

# HESSEN SCHIENE

Nr. 58 D: 1,50 Euro  
Dez. 2004 - Feb. 2005  
H 4032

Die Infozeitschrift  
von Pro Bahn & Bus



- Dauerverspätungen beim RE 9
- RMV stellt regionalen Nahverkehrsplan vor
- Kritik an Entwurf zu neuem ÖPNV-Gesetz



**PROBAHN & BUS**  
Ihr Fahrgastverband

## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b> .....	3
<b>Pro Bahn &amp; Bus Pinwand</b> .....	4
Tipps und Infos .....	6
<b>Aktuell</b>	
Hessische Landesbahn gewinnt Wettbewerb .....	7
Kurhessenbahn plant Radwanderer-Triebwagen ab Sommer 2005 .....	8
Tram nach Vellmar könnte 2008 rollen .....	10
RE 9: Wo ein Fahrplan seine Gültigkeit verliert .....	11
Wieder Güterverkehr auf der Wettertalbahn .....	15
Anschlussverluste in Nidderau .....	16
Autofreies Lumdatal mit Beteiligung der LB AG .....	17
Pro Bahn & Bus für Erhalt der Straßenbahn durch Ginnheim .....	19
Mit der „MainLinie“ auf Infofahrt in den Rheingau .....	20
Erweitertes Gutachten zur Aartalbahn vorgestellt .....	21
Arbeitskreis Aartalbahn besucht Zellertalbahn .....	22
HEAG legt Bilanz für 2003 vor .....	24
Neustrukturierung der HEAG-Verkehrssparte .....	24
Neuer Fahrplan für Busverbindung zum Flughafen Hahn .....	26
RMV stellt Regionalen Nahverkehrsplan vor .....	27
ÖPNV-Gesetz wird überarbeitet .....	30
Ein Fahrgast träumt .....	33
<b>Streckentelegramm</b> .....	34
<b>Schlusslicht</b> .....	42

*Titelbild: Auf der Odenwaldbahn zwischen Reinheim und Ober-Ramstadt ist eine Regionalbahn Richtung Darmstadt unterwegs. Die Strecke soll in den kommenden Jahren umfassend modernisiert werden*

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

Liebe Mitglieder,  
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

der Integrale Taktfahrplan galt als DIE Innovation der neunziger Jahre. Besonders in Rheinland-Pfalz und Baden Württemberg wurde er konsequent umgesetzt und ebenso konsequent vermarktet. „Ein Land spart Zeit“ oder „Immer öfter ab und an“ waren die Werbebotschaften, die bis heute haften geblieben sind.

Dass ein stark verzahntes Fahrplansystem anfällig für Störungen sein würde, war abzusehen. In der Tat wurden viele Anschlüsse optimistisch mit viel zu kurzen Übergangszeiten geplant. Das ist schön auf dem Papier, denn die Fahrgäste lieben schnelle Anschlüsse, und die Verkehrsunternehmen schicken ihre teuren Fahrzeuge gern gleich wieder auf die Strecke, denn bekanntlich wird nur im Fahren Geld verdient.

Vorsichtige Korrekturen sind angesagt. Aber bitte nicht so wie in Rheinland-Pfalz. Ausgerechnet im deutschen ITF-Pionierland gilt seit einiger Zeit „null Toleranz für verspätete Anschlusszüge“. Mich hätte es dieses Jahr fast selbst getroffen: Ankunft Bad Münster a. St. im RE 9.29 Uhr, planmäßiger Anschluss an die RB nach Kaiserslautern 9.32 Uhr. Dieser aus Bingen kommenden Regionalbahn verordneten die Fahrplanmacher übrigens in Bad Münster a. St. eine regelmäßige Wartezeit von 11 bis 12 Minuten ZUM ZWECK DER ANSCHLUSS-AUFNAHME. Es kommt wie es kommen muss – durch einige kleinere Baustellen verspätet sich der RE um sieben, acht Minuten und nur durch eine Intervention des Fahrers in der Betriebszentrale kann der Anschluss erreicht werden, nachdem seine Kollegin zuvor bereits die „Alternativ-Verbindung“ mit einstündiger Wartezeit durchgesagt hatte.

In dieses Bild passt die Verwirrung um die Anschlüsse auf der Niddertalbahn (siehe Bericht in diesem Heft) sowie der aktuelle Entwurf zur Fortschreibung des hessischen ÖPNV-Gesetz: Der bisherige Passus, wonach die Verkehre als Taktfahrplan auszugestalten sind, fehlt...

Vernunft und Augenmaß beim Fahrplanmachen sind gefragt. Niemand will von Dagebüll auf's Zugspitzplatt reisen und maximal fünf Minuten Wartezeit in Kauf nehmen. Niemand verlangt, einen Zug 20 Minuten warten zu lassen, wenn nach 30 Minuten der nächste fährt. Die Idee des Integralen Taktfahrplanes leidet weniger darunter, wenn die Wartezeit regelmäßig zehn statt drei Minuten beträgt oder wenn die Streckenhöchstgeschwindigkeit nicht immer ausgefahren wird. Sie leidet aber gewiss, wenn Fahrgäste wiederholt eine knappe Stunde auf den nächsten Anschluss warten.



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

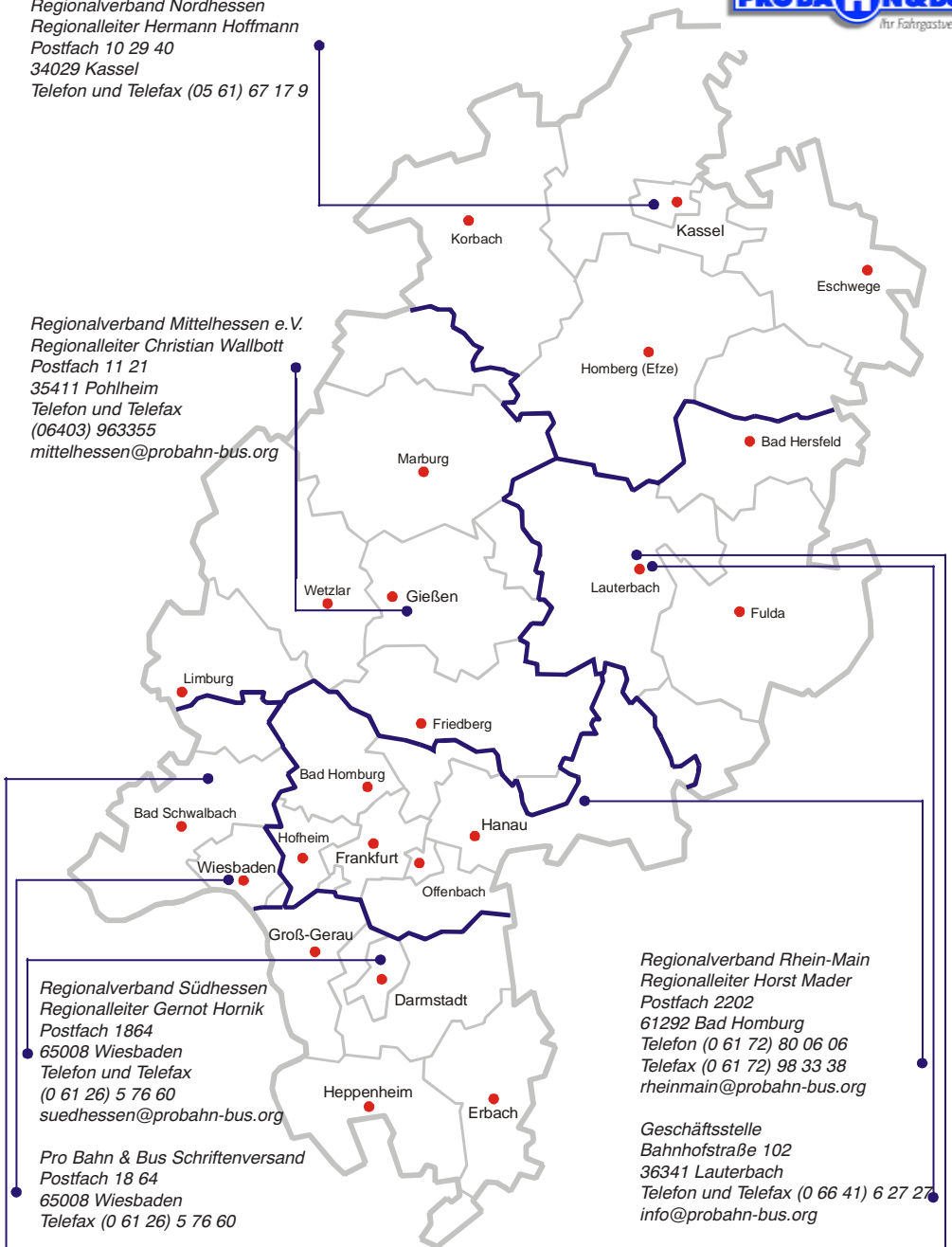
Pro Bahn & Bus Schriftenversand  
 Postfach 18 64  
 65008 Wiesbaden  
 Telefax (0 61 26) 5 76 60

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 Werner Filzinger  
 Bahnhofstraße 102  
 36341 Lauterbach  
 Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27  
 osthessen@probahn-bus.org



<b>Datum</b>	<b>RV</b>	<b>Veranstaltung</b>	<b>Ort</b>
06.12.04 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
07.12.04 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
04.01.05 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
10.01.05 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
12.01.05 18:30 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Bahnhofsgaststätte Terminal, Fulda
15.01.05 14:30 Uhr	NHS	JHV-Regionalverband Nordhessen	Cafe Krone, Sandstraße 4, Melsungen
01.02.05 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
14.02.05 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
01.03.05 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
09.03.05 18 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessenmit JHV RV-Osthessen	Landesgeschäftsstelle, Nordbahnhof, Lauterbach

## **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!



## Entschädigung bei Verspätung

(db, jl) Bahnkunden haben seit dem 1. Oktober 2004 einen rechtsverbindlichen Anspruch auf Entschädigung bei Verspätungen. Immer dann, wenn die Reise mit ICE, IC/EC oder IR über 60 Minuten verspätet endet. Auch bei Verspätung durch verpasste Anschlüsse haben die Kunden jetzt unter bestimmten Voraussetzungen diesen Anspruch auf Entschädigung. Bisher hatte die Bahn ihre Kunden lediglich auf Kulanzbasis entschädigt.

Bahnfahrer erhalten einen Gutschein im Wert von 20 Prozent des Fahrpreises, wenn die Bahn für die Ursachen der Verspätung verantwortlich ist. Der Gutschein kann beim nächsten Ticket-Kauf eingelöst werden. Kann der Bahnkunde seine Fahrt nicht wie geplant bis 24 Uhr fortsetzen, entschädigt die Bahn mit einer Taxifahrt bis maximal 80 Euro oder einer Übernachtung im Hotel.

Nach Ansicht des Fahrgastverbands Pro Bahn & Bus ist diese Regelung ein erster Schritt für mehr Rechte des Kunden. Allerdings ist die neue Regelung oft schlechter als die alte. Wartet ein Anschlusszug nicht und man kommt mit einer Stunde Verspätung am Zielort an, gibt es keine Entschädigung. Waren früher ICE's mehr als 30 Minuten verspätet, gab es bereits einen Verspätungsgutschein. Und die Bahn erstattet nur, wenn die Verspätung durch sie verursacht wurde, wie z.B. bei Lokschaaden oder Personalausfall. Bei Verspätungen durch z.B. Witterungseinflüsse, Personenschäden oder Sperrung der Strecke erhält der Fahrgast nichts.

## Tariferhöhung zum Fahrplanwechsel

### Deutsche Bahn erhöht Preise um durchschnittlich 3,1 Prozent

(jl, sw) Um durchschnittlich 3,1 Prozent steigen nach Angaben der Deutschen Bahn zum 12. Dezember die Fahrpreise im Fernverkehr. Dies gilt jedoch nur für Alleinreisende. Für kleine Gruppen, die bisher mit dem Mitfahrerrabatt gefahren sind, steigt der Preis wesentlich stärker.

Bislang zahlten Mitfahrer stets nur die Hälfte des Fahrpreises. Der Mitfahrerrabatt fällt jetzt für normale Bahnfahrten ohne weitere Vergünstigungen weg. Dadurch werden Fahrten in der Kleingruppe zum Teil erheblich teurer. Bei einer fünfköpfigen Gruppe zahlen die Fahrgäste zweiter Klasse bis zu 87,1 Prozent mehr als bisher.



Nicht betroffen sind von der neuen Regelung Besitzer einer Bahncard oder eines Spartickets. Sie behalten den alten Mitfahrerrabatt. Mit anderen Worten: Der erste Bahnfahrer zahlt voll und alle weiteren nur die Hälfte des sonst fälligen Fahrpreises. Für spontane Bahnfahrten ohne Bahncard jedoch fällt der Mitfahrerrabatt ersatzlos weg.

