergpark Wilhelmshöhe mit geschichtlichen Erläuterungen und Bahn- und Busfahrplänen einen Plan zu Sonderveranstaltungen 2004 im Bergpark. Näheres unter Tel. 0180-234-0180 oder www.kvg.de

Spatenstich für Regio-Werkstatt in Limburg

(hpg) Charlott Lutterbeck, Vorsitzende der Regionalleitung Hessen in der DB Regio AG, konnte am 11. Mai 2004 im ehemaligen AW Limburg zahlreiche Gäste begrüßen. Anlass der kleinen Feier war der symbolische 1. Spatenstich zum Umbau und der Erweiterung der ehemaligen Richthalle II für DB Regio Hessen.

In einem kurzen geschichtlichen Rückblick erläuterte sie, dass das Werk in Limburg das zweitälteste der DB nach Neumünster ist. Nach der Bahnreform wurden zunächst die TI (Schwere Instandhaltung) und Fahrzeugwartung parallel geführt. Seit Ende 2002 finden keine Hauptuntersuchungen mehr statt, seitdem werden rund 60 Dieseltriebwagen der Reihe 628 für DB Regio und in der Güterwageninstandsetzung hauptsächlich

Tonwagen für die Railion AG betreut. Aufgrund des „vorbildlichen Wettbewerbes in Hessen“, so Frau Lutterbeck, sei das West-erwaldnetz an vectus gegangen. Nach intensiven Überlegungen habe sich DB Regio für den Fortbestand am Standort Limburg entschlossen und investiere in den Werkstattumbau jetzt 2,5 Millionen Euro. Zukünftig sollen in der erweiterten Werkstatt auf zwei Gleisen und vier Arbeitsständen etwa 25 Triebwagen der Reihe 628, die 28 LINT-Triebwagen von vectus sowie

Am obligatorischen Spatenstich wirkten mit: Limburgs Bürgermeister Richard, DB-Konzernbeauftragter Dr. Göbertshahn, Landrat Dr. Fluck, die Vorsitzende DB Regio Hessen Lutterbeck, Werkleiter Peter und der Landtagsabgeordnete Puchtler (von li.)

Aufnahme: H.-P. Günther



weiterhin auch Tonwagen instand gesetzt werden.

Frau Lutterbeck dankte den Mitarbeitern in Limburg für die hohe „Frustrations-toleranz“ in den vergangenen Jahren und besonders dem jetzt ausscheidenden Leiter des Werks, Herrn Manfred Seip, für sein großes Engagement. Seinem Nachfolger, Herrn Peter, wünschte sie alles Gute für die Zukunft.

In einem Grußwort erinnerte Bürgermeister Martin Richard an den Erbauer der Lahntalbahn, Moritz Hilf, der Limburg durch seine Planungen zum zentralen Eisenbahnknotenpunkt werden lies. Obwohl Limburg mit dem ICE-Bahnhof Limburg-Süd inzwischen einen zweiten wichtigen Bahnhof mit weiterhin wachsenden Fahrgastzahlen habe, sei dies ein „Tag der Hoffnung“ für Limburg. Er freue sich, dass vectus in Zusammenarbeit mit der DB die vorhandenen Baulichkeiten weiter nutzen kann und nicht auf einen anderen Standort ausweichen musste.

„Für Generationen von Menschen aus Rheinland-Pfalz und Hessen war das Ausbesserungswerk Arbeits- und Ausbildungsplatz“, meinte Landrat Dr. Manfred Fluck. Daher sei die Entwicklung der letzten Jahre für die Region besonders schmerzhaft gewesen. Nach den schwierigen Verhandlungen mit der DB, bei denen es oft problematisch gewesen sei, den richtigen Ansprechpartner zu finden, freue er sich über die jetzt gefundene Lösung.

Für Dr. Rudolf Göbertshahn, Konzernbeauftragter der DB in Hessen, war es nach der kürzlich erfolgten Taufe eines ICE am Bahnhof Limburg-Süd mit seinem „spektakulären Empfangsgebäude“ nun der zweite angenehme Aufenthalt in Limburg. Ziel der Bahnreform und der Politik sei es nach wie



Werden bei der DB gewartet: Lint-Triebwagen von vectus, hier im Bahnhof Bad Soden

Foto: Andreas Christopher

vor, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, was Verkehrsminister Stolpe am Vortag anlässlich der Feier zum 10-jährigen Bestand des Eisenbahnbundesamtes in Bonn ausdrücklich bestätigt habe.

Für die Deutsche Bahn AG soll Limburg weiterhin ein „prosperierender Standort“ bleiben. Dazu hätten sicherlich auch die starken Aktivitäten aus Limburg selbst beigetragen. Dr. Göbertshahn dankte für das Engagement von Abgeordneten aus Hessen und Rheinland-Pfalz, Landrat, Bürgermeister und Bischof sowie den Betriebsräten, dass der Standort erhalten bleibt.

Aufgrund der zentralen Lage des Werkgeländes hofft er auf eine städtebauliche Entwicklung für nicht mehr betrieblich benötigte Bereiche. Da der Denkmalschutz einige Gebäude aufgrund ihrer Stadtbildprägenden Architektur schützen wird, besteht vielleicht eine Möglichkeit, für die neue Nutzung auch entsprechende Fördertöpfe anzuzapfen.

Nach einem Gesangsvortrag der ehemaligen Mitarbeiter des AW Limburg erfolgte der Spatenstich vor der Richthalle II, die seit ihrem Bau um 1912 stets als Lackiererei für Personenwagen genutzt wurde. Die Arbeiten zum Freimachen des Baufeldes hatten bereits Anfang Mai begonnen.

Probleme mit dem RE-Verkehr in Mittelhessen

(fl) Die teilweise massiven Verspätungen der Regionalexpress-Linie 9 Gießen - Köln - Aachen ziehen sich bereits über mehrere Jahre hin. Waren es zunächst die umfangreichen Bauarbeiten zwischen Siegburg und Köln im Zuge der Neubaustrecke Köln - Rhein-Main, die für Störungen im Betriebsablauf sorgten, so kamen in diesem Jahr zahlreiche Baustellen auf der Siegstrecke selbst hinzu.

In mehreren Stationen gleichzeitig wurde bzw. wird an der Erhöhung der Bahnsteige gearbeitet. Probleme bereitet natürlich auch der „Flaschenhals“ vor Köln-Deutz, denn dort hat die Schnellfahrstrecke Köln - Rhein-Main entgegen der ursprünglichen Planung keine eigenen Gleise erhalten. Schnellfahrstrecke, Siegstrecke und rechte Rheinstrecke drängen sich auf einem Gleispaar; lediglich die S-Bahn, die Aggertalbahn und der Güterverkehr verfügen über eigene Trassen. Die Signalisierung in Köln-Kalk erfolgt noch me-

chanisch! Der endgültige Ausbau vor Köln-Deutz gehört zu den jüngst gestrichenen Bundes-Schienenwege-Projekten. Über das weitere Vorgehen ist eine heftige politische Diskussion entbrannt.

Seit ca. zwei Jahren fährt der RE 9 nach Aachen statt Krefeld. Diese Änderung sollte eigentlich für mehr Pünktlichkeit sorgen (in Aachen stehen für den Fall massiver Verspätungen Ersatzgarnituren bereit), der positive Effekt ist aber weitgehend verpufft. Jüngstes Hindernis war die unterlassene Reparatur von Weichen im Bahnhof Dill-

Regionalexpress auf der Main-Weser-Bahn. Die Züge aus Richtung Siegen haben oft mit Verspätungen zu kämpfen



brecht. Bei einer Kontrollfahrt wurden Haarrisse an drei Weichenherzstücken im Bahnhof Dillbrecht (Fahrtrichtung Siegen) festgestellt. Das Eisenbahnbundesamt setzte eine Frist von einigen Wochen zur Reparatur. Es wurde jedoch nichts rechtzeitig unternommen, um die Mängel abzustellen. Daraufhin wurde das Richtungsgleis Siegen im Bahnhof Dillbrecht gesperrt. Die Verspätungen im Personenverkehr betragen bis zu 45 Minuten wegen 15 km eingleisiger Strecke.



Der Rudersdorfer Tunnel ist sanierungsbedürftig. Bei eingeschränkter Streckeninfrastruktur werden sich während der Bauarbeiten die heutigen Fahrpläne nicht mehr halten lassen

Gleichzeitig wird die Streckenkapazität reduziert. Der Bahnhof Dillbrecht wird bis zum Herbst zurück gebaut, sodass dort keine Zugüberholungen mehr möglich sind. Die fünf Blockabschnitte von Haiger bis Rudersdorf sollen auf drei reduziert werden, aber nur auf dem jeweiligen Richtungsgleis. Gleiswechselbetrieb soll weiterhin möglich sein, jedoch nur ein „Superblock“ von Haiger bis Rudersdorf bei Falschfahrt. Dies würde die Kapazität der Strecke bei Störung oder Bauarbeiten am Rudersdorfer Tunnel auf ca. 4 Züge in der Stunde reduzieren.

sigen Betrieb zwischen Haiger und Rudersdorf sind Zugausfälle in Zukunft vorprogrammiert, auch im Personenverkehr.

Pünktliche Ankünfte des RE 9 in Gießen sind äußerst selten, meist beträgt die Verspätung 10 bis 15 Minuten. Genug, um den IC-Anschluss nach Frankfurt / Karlsruhe zu verpassen. Die Kunden werden dann i.d.R. auf den zur Minute 14 verkehrenden RE Marburg - Frankfurt verwiesen. Die Ankunft in Frankfurt verspätet sich so gegenüber der IC-Fahrt um ca. 33 Minuten. Ein Ende der Misere ist nicht absehbar: Der Rudersdorfer Tunnel an der Grenze von Hessen zu Nordrhein-Westfalen wartet bereits auf seine Sanierung. Wegen dem dann notwendig werdenden einglei-

Schnellere Abhilfe könnte bei den Problemen mit der Sauberkeit der RE-Züge zwischen Siegen, Frankfurt und Kassel geschaffen werden. An Wochentagen sind die Züge durch hohes Fahrgastaufkommen und bestimmte Fahrgastgruppen ab dem Nachmittag regelmäßig vermüllt. Häufig ist ein Großteil der Toiletten unbenutzbar. Die Züge werden in optimierten Umlaufplänen ganztags eingesetzt. Allerdings wäre sowohl in Siegen (40 Minuten) als auch in Kassel (47 Minuten) genügend Zeit für eine Reinigung am Bahnsteig. Den bestellenden Verkehrsverbänden sollten die Probleme eigentlich hinreichend bekannt sein und die bestehenden Qualitätsvereinbarungen müssten ausreichen, die regelmäßige Reinigung durchzusetzen.

Servicewüste Mittelhessen

Schließung des Haigerer Bahnhofslädchen ist schlimmes Signal

(sg) In Haiger ist es schwer, einen Fahrschein zu kaufen. Hier wie anderswo schließen die Verkaufsstellen in Mittelhessen und so ist der Vorwurf, Bahn, RMV und lokale Aufgabenträger hinterließen eine Servicewüste in weiten Regionen des ländlichen Raumes, nicht ganz von der Hand zu weisen. Nachdem in Weilburg und Herborn der Fahrscheinverkauf schon eingestellt ist und bald noch weitere Schließungen folgen werden, fragt der Fahrgast zunehmend nach Alternativen. Doch auch die werden weniger. Ein besonders alarmierendes Beispiel zeigt sich in der Stadt am Fuß des Rothaarsteiges.

Haiger im November 2003. Taxiunternehmer Matthias Reuter schließt nach über acht Jahren das Bahnhofslädchen in der Halle des beschaulichen Bahnhofs, das Fahrgästen lange Zeit Anlaufstelle für den RMV-Fahrkartenkauf oder die Auskunft war und ihm als Taxizentrale diente. Bei einem kleinen Plausch und einer Tasse

Kaffee oder Tee erhielten die Kunden nicht nur einen Fahrschein, sondern auch aktuelle Tageszeitungen und bunte Blätter.

Reuter, der nicht nur Taxiunternehmer ist, verwirklichte mit dem Haigerer Bahnhofslädchen als bekennender Eisenbahnenthusiast ein Projekt, das eigentlich hätte Schule machen müssen. Die gepflegte Halle mit den tadellos aktualisierten Busfahrplänen in einer übersichtlichen Schautafel ist vielen Fahrgästen in positiver Erinnerung. Doch was 1995 noch funktionierte, scheitert im Jahr 2003. Die Mietforderungen in Höhe von 700,- Euro stehen in einem immer stärker werdenden Kontrast zu den rückläufigen Einnahmen. RMV- und DB Fernverkehrsautomaten werden zur Konkurrenz und auch die Fahrgäste haben immer weniger Geld für den Kauf von Zeitungen und anderen Kleinigkeiten, die man einst gern mit auf eine Reise nahm.

