

HESSEN SCHIENE

Nr. 59 D: 1,50 Euro
März - Mai 2005
ZKZ 04032

Die Infozeitschrift
von Pro Bahn & Bus



- **Verträge für RegioTram abgeschlossen**
- **Haltepunkt Gießen-Oswaldsgarten eröffnet**
- **Keine Zuschüsse für U-Bahnen in Frankfurt**



PROBA H & BUS
Ihr Fahrgastverband

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand.....	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
Verträge für RegioTram abgeschlossen	7
Kein Geld für Bebra	8
Wölfersheim - Hungen: Zwei Jahre Verlängerung	9
Neues Stellwerk in Gießen in Betrieb genommen	12
Neuer Haltepunkt Gießen-Oswaldsgarten eröffnet	14
Anschlüsse in Gießen sind Glückssache	15
Neues von der Lahntalbahn	16
Anschlussverluste in Nidderau und Friedberg	19
Hauptversammlung der Lumdatalbahn AG.....	20
Neue Loks der Baureihe 146.1 für Hessen	21
Kleinbusse erschließen Wohngebiete im Frankfurter Süden.....	23
Millionenschaden durch Schwarzfahrer in Frankfurt.....	24
Keine Zuschüsse für neue U-Bahnen in Frankfurt	26
„Store & Bistro“ im Bahnhof Wächtersbach	27
Main-Linie: Pro Bahn & Bus kritisiert Einstellung	29
Vectus mit Anfangsschwierigkeiten	32
ICE-Bahnhof Limburg im Bestand gesichert	33
Stadtbus in Bad Camberg eröffnet	34
Busverkehr im Landkreis Limburg-Weilburg vergeben.....	36
VGF und Rurtalbahn gewinnen Ausschreibung der Odenwaldbahn	37
Darmstadt: Start für die Nahverkehrsspur	38
Verkehrsminister will Trassen in regionale Trägerschaft überführen	40
Leserbrief	44
Streckentelegramm	46
Schlusslicht	50

*Titelbild: Eine Sonderfahrt von Pro Bahn & Bus führte im Jahr 2000 auch zum Bahnhof Vacha
 Rückseite: Ein Zug der Brienz-Rothorn-Bahn (Schweiz) auf Bergfahrt zwischen
 Brienz und der Kreuzungsstelle Geldried
 Fotos, wenn nicht anders bezeichnet: J. Lerch*

Liebe Mitglieder,
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

Kürzlich, unmittelbar nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004, rief ein Medienvertreter bei einem Vorstandsmitglied von Pro Bahn & Bus an und fragte, wo es denn Probleme gäbe über die man berichten könne. Mich hat diese Aussage nachdenklich gemacht. Die Bahn, das Unternehmen DB AG wie auch das Gesamtsystem Schiene, kämpft sicher mit vielerlei Schwierigkeiten. Sachliche Urachen und Analysen darüber füllen ganze Buchbände. Das Bild, welches darüber in der Öffentlichkeit gezeichnet wird, ist aber schon lange nicht mehr realistisch und auch nicht fair.

Beispiel Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main: Während des Baus und auch während der schwierigen Startphase war die Linie nahezu jeden Tag in den Medien präsent. Besonders genüsslich wurde über den sicher makabren Einsturz der Grabstätte eines ehemaligen Gegners der Strecke berichtet, der durch Tunnelarbeiten ausgelöst wurde. Jetzt, wo der Verkehr weitgehend reibungslos läuft und die Fahrgastzahlen sich stabilisieren, geht die Berichterstattung über die Linie in Presse, Funk und Fernsehen gegen Null. Noch schlimmer trifft's die Münchner S-Bahn. Objektiv betrachtet eines der besten regionalen Verkehrssysteme in Deutschland und darüber hinaus, ist dennoch jede noch so kleine Betriebsstörung fast täglich Gegenstand reißerischer Berichte einer offenbar gelangweilten Boulevardpresse.

Interessant auch, wie sich die Berichterstattung über „private“ und „staatliche“ Verkehrsanbieter unterscheidet. Hier lohnt ein Blick zu den „Billigfliegern“, die trotz vieler Fragwürdigkeiten in Sachen Preis und Leistung offenbar ein hohes Ansehen in den Medien genießen.