## Hessische Landesbahn gewinnt Wettbewerb Hessische Landesbahn und Hamburger Hochbahn AG erhalten Zuschlag für Schienenverkehr im östlichen Nordhessen

(HH) Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) hat den Zuschlag für den Betrieb der Strecken Göttingen - Kassel , Göttingen - Bebra - Fulda und Kassel - Bebra - Eisenach an ein Bieterkonsortium aus Hessischer Landesbahn (HLB) und Hamburger Hochbahn AG (HHA) vergeben. Demnach wechselt im Dezember 2006 die Zuständigkeit für diese Strecken von der DB Regio auf eine noch zu gründende Betreibergesellschaft aus HLB und HHA.

Die 100%igen Töchter der Bundesländer Hessen und Hamburg wollen 90 Millionen Euro in neue Fahrzeuge auf den voll elektrifizierten Strecken investieren, erklärte der stellvertretende HLB-Geschäftsführer Wolfgang Fischer. Für die HLB bedeutet der Gewinn des Wettbewerbs, dass sich ihre Leistung im Schienenverkehr auf einen Schlag fast verdoppelt. Fischer rechnet mit einem zusätzlichen Jahresumsatz von 36 Millionen Euro. Zum Betrieb der Strecken würden etwa 75 neue Arbeitsplätze geschaffen.

Im Gegensatz hierzu meldete die Hessisch-Niedersächsische Allgemeine (HNA) am 23. September 2004: DB Regio hat vor einem Gericht in Niedersachsen Einspruch gegen die Auftragsvergabe durch den NVV eingelegt. Wolfgang Scherff, Bevollmächtigter der Gewerkschaft Transnet in Kassel: „Für unsere Lokführer, Zugbegleiter und die Beschäftigten in den Werkstätten ist dies ein ganz harter Schlag.“ Mindestens 200 der meist 35 bis 45 Jahre alten Mitarbeiter würden ihren Arbeitsplatz verlieren. Scherff fürchtet auch die Verschwendung

*Noch fährt die Deutsche Bahn auf den elektrisch betriebenen Strecken in Nord- und Osthessen, wie hier in Eschwege-West*



von Steuergeldern, wenn in Kassel auf dem Gelände des „Hessencourier“ an der Kohlenstraße eine völlig neue Werkstatt für die Wartung der Züge gebaut wird. Dabei könnte doch der neue Betreiber über einen Kooperationsvertrag auf die DB - Werkstatt an der Angersbachstraße zurückgreifen, die gerade für drei Millionen Euro modernisiert worden sei, schlug Scherff vor.

Das Problem bleibt für Nordhessens Fahrgäste spannend - auch im Hinblick auf den Arbeitsmarkt: Könnte der neue Betreiber den Fahrkartenverkauf im Zug erleichtern, wie in KVG-Fahrzeugen üblich? Oder könnten längere Öffnungszeiten von mehr Bahnschaltern durchgesetzt werden? Pro Bahn & Bus hält die Augen offen.

## **Obere Edertalbahn Frankenberg-Battenberg: Kurahessenbahn plant Radwanderer-Triebwagen ab Sommer 2005**

**(hh) Die Waldeckische Allgemeine teilt am 2. Oktober 2004 mit, dass in der Sommersaison 2005 jeden Samstag Triebwagen vom Typ VT 628 zwischen Frankenberg und Battenberg/Auhammer eingesetzt werden könnten. Joachim Kuhn, Leiter der DB-Tochter Kurhessenbahn, weist auf erfolgreiche Dampfsonderzugfahrten an einem Sonntag zwischen Frankenberg und Battenberg hin.**

Nun hat die Kurhessenbahn Radwanderer im Visier. Kuhn: „Wir stellen in den Zügen unseres gesamten Eisenbahnnetzes eine steigende Anzahl von Fahrgästen fest, die sich von uns mit ihren Rädern zu landschaftlich reizvoll gelegenen Orten fahren lassen, um dort ihre Unternehmungen zu starten.“

Er empfiehlt eine Ring-Tour: Marburg - Erndtebrück (Zug) - Raumland - Hatzfeld - Battenberg/Auhammer (Radtour im Edertal abwärts) - Frankenberg - Marburg (Zug). In Auhammer nimmt ein Triebwagen der Kurhessenbahn die Radwanderer in Richtung Frankenberg - Marburg auf. Natürlich könnte die Rundtour auch in Frankenberg begonnen werden, evtl. in umgekehrter Richtung. Auch jeder andere Ort an der Strecke, z.B. Biedenkopf oder Bad Berleburg, ermöglicht eine Rundtour.

Leider hat bisher das Eisenbahn-Bundesamt die Genehmigung für den regulären Personenzugverkehr im Oberen Edertal noch nicht wieder erteilt. Trotzdem freuen sich die Radwanderer im Lahn - Eder - Gebiet, dass die Bahn die Nase im Wind hat: Je mehr Radtouristen im Zug, desto mehr Radfahrer in den Gaststätten der Region. Wichtig ist, dass die Kurhessenbahn bei ihrem Vorhaben von der heimischen Politik und den Radfahrerverbänden unterstützt wird.

Rad fahrende Familien würden wahrscheinlich auch Wochenend-Triebwagen begrüßen zwischen Bad Hersfeld und Breitenbach am Herzberg, zwischen Schwalmstadt-Treysa und Homberg/Efze (Silbersee bei Frielendorf) und auf der bergigen KNE-Trasse Baunatal - Schauenburg - Bad Emstal - Naumburg.



## **Einladung**

### **Jahreshauptversammlung 2005**

### **Regionalverband Nordhessen**

**Termin: Samstag, der 15. Januar 2005 , 14.30 Uhr**  
**Ort: Cafe Krone, Sandstr. 4, Melsungen**

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Jahresbericht
3. Kassenbericht
4. Entlastung des Vorstandes
5. Neuwahl des Vorstandes
6. Pläne für 2005
7. Verschiedenes

Mit freundlichen Grüßen  
Hermann Hoffmann, Vorsitzender

Pro Bahn & Bus  
wünscht allen Leser-  
innen und Lesern  
der Hessenschiene  
frohe Weihnachten  
und einen guten  
Rutsch ins neue Jahr!



## Tram nach Vellmar könnte 2008 rollen Ausbaupläne am Nordrand von Kassel und vielleicht in Lohfelden

(hh) Mitte Juli 2004 war Professor Rainer Meyfahrt, Chef der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) wieder im Rathaus von Vellmar. Eine 4,5 km lange Straßenbahnlinie soll von der heutigen Endhaltestelle Holländische Straße in Kassel über sieben Haltepunkte nach Vellmar Nord fahren. Nach Ansicht von Bürgermeister Dirk Stochla (SPD) könnte 2006 das auf 19 Millionen Euro geschätzte Projekt umgesetzt werden.

Nicht ganz so entschlossen ist die Nachbargemeinde Fulda. Von der jetzigen Endhaltestelle Ihringshäuser Straße ist eine 2,6 km lange Straßenbahnlinie durch Ihringshausen (siehe Hessenschiene Nr.55, Seite 11) zum P&R-Platz am Schockeberg geplant. Bürgermeisterin Anne Werderich (FDP) wird ein Büro mit den Rückbauplanungen der Ortsdurchfahrt beauftragen. Nachdem die Kosten für den Rückbau mit oder ohne Straßenbahn ermittelt sind, sollen Bürger an der Entscheidung beteiligt werden.

Auch bei Lohfeldens neu gewähltem Bürgermeister Michael Reuter war KVG-Chef Rainer Meyfahrt im August. Vom Kasseler Stadtteil Forstfeld südlich der Losetalbahn könnte die Straßenbahn z.T. auf der alten Söhrbahntrasse durch das Zen-

trum von Lohfelden-Crumbach zum Bürgerhaus fahren. Seit mehreren Jahren gibt es allerdings eine Bürgerinitiative gegen den Ausbau der Straßenbahn, weil nicht alle Ortsteile erschlossen würden und die Ausbaukosten zu hoch seien. Geschätzte Gesamtkosten 15 Mio Euro.

Diskutiert wird auch über eine Regio-Tram auf den Industriegleisen vom Gewerbegebiet Lohfelden. Die Gemeinde bekäme hierdurch eine schnelle Schienenverbindung zum IC-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe über die Messehallen und Niederzwehren. (siehe Hessenschiene Nr. 51, Seite 9) Die Einrichtung einer Regio-tramtrasse auf vorhandenem Gütergleis ist wahrscheinlich preiswerter als die Neuanlage einer Straßenbahntrasse. Allerdings müsste die Regio-tram mit dem Lohfelder

Bussystem geschickt verknüpft werden, z.B. an der Crumbacher Straße. Die Buslinie 38 der Nachbargemeinde Fuldaabrück könnte die RT bei den Messehallen erreichen. Auch der Niederzwehrener Ortsbeirat und Betreiber des dez-Einkaufszentrums sind an der Schienenverbindung nach Wilhelmshöhe interessiert.

*Statt an der heutigen Endstelle  
Holländische Straße könnte die Linie 2  
in ein paar Jahren in Vellmar enden  
Foto (Am Stern): Dr. Heribert Menzel*



## Wo ein Fahrplan seine Gültigkeit verliert... „RE 9“-Verspätungen empören Fahrgäste auf der Dillstrecke

(sg) Bahnkunde Theodor Bretzer, der in Haiger einsteigt, ist verärgert. Seit Jahren verkehren die Züge der RegionalExpress Linie 9 (RE 9) mit dem Laufweg von Aachen über Siegen nach Gießen ab Haiger mit erheblichen Verspätungen. Viele Züge sind mehr als 20 Minuten verspätet, an manchen Tagen werden auch den Fahrgastverbänden chaotische Zustände berichtet, bei denen kein Zug pünktlich verkehrt und sie vereinzelt noch nicht einmal den Endbahnhof erreichen – und das seit Jahren.

Als Inhaber einer Zeitkarte für das gesamte Verbundnetz, für die Bretzer im Monat rund 200 Euro hinblättern darf, fragt der erfahrene Bahnfahrer wie aber auch viele andere betroffene Fahrgäste immer mehr nach dem „Preis-Leistungsverhältnis“. „Das stimmt überhaupt nicht mehr“, sagt er, der seit Jahren die Situation genau registriert und sich darüber wundert, wie Bahn und Verkehrsverbünde dem wilden Treiben zusehen. Zustände wie bei dem für seine Verspätungen berüchtigten „Hellas-Express“, meint Bretzer, gebürtiger Dortmunder, und ergänzt, dass man

schließlich diese Verbindung vom Balkan in seine alte Heimatstadt wegen ihrer Verspätungen schon vor Jahren eingestellt habe. Verspätungen von großem Ausmaß veranlassten die Deutsche Bundesbahn immer zur Bereitstellung von Ersatzzügen. Ein Service, den die privatisierte Bahn AG heute nicht mehr bietet, ohne das Problem mit den Verspätungen wirklich gelöst zu haben.

Seitdem Bretzer die Situation kennt, muss er sich auf den quasi ungültigen Fahrplan des RE 9 einstellen. Er nimmt daher

Bahnhof Liegen Deutsche Bahn **DB**

**Bescheinigung über Zugverspätung**

RE Zug Nr. 11475 planmäßige Ankunft 18:51 Uhr.  
Supplierung DB EC ist heute um 19:10 Uhr.  
Supplierung DB EC verspätet eingetroffen.

Ort, Datum Liegen 04/11/04

Unterschrift [Signature]

Stempel

57072 002478 061

0083401802 Bescheinigung über Zugverspätung NR. 04-75 11.01.04

*Verspätungsbescheinigung für Zug 11475 am 4. November 2004. Trotz pünktlicher Abfahrt in Köln kommt der Zug mit 19 Minuten Verspätung in Siegen an*



*Trotz schöner Landschaft kommt bei vielen Reisenden des RE 9 keine Freude auf: Verspätungen bestimmen den Betrieb, wie hier bei Rudersdorf Foto: Stefan Grasshoff*

den etwa eine halbe Stunde früher verkehrenden RE, der erst ab Siegen eingesetzt wird. Die dadurch bedingt längere Aufenthaltszeit in Gießen für einen sicheren Anschluß Richtung Fulda muss er notgedrungen in Kauf nehmen, um seine Kunden pünktlich zu treffen. Dass das keine Lösung von Dauer ist, zeigt sich an der nunmehr viel zu langen Reisezeit. Wegen des jämmerlichen Zustandes nahm er daher in bestimmten Monaten nur das Auto. Ein Verkehrsmittel, auf das er gerne verzichten würde, wenn er denn könnte.