Ursachen also gibt es viele, stellt Reuter resigniert fest, der vor allem die Bahnreform für den Niedergang der Reisekultur an kleinen Bahnhöfen verantwortlich macht. Kundenservice gab es in Haiger bei Reuter rund um die Uhr. Jetzt erhält man Reiseinformationen nur noch unter der Telefonnummer 11861, deren Gebühren

Geschlossene Fahrkartenausgabe in Haiger



Auch das Bahnhofslädchen ist seit einigen Monaten geschlossen. Fahrkarten erhält man nur noch an den beiden Fahrkartenautomaten. Am Fernverkehrsautomat kann man noch nicht einmal mit Bargeld zahlen



aber so hoch sind, dass sie lieber keiner wählt. „Selbst nachts gaben wir aus dem Bett heraus per Telefon Fahrgästen die verlangten Reiseauskünfte und das zum Ortstarif,“ ergänzt der Taxiunternehmer mit Faible fürs Gleis. Die Schließung des Bahnhofslädchen in Haiger spottet jeder Beschreibung. Hatte nicht zuletzt die DB nach alternativen Vertriebsformen verlangt, nachdem sie selbst immer mehr Fahrkartenschalter schließen ließ und nach privaten Initiativen verlangte?

Haiger Mitte Juli 2004. Seitdem die Fahrkartenautomaten in der Halle nun den Kunden mit dem Nötigsten versorgen, fragt der Fahrgast nach den neuen in Aussicht gestellten Vertriebsformen. Doch die finden sich in der Halle nicht und auch kein Hinweis auf ein Reisebüro oder Kiosk, der dem weniger Technik versierten Fahrgast eine Fahrkarte im Fernverkehr oder eine RMV Zeitkarte auszustellen bereit wäre. In der Schautafel hängen immer noch die Busfahrpläne und nur dem Fahrplanteoretiker fällt auf, das einzelne Aushänge längst überholt sind, da sich einige Li-

nienführungen und Fahrzeiten geändert haben. Zuständig fühlt sich freilich keiner mehr.

Es folgt ein Anruf bei der Stadt mit Hoffnung auf Besserung. Auch im modernen Rathaus weiß man zunächst nichts vom RMV/DB Fahrkartenverkauf in der Kommune und verweist nach telefonischer Rücksprache, so freundlich ist man, auf das Schreibwarengeschäft Käppel gegenüber am Marktplatz. Dort stöhnt man unter dem Tarifwirrwarr an der Verbundgrenze, das man neben dem anderen, sicherlich einträglicheren Geschäft mit dem Schreibwaren auch noch beherrschen muss.

Hier zeigt sich ein Grundproblem: Der Fahrscheinvertrieb, eigentlich eine öffentliche Aufgabe, wird privaten, vielfach Inhaber geführten Geschäften überlassen, die nur eine geringe Provision für die Belastungen erhalten, aus der sie betriebswirtschaftlich kaum vernünftig operieren können. Dass der Fahrkartenverkauf kaum nebenberuflich zufrieden stellend gemeistert werden kann, folgert man aus der RMV Gazette „Mobil“ des Lahn-Dill-Kreises.

Freundlich grüßt von dort Peter Vollmer vom RMV, der sich über eine weitere Anzahl gut ausgebildeter Mobilitätsberater in der Wetzlarer Mobilitätszentrale freut. Die freilich nützen in Haiger keinem etwas.

Am Schalter in Haiger-Dillbrecht, weniger Kilometer weiter nördlich, wo der Fahrdienstleiter noch bis Oktober Dienst schiebt und seine alte Verkaufsstelle noch nicht verrammelt hat, findet sich der Hinweis, dass der Kauf von Fahrscheinen am RMV-Automaten erfolgen müsse. Wer ins Siegerland will, der kann nur im Zug (!) lösen, heißt es weiter, denn ein Zielgebiet bis Siegen ist an diesem Automaten nicht programmierbar.

Wer diese und andere Probleme um den Nahverkehr in Haiger lösen will, stößt neben der DB und dem RMV auch immer wieder auf den zuständigen Aufgabenträger, den Verkehrsverbund-Lahn-Dill (VLD) aus Wetzlar. Doch der hinterlässt zumindest in Haiger-Dillbrecht ohnehin keinen guten Eindruck: „Die sind hier eher inaktiv“, bemerkt ein angetroffener Fahrgast, der sich über die fehlenden Aushänge an der Bushaltestelle unweit des Bahnhofs empört und damit neue Mängel offenbart. Dort ist im neuen Design die Haltestellentafel montiert, einen Aushang aber sucht man vergebens. Auch der Bus, der am Fuß des neuen „Rothaarsteigs“ einen Rundkurs fährt, ist seit Jahren mal mehr, mal weniger gut beschildert. In Haiger selber passen die Busfahrpläne aus Westfalen nicht in die genormten Aushänge der RMV-Haltestellen und hängen daher 90 Grad verkehrt drin.

Im nördlichen Lahn-Dill-Kreis steht es mit dem ÖPNV nicht zum Besten. Auch eine ÖPNV Qualitätsoffensive hat man



Der Fahrplan des Westfalenbus paßt nicht in die genormten RMV-Aushänge, also wird er quer gelegt (3 Fotos: Stephan Grasshoff)

nicht im Blick. Rückzug statt Aufbau einer Reisekultur. Die vor Jahren in Mittelhessen aufgebauten Mobilitätszentralen finden sich nur in den größeren Städten, in denen die Verwaltungen der Lokalen Nahverkehrsgesellschaften sitzen und die Geschäftsführungen zugleich den Erfolg dieser Einrichtungen preisen. Die wenigen anderen Ausnahmen kann man noch nicht mal an einer Hand abzählen: Der Grünberger Bahnhof an der Vogelsbergbahn kann zumindest mit einer modellhaften Einrichtung aufwarten, die Kunden seit Ende der 90er Jahre den weiteren Verkauf der Fahrkarten ermöglicht. Das Kooperationsmodell zwischen lokalen Aufgabenträger und DB könnte Vorbild für andere Bahnhöfe in Mittelhessen sein. Doch diese sinnvollen Kooperationen mit Verkaufsprofis, die sich mit den immer komplexer werdenden Tarifen auskennen, scheint keiner zu wollen. Haiger, Herborn, Weilburg. Immer mehr Städte in Mittelhessen warten auf Lösungen.

Schneller weg als gekommen

Zum Abgang des WVG-Geschäftsführers Uwe Stindt

(mr) Nach nur drei Monaten Tätigkeit hat der Aufsichtsrat der Wetterauer Verkehrsgesellschaft (WVG) Anfang Juli dem gerade eingestellten Geschäftsführer Uwe Stindt außerordentlich gekündigt. Der Entscheidung lagen massive Vorwürfe zu Grunde, die von Verfehlungen bei der Wahrnehmung der Aufgaben bis hin zu solchen im Umgang mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bei der WVG reichten.

Landrat Rolf Gnadl, der zusammen mit dem Chef der WVG-Muttergesellschaft OVVG, Rainer Schwarz (CDU), mit Vehemenz für die Bestellung von Stindt eingetreten war, bezeichnete dieses Debakel selber als „die schwärzeste Stunde meiner mehr als zwölfjährigen Landratstätigkeit“. Beide hatten sich im Frühjahr über Widerstände und Vorbehalte gegen die Bestellung Stindts hinweg gesetzt und damit ein großes Maß an Verantwortung auf sich genommen. Es ist ein offenes Geheimnis, dass die CDU-Aufsichtsräte nur über die Ausübung des Koalitionszwangs innerhalb der Großen Koalition im Wetteraukreis zur Zustimmung bewegt werden konnten. Die Grünen waren gegen die Berufung Stindts.

Der entstandene Schaden kann leicht einen sechsstelligen Betrag erreichen, der sich im Betriebsergebnis der WVG niederschlagen wird. Außerdem ist ein juristisches Nachspiel der „Affäre Stindt“ zu befürchten, da fraglich ist, ob dieser die Kündigung akzeptiert.

Mit der zu Beginn des Jahres sehr schnell und überraschend von ihm eingeleiteten Wiederbesetzung der Geschäftsführerstelle, verband Landrat Gnadl als frisch gebakener Verkehrsdezernent beim ZOV (Zweckverband oberhessischer Versorgungsbetriebe, unter deren Dach OVVG

und darunter wieder die WVG angesiedelt sind) insbesondere die Absicht, die Integration der drei Verkehrsgesellschaften unter dem OVVG-Dach (Wetterauer, Gießener und Vogelsberger) voran zu treiben. Zuvor war Ende 2003 der bisherige WVG-Geschäftsführer Erhard Weigel als Leiter der neuen ÖPNV-Geschäftsstelle direkt beim ZOV aufgerückt.

Mit dieser organisatorischen Trennung der „Besteller“- von der ausführenden „Regie“-Ebene (der Verkehrsgesellschaften) werden in Mittelhessen die formalen juristischen Voraussetzungen dafür geschaffen, um weiterhin innerhalb des Zweckverbands die Vorteile eines steuerlichen Querverbands für die Finanzierung des ÖPNV zu nutzen. Konkret: die Defizite der Verkehrsgesellschaften können weiter wie bisher dem Gewinn bringenden Verkauf von Energie und Wasser gegenüber gestellt werden. Die Gewinne in der OVVG vor Steuern verringern sich dadurch, die Steuerbelastung insgesamt sinkt, und der ÖPNV ist finanziert. Auf diese Weise wurden in 2002 für die Wetterauer Verkehrsgesellschaft ein Defizit von 60.000 Euro, die Vogelsberger von 1,99 Mill. Euro und die Gießener von 3,27 Mill. Euro abgedeckt.

Stindts unrühmlicher Abgang stellt nun

genau die Situation wieder her, die Anfang des Jahres herrschte. Zuerst wollte Gnadl nach Weigels Abgang dessen Stelle nicht neu besetzen. Dann erfolgte mit der Personalie Stindt ein radikaler Schwenk hin zu einem „erfahrenen Macher“, der vor allem die Neuorganisation des ÖPNV in

Mittelhessen umsetzen sollte. Damit hatten weiter zwei verkehrspolitische Aufgaben dringend der Bearbeitung: die Vereinheitlichung der drei Verkehrsgesellschaften zu einer und die Führung der WVG. Vermutlich nach der Sommerpause wird

Gnadl hier Vorschläge präsentieren.

Kommentar: Die Lehren eines Debakels

Es hätte auch anders kommen können. Uwe Stindt, vormaliger Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg, hätte seine Arbeit gemacht, hätte in der WVG neue Akzente gesetzt und hätte die Sonderaufgaben seines Vorgesetzten Gnadl/Schwarz wahr genommen. Keiner hätte meckern können.

Hat er aber nicht. Seine Verfehlungen in nur kurzer Zeit waren so massiv, dass sich die OVVG-Verantwortlichen unverzüglich zum Handeln gezwungen sahen. Ein tragisches Handeln, da gerade sie, die Männerfreunde Rainer Schwarz und Rolf Gnadl, es waren, die Stindt mit aller Macht wollten und, gegen alle Widerstände, selbst im eigenen Lager, auch bekamen.

Damit sind sie ein hohes Risiko eingegangen und zum Schaden der WVG nun grandios gescheitert. Vielleicht hätten sie besser auf das Grummeln der Kritiker und Widerständler hören sollen. Nicht immer sind die Entscheidungen die besten, die in kleiner Runde vorgekocht werden, deren Zuspruch von der eigenen Seite man sich verhältnismäßig sicher sein kann und die man dem Rest nur noch vorsetzen muss.

So war es für den Fall Stindt typisch, dass seine wohl wichtigste Aufgabe, über die WVG-Geschäftsführertätigkeit hinaus, das Ziel der Vereinheitlichung und letztlich die Vereinigung der drei mittelhessischen Verkehrsgesellschaften unterm OVVG-Dach sein sollte. Diese Aufgabe wurde aber nirgendwo ausdrücklich dargelegt. Es passt in den Zusammenhang, dass damit auf die gleiche unausgesprochene Art, eine Annäherung an Stindts unerfüllte Gehaltsvorstellungen verbunden war.

Zum anderen bleibt nach dessen Abgang die WVG weiter ohne starke Führung, obwohl deren Defizite, z. B. im Bereich des Marketing bekannt sind.

Welche Lösungen sich Gnadl und Schwarz hier einfallen lassen, ist offen. Nach

Stindt sollte es aber Gebot der Stunde sein, für Transparenz zu sorgen und im Dialog mit anderen Vorschläge zu diskutieren, anstatt sie vorzusetzen.

Ohnehin ist das in der Wetterau unumstrittene Ziel der Zusammenführung der drei Verkehrsgesellschaften keine einfache Aufgabe. Hier meinten Gnadl und Schwarz, im vermeintlichen 'Macher' Stindt den Generalschlüssel gefunden zu haben. Statt dessen gilt es als Erstes, Vertrauen zu schaffen. Sowohl Gießener als auch Vogelsberger befürchten, dass sie von der in der ZOV dominierenden Wetterau sowie deren verkehrspolitisch ausgebufften Landrat an die Wand gespielt werden. Durch schrittweise Zusammenarbeit in bestimmten Feldern sollen zunächst Synergien erzielt und dann der Weg dorthin eingeleitet werden.

Trotzdem wird das - ebenso wie bei der WVG selber - ohne eine personelle Neubesetzung kaum gehen. Die Aufgaben sind klar. Im Fall Stindt schien das eher umgekehrt zu sein.