Und kehren wir als regelmäßige Bahnkunden und verkehrspolitisch Interessierte oder gar Aktive ruhig einmal vor unserer eigenen Haustür. Wie oft kommen wir auf die Minute pünktlich an oder mit den wirklich nicht schmerzenden zwei bis drei Minuten Verspätung. Und wie oft „hetzen“ wir wirklich zum Anschlusszug, verpassen diesen gar und kommen zu spät. Beides kommt vor. Aber über welche Ereignisse reden wir gerne im Bekanntenkreis, gegenüber den Medien oder bei unserer Arbeit „pro“ Bahn & Bus?

P. 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

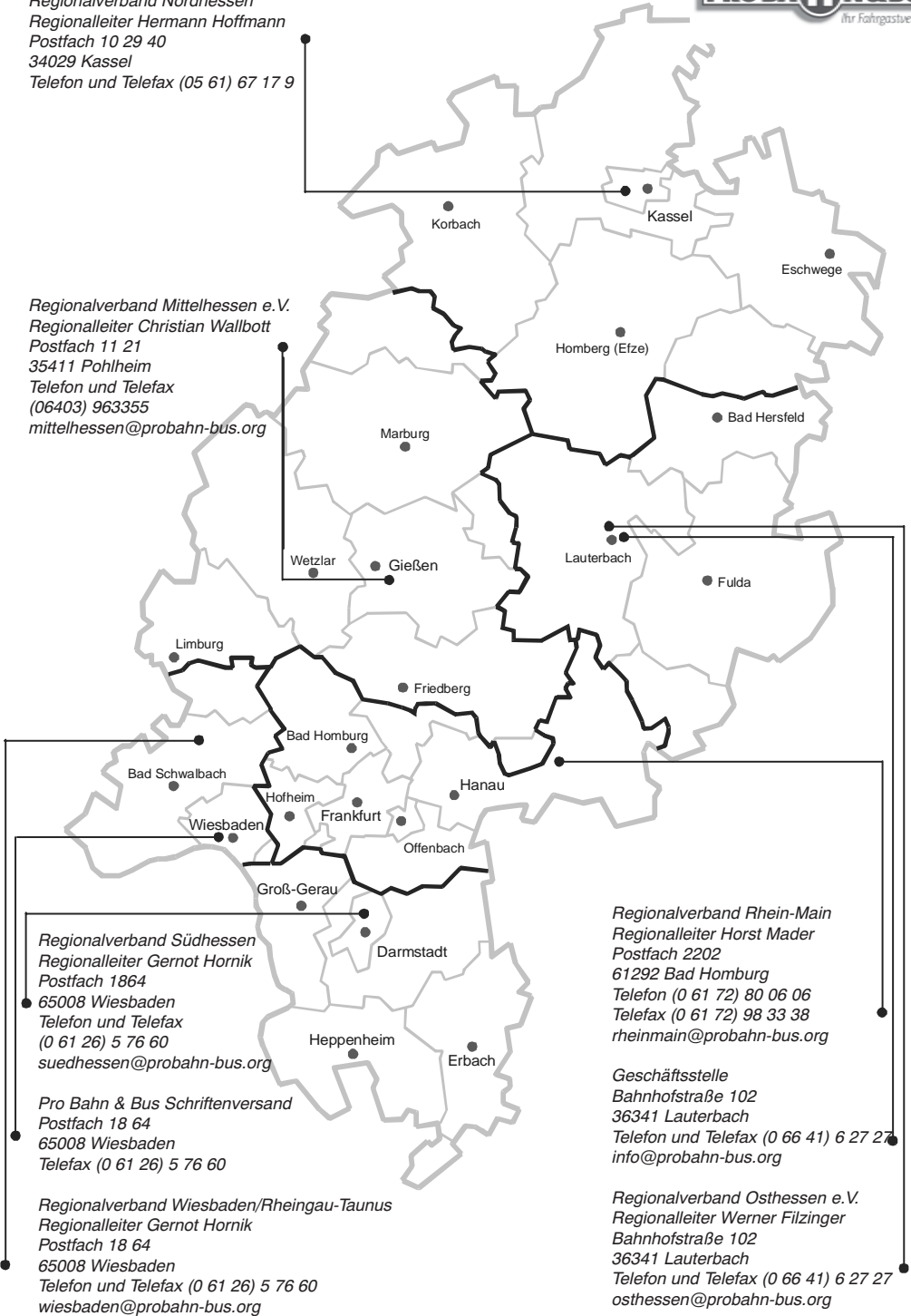
Pro Bahn & Bus Schriftenversand
 Postfach 18 64
 65008 Wiesbaden
 Telefax (0 61 26) 5 76 60