Er wie andere überzeugte Bahnfahrer fragen daher immer stärker nach Gründen für die Situation. „Wer die Gründe nicht genau nennen will, wird nie mit einer Lösung des Problems beginnen können“, sinniert Bretzer, der bisher nur vertröstende

Antworten der DB AG in Händen hält. Zunächst galten als Ursache die Bauarbeiten an der Sieg, bei denen die Bahnsteige für den vollwertigen Ausbau zur S-Bahn angehoben wurden, dann andere, fast täglich wechselnde Probleme. Leider hatte es offenbar in der Vergangenheit aber immer ein Konglomerat von Pannen gegeben: nicht funktionierende, neu installierte Signaltechnik im Raum Köln, Langsamfahrstellen und ein Reihe weiterer Baumaßnahmen mit Einspurbetrieb, so dass sich die Verspätungen an bestimmten Verkehrstagen regelrecht ´hochschaukelten´. Verspätungen aus NRW, die bis nach Hessen wirken und auf eine Parallele zum „Hellas-Express“ hindeuten, mit dem feinen Unterschied, dass damals nicht die Bundesbahn in Deutschland der Verursacher war. Wer mit dem RE 9 fährt, merkt

oft gar nicht die kulminierende Verspätung; allein zwischen Köln und Siegen steigert sie sich oft enorm. Auf die reguläre Fahrzeit von etwa 90 Minuten kann man auf diesem Abschnitt nicht selten schon 10 bis 25 Prozent hinzu addieren.

Dass dem Phänomen der Verspätungen beim RE 9 keine große Beachtung geschenkt wird, meint auch Bahnkunde Brück aus Wetzlar. Seitdem zwischen Weilburg und Wetzlar die Lahntalbahn saniert wird und Streckensperrung gilt, hat die Bahn gleich alle Züge dieser Linie bis Gießen eingestellt und verweist in Wetzlar auf den chronisch verspätungsanfälligen RE 9 aus Aachen für die Fahrt nach Gießen. Das spart Kosten wie Umläufe ein. „Unmöglich diese Alternative, da mit dem RE 9 in Gießen die Anschlüsse nach Fulda und nach Frankfurt ziemlich sicher versäumt werden“, so Brück und ergänzt, dass wohl nur noch die DB dem gedruckten Fahrplan dieser Verbindung Glauben schenke. Von Wetzlar galt daher lange Zeit der wenige Minuten früher verkehrende RE aus Koblenz als eine sichere Alternative für die Fahrt nach Gießen mit Anschlusssicherheit. Auch der Fahrkartenschalter in Wetzlar verwies beim Verkauf von Fahrkarten für die Fahrt nach Gießen immer auf den RE aus Koblenz und warnte vor den Verspätungen des RE 9. Der RE aus Koblenz fällt nun bis Mitte Dezember aus. Das seien „Sparfahrpläne“, mit denen offensichtlich auch gleich die Kunden eingespart werden sollen, höhnt Brück.

Damit die Bahn moderner und besser wird, wird nun vielerorts gebaut, teilweise aber nach einer Logik, die vielen nicht einleuchtet. Hartmut Mehdorn, der schon

heute von der besten Bahn zu sprechen pflegt, neuerdings ein „Herz“ für die Bahn reklamiert und dabei übersieht, dass seine persönliche Art der Kommunikationspolitik die Wahrnehmung der Verspätungen beim Kunden eher steigert als mildert, ist vielen ein Stein des Anstoßes. Dass man sich über viele Modernisierungen im Streckennetz nicht nur freuen will, verwundert niemanden, weil die Kompetenz des Bahnvorstandes in den letzten Jahren nicht gerade durch überzeugende Leistungen genährt wurde. Je schwächer die Leistungen einer Führung, um so kritischer steht die Öffentlichkeit dem gesamten Unternehmen und seinen Maßnahmen gegenüber. Viele sehen daher die neuen Baumaßnahmen zwischen Siegen und Haiger, mit denen die Durchlässigkeit der Strecke verringert wird, äußerst skeptisch, da die neue „Blockinfrastruktur“ mehr denn je pünktlichen Betrieb voraussetzt.

Ende Oktober wurden die Baumaßnahmen in Dillbrecht abgeschlossen; der ehemalige Bahnhof ist zum Haltepunkt zurückgebaut, der Fahrdienstleiter abgezogen und der gepflegte Aufenthaltsraum des Bahngebäudes verriegelt. Die Querung der Gleise zum Mittelbahnsteig erfolgt nun durch eine signalabhängige Halbschranke. Fahrgäste müssen nun stehend im Freien auf ihren Zug warten. Wie der neue Betrieb funktioniert, belegt die Beobachtung eines Anwohners aus Dillbrecht, veröffentlicht auf [www.drehscheibe-online.de](http://www.drehscheibe-online.de): „Wie am Nachmittag des 25.10.04 gesehen (einen Tag nach Einführung der neuen Technik/Anm. der Red), muss jetzt z.B. eine Regionalbahn (RB) der Relation Dillenburg-Au den mit 15 Minuten verspäteten Gegenzug (RE9 Aachen-Gießen) im Bahn-



*Der Bahnhof Dillbrecht ist seit Ende Oktober nicht mehr mit Personal besetzt. Der Zugang zum Mittelbahnsteig wird jetzt mit einer Schranke geregelt. Eine Unterstellmöglichkeit für wartende Fahrgäste ist nicht mehr vorhanden*

*Foto: Friedrich Lang*

hof Rodenbach abwarten, da nun kein Zugang mehr zum Mittelbahnsteig in Dillbrecht durch den Fahrdienstleiter gewährt werden kann“. Erst wenn der Zug von Siegen Richtung Dillenburg den neuen Bahnübergang zum Mittelbahnsteig in Dillbrecht passiert habe, so der Anwohner, werde das Blocksignal in Rodenbach auf Grün gestellt. „Zusätzliche Verspätung für die nach Siegen/Au verkehrende RB in diesem Fall sieben Minuten“, ergänzt er. Allerdings verbesserte sich die Situation nach einigen Tagen.

Vor allem stellt sich für ihn die Frage nach dem Sinn des Umbaus. Zugleich reduziere nämlich die DB AG die Blockabschnitte von fünf auf drei zwischen Rudersdorf und Haiger. Ebenso hat man auf dem Gegengleis einen sogenannten „Superblock“ von nunmehr 15 km Länge installiert, womit die Kapazität der Strecke auf ca. vier Züge pro Stunde bei Sperrung eines Richtungsgleises verringert wird. (die Hessenschiene berichtete). Da die Wartung des über drei Kilometer langen Ruders-

dorfer Tunnels schon heute große Probleme bereitet, ist im Fall einer anstehenden Sanierung das Chaos perfekt und könnte damit den gesamten Integralen Taktfahrplan in Mittelhessen über den Haufen werfen.

Die „Modernisierungen“ an der Dillstrecke, für die finanzielle Mittel aufgewandt wurden, die an anderer Stelle besser angelegt worden wären, lösen nicht nur bei den Betroffenen Verwunderung aus. Seit Jahren wird an der Langsamfahrstelle kurz vor dem Bahnhof in Haiger, bei der die Züge nur noch 10km/h fahren, nichts unternommen. Der Zug erreicht die Spitze des Bahnsteiges im ‚Fußgängertempo‘. Bretzer dazu: „Kürzlich scherzte eine MitfahrerIn, ob wir nicht zum kürzlich begangenen zweijährigen Jubiläum dieser Langsamfahrstelle hätten anstoßen sollen.“ Bretzer lehnte ab. Ihm sei die Lust danach bei diesen Zuständen vergangen. Seit Ende Oktober nimmt er mal wieder sein Auto. Bahn und RMV könnten ihn umstimmen – durch bessere Leistungen.



## Wieder Güterverkehr auf der Wettertalbahn Eisenbahnfreunde fahren Holzzüge von Münzenberg ab

(jl, ac) Die Eisenbahnfreunde Wetterau haben seit Anfang 2004 die Strecken Butzbach Ost (ausschließlich) - Griedel - Münzenberg und Griedel - Bad Nauheim Nord von der Butzbach-Licher Eisenbahn AG (BLE) gepachtet und sind somit Infrastrukturunternehmer dieser Bahnstrecken. Seit Ende März 2004 liegt auch die entsprechende Betriebsgenehmigung vor.

In den vergangenen Jahren haben die Eisenbahnfreunde nur Museumszüge gefahren. Ende August verkehrte nun zum ersten mal seit langer Zeit wieder ein Güterzug. Es handelt sich um Holztransporte für die Zellstoff Stendal GmbH in Niedergörne. Das neu errichtete Zellstoffwerk benötigt in großen Mengen Holzschnitzel und Industrieholz. Ein großer Teil davon wird auf der Schiene heran gebracht. Die Züge werden dabei von verschiedenen privaten Eisenbahnunternehmen gefahren.

Ein solcher Zug mit rund 30 Wagen erreichte erstmals am Abend des 30. August 2004 Butzbach. Zuglok war eine moderne Hercules-Diesellok der PRESS. Aufgrund

der kurzen Bahnhofsgleise konnte der Zug nicht komplett nach Münzenberg gefahren werden, sondern wurde in kleineren Zügen nach Münzenberg überführt. Dabei kam die vereinseigene Diesellok V36 aus dem Jahr 1942 zum Einsatz. Innerhalb von einem Tag werden die Wagen mittels LKW-Kränen im Bahnhof Münzenberg beladen und stehen am Abend wieder zur Abfahrt bereit.

Wenige Wochen später erfolgten weitere Fahrten, wobei diesmal mit Blue Tiger und einer russischen Ludmilla sechsachsige Großdieselloks zum Einsatz kamen. Für das nächste Jahr sind über 20 Fahrten vorgesehen.

*Gerade hat die V36 (rechts) Holzwagen aus Münzenberg nach Griedel gebracht. Die V232 (links) schiebt die Wagen zusammen, um sie anschließend Richtung Butzbach zu fahren*



## **Zum Fahrplanwechsel: Anschlussverluste in Nidderau**

**(j1) Auf einer Sitzung des Wetterauer Fahrgastbeirats machte die Gemeinde Altstadt auf Verschlechterungen zum kommenden Fahrplanwechsel aufmerksam. Ab 12. Dezember müssen viele Fahrgäste fast eine halbe Stunde warten, wenn sie von Friedberg kommend in Nidderau Richtung Stockheim umsteigen müssen.**

Ursache für die Verschlechterungen sind geänderte Abfahrtszeiten im Knotenbahnhof Friedberg. Dort wurden die Übergangszeiten neu festgelegt. Statt früher 3 beträgt die Übergangszeit neu 6 Minuten. Dadurch verzögert sich die Abfahrt der Züge nach Hanau um 3 Minuten, wodurch in Nidderau und Hanau bisher wichtige Anschlüsse verpasst werden.

Erste Aussagen der Wetterauer Verkehrsgesellschaft deuteten darauf hin, dass das Eisenbahnbundesamt (EBA) die neuen Übergangszeiten angeordnet habe. Eine Anfrage von Pro Bahn & Bus an das EBA brachte aber schnell das Ergebnis, das EBA habe nichts mit der Festlegung von Übergangszeiten zu tun. Vielmehr seien die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständig (hier: DB Netz AG). Weiterhin schreibt Herr Dr. Serong vom EBA: „Die Änderung der Übergangszeiten für die Fahrplanperiode 2005 durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist dem EBA bekannt und wird derzeit rechtlich geprüft.“

Anfang Oktober wandte sich Pro Bahn & Bus an den RMV und bat, auf die Deutsche Bahn einzuwirken, um die alten Übergangszeiten weiterhin beizubehalten und die Anschlüsse sicher zu stellen. Bis zum 4. Dezember erhielt der Fahrgastverband jedoch keine Antwort.

Die Frankfurter Rundschau vom 26.

November 2004 berichtete, dass sich Pendler auf längere Umsteigezeiten einstellen müssen und zitiert RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann: „Wir werden uns das nicht gefallen lassen und prüfen rechtliche Schritte“. Sparmann habe erst Ende Oktober von den Verschlechterungen erfahren, die nicht nur Nidderau, sondern auch Strecken wie Frankfurt - Ffm-Flughafen, Frankfurt - Fulda und Frankfurt - Mainz betreffen. Sparmann forderte die DB auf, „nicht an den Symptomen herumzudoktern, sondern die Ursachen der Unpünktlichkeit zu beseitigen, zum Beispiel die vielen ärgerlichen Langsamfahrstellen.“

Anfang November erreichte die Gemeinde Altstadt ein Schreiben der Deutschen Bahn AG. Dr. Rudolf Göbertshahn, Konzernbevollmächtigter für das Land Hessen, teilte der Gemeinde mit, dass sich die DB aufgrund kurzer Übergangszeiten in Friedberg, Nidderau und Hanau entschlossen habe, den Fahrplan auf den Knotenbahnhof Friedberg zu optimieren. Dies sei in Absprache mit dem RMV, der Hessischen Landesbahn und DB-Regio geschehen.