Michael Rückl

Lumdatalbahn AG empfängt Besuch vom ZOV

(fl) Der Wetterauer Landrat Rolf Gnadl besuchte Anfang August die Lumdatalbahn. Mit dabei waren Staufenbergs Bürgermeister Horst Münch, Rabenau's Erster Beigeordneter Karl Wagner, weitere Vertreter der ZOV-Verbandsversammlung und Michael Laux, Vorstandsvorsitzender der Lumdatalbahn-AG.

Der ZOV (Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe) ist seit 1. Januar 2004 für die hoheitlichen Aufgaben des Öffentlichen Personennahverkehrs in den drei Kreisen Wetterau, Vogelsberg und Gießen zuständig. Rolf Gnadl ist Dezernent des Zweckverbandes. Es gibt Überlegungen, Teile des Schienennetzes in den drei Landkreisen in regionale Regie zu übernehmen, worüber im Zusammenhang mit der Horlofftalbahn wiederholt berichtet wurde.

Gnadl betonte, dass am Anfang ei-

ner Diskussion um eine Wiederinbetriebnahme der Lumdatalbahn eine erneute Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) stehen muss. Gleichzeitig sagte er seine Unterstützung für eine solche Untersuchung zu.

Michael Laux erklärte die verbesserten Rahmenbedingungen gegenüber der ersten grob schätzenden NKU aus dem Jahre 1999. Diese hatte einen Faktor von 0,78 ergeben und dem Projekt damit keinen volkswirtschaftlichen Nutzen bescheinigt. Mittlerweile gibt es einen gesunden Wettbewerb sowohl zwischen den Herstellern von Schienenfahrzeugen als auch bei den





LB AG-Vorstand Michael Laux (rechts mit Warnweste) erläutert ZOV-Verkehrsdezernent Rolf Gnadt (links mit hellem Hemd) den Standort des zukünftig geplanten Haltepunkts Treis-West

Erbringen von Verkehrsleistungen. Eine erneute NKU würde daher geringere Kosten bei unverändert hohem Nutzen (ca. 4.000 Fahrgäste pro Tag) aufzeigen.

Mit zum Besichtigungsprogramm gehörte eine Fahrt entlang des derzeit betriebslosen Abschnittes von Mainzlar nach Allendorf. Ferner erläuterte Andreas Lyncker von der Werksleitung der Didierwerke in Mainzlar die Produkte und Marktsituation seines Werkes. Für die Bedienung der Didierwerke hat die Stadt Staufenberg den unteren Abschnitt Lollar-Mainzlar gepachtet und die Hessische Landesbahn mit der Betriebsführung beauftragt. Den Güterverkehr wickelt Railion ab; im Schnitt werden zwischen 4 und 8 Wagen täglich transportiert, was ca. 2.500 jährlichen LKW-Fahrten entspricht. Der Schienenanschluss ist Voraussetzung, um die 130 Arbeitsplätze am Standort Staufenberg-Mainzlar zu erhalten.

Erste touristische Fahrt im Jahr 2004 ist

der Pendelverkehr zum Aktionstag Auto-freies Lumdatale am 22. August 2004. Wie in den vergangenen Jahren auch, kann nur der Abschnitt Lollar - Mainzlar bedient werden. Allerdings machen die Pflegearbeiten am Teilstück Mainzlar - Allendorf weitere Fortschritte. Die Strecke ist in diesem Bereich komplett von größerem Bewuchs befreit.

Zum Einsatz kommt am 22.08.2004 ein GTW 2/6 der Butzbach-Licher-Eisenbahn, so dass der Bevölkerung ein weiteres modernes Fahrzeug präsentiert werden kann. Damit kommt erstmals nach längerer Zeit wieder ein Niederflurfahrzeug zum Einsatz, welches außerdem genügend Stellraum für die Fahrradmitnahme bietet.

Erstmals werden dieses Jahr RMV-Fahr-scheine im Sonderzug anerkannt. Die lokale Nahverkehrsgesellschaft Verkehrsverbund Gießen übernimmt einen Teil der entstehenden Kosten, sodass die Anerkennung der RMV-Fahrkarten möglich wird.

Triebwagen im Bahnhof Lauterbach entgleist

Lauterbach (si) Glück im Unglück hatte der Triebfahrzeugführer in den frühen Morgenstunden des 6. August 2004, als ein leerer VT 628/928 von Fulda kommend in Richtung Alsfeld fahrend unmittelbar in Höhe des Stellwerks in Lauterbach entgleiste.

In der Nacht zuvor war eine morsche Fichte umgestürzt und auf das Streckengleis der Vogelsbergbahn gefallen. Verletzt wurde niemand. Der Sachschaden beläuft sich nach ersten Schätzungen der Deutschen Bahn AG auf ca. 750 000 Euro.

Bei dem Zusammenstoß mit dem Baumstamm verkeilte sich dieser unter dem vorderen Steuerwagen und wurde 200 Meter mitgeschleift, ehe der Zug im Weichenbereich des Nordbahnhofes entgleiste, nach rechts abtriftete, einen Fernsprecher umriss, um dann auf den Seilzügen der Wei-



Am Bahnhofsvorplatz in Lauterbach verkehrten Busse der RKH als Schienenersatzverkehr

Das entgleiste Triebwagenteil kurz vor der Bergung mit einem Mobilkran. Rechts im Bild erkennt man die Fichten, aus deren Reihe ein morscher Baum auf die Gleise gefallen war



chen- und Signalanlagen am Hang zum Stillstand zu kommen. Leicht hätte es zu einem noch größeren Unfall kommen können, wenn der entgleiste Triebwagen mit zwei Flüssiggastanks der DB (die sich nur wenige Meter vom Unfallort befinden) kollidiert wäre.

Für die Bergungs- und Aufräumarbeiten mußte ein Schwerkran an die Unfallstelle beordert werden, der Zugverkehr zwischen Alsfeld und Bad Salzschlirf kam hierdurch vollends zum Erliegen. Der RKH richtete einen umfassenden Schienenersatzverkehr ein. Aufgrund der Aufräum- und Reparaturarbeiten, die Weichen im Bereich des Bahnüberganges waren durch den Unfall erheblich beschädigt worden, kam es auch noch in den Folgetagen zu erheblichen Behinderungen im Zugverkehr. Das Streckengleis in Richtung Süd-



Der verunglückte Triebwagen steht wieder auf den Gleisen

3 Fotos: Stefan Sitzmann

bahnhof ist noch immer nicht befahrbar. Dies behindert den Betriebsablauf, da hier oft kurzzeitig Triebwagengarnituren während der RE-Kreuzungen zwischengeparkt wurden.

Allianz pro Schiene enttäuscht von Verkehrspolitik Transnet-Chef Hansen kritisiert Minister Stolpe

(fl) Die Schienenlobby ist schwer enttäuscht von der Verkehrspolitik der rot-grünen Bundesregierung. Der Vorsitzende der Allianz pro Schiene, Transnet-Chef Norbert Hansen, erklärte Anfang Juni in Berlin bei einer Zwischenbilanz zur Halbzeit der Legislaturperiode, Verkehrsminister Manfred Stolpe sei von dem Ziel abgerückt, Verkehr auf die Schiene verlagern zu wollen.

Hansen kritisierte vor allem das drastische Zusammenstreichen bei Neu- und Ausbaustrecken. Mit durchschnittlich 450 Millionen Euro pro Jahr bis 2008 für diesen Bereich laufe es lediglich darauf hinaus, dass die „Unzulänglichkeit verwaltet“ werde. Der Gewerkschafter zeigte sich auch verärgert, dass von einer vor zwei Jahren groß angekündigten Mobilitätsoffensive nicht viel übrig geblieben sei.

Mit Ausnahme der Gleisanschlussförderung habe Rot-Grün noch nichts von den Maßnahmen zur Stärkung der Schie-

ne umgesetzt, die in der Koalitionsvereinbarung angekündigt seien, sagte Hansen. Auch bei diesem Programm, das für das zweite Halbjahr 2004 mit zunächst acht Millionen und für fünf Jahre insgesamt mit 160 Millionen Euro dotiert sei, seien die Summen relativ klein.

Ebenso bemängelte die Bauindustrie Verzögerungen bei Investitionsentscheidungen. Sie drohte mit weiterem Personalabbau, wenn Bundesregierung und Bahn keine Klarheit schafften, welche Schienenprojekte realisiert würden.

S Bahn-Linien 5/6 Neue Fahrzeuge im Einsatz

(lk) Ein deutliches Komfortplus dürften die Fahrgäste der S-Bahnlinie S6 seit Anfang Juni gespürt haben, denn seitdem wird der Betrieb der Linie komplett mit den neuen Triebzügen vom Typ ET 423 gefahren. Die seit über 25 Jahren verkehrenden ET 420 gehören dort damit (vorerst) der Vergangenheit an. Auch die S5 wird seit diesem Zeitpunkt planmäßig mit den neuen Zügen bedient. Es ist auch das erste Mal, dass zwei Linien „artrein“ nach Münchener Vorbild gefahren werden. Bisher wurden beide Zuggenerationen vermischt eingesetzt.

Erstmals wurde auch die mögliche Höchstgeschwindigkeit für S-Bahnen auf der Linie zwischen Frankfurt-West und Bad Vilbel von den bisherigen 120km/h auf 130km/h bzw. zwischen Bad Vilbel und Friedberg von 120km/h auf 140km/h heraufgesetzt, so dass die Züge ihr erweitertes Potential nutzen können. Damit sollen Verspätungen auf der stark belasteten Main-Weser-Bahn besser aufgefangen werden. Trotz der schnelleren Züge ist dies in der Praxis kaum möglich, da der Abstand zwischen den Stationen kurz ist.

Die Fahrzeuge selbst sind vollklimatisiert und komplett durchgängig. An beiden Enden finden sich Mehrzweckabteile für Kinderwagen und Fahrräder, zudem sind sie Behinderten gerecht mit Zustieghilfe ausgestattet. Ein erweitertes Fahrgastinformationssystem (FIS) mit zusätzlichen Anzeigen an den Seitenfenstern und im Innenraum, sowie akustischer Ansage gehört ebenso zur Ausstattung. Die Frankfurter Fahrzeuge verfügen zusätzlich über zwei 1.Klasse-Abteile, das gesamte Fahrzeug kann bis zu 544 Fahrgäste aufnehmen, beim ET 420 sind es 430.

Das Türsystem hingegen verursacht Probleme, da die Elektronik und nicht mehr der Fahrer den Einstiegsvorgang über-

wacht: TAV (Technikbasiertes Abfertigungsverfahren) heißt der Fachbegriff dazu. Leider wurde hier schon häufiger mal ein Fahrgast vergessen bzw. Verspätungen verursacht, da noch mal eben ein Fuß zwischen die Tür gestellt wurde, um noch Fahrgäste aufzunehmen. Seit geraumer Zeit schaut aber der Fahrer beim Abfertigungsvorgang wieder aus dem Fenster, so dass sich die Situation ein wenig gebessert hat.

Trotz der transparenten Bauweise haben die Vandalismusschäden leider auch bei diesen Fahrzeugen kaum abgenommen. Die nächtlichen Abstellungen in Friedberg und Bad Homburg laden Sprayer zur Aktivität ein. Bleibt zu hoffen, dass DB Regio diese Fahrzeuge besser pflegt, als es bei den Vorgängern der Fall ist.

Foto: Lars Kühnemund



Ab Dezember neue Midibusse im Frankfurter Süden

(og) Die ersten über eine Ausschreibung ermittelten Busverkehre in Frankfurt am Main gehen am 12. Dezember 2004 an den Start. *traffiQ*, die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, hat die Verkehrsgesellschaft Untermain (VU) mit dem Betrieb beauftragt. Kleine, wendige Busse werden auf zwei neuen Linien den Sachsenhäuser Berg und das Deutschherrnviertel bedienen. Zudem verkehren sie fortan auf der „Museumsufer-Linie“ 46 und zwischen Schwanheim und Flughafen (Linie 62).

„Die VU erhält den Auftrag, da sie in einer europaweiten Ausschreibung der wirtschaftlichste unter insgesamt sieben Anbietern war“, stellt Christian Schaefer, Fachbereichsleiter Leistungsbestellung bei *traffiQ* fest. Das Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG hat große Erfahrungen als Busverkehrsunternehmen insbesondere im Rhein-Main-Gebiet und mit verschiedenen Stadtverkehren. Der Vertrag, der knapp 330.000 Buskilometer im Jahr umfasst, hat eine Laufzeit von fünf Jahren mit der Option auf eine Verlängerung um weitere drei Jahre.