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



Datum	RV	Veranstaltung	Ort
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
14.03.05 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
31.03.05 19 Uhr	RM	RV-Treff Rhein-Main mit JHV RV-Rhein-Main	Gasthaus "Zum grünen Baum", Hauptstr. 70, 61440 Oberursel-Oberstedten
04.04.05 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
05.04.05 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
02.05.05 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
03.05.05 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
06.06.05 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
07.06.05 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen

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!



www.Ticketinfo.ch

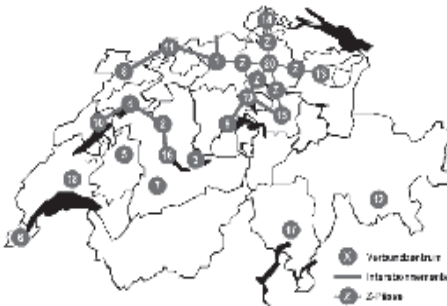
Bahnreisen in die Schweiz einfacher planen

(j1) Passionierte Bahnfahrer wissen es längst: In kaum einem anderen Land der Welt lässt es sich so gut mit der Bahn reisen wie in der Schweiz. Ein sehr gutes Fahrplanangebot, abgestimmte Anschlüsse, hohe Pünktlichkeit und ein guter Service lassen beim Fahren mit der Bahn Freude aufkommen.



Allerdings ist die Schweiz auch teuer. Wer nur für 8 Tage eine Region besucht und dafür auf einen touristenüblichen Tarif verzichten will, sucht oft vergeblich nach Tarifangeboten, da ihm die lokalen Verkehrsverbünde nicht bekannt sind.

Grafik: www.ticketinfo.ch



In eigener Sache

Ab dieser Ausgabe erhalten alle Abonnenten außerhalb Deutschlands die Hessenschiene nicht mehr auf dem Landweg, sondern generell per Luftpost.

Außerdem ist die Hessenschiene ab dieser Ausgabe auch in der Bahnhofsbuchhandlung in Marburg erhältlich.

Ihr Vertrieb Hessenschiene

Hier hilft „www.ticketinfo.ch“, eine Internetseite einer Fachzeitschrift, die sich auf Fahrkarten und Tarifangebote im deutschsprachigen Raum spezialisiert hat. In der Rubrik „Links“ hat man auf einer Schweizkarte den Überblick über 20 verschiedene Verkehrsverbünde. Ein weiterer Klick und man landet auf der Homepage des entsprechenden Verbundes, oft sogar direkt bei den Tarifangeboten. Dort lassen sich manchmal richtige Schnäppchen finden wie 24-Stundenkarten, Mehrtageskarten und weitere Spezialangebote.

Aber auch Fahrgäste zu innerdeutschen Zielen werden fündig: Neben Links zum Thema „Fahrkarten übers Internet kaufen“ erfolgt eine Auflistung zahlreicher Mitfahrer-Zentralen in Deutschland, wo sich Bahnfahrer zu gemeinsamen Reisen zwecks Kostenersparnis treffen können.

Fazit: Eine Seite, wie geschaffen für Schweizfahrer und Tarif-Spezis!

Weitere Infos unter: www.ticketinfo.ch

Ein Jahrhundertereignis: Verträge für die RegioTram abgeschlossen

(hh, dm) Am 22. Dezember 2004 wurden im Kasseler Hauptbahnhof von den Landräten der Landkreise Kassel (Dr. Udo Schlitzberger), Schwalm-Eder (Martin Neupärtel) und Werra-Meißner (Dieter Brosey) die Verträge für die Baumaßnahmen zur RegioTram unterzeichnet. Dazu kamen die Unterschriften vom NVV-Geschäftsführer Thomas Rabenmüller und KVG-Vorstand Rainer Meyfahrt. Die Anlage einer Straßenbahnhaltestelle in einem Bahnhofsgebäude kann als Jahrhundertereignis bezeichnet werden.