Nach Ansicht von Pro Bahn & Bus muss alles getan werden, um den Integralen Taktfahrplan zu erhalten und weiter auszubauen. Erste betroffene Fahrgäste haben bereits ihr Jahresabo gekündigt und sind auf das Auto umgestiegen.



## **Autofreies Lumdatal mit Beteiligung der LB AG Mainzlar erhält wieder einen Bahnsteig**

(ml/fl) Am 22. August 2004 fand der vierte Aktionstag autofreies Lumdatal statt. Die Lumdatalbahn AG bot erneut Pendelfahrten zwischen Gießen, Lollar und Staufenberg-Mainzlar an. Leider wurde seitens der Deutschen Bahn AG auch in diesem Jahr keine Genehmigung erteilt, den Abschnitt bis Allendorf zu befahren.

Die Zurückweisung dieses Antrages war anschließend Gegenstand eines Prüfungsverfahrens durch das Eisenbahn-Bundesamt EBA. Schließlich war es auch in den Jahren 1993 und 1996 möglich, die Strecke zu befahren – und seither hat sich am Betriebsstatus der Strecke nichts geändert. Das EBA untermauerte jedoch die Position der DB AG und bezeichnet die Stilllegung der oberen Lumdatalbahn als formal korrekt und damit rechtswirksam.

Die Klärung der Situation erfolgte erst kurze Zeit vor den geplanten Fahrten, so

dass für beide Fälle geplant wurde: Im Falle der Genehmigung wäre eine mit Lok bespannte Wendezugeneinheit zum Einsatz gekommen. Für den Verkehr bis Staufenberg-Mainzlar reichte jedoch die übliche Triebwageneinheit aus, die in diesem Jahr die Butzbach-Licher-Eisenbahn stellte. Die LB AG bemüht sich darum, immer wieder neue aktuelle Fahrzeugtypen zu präsentieren. Mit den gelegentlichen Einsätzen der OEF-Schienenbusse kommt auch der „Nostalgiefaktor“ nicht zu kurz – wichtig für die Idee eines touristischen Dauerbetriebes.

*Der Sonderzug der Lumdatalbahn AG ist am 22. August zwischen Daubringen und Lollar unterwegs Foto: Jürgen Denker*





Der Sonderzug am geplanten Haltepunkt Oswaldsgarten (links im Bild): Foto: Jürgen Denker

Selbstverständlich wurde auch der in Eigenleistung bediente Haltepunkt Staufenberg-Mainzlar wieder bedient: Einer der wenigen auf eine optimale Einstiegshöhe von 55 Zentimetern ausgebauten Bahnsteige der Region!

Die Auslastung der Fahrten besserte sich gegenüber dem Vorjahr deutlich, konnte aber noch nicht völlig befriedigen, was sicher auch an der kurzen Fahrstrecke und dem damit verbundenen relativ geringen Nutzen für Radler liegt. Erfreut zeigten sich die Aktiven über die finanzielle Unterstützung durch die lokale Nahverkehrsgesellschaft VVG und den Verkehrsclub Deutschland VCD.

In Staufenberg-Mainzlar haben die Bauarbeiten für einen Bahnsteig begonnen. Hier war der alte Bahnsteig nach Einstellung des Personenverkehrs abgetragen worden. Für den Sonderverkehr der letz-

ten Jahre kamen mobile Einstiegshilfen zum Einsatz. Die Anlage entsteht wiederum in Eigenleistung, Stadt und Land sollen aber um finanzielle Beteiligung gebeten werden.

Kurz vor der Eröffnung steht der Haltepunkt Oswaldsgarten in Gießen an der Main-Weser-Bahn. Bevor der Haltepunkt in Betrieb gehen kann, muss erst das neue elektronische Stellwerk in Gießen eingeschaltet werden. Dies soll am ersten Dezemberwochenende geschehen. Mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember sollen dann alle Regionalbahnen der Linie Kassel - Gießen und am Morgen ein Regionalexpress am neuen Haltepunkt halten.



## Pro Bahn & Bus für Erhalt der Straßenbahn durch Ginnheim

(fl) Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus kritisiert die geplante Verlängerung der Frankfurter U-Bahnlinie D von der Bockenheimer Warte nach Ginnheim. Sowohl der Eigenanteil der Stadt Frankfurt in Höhe von 49,5 Millionen Euro als auch der Zuschuss von Bund und Land in der geplanten Höhe von 123 Millionen Euro könnten sinnvoller eingesetzt werden.

Für Pro Bahn & Bus bedeutet die verlängerte U-Bahn eine klar verschlechterte Erschließung der Stadtteile Bockenheim und Ginnheim. Statt bislang zwei gäbe es dann nur noch eine Zwischenstation. Dadurch entfällt u.a. der direkte Anschluss des St. Markus - Krankenhauses an den hochwertigen ÖPNV auf der Schiene.

Außerdem stellt es eine unwirtschaftliche Verschwendung von Steuermitteln dar, wenn in einem Stadtteil mit bereits gut funktionierendem Straßenbahn- und U-Bahnverkehr weitere Millionenbeträge investiert werden, während andere Stadtteile seit vielen Jahren auf die Einrichtung einer Schienenanbindung warten.

*Würde beim U-Bahn-Bau wegfallen:  
Haltestelle am Markuskrankenhaus*

*Foto: Jörg Hofmann*



Den erheblichen Zuschussbetrag des Bundes und des Landes möchte Pro Bahn & Bus besser auf das Land Hessen verteilt sehen. Statt den Einwohnern Ginnheims und Bockenheims die Straßenbahn-Haltestelle vor der Haustür wegzunehmen, könnte das Geld zum Beispiel in die Finanzierung stockender Bahnhofsprogramme der Verkehrsverbünde Nordhessen, Rhein-Main und Rhein-Neckar fließen. In vielen Orten fährt die Bahn seit ihrem Bestehen durch, weil nie ein Bahnhof errichtet wurde. Anderswo sind seit den 50er Jahren Siedlungen an der Bahn entstanden - ohne die entsprechenden Haltepunkte. Allein in Mittelhessen an der Vogelsbergbahn, der Lahntalbahn und der Lahn-Kinzig-Bahn gibt es Bedarf für rund ein Dutzend neuer Zugangsstellen zur Bahn.

Besonders gravierend ist der Investitionsbedarf im Frankfurter Straßenbahnnetz, weil dort selbst sehr effiziente Lückenschlussprojekte aus ideologischen Gründen seit langem verschleppt werden. Die intelligente und kostengünstige oberirdische Verknüpfung mit dem Umland über bestehende Eisenbahntrassen - z.B. nach Neu Isenburg oder Maintal und Hanau - wurde von den Tunnelbau-Lobbyisten völlig verschlafen.

## Mit der „MainLinie“ auf Infofahrt in den Rheingau

(hpg) Zahlreiche Stadt- und Kreistagsfraktionen aus dem Rhein-Main-Gebiet, die hessische Landtags- sowie die Mainzer Stadtratsfraktion von „Bündnis 90/Die Grünen“ veranstalteten am 31. Oktober eine Stadtbahn-Infofahrt. Unter dem Motto „Grün bewegt – Mehr Bahn für Rhein-Main“ waren interessierte Bürger zu einer kostenlosen Testfahrt eingeladen worden.

Auf der Fahrt von Hanau über Maintal, Frankfurt-Süd und Hauptbahnhof erreichten die beiden Triebwagen der MainLinie nordmainisch die Landeshauptstadt Wiesbaden. Unterwegs gab es Informationen zu aktuellen Verkehrsproblemen und -projekten im Rhein-Main-Gebiet. Auf Schautafeln und in Ansagen wurden die Teilnehmer u.a. informiert über die Planungen zur Nordmainischen S-Bahn und der Regionaltangente West. Für die Grünen aus Rheinland-Pfalz stehen der Ausbau der Strecke

Mainz-Alzey, die Errichtung einer neuen Haltestelle Schott-Glas und die Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn und Bus in Mainz-Kastel ganz oben auf der Prioritätenliste.

Die Reaktivierung der Aartalbahn stellt für die Grünen im Rheingau-Taunus-Kreis die wichtigste Verkehrs-Infrastrukturmaßnahme für den gesamten Untertaunus dar. Die 54 Kilometer lange Strecke von Limburg über Bad Schwalbach und Tau-

*Der Sonderzug von „Bündnis 90/Die Grünen“ in Rüdesheim  
Foto: Hans-Peter Günther*



nusstein nach Wiesbaden würde sich trotz rund 40 Millionen Euro Investitionskosten rechnen, meinen die Grünen. Dem Korridor, in dem die Aartalbahn verläuft, und den umliegenden Orten bringe eine Reaktivierung zusätzliche Wirtschaftskraft. 50 bis 60 Prozent der im Untertaunus wohnenden Pendler, die mangels Alternativen für die Fahrt zur Arbeit das Auto benutzen müssten, hätten täglich Wiesbaden oder Mainz zum Ziel. Allein dies mache deutlich, von welchem Fahrgastpotenzial die Aartalbahn profitieren könnte. Gutachter gingen an Werktagen von 4000 bis 5000 Fahrten aus.

Mathias Wagner, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Hessischen Landtag, zeigte sich erfreut, dass die Mischung aus politischer Information und Touristik offenbar gut angekommen ist. Rund 150 Teilnehmer nutzten die Fahrt zum Ziel



*In Rüdesheim informierte „Bündnis 90/Die Grünen“ an einem Infostand auch über den geplanten Rüdesheimer Tunnel*

*Foto: Hans-Peter Günther*

Rüdesheim. Hier gab es die Möglichkeit zu einer Weinprobe, einem kurzen Stadtbesuch oder weitere Infos, beispielsweise zum Bau des Rüdesheimer Tunnels, der für die Stadt am Eingang zum Weltkulturerbe Mittelrheintal eine erhebliche Verkehrs-entlastung bringen würde.

## **Erweitertes Gutachten zur Aartalbahn vorgestellt**

(hpg) Die ergänzte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) wurde Anfang Oktober 2004 dem sogenannten Lenkungskreis vorgestellt. Diesem Gremium gehören die Vertreter der betroffenen kommunalen Körperschaften sowie der für den ÖPNV zuständigen Aufgabenträger aus Hessen und Rheinland-Pfalz an.

Auch nach der von den Auftraggebern gewünschten Konkretisierung der Investitionskosten durch Mitarbeiter der DE Consult, Karlsruhe, soll der volkswirtschaftliche Nutzen über dem erforderlichen Wert von 1,0 liegen. Im Rahmen der Untersuchung wurde der volkswirtschaftliche Nut-

zen einer Reaktivierung der 54 km langen Strecke von Limburg/Diez nach Wiesbaden Hbf und einer ergänzenden Direktverbindung Bad Schwalbach-Mainz Hbf mit einer attraktiven Verbindung zu den S-Bahnlinien S1 und S9 (Flughafen) in Wiesbaden-Ost ermittelt.

Der Lenkungskreis möchte, dass sich die politischen Gremien in Hessen und Rheinland-Pfalz zeitgleich mit dem Thema befassen. Damit vorab keine Falschinformationen entstehen und verbreitet werden, sind bislang noch keine Einzelheiten zum Untersuchungsergebnis bekannt gegeben worden.

## Arbeitskreis Aartalbahn besucht Zellertalbahn

**(cst) Eine touristische Nutzung ehemals stillgelegter Bahnstrecken mit sonntäglichen Ausflugszügen, die aus Tourismusfördergeldern bezahlt werden, sind in Rheinland-Pfalz keine Seltenheit. Da sich ein solches Angebot auch für die Aartalbahn zwischen Diez und Hohenstein eignen würde, informierte sich der Arbeitskreis Aartalbahn im Oktober in der Pfalz über ein solches Projekt.**

Als die 48 ehrenamtlichen Helfer des Arbeitskreises auf dem Bahnhof in Monsheim bei Worms von einem modernen Regionalzug in einen historischen Schienenbus der Zellertalbahn umstiegen, wurden sie unweigerlich an zu Hause erinnert. Denn die 22 Kilometer lange Eisenbahnstrecke zwischen Monsheim und Langmeil hat mit ihren ein wenig herunter gekommenen Bahnhofsgebäuden und leicht begrünten Gleisen viel gemeinsam mit der Aartalbahn. Nicht nur ihre Länge entspricht der Strecke zwischen Hohenstein und Diez. Auch die Zellertalbahn wurde als eingleisige Nebenbahn in den 80-er Jahren von der damaligen Deutschen Bundesbahn im Stich gelassen und vor wenigen Jahren im Rahmen einer ehrenamtlichen Initiative freigeschnitten.