Neue Linien wirtschaftlich günstig

Die Geschäftsführer zeigten sich zufrieden mit dem Ergebnis der Ausschreibung. „Die Midibuslinien werden sich voraussichtlich ohne städtische Zuzahlungen finanzieren“, erklärt Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch. Für Wolfgang Pollety zählt die Bestätigung im Wettbewerb: „Die Verkehrsgesellschaft Untermain hat gezeigt, dass sie konkurrenzfähig ist. In den kommenden Jahren wollen wir auch hier die hohe Qualität unseres Kundendienstes beweisen.“ Die VU wird dann folgende vier Linien des Frankfurter Stadtverkehrs betreiben:

Linie 45 Südbahnhof - Sachsenhausen
Zum Brommenhof

Linie 46 Hauptbahnhof - Sachsenhausen Mühlberg

Linie 47 Südbahnhof - Sachsenhausen Am Sandberg - Südbahnhof

Linie 62 Flughafen Terminal 1 - Alt Schwanheim.

Ringbuslinie auf den Sachsenhäuser Berg

Zur Bildung dieses Linienbündels kam es im Zusammenhang mit der Aktualisierung des Nahverkehrsplans (NVP), wobei die *traffiQ*-Verkehrsplaner Bus- und Bahnlinien im gesamten Stadtgebiet überarbeiteten. Dabei stellte sich heraus, dass nach den zukünftig strengeren Anforderungen des NVP der östliche Sachsenhäuser Berg besser an das öffentliche Nahverkehrsnetz angeschlossen werden musste.

Hierfür plante *traffiQ* die Buslinie 47, die als Ringbuslinie vom Südbahnhof über Lokalbahnhof, Wendelsweg, Am Sandberg, Hainer Weg und Mörfelder Landstraße zum Südbahnhof verkehrt. Da durch die engen Straßen auf dem Sachsenhäuser Berg keine normalen Standardbusse fahren können, fiel die Entscheidung für die kleineren und wendigeren Midibusse.

Deutschherrnviertel mit Busanschluss

„Da der isolierte Betrieb einer einzelnen Buslinie mit diesen Fahrzeugen sowohl bei der Fahrzeugbeschaffung als auch bei der Reservehaltung zu überdurchschnittlich hohen Kosten hätte führen können“ erklärt *traffiQ*-Verkehrsplaner Christian Wagner, „haben wir drei weitere Linien in die Ausschreibung aufgenommen, die für

den Einsatz von Midibussen geeignet sind“. In Frage kamen Buslinien, auf denen die kleineren Busse der Zahl der Fahrgäste entsprechen. Hier bot sich die neue Buslinie 45 an, die ab Dezember 2004 in das Neubaugebiet am Deutschherrnufer fahren wird. Sie startet ebenfalls am Südbahnhof, verkehrt über Lokalbahnhof, Offenbacher Landstraße und Siemensstraße zur Endhaltestelle „Zum Brommenhof“ im Neubaugebiet. Von dort geht es über Wasser-



weg, Dreieichstraße, Lokalbahnhof und Mörfelder Landstraße zurück zum Südbahnhof. Wenn die notwendige Erschließungsstraße bis an den Ostrand des Neubaugebiets fertig gestellt ist, soll die Linie 45 bis zur Deutschherrnbrücke verlängert werden.

Frankfurter Farbenspiel

(hm) Seit einigen Jahren sind die Bahnen und Busse der Frankfurter Verkehrsgesellschaft (VGF) türkis lackiert. Offiziell wird diese Farbe als „Subaru Vista Blue“ bezeichnet. Ein paar Fahrzeuge fahren auch noch in der nicht mehr aktuellen orange-beigen Farbgebung herum.

Dem allgemeinen Trend folgend, wurde vor einigen Wochen auch in der Stadt am Main der Betrieb von Buslinien europaweit ausgeschrieben. Dies führte zu einer Anfrage der hierfür zuständigen lokalen Nahverkehrsgesellschaft Traffiq bei der VGF, das „Subaru Vista Blue“ ebenfalls verwenden zu dürfen. Ist ja auch logisch, führt schließlich dazu, dass die Fahrgäste den „Stadtbus“, wer ihn auch immer betreibt, gleich als solchen erkennen können.

Dem Vernehmen nach hat man von der VGF aber eine Abfuhr erhalten – und reagierte so, dass von dem Gewinner der Ausschreibung eine Lackierung der Busse in den Stadtfarben rot und weiß verlangt wurde. Entsprechend werden die Busse der Verkehrsgesellschaft Untermain (VU), die ab Dezember auf vier innerstädtischen Linien eingesetzt werden, dann wohl auch aussehen.

Dem Verkehrsausschuss des Stadtparlaments, auf der Suche nach einer einheitlichen Farbe, legten die beiden diesbezüglich zu Kontrahenten gewordenen Verkehrsgesellschaften nun Papiere und

Weiter nahm *traffiQ* noch die Buslinien 46 und 62 in das Bündel auf, die sich aufgrund des Linienweges und der Fahrgastzahlen für den Einsatz der Midibusse anbieten. Sie werden derzeit von der VGF (Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main) betrieben.

Gegenpapiere vor. Traffiq soll das „Subaru Vista Blue“ als unmodern beschrieben haben, als eine Farbe, mit der die Stadt Frankfurt das „nachteilige Erscheinungsbild ihres Nahverkehrs“ zementiere. Die rot-weiße Lackierung hingegen sei einerseits zeitlos, andererseits der Tradition verpflichtet.

Lutz Sikorski (Grüne), der Vorsitzende des Verkehrsausschusses, ist derweil froh, dass sich das Gremium der Sache erst einmal entledigt hat. Das hat man mit einem Beschluss hinbekommen, dass alle Nahverkehrsmittel bei Neuanschaffung oder Neu-lackierung die gleiche Farbgebung erhalten sollen – immerhin! Entscheiden aber müsse der Magistrat.

Dann müssen einerseits Oberbürgermeisterin Petra Roth als Aufsichtsratsvorsitzende der VGF, andererseits Edwin Schwarz Farbe bekennen. Beide sind in der CDU, also „schwarz“. Edwin Schwarz ist Aufsichtsratsvorsitzender von Traffiq.

Vorlaufbetrieb der vectus Verkehrsgesellschaft hat begonnen

Limburg (hpg) Am Montag, 12. Juli 2004 stellte die vectus Verkehrsgesellschaft mbH im Rahmen einer Pressekonferenz den ersten CORADIA LINT-41 in Limburg vor: Die vectus-Geschäftsführer Horst Klein (Westerwaldbahn) und Veit Salzmann (Kassel-Naumburger Eisenbahn) konnten zahlreiche Vertreter der Politik und der Presse sowie von den Aufgabenträgern aus Hessen und Rheinland-Pfalz begrüßen.

Das Hauptinteresse galt selbstverständlich dem neuen Triebwagen: Hell, freundlich und klar ist die Innengestaltung, die dafür sorgen soll, dass sich die Fahrgäste wohl fühlen. Große Laufruhe, Klimatisierung, körpergerechte bequeme Sitze mit Armlehnen und genügend Beinfreiheit versprechen ein angenehmes Fahrgefühl. Eine niedrige Fußbodenhöhe sichert an vielen Bahnsteigen einen stufenlosen Zutritt zu den Fahrzeugen, so dass auch älteren und

mobilitätseingeschränkten Kunden die Nutzung der Bahn erleichtert wird. Die Triebwagen verfügen über eine Rampe, mit denen Rollstuhlfahrer der Zugang ermöglicht wird, und sie sind sämtlich mit einer Behinderten gerechten Toilette ausgestattet.

Positiv zu bewerten sind die transparenten Gepäckablagen über den Fenstern. Der als großzügig bezeichnete Mehrzweckbereich zum „problemlosen Mitführen“

Im Bahnhof Oberbrechen legen VT 254 und 257 am 19.07.2004 als RB 15450 auf der Fahrt von Wiesbaden nach Limburg einen kurzen Halt ein. (2 Fotos: Hans-Peter Günther)





Mitwirkende an der vectus-Zu(g)kunft (vorne, vlnr): Ottmar Haardt (Kreis Altenkirchen), Klaus-Peter Güttler (Hessisches Wirtschaftsministerium, Vorsitzender vectus-Aufsichtsrat), Siephan Pauly (Geschäftsführer VRM), Veit Salzmann (Prokurist HLB, Geschäftsführer vectus), Hartmut Achenbach (RMV), 2. Reihe: Martin Richard (Bürgermeister Limburg), Dr. Thomas Geyer (Direktor SPNV Nord), Horst Klein (Geschäftsführer vectus und WEBA), Frank Puchtler (SPD, MdL RLP), Peter Berking (Geschäftsführer HLB)

von Gepäck und Fahrrädern bietet gegenüber den bislang eingesetzten 628 allerdings wesentlich weniger Platz. Wie dieses Problem auf der von vielen Radwanderern stark frequentierten Lahnstrecke bewältigt werden kann, muss die Zukunft zeigen. Außerdem bleibt zu hoffen, dass die gute Beschleunigung der Triebwagen auch zu Fahrzeitverkürzungen im Westerwald-Taunus-Netz führen wird.

Ab dem 12.12.2004 werden von Vectus 69 Mitarbeiter/innen im Fahrdienst eingesetzt. Seit Mitte Juli sind bereits 15 Zugführer/innen und Zugbegleiter/innen eingestellt, die über eine abgeschlossene Ausbildung verfügen. Diese waren bisher bei der DB Regio AG bzw. bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig. 35 Trieb-

fahrzeugführeranwärter/innen werden derzeit vom Dienstleistungszentrum Bildung der DB AG in Erfurt ausgebildet - diese stehen ab September bzw. Oktober zur Verfügung. Die Einstellung von weiteren zwölf Triebfahrzeugführern ist zum 1. August vorgesehen. Im November werden dann abschließend noch sieben weitere Mitarbeiter/innen eingestellt.

Erweiterter Vorlaufbetrieb bis zum Dezember

Seit 19. Juli fahren Vectus-Triebwagen an allen Tagen Leistungen zwischen Limburg, Niedernhausen und Wiesbaden Hbf. Es ist geplant, dass bis zum Fahrplanwechsel im Dezember nach und nach auch auf weiteren Streckenabschnitten - im Rahmen ei-

nes Leistungsaustausches mit DB Regio - die neuen Triebwagen zum Einsatz kommen. Mit dieser Maßnahme soll ein fließender Übergang erreicht werden, der DB Regio und Vectus Vorteile bringt. Bei DB Regio kann die sehr angespannte Personal-lage, die durch die Abwanderung vieler Triebfahrzeugführer entstanden ist, entspannt werden und im Bereich der Fahrzeugwartung und -instandsetzung lassen sich die notwendigen Erfahrungen sammeln. Andererseits kann Vectus die bereits ausgelieferten Fahrzeuge zum Einsatz bringen, das Personal schulen und mögliche

technische Probleme frühzeitig erkennen und beseitigen.

Seit Anfang August sind insgesamt zehn der 18 bestellten LINT-41 ausgeliefert. Neben den fünf von Limburg aus eingesetzt sind weitere bei den HLB-Tochterunternehmen Kassel-Naumburger Eisenbahn AG (KNE), Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn AG (FKE) sowie bei der Westerwaldbahn GmbH im Einsatz. Von den zehn einteiligen LINT-27 war das erste Fahrzeug im Juli noch zu Messfahrten bei der DB Systemtechnik in Minden.

Rheinfähren in Verbundtarif integrieren

(gh) Seit dem 1. August 2004 werden auf der Rheinfähre Loreley zwischen St. Goar und St. Goarshausen Fahrscheine des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) anerkannt. Verbundfahrscheine können bei den Bus- und Bahnunternehmen erworben werden, auf der Fähre selbst findet jedoch kein Verkauf statt. Zusätzlich behält der Haustarif der Fähre weiterhin seine Gültigkeit, sodass sich für diejenigen, die nur die Fähre benutzen wollen, nichts ändert.

Innerhalb des VRM-Tarifwabenplanes wird St. Goarshausen in eine neue Überlappungszone 597 verlegt. Diese „überlappt“ die Waben 615 „St. Goar“ auf der linken Rheinseite und 507 „Loreley“ auf der rechten Rheinseite. Dadurch können auf die jeweils andere Rheinseite „durchtariferte“ Fahrausweise gelöst werden, d.h. ein Fahrschein ersetzt Bus-, Bahn- und Fähr-Ticket.

In der Folge werden alle Fahrten billiger, bei denen im Vor- oder Nachlauf zur Fähre im Rhein-Hunsrück- bzw. im Rhein-Lahn-Kreis Bus oder Bahn benutzt werden. So kann man künftig von Kaub „über Fähre“ nach Boppard mit einem VRM-Fahrschein der Preisstufe 6 reisen oder von Osterspai nach Oberwesel „über Fähre“

mit der Preisstufe 5 gelangen. Über Koblenz Hauptbahnhof wären hierfür Fahrscheine der Preisstufe 10 bzw. 9 zu lösen. Die Verbindungen über die Fähre sind zudem meist schneller als die Umwegfahrt über Koblenz.

VRM-Geschäftsführer Stephan Pauly kündigt an, nach dieser ersten gelungenen Integration einer Fähre weitere Verbundpartner „mit ins Boot“ nehmen zu wollen: „Es gibt 20 Fähren im VRM-Gebiet, viele Fahrgäste würden von einer Einbeziehung der Fähren in den VRM-Tarif ebenfalls profitieren.“

Die Fährintegration erfolgt aufgrund einer Initiative der beiden Nachbarreise Rhein-Lahn und Rhein-Hunsrück. Den finanziellen Ausgleich der Einnahmeausfäl-

le übernehmen die Kreise zusammen mit dem Land Rheinland-Pfalz.