Für die Baumaßnahmen sind Investitionen von rund 40 Millionen Euro erforderlich. Hiervon verschlingen Umbau und Untertunnelung des Hauptbahnhofs einen Löwenanteil von fast 30 Millionen. Für die z.T. fertig gestellte Schienenverbindung in der Rudolf-Schwander-Straße und am Scheidemannplatz hat die KVG vor Weihnachten einen Zuschussbescheid von 9,543 Millionen Euro erhalten. 90 % der Finanzierung übernehmen der Bund und das Land Hessen.

Die im Mai 2005 beginnenden Baumaßnahmen am Hauptbahnhof Kassel, die von der KVG durchgeführt werden, sollen bis Ende 2006 abgeschlossen sein. Wahrscheinlich fährt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 die erste RegioTram durch den Bahnhof in die Kasseler Innenstadt. Neben der Verbindung der Schienennetze von Eisen- und Straßenbahn stellt hier die Anlage der neuen Haltestelle im Bereich der jetzigen Gleise 4-6 mit der an-

Die RegioTram kommt: Kasseler RegioTram-Tw 706 (rechts) und Saarbahn-Tw 1002 auf Gleis 1 des Kasseler Hbf. am 13. Februar 2005. Foto: Dr. Heribert Menzel



schließenden Unterfahrung des Gebäudes eine hohe Herausforderung während der Bauausführung dar. Auch auf die jetzt im Hauptbahnhof arbeitenden Einrichtungen werden Probleme zukommen.

Die weiteren Baumaßnahmen betreffen das Gleisnetz der Deutschen Bahn AG. Hierzu gehört u.a. die Errichtung einer Wendestelle in Melsungen Süd. Mit dem Fahrplanwechsel Ende 2005 ist ein Vorlaufbetrieb der RegioTram zwischen Kassel und Melsungen geplant. Einige Regio-Tramzüge verkehren jetzt schon zwischen Kassel Hbf und Warburg (Westf), hierbei handelt sich aber noch um die Triebwagen der Saarbahn. Um die Tauglichkeit der 37,5 m langen ALSTOM-Fahrzeuge im Kasseler Innenstadtbereich zu testen, fanden im Dezember 2004 Nachtfahrten zwischen Baunatal und Helsa statt.

Die rechtzeitige Verlängerung der Losetalbahn bis Hess. Lichtenau ist im Hinblick auf den Hessentag 2006 wichtig. (Siehe auch Hessenschiene Nr. 57, Seite 7+8)

Ende 2006 soll kein Prellbock mehr die Fahrt der RegioTram im Kasseler Hauptbahnhof in östlicher Richtung behindern

Foto: Dr. Heribert Menzel



Kein Geld für Bebra

CDU-Bundestagsabgeordneter Heiderich erhält Antwort des Ministers zum Rangierbahnhof

(hh) Zwischen dem Bundesverkehrsministerium und der Deutschen Bahn AG besteht nach Angaben des Bundestagsabgeordneten Helmut Heiderich (CDU) Einvernehmen, dass „Bundesmittel für das Modernisierungsvorhaben Bebra nach derzeitiger Planung frühestens im Zeitraum nach 2008 zur Verfügung gestellt werden können.

Seit Oktober 2004 bemühen sich Hessens Wirtschaftsminister Dr. Alois Rhiel, der Landrat des Kreises Hersfeld-Rotenburg Dr. Karl-Ernst Schmidt, Bebras Bürgermeister Horst Groß und der CDU-Bundestagsabgeordnete Helmut Heiderich um eine klare Auskunft der Bundesregierung. Nun bestätigt das Ministerium, dass im Bundeshaushalt auf Jahre hinaus kein Geld mehr für die Modernisierung des Cargobahnhofs vorhanden sei.

Damit sei das langjährige Bemühen der lokalen Politiker „endgültig platt gemacht worden“, betont Heiderich. „Da die Deutsche Bahn AG angekündigt hat, in den nächsten Jahren den Cargoverkehr neu zu organisieren, nützen uns Optionen ab 2009 und später nichts mehr“, sagte Heiderich. Denn dann sei der Zug für Bebra endgültig abgefahren. Mit weiterem Stellenabbau muss deshalb der Bahnhof Bebra rechnen.