Als nächster Schritt folgte die Aufnahme eines Sonntagsverkehrs im Sommerhalbjahr, der eine zweistündige Taktverbindung für Wanderer, Radfahrer und Ausflügler bietet. Dazu seien die Schienenverkehrsleistungen auf der Strecke ausgeschrieben worden, erklärte Winfried Werner, Landrat des Donnersbergkreises, der in der endgültigen Reaktivierung der ländlichen Bahnstrecke ein großes Potential für seine Region erblickt. Zuerst kam die Deutsche Bahn selbst und schließlich die private Eurobahn zum Zug. Die Unkosten trägt das Land, während die Fahrgäste die Züge mit normalen Verbund-

fahrscheinen und auch mit dem Schönen Wochenende-Ticket benutzen können.

Kleinere Arbeiten wie Freischneiden auf der Zellertalbahn meistert der ehrenamtlich tätige Verein Eistalbahn e.V., während größere Instandhaltungsmaßnahmen durch das Land und die angeschlossenen Landkreise finanziert werden. Auch die Gemeinden geben ihr Scherflein hinzu, das jedoch Größenordnungen von rund 8.000 Euro pro Jahr kaum übersteigt.

Dafür erhält die Region einen regelrechten „Motor“, der den Tourismus in der waldarmen aber sonnenverwöhnten Weinbauregion ankurbelt. Eingebettet in ein touristisches Konzept, erschließt der wie im Aartal längst tot geglaubte und einst vollkommen zugewachsene Schienenstrang nun mehrere Themenwanderwege, Museen, malerische Ortskerne und die einheimische Gastronomie, die mit jungem Wein, lokaltypischen Gerichten und einheimischem Bier sehr auf regionale Produkte setzt.

Auch Aarbergens Bürgermeister Hartmut Bopp (SPD) und Hahnstätters Verbandsbürgermeister Volker Satony (parteilos) zeigten sich beeindruckt von den Ideen der Zellertaler und waren überrascht von den Gemeinsamkeiten mit der Aar-Region. Beide sehen in der Reaktivierung der Aartalbahn, zunächst für den touristischen



*Solche roten Schienenbusse fuhren früher auch auf der Aartalbahn. Neben modernen Triebwagen sind diese Veteranen auf der früher komplett zugewachsenen Zellertalbahn im Einsatz.*

*Foto (Abfahrt in Monsheim):  
Christian Stolz*



Verkehr, eine unverzichtbare Chance für die Region zwischen Limburg und Wiesbaden.

Dennoch gab Bopp zu bedenken, dass gerade in Hessen die Verkehrspolitik sehr stark in eine andere Richtung ziele. „In Rheinland Pfalz ist das alles einfacher“, sagte er. Die Zellertaler jedenfalls empfahlen den Gästen aus dem Aartal sehr, auch den heimischen Gleisen neues Leben einzuhauchen. Zum Dank überreichten die beiden Bürgermeister aus dem Untertaunus als regionaltypischen Gruß ein flüssiges und zugleich scharfes Präsent aus Rückershäuser Äpfeln.

So gut der Sonntagsverkehr mit rund 150 Fahrgästen pro Fahrtag auch angenommen wird: Ziel anstelle der doch recht teuren Touristikverkehre sei jedoch auf alle Fälle die Reaktivierung für den öffentlichen

Personennahverkehr. Darin haben die Pfälzer bereits reichlich Erfahrung. Während der letzten Jahre wurden die längst tot geglaubten Strecken von Grünstadt nach Monsheim und Ramsen sowie von Alzey nach Kirchheimbolanden vollständig reaktiviert und erfreuen sich seitdem durch ein weitaus verbessertes Angebot als zuvor beachtlicher Fahrgastzahlen.

Nach einer kurzen Wanderung und Einkehr in eine echte Pfälzer Gaststube kamen die Aartalbahner am Abend wieder in Limburg am Bahnhof an. Das einzig Bedauerliche an diesem Abend war nur, dass kein Zug ins Aartal an den dortigen Bahnsteigen bereit stand.



## HEAG legt Bilanz für 2003 vor

(gh) Die Darmstädter HEAG hat sich mit ihren Sparten Energie, Verkehr, Telekommunikation, Entsorgung, Anlagenbau, Immobilien und Informationstechnologie am Markt erfolgreich behauptet. Die in der Hauptversammlung vorgelegten Zahlen weisen für das Geschäftsjahr 2003 einen Bilanzgewinn von 36 Millionen Euro aus, der nun überwiegend an die Stadt Darmstadt ausgeschüttet werden kann.

Die HEAG Verkehrsgesellschaft hat zwar wie erwartet mit Verlusten abgeschlossen, konnte aber erfreulicherweise ein um eine halbe Million Euro besseres Jahresergebnis erzielen als prognostiziert. Die Umsätze aus dem Linienverkehr konnten gesteigert werden, was nicht nur auf die

Erhöhung der Fahrpreise, sondern auch auf eine größere Zahl verkaufter Fahrkarten zurückzuführen ist. Herausragendes Ereignis in der HEAG Verkehrsgesellschaft war 2003 die Fertigstellung der 4,1 Kilometer langen Straßenbahnstrecke nach Kranichstein.

## Neustrukturierung der HEAG Verkehrssparte

(gh) Die HEAG wird ihre Verkehrssparte künftig neu strukturieren. Nach den Worten der HEAG-Vorstände Prof. Horst H. Blechschmidt und Harald Fiedler wird es spätestens zum 1. Januar 2005 statt der bisher zwei Verkehrsunternehmen im HEAG-Konzern - der HEAG Verkehrs-GmbH und dem privaten Omnibusunternehmen Glück & Seitz GmbH & Co. KG - künftig vier HEAG-Gesellschaften im Mobilitätssektor geben.

Hintergrund dieser Strukturveränderungen sind die Forderungen des Landes Hessen nach wettbewerblichen Ausschreibungen bei der Vergabe von Nahverkehrsleistungen. Die vollständige Umsetzung der neuen Struktur der Verkehrssparte soll zum 1.1.2005 erfolgen. Ist Glück & Seitz bisher noch eine Schwester der HEAG Verkehrs-GmbH, wird sie künftig als ein Tochterunternehmen in die Verkehrssparte eingegliedert.

Neben dem Busbetrieb der HEAG wird in Zukunft auch die Omnibuswerkstatt als eigenständiges Unternehmen am Markt auftreten. Die im vergangenen Jahr vertraglich besiegelte Werkstattkooperation mit Daimler-Chrysler wertet Fiedler als Ein-

stieg in den externen Markt. Die Ausgründung der Omnibuswerkstatt als eigenes Unternehmen ist zum 1. Januar 2005 geplant.

Die HEAG Verkehrs-GmbH wandelt sich in eine Infrastrukturgesellschaft und wird als Dachspartengesellschaft den anderen Verkehrsgesellschaften voran stehen. Sie wird ihre Leistungen, z.B. die der Verkehrsleitstelle, in übergeordneter Funktion als unternehmensunabhängiger Dienstleister auch für andere Verkehrsunternehmen erbringen. Auch das Kundenzentrum und die künftige Mobilitätszentrale werden aufgrund ihrer übergeordneten Funktion hier angesiedelt sein.



*Auch der  
Straßenbahnbe-  
trieb der HEAG  
wird in eine eigene  
Betriebsgesell-  
schaft überführt*



Als viertes Unternehmen wird 2005 eine Straßenbahnbetriebsgesellschaft entstehen; sie dient der Vorbereitung auf künftige Ausschreibungen im Straßenbahnsektor.

Mit der neuen Spartenstruktur geht auch eine Änderung der Unternehmensnamen einher: „Sowohl die HEAG Verkehrs-GmbH als auch Glück & Seitz erhalten veränderte Aufgaben, das wollen wir mit neuen Namen verdeutlichen“, erläuterte Blechschmidt die Neufirmierung. Der Name „HEAG“ wird allen Unternehmen der Verkehrssparte einheitlich voranstellen. Anders als bisher wird sich künftig die Art der Dienstleistung, die Mobilität, als gemeinsamer Namensbestandteil durchgängig in allen Spartenöchtern widerspiegeln. So wird die Dachspartengesellschaft HEAG mobilo GmbH heißen, die Busgesellschaft wechselt von Glück & Seitz GmbH & Co. KG zu HEAG mobiBus GmbH & Co. KG, die Omnibuswerkstatt wird unter dem Namen HEAG mobiServ firmieren, die Straßenbahnbetriebsgesellschaft nennt sich kurz HEAG mobiTram.

Alle Verkehrsunternehmen der HEAG erhalten ihr eigenes Logo. Nach und nach wird dann auch erkennbar, was zu welchem Unternehmen gehört. Die HEAG-Busse werden schon in wenigen Wochen das neue HEAG mobiBus-Logo tragen. Die Farben Blau und Orange bleiben erhalten, die blauen „HEAG“-Buchstaben präsentieren sich deutlich moderner. Die zweite Textzeile, die je nach Unternehmen variiert, erscheint in lebhaftem Orange und macht das Logo dann komplett.

Für den Fahrgast wird es trotz des strukturellen Wandels in der HEAG-Verkehrssparte keine qualitativen Veränderungen geben. „Nach wie vor setzen wir uns für einen attraktiven ÖPNV in Darmstadt ein. Unsere Busse und Bahnen fahren auch künftig wie gewohnt. Weder im Fahrplan noch bei den Fahrpreisen wird es dadurch Änderungen geben, und auch das Kundenzentrum bleibt an seinem angestammten Platz“, so Blechschmidt.

## Neuer Fahrplan für Busverbindung zum Flughafen Hahn

(gh) Bedingt durch Änderungen in den Flugplänen haben sich die Fahrpläne von Mainz zum Flughafen Hahn ab dem 31. Oktober geändert. Die genannten Verbindungen verkehren täglich. Die Buslinie ist eine Gemeinschaftslinie der Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN) Mainz und der Bohr Omnibusse GmbH, Lautzenhausen.

Mainz Hbf Hst. 6 Ab	Flughafen Hahn An	Flughafen Hahn Ab	Mainz Hbf weiter nach An	
04:00	05:10	00:30	01:40	Frankfurt (M)
06:00	07:10	09:30	10:40	Frankfurt (M)
08:00	09:10	11:15	12:25	
09:45	10:55	14:15	15:25	
12:40	13:50	15:30	16:40	
16:00	17:10	18:45	19:55	
17:15	18:25	20:30	21:40	
19:05	20:15	23:00	00:10	Frankfurt (M)

---

## Busgewerbe sieht sich auf dem Weg in die Krise Angeblich bis zu 75 % der Unternehmen bedroht

(hh) Das hessische Busgewerbe sieht sich wegen der ÖPNV-Ausschreibung in Hessen auf dem Weg in die Krise. Bernd Frölich, Busunternehmer in Hessisch Lichtenau und Vorsitzender des Fachverbandes Omnibusverkehr Hessen, erklärte am 5. November 2004 vor rund 70 Teilnehmern einer Fachtagung in Baunatal, die Betriebe scheuten den Wettbewerb nicht, er müsse aber fair sein.

Im Konkurrenzkampf mit zum Teil staatlichen Großunternehmen, die keine Gewinne erwirtschaften müssten, könnten die Kleinbetriebe nicht bestehen. In Schweden hätten bei gleicher Situation 75% der Unternehmen aufgegeben. Zuerst seien die Fahrpreise um 15 bis 20 Prozent gesunken, später wieder um bis zu 40 % angehoben worden. Ähnliches sei auch in Hessen zu befürchten.

Mit seinem Sonderweg, sämtliche ÖPNV-Linien in den Wettbewerb zu geben, verstoße das Land Hessen gegen die eigene Verfassung, kritisierte Frölich. Die nämlich verpflichte in Artikel 43 die Regierung, den Mittelstand zu schützen. So wie Hessen aber den Wettbewerb führe, bleibe den Betrieben kaum „Luft zum Atmen“.

## Rhein-Main-Verkehrsverbund stellt Regionalen Nahverkehrsplan vor

(ac) Kürzlich hat der RMV den Entwurf seines Nahverkehrsplans für 2004 bis 2009 veröffentlicht, in dem die geplanten Maßnahmen für die Verkehrsinfrastruktur vorgestellt werden. Hier die wichtigsten Planungen für das Schienennetz in Kurzfassung:

### S-Bahn

Bau einer nordmainischen S-Bahn Frankfurt-Konstablerwache – Frankfurt-Ost – Hanau vorwiegend auf der Tasse der bestehenden DB-Strecke. Zwischen Ffm-Konstablerwache und Ffm-Ost muss ein Tunnel neu errichtet werden. Es wird einen neuen Haltepunkt Ffm-Fechenheim geben, statt dessen wird der Bahnhof Ffm-Mainkur aufgehoben. Vorgesehen ist ein 15-Minuten-Takt bis Ffm-Fechenheim und ein 30-Minuten-Takt bis Hanau, der in der Hauptverkehrszeit auf 15 Minuten verdichtet wird. In Nutzen-Kosten-Untersuchungen wurde auch ein Stadtbahnmodell analog Karlsruhe untersucht, das aber deutlich schlechter abschnitt.