Wünschenswert wäre auch eine Integration der Fähren zwischen dem Rheingau-Taunus-Kreis und dem Landkreis Mainz-Bingen in die Tarife des Rhein-Main Verkehrsverbundes (RMV) und des Rhein-

Nahe Nahverkehrsverbundes (RNN). Eine zeitliche Ausweitung des Fährbetriebes ist schon seit Jahren im Gespräch. Durch eine Stärkung des Fährbetriebs könnten die in der Diskussion befindlichen Rheinbrücken bei Rüdesheim und St. Goarshausen überflüssig werden.

Erneuerung des Wiesbadener Hauptbahnhofs macht Fortschritte

(gh) Die millionenschwere Sanierung des Wiesbadener Hauptbahnhofs schreitet zügig voran. Seit Juli werden die Dachflächen des Empfangsgebäudes erneuert. Schadhafte Holzbalken und Dachlatten werden erneuert und neue Dachziegel angebracht. Alle Arbeiten sind mit den Denkmalschutzbehörden abgestimmt. Bis September soll das Dach in neuem Glanz erstrahlen.

Im September sollen auch die ersten der neuen gläsernen Verkaufspavillons am Querbahnsteig bezugsfertig sein. In den Ostteil des Querhalle werden zum gleichen Zeitpunkt Fast-Food-Restaurants einziehen.

Am meisten Arbeit gibt es noch auf der Westseite des Bahnhofs. Nach dem Abbruch der in den 50er Jahren erfolgten

Anbauten stellte man fest, dass sich die Fassadensanierung schwieriger als geplant gestaltet. Auch der neue, in der geplanten Form früher nicht vorhandene Westausgang muss noch errichtet werden.

Für den November ist dann die offizielle Eröffnung des sanierten Wiesbadener Hauptbahnhofs vorgesehen.

Pünktlichkeit um jedem Preis?

(hpg) In der März-Ausgabe 2004 der Mitarbeiter-Zeitung *BahnZeit* war es auf der Hessen-Seite nur eine kurze Meldung: Zur Erhöhung der Pünktlichkeit im Regionalverkehr werden zukünftig keine verspäteten Anschlüsse mehr abgewartet.

Die strikte Befolgung dieser Regelung führt häufig zu Ärger, für das Zugpersonal und Anschlussreisende gleichermaßen. Für Reisende ist es nicht nachvollziehbar, wenn trotz intensiver Bemühungen des Zugbegleitpersonals am Umsteigebahnhof nur noch die Rücklichter des ausfahrenden Anschlusszuges zu sehen sind.

Im Raum Limburg sollen die Entscheidungen zur Anschlussaufnahme in Richtung Westerwald und unterer Lahn in der Leitzentrale Saarbrücken getroffen werden, die dies jedoch häufig in bürokratischer

Manier ablehnt. Da spielt es offenbar keine Rolle, dass man erst zwei Stunden später in Richtung Montabaur weiterfahren kann, oder es sich um den letzten Zug handelt, der über Westerburg hinaus fährt.

Der in diesen Fällen schon gegebene Hinweis, man könne ja einen Taxi-Gutschein ausstellen, ist für Pendler wenig hilfreich, zumal in Triebwagen ohne Zugbegleiter dies auch gar nicht möglich ist. Wendet sich das Zugpersonal unmittelbar an die Frankfurter Zentrale, riskiert es einen Rüffel, weil es nicht den „Dienstweg“ eingehalten hat.

Anzeige

HUK

Ausbau der Nahverkehrsspur Rheinstraße in Darmstadt

(gh) Rund 40.000 Kraftfahrzeuge passieren täglich die Rheinstraße in Darmstadt. Busse und Bahnen verkehren im Minutentakt. Kaum eine andere Straße in Darmstadt wird täglich von so vielen Menschen genutzt. Die Verkehrsbelastung steigt stetig und damit wachsen auch die Anforderungen an diese zentrale Ost-West-Achse der Stadt.

Bereits 2002 hat die HEAG Verkehrs-GmbH begonnen, die 1600 m lange Spur für Busse und Bahnen auf der Rheinstraße zu modernisieren. Jetzt hat die Hessische Landesregierung weitere 2,7 Millionen Euro Zuschüsse zugesagt, so dass ab Anfang Juni das Bauprojekt fortgesetzt werden konnte. Rund fünf Monate werden die umfangreichen und 6,5 Millionen Euro teuren Arbeiten dauern. Das Großprojekt bedeutet nicht nur für die HEAG Verkehrs-GmbH eine Herausforderung, auch Anlieger, Fahrgäste und Autofahrer werden sich während der Bauzeit in Geduld üben müssen.

Die vorgesehenen Maßnahmen auf der Rheinstraße sind umfangreich: Die modernen Niederfleromnibusse haben eine breitere Karosserie und erfordern für eine reibungslose Begegnung eine breitere Fahr-

spur. Sechs Meter wird der Abstand zwischen den beiden Haltestelleninseln nach dem Umbau betragen. Dafür wurden die dortigen Haltestellen bereits nach außen gerückt. Eine neue Fahrbahndecke macht die Omnibusse lauffruhiger und sorgt für besseren Fahrkomfort.

Die Aufweitung der Fahrspur zieht auch Neuerungen für die Straßenbahngleise nach sich: Im Zuge der Baumaßnahme werden die Straßenbahngleise ausgetauscht und an die Haltestellenposition angepasst, sodass auch mit Kinderwagen oder Rollstuhl das Ein- und Aussteigen bequem möglich ist.

Pünktlich mit Beginn der Sommerferien wurde der zweite Bauabschnitt begonnen, der sich von der Grafenstraße bis zum Luisenplatz erstreckt.

Bauarbeiten am Bahnhof Rüsselsheim gehen zügig weiter

(gh) Die Bauarbeiten für den neuen Bahnhof schreiten weiter voran: Mitte Juli wurde das Bahnhofs-Hauptgebäude abgerissen. Dadurch ist der Zugang auf die Gleise von der Innenstadt aus derzeit nur noch über den Zugang von der Straße An der Schauburg möglich. Vom Eichsfeld sind die Gleise durch die Unterführung von der

Rheinstraße zu erreichen. Fahrkarten und Auskünfte der DB Reise & Touristik erhalten Fahrgäste in zwei Containern, deren Eingang sich auf dem Bahngleis in Richtung Mainz befindet. Parallel zu den Abrissarbeiten wird das Dach des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) weitergebaut.

Wettbewerb im RMV kommt in Fahrt

(fl) In verschiedenen Landkreisen des RMV-Gebietes erfolgte in den letzten Monaten die Ausschreibung und Vergabe von Busleistungen. Für Aufsehen sorgte die Vergabe eines größeren Linienbündels im Raum Fulda an die Hamburger Hochbahn.

17 Linien - überwiegend in der Rhön gelegen - mit einer jährlichen Fahrleistung von 1,84 Millionen Kilometern werden ab Dezember 2004 von dem öffentlichen Verkehrsbetrieb der Hansestadt übernommen, der dazu voraussichtlich eine regionale Tochtergesellschaft gründen und/oder auf Subunternehmen zurückgreifen wird. Wegen der Vergabe wurde Kritik laut, da das Verkehrsunternehmen in Hamburg als öffentliches Unternehmen Subventionen erhält.

Ein Verkehrsbetrieb aus der kommunalen Familie konnte den Verkehr im Raum Hünfeld für sich gewinnen: die KVK Kraftverkehr Kinzigtal GmbH. Das Unternehmen war zuvor bereits im Raum Groß-Gerau erfolgreich. Im Landkreis Fulda gehen Linien im Bereich der Stadt Hünfeld und der Gemeinden Eiterfeld, Rasdorf, Burghaun und Nüsttal an die Tochter der Hanauer Straßenbahn.

Zwei Linien mit 346.000 Kilometern pro Jahr wechseln im Vogelsbergkreis den Betreiber: Die Firma Frieda Gass aus Hauswurz ging siegreich aus dem Wettbewerbsverfahren für die regionalen Linien 5173 Lauterbach - Bad Salzschlirf - Schlitz und 5151 Gedern - Grebenhain - Herbstein - Lauterbach, beides ehemalige Schienenstrecken, hervor. Frieda Gass ist ein reines Privatunternehmen.

Ein Gemeinschaftsunternehmen priva-

ter Omnibusunternehmer erhielt den Zuschlag im Raum Marburg-Biedenkopf. Die in Weilburg ansässige „Verkehrsgesellschaft Mittelhessen GmbH“ fährt ab Dezember auf acht Lokal- bzw. Regionalbuslinien im Raum Biedenkopf / Gladenbach, dem sogenannten „Hinterland“. 1.25 Millionen Kilometer pro Jahr standen hier zur Vergabe an. Bedeutendste Verbindungen des acht Linien umfassenden Linienbündels sind die von Biedenkopf nach Dillenburg sowie die Hauptbuslinie Gladenbach - Biedenkopf.

Eine kleinere Ausschreibung mit 328.000 Nutzwagenkilometern pro Jahr betraf vier Linien im Lahn-Dill-Kreis. Nördlich der Kreisstadt Wetzlar im Lahn-Dill-Bergland wird künftig die Firma Becker aus Bad Endbach verstärkt unterwegs sein.

Für die Regionalverkehr Kurhessen GmbH stellen die Ausschreibungen in vielen Fällen den Verlust des traditionellen Verkehrsgebietes dar. An anderer Stelle in Hessen konnten die DB-Töchter aber kleinere Erfolge für sich verbuchen, zum Beispiel die Verkehrsgesellschaft Untermain in Frankfurt-Sachsenhausen. Auffallend: Die „großen Privaten“ - Connex und andere - denen im Rahmen des Wettbewerbs durch ihre günstigen Einkaufsstrukturen und die niedrigen Arbeitstarife große Chancen vorhergesagt worden waren, gehen bei der aktuellen Vergaberunde leer

aus oder haben erst gar nicht mitgeboten.

Der Prozess der Umwandlung öffentlicher Verkehrsbetriebe in „scheinprivate“ vor dem Hintergrund der Aushebelung der für die Verkehrsunternehmen teuren Ver.di-Tarifverträge geht auch in Hessen weiter. Beispielsweise will sich in Wiesbaden die Hamburger Hochbahn bei der neuen „privaten“ Fahrbetriebsgesellschaft „WiBus“

engagieren. Der Einführung privater Tarife dienten bereits in der Vergangenheit die Übernahmen privater Busunternehmen durch Städtische Verkehrsbetriebe, beispielsweise des Kraftverkehrs Kinzigtal durch die Hanauer Straßenbahn oder der Firma Pfeiffer durch die Stadtwerke Gießen. Letztere nennen ihre Verkehrssparte übrigens seit einigen Monaten „Mitbus“ und machen damit die durch EU-Recht geforderte Trennung aus der Stadtwerke-Verbundfinanzierung deutlich.

Neue RMV-Preisrunde und Angebote im Dezember

(fl) Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 wird der Rhein-Main-Verkehrsverbund seine Fahrpreise wieder um ca. 2,5 Prozent anheben. Als neues Angebot wird die „9-Uhr-Karte“ hinzu kommen, die montags bis freitags Fahren ab 9.00 Uhr ermöglicht. Am Wochenende werden die als Monats- bzw. Jahreskarte erhältlichen „9-Uhr-Karten“ ganztägig gelten.

Ferner wird es eine „Mobilitätsgarantie“ geben, allerdings nur für Kunden mit persönlichen Jahreskarten (!). Bei größeren Verspätungen sollen entweder die Taxikosten erstattet oder die Nutzung von Fernzügen ermöglicht werden.

Die Preiserhöhung sowie die neuen Angebote waren Gegenstand eines RMV-Aufsichtsrat - Beschlusses Anfang Juli 2004. Grünes Licht gab das Gremium auch für die Verträge, die der RMV mit den Allgemeinen Studierenden-Ausschüssen ausgehandelt hatte und mit denen die Zukunft des „RMV-Asta-Semestertickets“ bis zum Wintersemester 2010/2011 gesichert werden kann.

Bereits seit 01.08.2004 gibt es eine Schüler-Jahreskarte im RMV. Für die Preise und Gültigkeitsräume der Ferien-Ergänzungskarten gibt es verschiedene Varianten. Grundsätzlich können auch zur Freifahrt

berechtigte Schülerinnen und Schüler in den Genuss der neuen Karten kommen. Die Entscheidung, welche Schüler von welchen Angeboten profitieren können, wird in den jeweiligen Landkreisen getroffen. Die Idee dahinter ist, den Schülern in den Ferien Mobilität zu einem günstigen Preis zu ermöglichen. In den Städten und Kreisen, die sich für die weitergehende „Variante zwei“ entschieden haben, kostet die ganzjährige Fahrtberechtigung in den angestammten Tarifgebieten das 9,5-fache des Monatskartenpreises. In den Städten Frankfurt, Mainz und Wiesbaden ist der 10-fache Preis der Schülermonatskarte zu entrichten.

Mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit wird auch der Nordhessische Verkehrsverbund NVV seine Preise im Dezember erhöhen. Entsprechende Beschlüsse werden für den Herbst erwartet.

Bis 2008 Ausbaustopp im Kinzigtal

(cb) Anfang August hat sich die Deutsche Bahn mit dem Bund nach offenbar schwierigen Verhandlungen auf 66 Bahnbauprojekte geeinigt, für die in den Jahren 2004 bis 2008 Finanzmittel bereitgestellt werden sollen.

Immerhin sind zwei der zahlreichen Überhangprojekte entlang der Ausbaustrecke Fulda - Frankfurt/M Bestandteil dieser Liste:

- die gemeinsame Linienverbesserung zusammen mit der A66 in Neuhoef sowie
- das dritte Gleis zwischen Hailer-Meerholz und Gelnhausen samt Modernisierung des Bahnhofes Gelnhausen.

Mit „unter 1 Mio“ bzw. „4 Mio“ Euro reicht die aufgelistete Finanzausstattung allenfalls für Planungsarbeiten, jedoch keinesfalls für den eigentlichen Bau. Im Klar-

text: Vor 2009 können die Arbeiten nicht beginnen. Seit der ersten Verankerung im Bundesverkehrswegeplan von 1985 wird wohl über ein Vierteljahrhundert vergangen sein, bis die ersten Züge über neue Gleise rollen werden.

Im Bahnhof von Gelnhausen, bald Verwaltungssitz von Hessens einwohnerreichstem Landkreis, sind die wichtigsten Gleise samt Unterführung zum Nachbarort Altenhaßlau somit kaum vor 2012 mit Kinderwagen oder Rollstuhl zugänglich. Dabei ist auf dem Terrain rund um den Bahnhof ein gemeinsames Stadtentwick-

Der Bahnhof Gelnhausen, hier mit einem Sonderzug am 16.07.2004 mit Taunuslok ES 64 U2 - 099, ist nicht behindertengerecht. In absehbarer Zeit wird sich daran nichts ändern

Foto: Oliver Peist



lungsprojekt von Gelnhausen und Linsengericht vorgesehen.

„Bitte zurückbleiben!“

Und auch sonst kommt Hessen trotz zentraler Lage im Netz schlecht weg. Vom Knotenausbau Frankfurt Hbf bleibt lediglich die erste Baustufe im Bahnhof Sportfeld. Der Verfahrensgang zur NBS Frankfurt - Mannheim steht trotz abgeschlossener Raumordnung auf der Kippe. Den Knoten Hanau und die Strecke Hanau - Aschaffenburg sucht man vergeblich. Lediglich für den Ausbau im Bereich des unterfränkischen Schwarzkopftunnels auf dem Abschnitte Aschaffenburg - Lohr ist ein Finanztitel von 46 Mio Euro vorgesehen.

ICE im Halbstundentakt

Derweil verdichten sich die Anzeichen, dass mit Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Nürnberg - Ingolstadt zum Dezember 2006 die Struktur der ICE-Fahrpläne recht tief greifend geändert wird. Über 9 Jahre war das Kinzigtal verwöhnt vom „Rhein-Main-Takt“ des RMV, fuhren die stündlichen RE- und SE-Züge in nahezu optimaler Zeitlage für den Integralen Taktfahrplan - wenn auch oft verspätet. Doch das hat nur deshalb funktioniert, weil die Zeitlagen der Fernzüge sich über Jahre fast nicht änderten. Ab 2007 dürfte das dünne Eis zufälliger Kontinuität dahin geschmolzen sein. Auch die RE-Züge würden dann im Grundtakt von ICEs überholt. Die gewohnten Zeitlagen, Reisezeiten und Anschlussketten sind dann nicht mehr zu halten. Ausgerechnet zum Dezember 2006, wenn im Main-Kinzig-Kreis gleich zwei Buslinienbündel („Vorspessart“ und „Berg-

winkel“) nach europaweiter Ausschreibung neu an den Start gehen, sind von Seiten der Bahn die fahrplantechnischen Rahmenbedingungen höchst unsicher.

Was das neue ICE-Konzept für die Bedienung von Hanau bedeutet, ist noch nicht abzusehen.

Politik sorgt sich um Straßenverkehr

Während der vorprogrammierte Fahrgastärger für ein weiteres Jahrzehnt fast unter Ausschluss der Öffentlichkeit köchelt, tummelt sich die Politik derweil dort, wo sie schnell und billig punkten zu können. Anlass: In kurzer Zeit konnte eine Linsengericht Bürgerin beachtliche 3333 Unterschriften für eine rasche Beseitigung des Bahnübergangs „Altenhaßlauer Straße“ sammeln. Tagelang beherrschte das Thema die Lokalgazetten... Auf die Idee, dass der inzwischen mehrmals verschobene „Ausbau gemäß BVWP ‘85, ‘92 und ‘03“ die verbliebenen Bahnübergänge wegen der dann höheren Fahrgeschwindigkeit ganz automatisch längst beseitigt hätte, ist öffentlich leider kein Mandatsträger gekommen.

Ohne Zweifel ist gerade der Bahnübergang „Altenhaßlauer Straße“ in Gelnhausen ein tägliches Ärgernis, der Betrieb und Entwicklung des örtlichen Busverkehr massiv behindert. Dennoch steht den Baukosten von immerhin 23 Mio Euro zunächst kein originärer Nutzen für den Eisenbahnverkehr gegenüber, solange die Fahrgeschwindigkeit dort nicht über 160 km/h angehoben werden kann. Insofern ist es nachvollziehbar, dass die DB im Vorfeld des politisch gewünschten Börsengangs alle Ausgaben streng auf ihre Wirtschaft-



Zwei Gleise für Regionalverkehr, Fernverkehr und Güterverkehr sind im Kinzigtal zu wenig. Ein Kesselwagenzug mit blauer Rail4Chem-Lok 185-CL 005 durchfährt den Bahnhof Wirtheim.

Foto: Oliver Peist

lichkeit prüft - denn genau das erwarten ja die Bundespolitiker von ihr. Genau jene Bundespolitiker, die sich jetzt pressewirksam zu Wort melden...

Politische Initiativen nötig

Damit es - nach all den Vorarbeiten - nun endlich vorangeht mit dem Ausbau der Kinzigtalbahn, sind aus Fahrgastsicht klare Forderungen an Bundes- und Landespolitik zu stellen:

1. Die DB muss endlich ohne politische Gängelung die Freiheit bekommen, Geld unternehmerisch dort zu investieren, wo es für das gesamte Netz den höchsten Nutzen zeitigt. Zum Beispiel

im Bahndreieck Spessart.

2. Durch Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel ist der Baubeginn für den Abschnitt Hailer-Meerholz - Gelnhausen zeitlich vorzuziehen.
3. Da wegen der Trinkwasserproblematik ohnedies der Unterbau gleich für vier Gleise hergerichtet werden muss, sollte neben dem dritten auch gleich das vierte Gleis gebaut werden - sonst müssten dort nur ein paar Jahre später die Bautrupps nochmals anrücken.
4. Die DB ist durch finanzpolitische Absicherung der weiteren Planungsschritte in die Lage zu versetzen, nunmehr zü-

gig in das Raumordnungsverfahren eintreten zu können, damit auf Basis einer klaren Trassenentscheidung abschnittsweise die Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden können.

5. Ziel ist, die Abschnitte Hanau - Haitzhöchst und Flieden - Fulda so rasch wie

möglich auf durchgehend vier Gleise auszubauen und auch für die Reststrecke Planungssicherheit zu erzielen, damit Bahnhofsumbauten wie z.B. in Wächtersbach nicht um weitere Jahre aufgeschoben werden müssen.

Kommentar: Zug im Kinzigtal ist abgefahren

Merkwürdig: Immer wenn es populistisch „gegen die Bahn“ geht, sind Volksvertreter schnell bei der Sache. Doch die Wahrheit beschämt: Eine große Koalition Berliner Betonköpfe nötigt die angeblich „privatwirtschaftliche“ DB noch immer, ihr eigenes knappes Geld wider besseres Wissen im Milliardengrab zwischen Nürnberg und Erfurt wirkungsarm versickern zu lassen. Wenn zugleich die Bundesmittel wegen mauttechnischer Sondersubventionierung des Straßengüterverkehrs rigoros zusammengestrichen werden, bleiben die wirklich produktiven Bahnbauprojekte auf der Strecke - und mit ihnen u.a. die Fahrgäste zwischen Fulda und Frankfurt.

Dichter ICE- und Güterverkehr lassen den RMV-Zügen immer weniger Spielraum. Während die Offiziellen viel zu lange auf die „nordmainische S-Bahn“ fixiert waren, hatten sie kein Auge für die dunklen Wolken, die sich über dem Kinzigtal zusammen brauten. Derweil haben andere sich die knappen Bundesmittel für ihre Prestigeprojekte gesichert. Das Kinzigtal hat(te) keine politische Lobby in Berlin - und viel zu lange keine konstruktive Konsensvision.

Die Fahrgastverbände haben wiederholt genau davor gewarnt. Aber mal ehrlich: Welcher Politiker hörte da wirklich zu?

Bahnkunden im Fliede- und Kinzigtal: Genießt die kommenden zwei Jahre noch einmal in vollen Zügen, denn danach wird's auf Jahre hinaus noch viel ungemütlicher. Unser Tipp: merken Sie sich genau, welche Volksvertreter - neben dem heroischen Populistenkampf gegen Bahnübergänge - die *eigentlich* wichtigen Dinge eingeleisen. Und welche weiterhin den Kopf in den Sand stecken...

Christian Behrendt

Einbruch in Pro Bahn & Bus Geschäftsstelle

Lauterbach (si) In den frühen Morgenstunden des 17. Juli drangen Einbrecher in den Lauterbacher Nordbahnhof ein. Durch ein mit Gittern abgesichertes Fenster von der Gleisseite aus drangen die Verbrecher in den Raum der ehemaligen Expressgutabfertigung ein. Von dort schlugen sie die mit einer Glasscheibe versehene Tür zum DB-Reisezentrum ein und durchsuchten die Räumlichkeiten nach Bargeld, jedoch ohne Erfolg.

Lediglich zwei DB-Rucksäcke und diverse andere Gegenstände aus dem „Bahn-Shop 1435“ ließen sie mitgehen. Danach durchschlugen die Täter das Sicherheitsglas einer Zwischentür, um dann den Fernmelderaum sowie das Lager des Vereins „Mobile“ gewaltsam aufzubrechen. Nachdem die Vandalen auch hier nicht fündig wurden, brachen sie sämtliche Türen zu

den Geschäftsräumen zu „Mobile“, dem „Bund kultureller Jugend (BKJ)“ sowie die Geschäftsstelle von Pro Bahn & Bus brutal auf.

Besonders heftig wüteten die Einbrecher in unserer Geschäftsstelle. Alles wurde durchwühlt und aufgebrochen, so z.B. ein historischer Fahrkartenschrank, ein Möbel-

*Durchwühlte Schränke in der Pro Bahn & Bus-Geschäftsstelle
2 Fotos: Stefan Sitzmann*



tresor wurde von den Einbrechern abtransportiert. Im Tresor befanden sich u.a. drei Scheckkarten von Vereinskonten. Obwohl wir nach Bekanntwerden des Einbruchs am Samstagmorgen gegen 8 Uhr unverzüglich die Sperrung der Scheckkarten veranlasst hatten, haben die Einbrecher insgesamt 2000 Euro von Verbandskonten an diversen Geldautomaten im Bereich Mücke abgehoben.

Ein harter finanzieller Schlag für unsere gemeinnützige Verbandsarbeit; abgesehen von den Aufwendungen für das Aufräumen und Wiederherrichten der Geschäftsstelle sowie den Aufwand bezüglich der Schadensabwicklung. Ärgerlich war dabei, dass die Einbrecher zwar beim Abtransport unseres Tresors beobachtet wurden, der Augenzeuge diesen Vorfall jedoch erst zwei Stunden später der Polizei meldete - unglaublich! Glücklicherweise konnte die Kripo anhand der Videoaufzeichnungen die Täter bei den Bargeldabhebungen identifizieren, woraufhin bereits wenige Tage später das Einbrecher-Sextett, bestehend aus fünf jungen Männern im Alter von 15, 18 und 19 Jahren sowie ein 17-jähriges Mädchen ermittelt werden konnte. Ihnen konnten bisher mindestens 13 Einbrüche zugeordnet werden.

Knapp eine Woche nach dem Einbruch wurde in einem Feld bei Mücke unser Tre-



eingeschlagene Tür in der Fahrkartenausgabe

sor halb eingegraben und ausgebrannt vorgefunden. Darin enthalten geschmolzene CD's und diverse Schlüssel. Obwohl die Pro Bahn & Bus - Geschäftsstelle seit Anbeginn u.a. gegen Einbruchdiebstahl und Vandalismusschäden beim größten deutschen Versicherungskonzern ausreichend versichert schien, macht diese Versicherung beim Bargeldschaden Probleme. Während die Einbruchschäden finanziell entschädigt sind, wurde der Geldschaden nicht ersetzt.