Bei der S-Bahn nach Kronberg und Bad Soden wird ein Flügelkonzept vorgesehen. Die Züge sollen in Niederhöchstadt getrennt bzw. vereinigt werden. Zwischen Schwalbach und Schwalbach Nord muss die Bad Sodener Strecke dafür zweigleisig ausgebaut werden.

Im Anschluss an den viergleisigen Ausbau der Strecke Ffm-West – Bad Vilbel soll auch die Strecke bis Friedberg/Hess viergleisig ausgebaut werden, um die S-Bahn vom übrigen Verkehr zu trennen.

Folgende neue Stationen sind im Netz der Frankfurter S-Bahn vorgesehen:

- Ff-Zeilsheim (2004)
- Schwalbach Nord (2004)
- Mainz-Kostheim (2006)
- Ff-Ginnheim (2008)
- Verlegung Frankfurt-Nied

Weiterhin ist die Errichtung der „Regionaltangente West“ (RTW) mit der Streckenführung Bad Homburg bzw. Ffm-Nordwestzentrum – Eschborn Süd – Ffm-Höchst – Ffm-Flughafen – Ffm-Sportfeld – Neu Isenburg Stadt bzw. Buchschlag vorgesehen. Die RTW soll nach Karlsruher Vorbild abschnittsweise Eisenbahnstrecken der DB sowie Stadtbahnstrecken der Stadt Frankfurt befahren.

### Regionalverkehr

Bei der Odenwaldbahn (Frankfurt - ) Hanau – Wiebelsbach-Heubach – Erbach bzw. (Frankfurt - ) Darmstadt – Wiebelsbach-Heubach – Erbach – Eberbach ist eine Modernisierung vorgesehen. Dabei sollen zwei neue Haltepunkte in Darmstadt-Lichtwiese und Groß Umstadt Gustav-Hacker-Siedlung entstehen. Es wird zweistündliche direkte RE-Züge Frankfurt – Hanau – Erbach und Frankfurt – Darmstadt – Erbach geben, die das Angebot zwischen Wiebelsbach-Heubach und Erbach zum Stundentakt verdichten. Daneben verkehren weitere Regionalbahnen.



*Die Odenwaldbahn (hier in Reinheim) soll in den nächsten Jahren grundlegend modernisiert werden. Neue Fahrzeuge wie auch die Infrastruktur und ein verbessertes Fahrplanangebot sollen die Strecke attraktiver machen*

Die Zweigstrecke von Darmstadt-Eberstadt nach Pfungstadt soll im Personenverkehr reaktiviert werden. Vorgesehen ist ein Stundentakt zwischen Darmstadt und Pfungstadt.

Beim Wetteraunetz soll es neue Haltepunkte in Pohlheim-Hausen, Lich-West, Nidda-Kohden, Büdingen-Dohlberg und Gelnhausen-Herzbachtal geben. Der Haltepunkt Garbenteich wird verlegt. Zwischen Friedberg und Beienheim ist eine Fahrzeitverkürzung um zwei Minuten geplant. Möglicherweise werden aus Umlaufgründen die bisher durchlaufenden Züge der Linie Gießen – Nidda – Gelnhausen in Zugläufe Gießen – Nidda und Friedberg – Nidda – Gelnhausen geteilt.

Auch bei der Vogelsbergbahn ist eine Modernisierung geplant. Zwischen Gießen

und Fulda sollen künftig Regionalexpresszüge im Stundentakt verkehren, verdichtet durch weitere Regionalbahnen.

Im Lahntal-Westerwald-Taunus-Netz ist eine Anschlussoptimierung in Limburg, Eschhofen, Wetzlar und Gießen vorgesehen. Voraussetzung dafür ist ein ESTW-Neubau in Limburg. Zwischen Limburg und Westerburg soll ein systematischer Stundentakt eingeführt werden. Die Taunusbahn (Friedrichsdorf – Usingen – Brandoberndorf) soll ausgebaut werden und eine höhere Kapazität erhalten. Dies geschieht durch zusätzliche Fahrzeuge, Bahnsteigverlängerungen und die Durchbindung weiterer Züge nach Frankfurt Hbf.

Neu ist auch das sogenannte „Mittelhessen-Konzept“. Es sieht die Flügelung der Züge von Frankfurt in Gießen nach

Dillenburg und Marburg vor. Die zwei-stündlichen Regionalexpress-Züge Frankfurt – Gießen – Siegen und Frankfurt – Gießen – Kassel ergänzen sich zwischen Frankfurt und Gießen zum Stundentakt. In Marburg-Mitte ist ein neuer Haltepunkt vorgesehen.

Weiterhin wird ein RE-X-Konzept als Ersatz für entfallene IR- bzw. IC-Züge geplant mit folgenden Linien:

- Frankfurt – Gießen – Kassel/Siegen
- Frankfurt – Darmstadt – Mannheim
- Frankfurt – Fulda
- Frankfurt – Wiesbaden

### Nicht realisierbar

Als nicht realisierbar bzw. nicht empfehlenswert werden folgende untersuchte Maßnahmen nicht weiter verfolgt:

- Verlängerung der S-Bahn von Ober Roden nach Dieburg
- Verlängerung der S-Bahn Goddelau – Frankfurt Hbf bis Ff-Süd

- Taktverdichtung auf einen 30-Minuten-Takt von Limburg nach Siershahn und Westerburg
- Anbindung des Flughafen-Terminals 3 an die S7 Frankfurt - Goddelau (statt dessen wird die Verlängerung des People-Mover angestrebt)
- Verlängerung der S7 von Goddelau nach Biblis
- Verlängerung der S7 von Groß Gerau nach Darmstadt
- Verlängerung der S4 von Langen bis Darmstadt Hbf oder Darmstadt Nord
- Neuer S-Bahnhof Offenbach-Ulmenstraße
- Taktverdichtung Ff-Höchst – Bad Soden und Verschwenkung der Strecke über das Main-Taunus-Zentrum
- Reaktivierung Grävenwiesbach – Weilminster
- Elektrifizierung Friedrichsdorf – Brandobendorf
- Neuer S-Bahnhof Ff-Rebstock
- Neuer S-Bahnhof Nied Ost

*Mehr Takt in Mittelhessen: In Zukunft sollen stündlich vertaktete RE-Züge zwischen Frankfurt und Gießen verkehren. Eine Stunde fahren die Züge weiter nach Kassel, die andere Stunde nach Siegen*



## ÖPNV-Gesetz wird überarbeitet

### zahlreiche Verschlechterungen / Verabschiedung von konkreten Zielen

(fl) Der Entwurf für die Fortschreibung des hessischen ÖPNV-Gesetzes liegt vor. Wie nicht anders zu erwarten, ändert sich am schwierigen hessischen Finanzierungssystem für das landesweite Schienennetz nichts. Die Aufspaltung der Verantwortung auf die Landkreise, kreisfreien Städte und Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern hat wiederholt zu Reibungsverlusten bis hin zur Stilllegung von Bahnlinien geführt. Zahlreiche Innovationen wurden verhin-

dert. Das hessische ÖPNV-Gesetz verabschiedet sich in der vorliegenden Entwurfsfassung noch weiter als bisher von konkreten Zielen. Nach wie vor gibt es keine Aussagen darüber, welche Siedlungsgrößen an den ÖPNV anzuschließen sind und wie eine Mindestbedienung auszusehen hat. Wie auch in der alten Fassung sollen „die wichtigen Ziele der täglichen Lebensgestaltung“ mit dem ÖPNV erreicht werden können. Was immer das bedeutet...

Darüber hinaus verabschiedet sich die aktuelle Fassung auch von dem Begriff der Daseinsfürsorge, wodurch letztlich fast alle Bestimmungen zu „Kann-Bestimmungen“ abgewertet werden. Lediglich den Aufgabenträgern – also den lokalen und regionalen Nahverkehrsverbänden – wird der „öffentliche Gemeinwohlauftrag“ auferlegt. Das Land selbst zieht sich also fein aus der Verantwortung zurück.

Bezeichnend für die Unverbindlichkeit vieler Aussagen ist der Paragraph 13 über die integrierte Verkehrs- und Siedlungsplanung: „Regionalplanung und kommunale Bauleitplanung haben die Erfordernisse der Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen; die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsstrukturen und Bebauungsdichten sowie Verkehrsinfrastrukturen und

Verkehrssystemen sind im Rahmen dieser Planungen abzuwägen.“ Das bedeutet letztlich nichts anderes, als dass der Träger der Planung frei entscheiden kann, ob ein Bahnhof, eine Bushaltestelle oder eine Straße die richtige Anbindung für die von ihm geplante Siedlung darstellt. Dafür braucht es eigentlich kein Gesetz.

„Der Gesetzentwurf verabschiedet sich von dem Begriff der Daseinsfürsorge.“

Im letzten Gesetz war die Förderung des Umweltverbundes und die Ausrichtung der Raum- und Landesplanung auf die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV wenigstens noch ein Ziel auf dem Papier. Außerdem wurde allgemein die Bevorzugung des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr als Ziel der Landesplanung benannt. Konkret sollte dem alten Gesetz entsprechend der Schienenverkehr Vorrang vor den übrigen Bedienungsformen genießen. Der neue Gesetzentwurf weist dem ÖPNV eine wenig verbindliche Rolle als „Säule eines integrierten Gesamtverkehrssystems“ zu, in dem die Verkehrsträger „ihren Stärken entsprechend“ eingesetzt werden. An solch inhaltsleeren Formulierungen aus der

# Anzeige



Modeboutique der deutschen Sprache mangelt es der Gesetzesbegründung wahrlich nicht.

Wenig verbindlich wird darin auch die soziale und umweltpolitische Rolle definiert: „Der ÖPNV hat besondere Stärken hinsichtlich seiner umweltverträglichen Beförderung vieler Menschen in einem Fahrzeug und seiner sozialen Bedeutung, insbesondere für Menschen, denen andere Beförderungen, z.B. mit dem PKW, nicht möglich sind“. Das klingt nicht gerade nach einer zu erwartenden Angebots-offensive.

Die ineffektive Kleinstaaterei bei der Finanzierung des regionalen Schienennetzes scheint den Verantwortlichen für den Gesetzentwurf immerhin bekannt zu sein. Nicht umsonst wird in der Gesetzesbegründung gleich mehrfach die Solidarität der lokalen Aufgabenträger angemahnt: „Die Aufgabenträgerschaft von Landkreisen, kreisfreien Städten und Sonderstatusstädten für den gesamten ÖPNV, also nicht nur für Busse, Straßen- und U-Bahnen, sondern auch für die Nahverkehrszüge soll weiter dadurch gestärkt werden, dass die der politischen Steuerungsfunktion dienenden Vorgaben als Pflichtvorgaben im Gesetz genannt werden.“ Und weiter: „Wichtig wird es daher, dass die Aufgabenträger über ihre jeweiligen Gebietsgrenzen hinaus für das Verbundgebiet insgesamt das Erforderliche gemeinsam veranlassen, vertreten und finanzieren“, so die Gesetzesbegründung.

Einer der wenigen Lichtblicke im Gesetz: Die finanzielle Förderung seitens des Landes kann durch mehrjährige Förder-

budgets verstetigt werden. Dadurch erhalten die Aufgabenträger etwas mehr Planungssicherheit; Verhandlungen von Jahr zu Jahr dürften seltener werden. Auch wird die einfache, übersichtliche Gestaltung der Tarife gefordert. An den Grenzen sollen Übergangstarife zur Anwendung kommen. Fragt sich, warum man den Gesetzentwurf nicht genutzt hat, gleich auch die momentan viel diskutierten Kundenrechte im ÖPNV festzuschreiben.

**„Säule eines integrierten Gesamtverkehrsystems‘: An solch inhaltsleeren Formulierungen aus der Modeboutique der deutschen Sprache mangelt es der Gesetzesbegründung wahrlich nicht.“**

Von Wirtschaftsminister Alois Riehl wird die Förderung des Wettbewerbes und der mittelständischen Strukturen beim Gesetzentwurf hervorgehoben. Beispielsweise bei der Forderung zum „mittelstandsfreundlichen“ Zuschnitt der auszuschreibenden Bus-Linienbündel.

Kritik gibt es u.a. von Bündnis 90 / Die Grünen: Fehlende verbindliche Aussagen bezüglich der Kundenrechte, die Verabschiedung vom landesplanerischen Ziel einer Bevorzugung des ÖPNV gegenüber der Straße sowie der Entfall des Taktfahrplanes als Grundlage der Angebotsplanung stören die Umweltpartei am meisten. Außerdem sehen die Grünen die Gefahr eines ruinösen Wettbewerbes bei den derzeit forcierten Ausschreibungen in Hessen.



## Die Hessenschiene-Glosse: Ein Fahrgast träumt

Das neue hessische ÖPNV-Gesetz sieht den mittelstandsfreundlichen Zuschnitt der auszuschreibenden Bus-Linienbündel vor. Das klingt gut und ist auch gut, denn Mittelstand ist „in“ und gehört gefördert. Und so schließe ich für einen Moment die Augen und denke mich an eine beliebige mittelständisch bediente mittelhessische Bushaltestelle.

Um die Ecke biegt ein Reisebus, ein Luxusliner des Baujahres 1984. Die Tür geht auf, ich nehme die Treppe im Sturm und stehe vor dem Fahrer. „Guten Tag, einmal nach Herborn bitte“. Mein Gruß und mein Wunsch werden mit einem regionaltypischen „mmh“ quittiert. Im Bus müffelt es ganz verhalten. Von den schätzungsweise 100.000 Gästen, die das Fahrzeug in seinen besseren Jahren zwischen dem Nordkap und Sizilien befördern durfte, hat der eine oder andere wohl stärker transpiriert. So was bleibt haften.

Ich suche mir einen Platz, genieße die schöne Aussicht – es lebe die Hochflurtechnik – und bestaune die Sammlung der „Gruß aus dem schönen... – Aufkleber“ rechts über dem Fahrerplatz. Dazu gibt's Musik aus dem Bordlautsprecher: Marianne Rosenberg, Costa Cordalis, die Wildecker Herzbuben. Die meisten Fahrer mittelständischer Busunternehmen sind offenbar schwerhörig und alle - ausnahmslos alle - lieben HR 4.

Plötzlich ändert sich die Geruchskulisse. Reizten eben noch fünfzehn Jahre alte Schweißperlen aus zwanzigjährigen Sitzpolstern die Geruchsrezeptoren, so weht plötzlich Tabaksduft durch den Fahrgastraum. Der Stress ist groß, Pausen sind selten, also gönne man dem Mann sein Zigarettchen zwischendurch. Nach wenigen Kilometern begegnen wir dem zweiten Fahrzeug des gleichen Unternehmers: Standardlinienbus der ersten Generation, eine Messeneinheit des Jahres 1976 und ebenfalls weit gereist. Kurzer Halt auf offener Straße, an beiden Bussen klappt vorne links das Fenster auf und plötzlich merke ich: Diese Fahrer können ja richtig sprechen!

Die kleine Verspätung wird locker aufgeholt, Reisebusse sind gut motorisiert und lassen auch zügige Kurvenfahrten zu, wovon mein Chauffeur jetzt vermehrt Gebrauch macht. Kurz vor dem Ziel dann noch rechts ran an die Tankstelle, BILD für die Pause kaufen... Da wache ich auf aus meinem Traum, bin zurück im Hier und Jetzt und denke an rührige kleine Verkehrsbetriebe mit neuen Niederflurbussen, die ihre Fahrer zu Schulungen schicken, Einkaufs-Linien für ältere Menschen auf dem Land entwickeln, Anschlüsse abwarten,...

Friedrich Lang

**Kassel - Warburg(Westf)**  
**KBS 430 , NVV-Linie R 3**  
**„Verkehrs-Oscar“ für**  
**Bahnhofsschmuckstück Grebenstein**

(hh) Den Planern vom Kasseler Architekturbüro „Schöne Aussichten“ wurde am 16. November 2004 in Berlin die Anerkennung „Renault-Traffic-Design-Award“ verliehen. Der im Auftrag vom Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und der Stadt Grebenstein modernisierte Bahnhof für RegioTram und Regionalzüge dient als Modell für sieben weitere Schienenthaltepunkte in der Region, die 2005 aufpoliert werden sollen:

Bad Hersfeld: Vorplatz, Gebäude, Bus-terminal und P&R

Melsungen: behindertengerechte Bahnsteige, neuer Vorplatz mit Bushalt

Witzenhausen: Aufzüge für behindertengerechte Bahnsteige, neuer Vorplatz

Gensungen-Felsberg: behindertengerechte Bahnsteige und Unterführungen, Sanierung Vorplatz und Gebäude

Alheim-Heinebach: behindertengerechte Bahnsteige - Vorplatz mit Busverknüpfung ist schon fertig.

Wolfhagen: Neue Busverknüpfung zur RegioTram

*Die neue Halle im Bahnhof Grebenstein, die sowohl Bus- wie Bahnfahrergäste dient*  
*Foto: 45b MEDIENDESIGN*



Calden-Fürstenwald: Neue Buswendschleife.

Der Bahnhof Grebenstein verknüpft auf kleinem Raum Schienen- und Busverkehr. Ein neuer Pavillon am Bahnsteig aus Holz und Glas bietet Reisenden, dem Kartenautomaten und Infotafeln Schutz. In weiten Stufen steigt der weiß gepflasterte Vorplatz terrassenartig empor, durch Bänke und Grün aufgelockert. Auch an Park-and-ride-Plätze ist gedacht. Für NVV-Geschäftsführer Thomas Rabenmüller ist der geglättete Modellfall einer „sehr engagierten Beteiligung“ der Kommune Grebenstein zu verdanken. Um andere Kommunen über die vielfältigen Möglichkeiten der Förderung von Bahnhofsprojekten zu informieren, hat der NVV eine Broschüre aufgelegt. (Info: Tel. 0561 / 7094949)

## **Werra-Meißner-Bahn Göttingen-Eichenberg-Bebra- Bad Hersfeld NVV-Linie R 7 Ausbau des Eschweger Bahnhofs ungewiss**

(hh) In den Hessenschienen Nr. 42 und Nr. 43 wurde vor drei Jahren berichtet, dass die Kreisstadt Eschwege mit einer neu zu errichtenden Nordkurve und einem neuen Stadtbahnhof an die wichtige Nord-Süd-Verbindung angeschlossen werden sollte. Laut HNA vom 21. Oktober 2004 teilt die Deutsche Bahn mit, dass der vor drei Jahren abgeschlossene Vertrag nicht eingehalten werden könne, weil die erforderlichen 40 Millionen Euro vom Bund nicht bereit gestellt würden. Die fehlende LKW-Maut

wirkt sich auf den Eisenbahnbau in der Region aus. Der NVV sucht jetzt nach neuen Geldquellen und rechnet mit einer Verzögerung von zwei Jahren.

## **Kassel-Korbach NVV-Linie R4 Gleisbau-Arbeiten zwischen Bad Arolsen und Kulte**

(ew) Wegen dringender Gleisbauarbeiten auf der RB-Strecke R4 wurde der Streckenabschnitt zwischen Bad Arolsen und dem Bahnhof Kulte-Wetterburg vom 18. Oktober bis 1. November 2004 gesperrt.



*Foto: Eginhard Wichmann*

Gleise und Schwellen wurden auf einer Strecke von 3,5 Kilometern erneuert, die Kosten werden auf 1,3 Millionen Euro veranschlagt. Ein Austausch wurde nach 60 Jahren auch aus Sicherheitsgründen dringend notwendig. Bei diesen Arbeitsgängen wurde der vorhandene Schotter gereinigt, Neu-Schotter verarbeitet und dann die nötigen Stopfarbeiten durchgeführt. Die Strecke wurde dann von Schweißern kontrolliert, abgegangen und dann erfolgte die Prüfung und Endabnahme der neu verleg-

ten Gleise. Die Arbeiten wurden von der Firma Heinrich Klostermann aus Velten in enger Zusammenarbeit mit der Kurhessenbahn durchgeführt.

## **Fuldatalbahn**

### **Kassel - Bebra**

#### **NVV-Linie R1**

##### **Spatenstich für neuen Bahnsteig in Altmorschen**

(hh) Bereits am 22. Juli berichtete die Melsunger Allgemeine wieder einmal über den Bahnhof Altmorschen - wahrscheinlich der größte Schandfleck zwischen Kassel und Bebra.. Und hier halten auch RE-Züge! Das seit vielen Jahren leerstehende Gebäude ist ein Zankapfel zwischen der Gemeinde Morschen und dem NVV einerseits und dem Bundeseisenbahnvermögen andererseits. Seit Jahren planen Gemeinde und NVV hier eine Park & Ride-Anlage (siehe Hessenschiene Nr. 45, Seite 13), während die DB z.Zt. einen Käufer bevorzugt, der für das verfallene Gebäude mehr bietet als die Gemeinde. Ob dieser Käufer wirklich in Sicht ist?

Dagegen meldet am 14.10.2004 die Melsunger Allgemeine eine positive Nachricht: DB Station & Service, NVV und Gemeinde Morschen dokumentieren mit symbolischem Ersten Spatenstich die Anhebung der Bahnsteige auf 55 cm Einstiegshöhe.

## **Burgwaldbahn**

### **Marburg - Korbach**

#### **KBS 622, NVV-Buslinie 555**

## **Bahn gibt grünes Licht für den Lückenschluss auf der Regionalstrecke**

(hh) Die Deutsche Bahn AG hat einer Reaktivierung der Schienenstrecke Korbach - Frankenberg und dem Ausbau des anschließenden Abschnitts von Frankenberg nach Cölbe bei Marburg zugestimmt. Dies bestätigte laut HNA vom 9. November 2004 Joachim Kuhn, Geschäftsführer der Kurhessenbahn, die die Regionalstrecke betreibt.

Hessens Verkehrsminister Alois Rhiel (CDU) zeigte sich „hoherfreut“ über die Entscheidung der Bahn für das 50 Millionen Euro teure Modellvorhaben. Damit ergebe sich eine neue durchgehende Nord-Süd-Verbindung mit der Eisenbahn von Brilon Wald über Korbach-Frankenberg nach Marburg mit Anschluss ins Rhein-Main-Gebiet. Auch Hessens einziger Nationalpark Kellerwald-Edersee wäre dann über die Schiene zu erreichen. (Siehe auch Hessenschiene Nr. 57 Seite 9)

Bevor allerdings im Laufe des Jahres 2008 der erste Zug über die seit Jahren stillliegende Strecke zwischen Frankenberg und Korbach rollen kann, müssen noch einige Hausaufgaben gemacht werden. So stehen die Verträge mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV), den beteiligten Kreisen Waldeck-Frankenberg und Marburg-Biedenkopf sowie dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) noch aus. Der Lückenschluss Korbach-Frankenberg hat im Netz der Kurhessenbahn eine besonders hohe Bedeutung. Das Modellprojekt Kurhessenbahn ist eines der ersten von mehr als 30 regionalen Eisenbahnnetzen, die Mitarbeiter der Deutschen Bahn künftig in eigener Regie betreiben.



*Der Bahnhof Gensungen-Felsberg erhält neue Bahnsteige  
Foto: Friedrich Lang*

## **Main-Weser-Bahn Kassel-Gießen-Frankfurt NVV-Linie R 30 Bahnsteige in Gensungen-Felsberg erneuert**

(hh) Die Melsunger Allgemeine meldet am 6. Oktober 2004, dass Bahn, NVV, Bund, Land und die Stadt Felsberg 3,8 Millionen Euro für die Modernisierung des Bahnhofs ausgeben werden. Zunächst werden die Bahnsteige bei laufendem Verkehr neu gestaltet. Eine Fußgängerunterführung wird 2005/06 gebaut. Hierdurch wird auch der Fußgängerverkehr zwischen den Stadtteilen Felsberg und Gensungen erleichtert. Ebenso profitieren Radwanderer und Kanutouristen (Bootsanlegestelle an der Eder) hiervon. Der Eigenanteil der Stadt

an den Gesamtkosten beträgt voraussichtlich 400 000 Euro.

## **Giessen - Dillenburg - Siegen Mehr Güterverkehr in Dillenburg**

(fl) Das Dillenburger Stahlwerk der Firma ThyssenKrupp Nirosta baut ein neues Versandzentrum mit eigenem Gleisanschluss. Jährlich 250.000 Tonnen rostfreier Flach-Edelstahl sollen dort gelagert werden und zum Versand kommen. Der Bahnanteil der Transporte wird den Planungen zu Folge bei 20 Prozent liegen. Schon heute ist das ThyssenKrupp Nirosta – Werk Dillenburg ein wichtiger Bahnkunde mit regelmäßigen Lieferungen u.a. von Stahlrollen („Coils“). Die Bedienungsfahrten nutzen ein Teilstück der ehemaligen Dietzhöhlztalbahn Dillenburg - Ewersbach.



*Ein Stahlzug, beladen mit Blechcoils, rangiert im Bahnhof Dillenburg  
Foto: Friedrich Lang*

Die übrige Strecke ist stillgelegt und an einigen Stellen bereits demontiert.