HESSENSCHIENE-ABO

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

Fahrkartenverkauf vor Ort ein unnötiger Luxus?

(hpg, jl) Seit Jahren fährt die Bahn einen rigiden Sparkurs mit ihren Fahrkartenverkaufsstellen. Bringt die Verkaufsstelle nicht genügend Umsatz, wird sie geschlossen. Dabei wird von Jahr zu Jahr die Mindestumsatzschwelle höher gelegt. Selbst Verkaufsstellen, die über 750.000 Euro Jahresumsatz haben, stehen zur Disposition.

Wenn die Bahn es sich schon nicht selbst zutraut, eine Verkaufsstelle kostendeckend zu führen, dann doch ihren Mitarbeitern. So bietet sie diesen die „Chance“, sich mit DB-Verkaufsagenturen eine eigene Existenz aufzubauen. Noch im März 2004 hieß es dazu in einer Presseerklärung der DB: „Bei der Bahn haben Existenzgründer jetzt gute Karten. In 35 Bahnhöfen im gesamten Bundesgebiet wurde der Fahrkarten-

verkauf im vergangenen Jahr auf eine neue Basis gestellt. An diesen Standorten, wo die DB eigene kleine Fahrkartenausgaben wegen mangelnder Rentabilität schließen musste, kamen im Rahmen der neuen GründerInitiative engagierte Reiseprofis zum Zug.“ Jürgen Büchy, Geschäftsführer Vertrieb der DB-Personenverkehr GmbH, sagte im Frühjahr dazu: „Mit diesem innovativen Modell zeigen wir, dass wir uns

Karikatur: Jürgen Janson



DER SPASSMACHER



*Auch die
Fahrkartenaus-
gabe in Assenheim
wurde im Sommer
geschlossen*

*(Foto:
Bahnhofstest
Wetteraukreis)*

beim Fahrkartenverkauf nicht aus der Fläche zurückziehen“. Weiter hieß es: „An allen Stationen, wo die Deutsche Bahn künftig keine eigenen Verkaufsstellen mehr betreiben will, sollen statt dessen selbständige Agenturen mit Ticket-Verkauf und DB-Information öffnen.“

Andererseits müssen Kunden, die ihre Fahrausweise weiterhin am Schalter kaufen möchten, inzwischen Aufschläge gegenüber dem Automaten- oder Internetkauf zahlen. So ist das „Schöne-Wochenende-Ticket“ bereits seit Dezember 2003 am Schalter um zwei Euro teurer. Sonderangebote, wie der Sommer-Spezial-Preis „Quer durch Deutschland für 29 Euro“ oder „Raus aus Deutschland für 39 Euro“ kosten in Reisezentren und DB Agenturen nicht nur 5 Euro Aufschlag, sondern auch die Reservierungen werden zusätzlich in Rechnung gestellt.

Außerdem wird der Service vor Ort in den Bahnhöfen immer weiter reduziert. Die Fahrkartenausgabe in Niedernhausen

ist seit 1.4.2004 geschlossen, die Öffnungszeiten in Idstein wurden verringert. Der Weiterbestand am Bahnhof Bad Camberg ist akut gefährdet, da sich die Stadtverordnetenversammlung erst kürzlich gegen eine finanzielle Beteiligung entschieden hat. Die Politiker glaubten den Aussagen der Bahn AG, dass durch zahlreiche Automaten und Internet-Verkauf gar kein Bedarf an einer „Vor-Ort-Beratung“ am Bahnhof mehr bestünde. In Niederselters soll die RMV-Agentur aufgelöst werden, da der bestehende Vertrag vom RMV nicht mehr verlängert wird. Gegen diese Absicht regt sich allerdings auf kommunaler Seite Widerstand.

Doch nicht nur in der Fläche wird der Rückzug unvermindert fortgesetzt - selbst in der Bundeshauptstadt reduziert die DB trotz langer Warteschlangen in den stets überlasteten Reisezentren am Bahnhof Zoo ihre Mitarbeiter, 30 Dienstposten fallen dort in Kürze weg.

Bilderbogen Sonderfahrt „An Kinzig und Fulda“

(jl) Am Samstag, den 26. Juni 2004, führte der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus eine Sonderfahrt zur Kinzig und Fulda durch. Mit zwei Triebwagen der Butzbach-Licher Eisenbahn wurden bei schönstem Wetter mehrere Haupt- und Zweigstrecken in Mittel- und Osthessen befahren.



„Einsteigen, bitte!“ Der Sonderzug erhält im Bahnhof Wölfersheim-Södel den Abfahrtsauftrag. Vorher war der Zug über das nicht mehr bediente Streckenstück Hungen - Wölfersheim der Horloffthalbahn gefahren

Ankunft im Bahnhof Sterbfritz. Ganz in der Nähe befindet sich die Kinzigquelle. Nach der Überholung durch einen Regionalexpress geht die Fahrt weiter nach Fulda



Die insgesamt 140 Fahrgäste brachten einen guten Appetit mit. Nur ein Stück Kuchen und drei belegte Brötchen sahen den Start-/Zielbahnhof Butzbach wieder. In beiden Triebwagen hatte der Regionalverband Mittelhessen je einen Verkaufsstand für Getränke sowie Kuchen und Brötchen aufgebaut



Ankunft in
Bad Hersfeld.
Links der
Bahnhof der
Hersfelder
Kreisbahn

*Der Sonderzug in
Niederaula. Hier
verzweigte die Strecke
früher nach Alsfeld
und Treysa. Von den
früher umfangreichen
Bahnanlagen waren
nur noch drei
Bahnsteigkanten im
starken Bewuchs zu
erkennen*



*Dieser Ziegelschutthaufen ist
wahrscheinlich der letzte Rest des
ehemaligen Niederaulaer Bahnhofs*



Ankunft im Zielbahnhof Breitenbach (Herzberg). Das Bahnhofsgebäude liegt etwas versteckt hinter einem Baum und hohen Hecken



Zugkreuzung auf der Rückfahrt im Bahnhof Bad Salzschlirf auf der Vogelsbergbahn. Dank eines Fahrtzeitpuffers und zügiger Abfertigung konnte eine Verspätung von über 20 Minuten aufgeholt werden. Die Rückankunft in Butzbach erfolgte sogar rund 15 Minuten früher!



Erfurter Industriebahn (EIB) Erfurt-Leinefelde-Kassel KBS 600 und 604

Neuer Dieseltriebwagen ITINO vorgestellt

(hh) Seit Jahren verkehrt die EIB im Zwei-stundentakt zwischen Erfurt und Kassel-Wilhelmshöhe. Am 13. Juli wurde im Gleis 1 des Wilhelmshöher Bahnhofs der neue Dieseltriebzug **ITINO** vorgestellt, der dort etwa 15 Minuten - laut Fahrplan - hielt. Interessierte Fotografen nahmen das Schienenfahrzeug von Bombardier auf. Bei der Vorstellungsfahrt bis Hann. Münden wurde ein kleiner Imbiss gereicht.

Zwei Dieselmotoren können den ITINO auf 140 km/h beschleunigen. Die neuen Züge sind Behinderten gerecht ausgestattet und werden zur Sicherheit per Video überwacht.

Ab September soll der neue EIB-Triebwagen zwischen Kassel und Erfurt (über Leinefelde) im Taktverkehr eingesetzt werden.. Die EIB legt regelmäßig in ihren Wagen eine bebilderte Broschüre SHUTTLE NEWS aus, die über Bahntechnik und Sonderfahrten zum Thüringer Wald mit Radfahr- und Wandervorschlägen berichtet.

*Der neue Itino der Erfurter Industriebahn
Foto: Erfurter Industriebahn*



Uplandbahn Korbach - Brilon Wald NVV-Linie R 55

Willinger Viadukt ist weitgehend saniert

(hh) Das Bauwerk, welches als Wahrzeichen des Waldecker Uplandes gilt, ist 1914 errichtet worden. Wegen mangelnder Standsicherheit wurde das Viadukt 1999 für den Eisenbahnverkehr gesperrt. Die Verbindung zwischen dem Waldecker Land und dem Ruhrgebiet bzw. den Niederlanden war unterbrochen.

Seit Dezember 2003 rollt die Kurhessenbahn wieder über das Viadukt (Hessenschiene Nr. 55). Die Restaurierung kostete 8,5 Millionen Euro. Hans Martin König, Leiter des Bereichs Infrastrukturplanung bei der Kurhessenbahn, weist darauf hin, dass das 293 m lange und 30 m hohe Bauwerk grauen Spritzbeton erhält. Kosten und Sicherheit waren für diese Ausstattung entscheidend. Im Herbst 2004 soll das Viadukt endgültig fertig sein. Dann seien Achslasten bis zu 22 Tonnen möglich. Auch Güterzüge könnten dann über das Viadukt rollen (nach Waldecker Allgemeine vom 22. Juni 2004)

Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt NVV/RMV-Linie 30

Melsungen und Gensungen-Felsberg kämpfen um Fahrkartenschalter

(fl) In Melsungen regt sich Widerstand gegen die beabsichtigte Schließung der Fahrkartenausgabe. SPD-Bürgermeisterkandi-

dat und Berufspendler Dieter Runzheimer sammelte 463 Unterschriften für den Erhalt. Dagegen ist die Agentur in Gensungen-Felsberg an der Main-Weser-Bahn bereits zum 31.05.2004 geschlossen worden. Für beide Bahnhöfe gibt es Pläne bezüglich einer Neugestaltung der Bahnhofsgebäude und des Umfeldes. In Melsungen läuft bereits die Erhöhung der Bahnsteige auf 55 Zentimeter Höhe. Ursache für die Schließungen sind die beabsichtigten Einsparungen der Deutschen Bahn AG beim Vertrieb.

In Städten vergleichbarer Größe (Bad Arolsen, Korbach) betreibt der Nordhessische Verkehrsverbund NVV gut ausgestattete Kundencenter in den Räumen der ehemaligen Fahrkarten-Ausgaben. Eine solche Lösung wäre in Melsungen sicher sinnvoll und sollte für Gensungen-Felsberg zumindest geprüft werden. Der totale Rückzug aus dem persönlichen Verkauf von Fahrkarten verprellt viele Kunden, die Schwierigkeiten im Umgang mit Automaten haben. Eine weitere verbreitete Erscheinung ist die schleichende Verwahrlosung von Bahnhöfen ohne personelle Präsenz.

Umbau des Marburger Bahnhofs kommt barrierefrei - wenn er kommt!

(fl) Ausgehend von einer Idee des Marburger Bundestagsabgeordneten Sören Bartel (SPD) sollen bereits bestehende Pläne zur Umgestaltung des Bahnhofsgebäudes in der Weise aufgearbeitet werden, dass der Aspekt der Barrierefreiheit in besonderer Weise berücksichtigt wird. In Marburg leben rund 800 blinde oder stark seh-

behinderte Menschen, die u.a. an der Deutschen Blindenstudienanstalt und der Universität tätig sind. Die Betroffenen sollen in die Planungen einbezogen werden.

Im September findet ein Erörterungstermin zur Umgestaltung des im Durchschnitt von 19.000 Fahrzeugen pro Tag befahrenen Bahnhofsvorplatzes statt. Hier soll der Individualverkehr weiträumig umgeleitet werden. Die Marburger Nordstadt ist zusammen mit dem Bahnhofsquartier Sanierungsgebiet und hat Chancen auf finanzielle Förderung durch Bund und Land. Der Bahnhofsvorplatz soll stärker als „Platz“ betont werden. Für den Busverkehr sind Haltestellen mit optischer und akustischer Fahrgastinformation geplant.

Für das Bahnhofsgebäude selbst gibt es Überlegungen, ungenutzte Räume als Studentenwohnheim auszubauen. Etwa 25 Wohneinheiten in der Größe von 45 bis 60 Quadratmetern könnten so entstehen. Im Falle einer Realisierung würde die städtische Wohnungsbaugesellschaft GeWoBau das Gebäude von der Bahn kaufen wollen. DB Station & Service nennt allerdings noch keinen Kaufpreis, sondern wartet ein Bewertungsgutachten ab.

Eine Modernisierung des Bahnhofs unter Regie von DB Station & Service war schon mehrfach angekündigt worden. In jedem Fall dürfte es zu weiteren Verzögerungen kommen. (nach „Marburger Neue Zeitung“ vom 23.06.2004)



*Die
Standseilbahn
Peterskopf sowie
das Kraftwerk
Hemfurth soll
wieder per
Schiene
erreichbar
werden*

*Foto: Friedrich
Lang*



**Ederseebahn
Wabern - Bad Wildungen -
Hemfurth
KBS 621, NVV-Buslinie 521
Waldecker Kreistag erkennt
Schienenstrecke Bad Wildungen -
Hemfurth (Edersee) als
förderungswürdig an**

(hh) Der Kreisausschuss hat laut HNA vom 10. Juli 2004 den Abschnitt Bad Wildungen - Edersee für das EU-Interreg-Programm mit einer Summe von 900.000 Euro angemeldet. Die Trasse soll für Nostalgiefahrten hergerichtet werden. Durchgehende Triebwagenfahrten von Kassel zum Fuße der Standseilbahn Peterskopf sind dann auch wieder möglich. Übrigens ist die Gemeinde Edertal, die an dieser Trasse liegt, Verwaltungssitz für den Nationalpark Kellerwald-Edersee.