## **Lahntalbahn Gießen - Limburg - Koblenz RMV-Linie 25 „Wellness-Wochen“ für die Lahntalbahn**

(fl) In einer beispiellosen Aktion wird in der zweiten Jahreshälfte 2004 fast die gesamte Lahntalbahn gleismäßig saniert. Zwischen Wetzlar und Eschhofen sowie zwischen Diez und Niederlahnstein bleiben nur die schon in den letzten Jahren zumeist mit Y-Stahlschwellen erneuerten Abschnitte vom Umbau verschont. Nach Presseangaben werden insgesamt 180 Kilometer Gleis ersetzt, wofür ein Betrag von 60 Millionen Euro aufzuwenden ist. Grund der Arbeiten ist – neben dem üblichen

Verschleiß - die Weigerung des Eisenbahn-Bundesamtes, weiterhin Neigetechnik-Fahrten auf dem schwachen Gleisprofil S49 zuzulassen. Allerdings bleibt die Neigetechnik auch nach Abschluss der Bauarbeiten erst einmal ausgeschaltet, bis die erneute Ertüchtigung der Fahrzeuge abgeschlossen ist.

Zwischen Weilburg und Limburg kam es zu Beginn der Bauarbeiten zu Engpässen beim Schienenersatzverkehr. Nach Einlegen von weiteren Buskursen zwischen den beiden Städten entspannte sich die Lage. Mangelhaft ist das Angebot abends in Weilburg Richtung Wetzlar. Der letzte Bus, der Weilburg erreicht, fährt nur bei Bedarf weiter nach Wetzlar.

Die Arbeiten stellen ein viel beachtetes Schauspiel dar, denn insbesondere der Umbau im Fließbandverfahren ist mit er-



*Bei Braunfels ist ein Bauzug auf der Lahntalbahn im Einsatz.  
Foto: Friedrich Lang*

heblichem Technikeinsatz verbunden. Teilweise werden zwei Umbauzüge auf verschiedenen Abschnitten eingesetzt. Eisenbahnfreunde finden fast alle zur Zeit im Arbeitszugdienst gebräuchlichen Lokomotivbaureihen bis hin zur legendären russischen Großdiesellok „Ludmilla“ vor.

Für die Fahrgäste ist der Umbau mit einem umfangreichen Schienenersatzverkehr verbunden. Allerdings stellt die Benutzung der Busse vielfach eine deutliche Verlängerung der Reisezeiten dar. Schmerzlich: Auch zwischen Wetzlar und Gießen fallen alle Züge der Lahntalbahn aus, dort fehlt somit rund ein Drittel des Verkehrsangebotes.

## **S-Bahn-Linie S6 Friedberg - Frankfurt Sofortmaßnahmen an Stationen werden umgesetzt**

(lk) Im Spätsommer diesen Jahres wurde mit den schon länger geplanten Sofortmaßnahmen an den S-Bahnhöfen Nieder-

Wöllstadt und Groß-Karben sowie den Haltepunkten Friedberg-Bruchenbrücken, Okarben und Bad Vilbel-Dortelweil begonnen. Ziel ist es, die größtenteils desolaten Stationen für die Fahrgäste attraktiver und sicherer zu machen. Dazu wurden rund 1,8 Millionen Euro fast ausschließlich vom Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) zur Verfügung gestellt.



*Montage der neuen Unterstellmöglichkeiten im Bahnhof Butzbach*

Fahrgäste finden nun gläserne, beleuchtete und wetterfeste Warteinseln mit Info tafeln vor. Notrufsäulen, Telefone und die Fahrscheinautomaten sollen noch folgen.

*Eine neue Warteinsel am Bahnhof Bruchenbrücken  
Foto: Lars Kühnemund*





Die Bodenbeläge wurden ausgebessert und die Sicherheitsstreifen an den Bahnsteigkanten erneuert. Die undichten Dächer in Nieder-Wöllstadt und Groß-Karben wurden komplett abgetragen und neu gedeckt. Weiterhin ist ein einheitliches Wegleitsystem geplant.

Alle genannten Stationen liegen an der S6, nebenbei profitiert auch der Bahnhof Butzbach von der Umgestaltung. Allerdings wurde hier ein Unterstand auf Gleis 2/3 ersatzlos entfernt, was besonders die Pendler Richtung Frankfurt bedauern.

Pro Bahn und Bus begrüßt die Verbesserungen, die bis zum Fahrplanwechsel im Dezember beendet sein sollen. Neben dem Einsatz der neuen S-Bahn-Fahrzeuge vom Typ ET 423 von Juni dieses Jahres an ist dies eine weitere wesentliche Verbesserung für die Fahrgäste der stark frequentierten Linie S6.

## **S-Bahnlinie S2 Niedernhausen - Dietzenbach Veränderte Gleisbelegung soll S-Bahn pünktlicher machen**

(gh) Seit dem 3. Oktober fahren die S-Bahnen in Niedernhausen nicht mehr, wie seit Anbeginn des S-Bahn-Verkehrs von Gleis 5, sondern größtenteils von Gleis 6 in Richtung Frankfurt und Dietzenbach ab. Die S-Bahn-Linie 2 ist im Herbst, bedingt durch die Steigungsstrecken und Problemen mit Laub besonders verspätungsanfällig.

Nach der Verlängerung der Linie nach Dietzenbach waren nur noch geringe

Wendezeiten an den Endbahnhöfen mit neun Minuten in Dietzenbach und sieben Minuten in Niedernhausen vorhanden. Die auftretenden Verspätungen konnten kaum noch abgebaut werden, zumal in Niedernhausen auch Kürzungen und Verlängerungen der S-Bahn-Züge vorgenommen werden.

Seit Anfang Oktober enden nun die aus Dietzenbach kommenden Züge in Gleis 5 oder Gleis 4 und fahren anschließend in die Abstellanlage. In Gleis 6 wird nach Abfahrt der Regionalbahn (RB) Limburg – Frankfurt Hbf eine andere S-Bahn zur Fahrt in Richtung Dietzenbach bereit gestellt. Somit gibt eine verspätet in Niedernhausen angekommene S-Bahn ihre Verspätung nicht mehr an die nächste S-Bahn weiter.

Trotzdem fahren aber die S-Bahnen nach Dietzenbach selten pünktlich in Niedernhausen ab, da die ebenfalls aus Gleis 6 fahrenden RB Limburg – Frankfurt gerade jetzt im Herbst oft verspätet sind. Die S-Bahn wird zwar sofort nach der abgefahrenen RB bereit gestellt, kann aber erst im Blockabstand ca. 5 Minuten nach der RB abfahren.

Problematisch wirkt sich auch die kürzlich erfolgte Sperrung des Gleises 7 aus. Da alle Bahnsteiggleise nach Frankfurt zu den Taktknoten belegt sind, können keine Überholungen von Güter-, Leer- oder Bauzügen mehr stattfinden. Das Gleis 7, ein Gleis ohne Bahnsteig, wurde erst vor ca. zwei Jahren komplett erneuert, kann nun aber wegen einer nicht mehr befahrbaren Weiche im südlichen Bereich des Bahnhofs nicht mehr benutzt werden.





*Die oft verspätete S2 kurz vor dem Endbahnhof Dietzenbach*

## **Stadtverkehr Wiesbaden**

### **Wibus-Start misglückt**

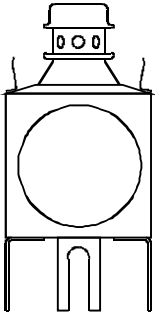
(gh) Der Start der Wiesbadener Busgesellschaft (Wibus), einer Gesellschaft der Hamburger Hochbahn und ESWE Verkehr, die seit 1. Oktober Teile des Wiesbadener Stadtverkehrs abwickelt, ist misslungen. Große Probleme bereiteten die aus Hamburg gelieferten zum Teil bis zu 12 Jahre alten Busse, die die Wiesbadener Steigungen nicht schafften.

Des weiteren wurden ortsunkundige Busfahrer eingesetzt, die ihre Fahrtrouten nicht kannten. Einige von ihnen waren der deutschen Sprache so wenig mächtig, dass sie keine Funksprüche verstehen bzw. Um-

leitungspläne lesen konnten.

Als erste Maßnahme wurde der Geschäftsführer von Wibus, Andreas Korthaus, der gleichzeitig auch mit Aufgaben in Fulda betraut gewesen sei, abgelöst. Seit dem 1. November ist Thomas Wolf, der ebenfalls von der Hamburger Hochbahn kommt, neuer Geschäftsführer.

Claus-Peter Große, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen und Pro Bahn & Bus Mitglied, hat Oberbürgermeister Diehl aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, „dass Wibus schnellstens einen für unsere Stadt angemessenen Service und Standard bietet“.



## Tolle Bescherung

(sg) Die Adventszeit ist die Zeit der Besinnung und Geschenke. Was macht da Hartmut Mehdorn nach seinem ersten gescheiterten Versuch mit dem Börsengang? Jeder weiß, dass er seine kritischen Fahrgäste

besonders lieb hat. Damit die ihm wenigstens seinen Börsengang bis 2008 ermöglichen, hat er sich etwas ganz besonderes ausgedacht und ihnen ein ganz tolles Geschenk unter den Weihnachtsbaum gelegt.

Jedes Jahr scheint es anders auszufallen. Obwohl immer mehr Menschen sparen müssen, hat Mehdorn eine geniale Idee. Anstelle von neuen Tarifstrukturen, die ohnehin keiner verstehen würde, gibt es diesmal höhere Fahrpreise und geringere Rabatte für Mitfahrer.

So simpel war es noch nie! Wer jetzt zum Normalpreis mit einem anderen mitfährt, muss nicht mehr rechnen, sondern zahlt gleich ganz voll. Ganz im Trend der Zeit liegt Mehdorn damit, hatte doch die PISA-Studie den Deutschen eher bescheidene Rechenfähigkeiten in der Zukunft bescheinigt. Weder Addition, noch Division oder andere komplizierte Rechenoperationen sind für Bahnkunden in einer kleinen Gruppe erforderlich.

„Einsteigen und Losfahren“: Die Tarife der Bahn werden zwar immer höher, dafür aber auch immer einfacher. Und was bedeutet diese Strategie für das Unternehmensergebnis? Dank PISA wird es

trotz steigender Fahrpreise immer mehr Fahrgäste geben, mit der die Gewinnzone für den Fernverkehr möglichst rasch erreicht und der Börsengang zumindest in 2008 realistisch wird, meint da hoffentlich *nur* der kauzige Bahnchef.

### Hessenschiene

Herausgeber:

Pro Bahn & Bus e.V.

Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach

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

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

Email: [hessenschiene@probahn-bus.org](mailto:hessenschiene@probahn-bus.org)

Layout: Jürgen Lerch

Druck: Druckhaus Gratzfeld, 35510 Butzbach

Auflage: 1300 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,

Eginhard Wichmann, Gernot Hornik, Christian

Stolz, Frank Adam, Friedrich Lang, Hans-Peter

Günther, Michael Laux, Petra Becker, Jürgen

Lerch, Andreas Christopher

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:

1. Februar 2005

# Broschüren und Schriften

## Erinnerungen an die Nassauische Kleinbahn

**Euro 19,80**

(Winfried Ott) Aus der Reihe „Blaue Blätter Band 15“. Als sie zu Beginn des 19. Jahrhunderts den nordwestlichen Taunus zwischen Rhein, Lahn und Aar für Verkehr und Wirtschaft erschloss, bewunderte man die Nassauische Kleinbahn als technische Meisterleistung und „Nassauische Gebirgsbahn“. Zeitzeugen schildern hier ihre Erfahrungen und Erlebnisse, illustriert durch zahlreiche, teils bisher unveröffentlichte Bilddokumente. Format ca. 21 x 22 cm. 2004.

## Die Eisenbahn in Offenbach und im Rodgau

**Euro 21,80**

(Michael Hofmann) Mit der legendären Lokalbahn nach Sachsenhausen, mit den Rodgau-Nebenbahnen und mit der Industrie- und Hafensbahn kann die hessische Großstadt eine interessante Eisenbahngeschichte vorweisen. 120 Seiten im Format DIN A 4 hoch, fester Einband, ca. 120 Abbildungen (Fotos, Gleispläne usw.), davon 35 in Farbe. 2004.

## Jossa - Bad Brückenau - Wildflecken

**Euro 15,00**

(Jürgen Lieb, Hrsg.) 1891 - 1908 - 2004. Dampf und Diesel auf der Nebenstrecke. Entlang des Sinntales in die bayerische Rhön. 136 Seiten, viele s/w Fotos, ca. 15 x 21 cm. 2004.

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

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

Absender

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

\_\_\_\_\_  
*Straße, Hausnummer*

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

Bitte  
ausreichend  
frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.  
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 58

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