**Lahntalbahn
Koblenz - Limburg - Gießen
RMV-Linie 25
Vollsperrungen der Lahntalbahn bis
zum Dezember / wegen Gleisarbeiten
Ersatzverkehr mit Bussen**

(hpg) Bis zum Jahresende werden die Gleise der Lahnstrecke zwischen Niederlahnstein und Wetzlar auf einer Länge von 113 Kilometern erneuert. Dazu sind abschnittsweise Vollsperrungen mit Schienen-Ersatzverkehr (SEV) durch Busse erforderlich. Für die Erneuerung des inzwischen über 30 Jahre alten Oberbaus investiert die DB Netz AG in diesem Herbst etwa 70 Millionen Euro. Ein Grund sind die Auflagen des Eisenbahnbundesamtes, das den Austausch des bislang verwendeten Schienenprofils für den Einsatz der schnellen Neigetechnik-Züge bis zum Jahresende 2004 fordert. Statt des bislang verwendeten S49-Profils müs-



*Max, der Maulwurf, ist jetzt an der Lahntalbahn unterwegs
Plakat: Deutsche Bahn*

sen die schwereren S54-Schienen verlegt werden. Nur so ist auch 2005 der Neigezugverkehr mit bogenschneller Fahrt weiter möglich. Nach dem Umbau soll abschnittsweise eine weitere Erhöhung der Geschwindigkeit möglich sein. Das zweite Gleis zwischen Bad Ems und Ems-West kann allerdings noch nicht wieder aufgebaut werden, da die Arbeiten zum Bau der Umgehungsstraße noch andauern.

Vom 31. Juli bis 27. August entfallen sämtliche Züge zwischen Nassau und Koblenz. In diesem Zeitraum übernehmen Busse die Verbindung. Da sich der Fahrplan auf den übrigen Abschnitten der Lahnstrecke nicht verändert, werden Reisende in Richtung Koblenz etwa 20 min später in Koblenz ankommen. Ab Koblenz Hbf ist eine um etwa 20 min frühere Abfahrt der Busse erforderlich, um in Nassau

den Anschluss an die Züge herzustellen.

Die weiteren Bauarbeiten - ebenfalls mit SEV - erfolgen zwischen Eschhofen und Weilburg vom 26.09. bis 28.10.2004 sowie zwischen Nassau und Diez und zeitgleich zwischen Weilburg und Wetzlar vom 29.10. bis 11.12.2004.

„Max Maulwurf“, die Symbolfigur der DB wenn es um Infos zu Baustellen geht, informiert auf Plakaten und Sonderbroschüren mit einem besonderen Lahntal-Motiv über die Veränderungen und bittet um Verständnis für die entstehenden Unannehmlichkeiten. Außerdem bestehen weitere Info-Möglichkeiten: <<http://www.bahn.de/fahrplan->aenderungen> oder über die Hotline 0180-1 629 629 (zum Ortstarif) sowie auf den Bildschirmtext-Seiten: hessentext (Tafel 540), südwesttext (Tafel 528).

Friedberg-Hanau

RMV-Linie 33

Weiterhin kein Sonntagsverkehr

(1k) Auch zum diesjährigen Fahrplanwechsel wird es trotz Forderungen der Fahrgastbeiräte Hanau und Wetterau, des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus sowie der Fahrgäste keinen Sonntagsverkehr auf der Tangentiallinie Friedberg-Hanau geben. Seit über 20 Jahren besteht dort eine nicht mehr zeitgemäße „Sonntagsruhe“. Zudem ist es quasi die einzige Zuglinie der Kreisstädte Friedberg und Hanau, welche sonntags nicht bedient wird. Eine sinnvolle Begründung hierfür sucht man vergebens, werden doch mittlerweile die Lahn-Kinzig-Bahn (Gießen-Gelnhausen) und



*Weiterhin gibt es keinen
Sonntagsverkehr auf der Strecke
Friedberg-Hanau*

Foto: Andreas Christopher

Beratung in Assenheim bleibt auf der Strecke. Anzumerken ist, dass bereits Ende 2002 durch die Preisreform bei der Deutschen Bahn das Fahrkartensortiment in Assenheim und auch in anderen kleinere Bahnhöfen auf Verbundfahrkarten reduziert worden ist.

auch Friedberg-Friedrichsdorf sowie Teile der Horloffalbahn (Friedberg-Nidda) sonntags befahren. Allein der Main-Kinzig-Kreis möchte sonntags keine Leistungen bestellen, obwohl der jetzige Betreiber Butzbach-Licher-Eisenbahn (BLE) billiger fährt als bis 2001 DB Regio.

Fahrkartenausgabe Assenheim geschlossen

Keine guten Nachrichten gibt es vom Bahnhof Assenheim zu vermelden: Dort wurde am 27. Juli aus „Kosten- und Nachfragegründen“ die Fahrkartenausgabe geschlossen, obwohl weiterhin ein Fahrdienstleiter (welcher den Verkauf nebenbei übernommen hatte) vor Ort sein wird. Eigenartig erscheint auch, dass die Schließung mitten in die hessischen Sommerferien gelegt worden ist. So lässt sich rückschließen, dass der Verkauf möglichst ohne großes Aufsehen und Beschwerden der sonst in großer Zahl vorhandenen Schüler und Pendler über die Bühne gehen sollte.

Wie nicht anders zu erwarten wird auf den Automatenverkauf verwiesen; der unkomplizierte persönliche Verkauf und auch die gerne von älteren Fahrgästen genutzte

Butzbach-Licher Eisenbahn Tag der offenen Tür in Butzbach-Ost

(jl) Am Sonntag, den 15. Juli 2004, lud die Butzbach-Licher Eisenbahn aus Anlass ihres 100-jährigen Bestehens zu einem Tag der offenen Tür. Am Ostbahnhof konnten die neuen Gebäude sowie Schienen- und Straßenfahrzeuge besichtigt werden. Die Besucher konnten Technik aus der Nähe in Augenschein nehmen: Neben ausgebauten Drehgestellen konnte man einem BLE-Triebwagen mittels einer Bühne fast bis auf das Dach steigen. Bahndienstfahrzeuge, eine alte Draisine, ein neuer Niederflerbus sowie kostenlose Speisen und Getränke rundeten das gelungene Angebot ab.

Die Eisenbahnfreunde Wetterau pendelten mit ihrem Museumszug zwischen Griedel und Pohlgöns. Dabei kam auf einer Zugseite die neue Köf zum Einsatz, während Richtung Griedel die bekannte blaue V36 den Zug bespannte.

Anruf-Sammel-Taxi fährt wieder nach Presberg

(gh) Der Rüdeshheimer Stadtteil Presberg

*Jubiläumsfeier der
Butzbach-Licher Eisenbahn:
Links das Busdepot,
dahinter das alte
Verwaltungsgebäude.
Rechts neben dem Zug die
neue Tankstelle sowie die
Wartungshalle, wo die BLE-
Triebwagen auch
gewaschen werden*



wird wieder vom Anruf-Sammel-Taxi (AST) Geisenheim angefahren.

Zu Beginn dieses Jahres wurde wegen Streitigkeiten um die Finanzierung die Bedienung von Presberg durch das AST eingestellt. Damit war Presberg nur noch Montag bis Freitag in den Tagesstunden mit der Buslinie 302 an den Bahnhof in Geisenheim angebunden. Wer abends oder am Wochenende auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen war, musste zu Fuß etwa 2 km zu der zu Geisenheim gehörenden Siedlung Weißenthurm laufen und konnte von dort das Anruf-Sammel-Taxi nutzen.

Durch die starken Proteste der Einwohner von Presberg in Presse, Radio und Fernsehen wurde erreicht, dass an Samstagen, Sonn- und Feiertagen nun wieder fünf Fahrtenpaare des AST nach Presberg verkehren. In den Abendstunden von Montag bis Freitag verkehren zwei Fahrten von Geisenheim nach Presberg und eine Fahrt in der Gegenrichtung.

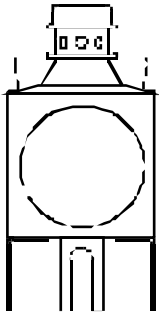
Abschied von der Wiesbadener Traditionslinie 7

(gh) Am 12. Dezember 2004 tritt auch in

Wiesbaden ein neuer Busfahrplan in Kraft. Nach den Plänen von ESWE Verkehr wird es darin die Linie 7 in Richtung Bierstadt nicht mehr geben.

Seit 1910 verband die „Sieben“ auf der West-Ost-Achse die Stadtteile Dotzheim und Bierstadt. Zunächst geschah dies mit der Straßenbahn, ab Ende der 50er Jahre dann mit dem Bus. Alle Fahrplan- und Linienveränderungen hat die Linie 7 bisher überstanden. „Historisch gesehen ist der Wegfall schon bedauerlich“, sagte daher auch der Bierstadter Ortsvorsteher Johann Göttler.

Ersatz wird künftig die von Klarenthal über die Innenstadt nach Bierstadt führende Linie 12 schaffen. Eine weitere Linie wird Bierstadt über den Hauptbahnhof mit der Äppelallee in Biebrich verbinden. Die Verbindung nach Dotzheim bleibt mit den Linien 23 und 24 gewährleistet. Nach Angaben von ESWE Verkehr soll die Anbindung von Bierstadt hierdurch deutlich verbessert werden.



Ohne Uhren läuft nichts

(sg) Auch bei der Bahn standen die Uhren seit Jahrzehnten mit ihrem exakten Sekundenzeiger für Zuverlässigkeit. Ein Instrument, das aus Prinzip stets pünktlich lief.

Doch was einmal war, ist nicht mehr. Zahlreiche Verspätungen haben viele Uhren in den letzten Monaten an der Dillstrecke wie anderswo zur Aufgabe gezwungen. Am Abend zeigen sie Zeiten an, als wäre es Nachmittag und demonstrieren uns am Bahnsteig den Einzug einer neuen Zeitzone. Ein Bahnhof mit so einer Uhr ist wie ein Zug ohne Zeit.

Was für ein Vorteil für die Verspätungsstatistik: Verspätungen gibt es bei den Zügen fortan keine mehr, nur noch verfrühte oder verspätete Zeiger der Uhren, an denen sich kein Zug mehr orientieren muss. „Eine Bahn ohne Zeit ist daher immer pünktlich“, spottete unlängst ein Fahrgast in Gießen.



Da gibt es nur noch eine Lösung: RMV und DB müssen den Verkehrsvertrag neu verhandeln und ein weiteres System zur Pünktlichkeitsüberwachung entwickeln. Könnte nicht die Differenz aus dem Eintreffen des Zuges nach der exakten Zeit und der Abweichung des Zeigers an der Uhr einen weiteren Verspätungswert ergeben und damit zu besserer Kontrolle an den Uhren ermuntern?

Glücklich kann man sich noch schätzen, wenn derlei Uhren abgebaut oder überklebt werden und einem damit noch Orientierung in der Unordnung geben.

Hessenschiene

Herausgeber:
Pro Bahn & Bus e.V.

Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach
<http://www.probahn-bus.org>

Redaktion und v.i.S.d.P.: Friedrich Lang;
Email: hessenschiene@probahn-bus.org
Layout: Jürgen Lerch

Druck: Druckhaus Gratzfeld, 35510 Butzbach
Auflage: 1500 Exemplare,
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, Hans-Peter Günther, Christian Behrendt, Gernot Hornik, Horst Mader, Friedrich Lang, Michael Laux, Petra Becker, Jürgen Lerch, Andreas Christopher, Lars Kühnemund, Michael Rückl, Stefan Sitzmann, Stephan Grasshof

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:
2. November 2004

Broschüren und Schriften

Esslinger Triebwagen

16,00 Euro

(Thomas Estler) Eine Beschreibung des bekannten Privat- und Kleinbahntriebwagens. 128 Seiten, 119 Bilder, davon 57 in Farbe, ca. 17 x 24 cm, gebunden. Transpress-Verlag, 2002.

Post und Tram

20,00 Euro

(Günther H. Köhler) Postbeförderung mit Straßen-, Lokal- u. U-Bahnen sowie Obussen in Deutschland u. im Ausland, insges. fast 500 behandelte Betriebe in 40 Ländern, davon rd. 190 in Deutschland, 22 in Österreich. 384 Seiten, 430 Abb. (davon 37 farbig) ca. 18 x 25 cm, gebunden. 1998.

Die Straßenfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn

29,90 Euro

Teil 1: Bahnbusse (Volkhard Stern / Werner Hartung) Aus der Reihe Brekina Auto-Geschichte. 112 Seiten mit sehr vielen Abbildungen, zum Teil in Farbe, ca. 21 x 30 cm. 2002.

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

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

Absender

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Bitte
ausreichend
frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach



Beitrittserklärung

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

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

HS 57

Ort Datum Unterschrift

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Einzugsermächtigung

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.: BLZ:

bei (Kreditinstitut):
in:
bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort Datum Unterschrift