Zwei Jahre Verlängerung

Gemeinde Wölfersheim hält die Zukunft der gesamten Bahnstrecke Beienheim - Hungen zunächst offen

(mr) In einer heftig geführten Sitzung hat die Gemeindevertretung von Wölfersheim Ende Januar einen von Bürgermeister Arnold per Tischvorlage eingebrachten Grundsatzbeschluss zum Bus- und Schienenverkehr gefasst. Zusammen mit einem gleichfalls in dieser Sitzung auf den Weg gebrachten Entwurf zur Umgestaltung des gesamten Bahnhofsbereichs ergibt sich folgendes Bild:

Gemeindlicher Wille ist der etwa 1,5 Mio. Euro teure Umbau des gesamten Bahnhofsbereichs, dessen Fertigstellung für 2006 vorgesehen ist. Einige Eckpunkte: Die Verlegung der Straßeneinfahrt zum Bahnhof ca. 50 m weiter Richtung Melbach, der komplette Wegfall von Gleis 1, auf dessen Trasse eine Straße gebaut werden soll. Kerngedanke dabei ist, den Bus direkt an den Bahnsteig und dann quasi hinter dem Bahnhofsgebäude Richtung Schranke wieder aus dem Bahnhofsbereich hinaus fahren zu lassen. Es sollen mehr Parkplätze und eine moderne Fahrradabstellanlage

entstehen. Das Bahnhofsgebäude will die Gemeinde übernehmen, die Zweckbestimmung allerdings ist offen. Der Imbiss daneben soll verschwinden und dort, wo zurzeit die Loks der alten PREAG-Werksbahn stehen, soll ein ‚Medien-Center‘ errichtet werden.

Soweit die Rahmenpläne, deren konkrete Ausführung allerdings noch nicht vorliegt, da das Vorhaben sich als Bebauungsplan noch im Verfahren befindet. Diskussionspunkt in diesem Zusammenhang ist natürlich die Zukunft der Bahnlinie



Jetzt ist der Bahnhof Wölfersheim-Södel Endpunkt der Strecke Beienheim Hungen. Mit einem Schwellenkreuz und ausgebauten Weichenteilen ist die Weiterfahrt Richtung Hungen nicht mehr möglich

Foto: Jonathan Alt

Wölfersheim - Hungen (RMV-Linie 31). Ein möglicher Zielkonflikt ergibt sich mit dem Umbau der großen Kreuzung in Bahnhofsnähe zu einem Kreisell. Hier wird argumentiert, dass die Fortführung der Bahn nach Hungen und damit die regelmäßige Schließung der Schranken den Bau des in unmittelbarer Nähe befindlichen Kreisells unmöglich machen würde. Angesichts dieses von Bürgermeister Arnold behaupteten, aber nicht belegten Dilemmas folgte die Gemeindevertretung Arnolds Vorschlag, bis 2007 abzuwarten. Bis dahin sollte eine Entscheidung zur möglichen Wiederaufnahme des Verkehrs nach Hungen definitiv gefallen sein.

Demgemäß beschloss Wölfersheim auch, dem unter der Federführung der OVVG aufgelegten Vertrag zur Sicherung der Trasseninfrastruktur des im Sommer still gelegten Teilstücks zwischen Wölfersheim und Hungen beizutreten. Sollte bis 2007 keine Entscheidung über die Wiederaufnahme des Schienenverkehrs bis Hungen gefallen sein, ist die Gemeinde bereit, die Schienenverbindung aufzuge-

ben. Für diesen Fall will man aber per Bebauungsplan auf dem Gebiet der Gemeinde Wölfersheim die Schienentrasse vor Veränderungen schützen. Des Weiteren wurde eine 200.000 Euro-Beteiligung der Gemeinde zum Umbau des Bahnhofs Beienheim befristet bis 2007 in Aussicht gestellt, sofern bis dahin ein konkreter Umbau absehbar ist und der Betrieb für weitere 15 Jahre ab Fertigstellung garantiert wird. Man will insbesondere das Kuppeln/Flügeln ermöglichen und damit ohne Umsteigezwang die Attraktivität der Strecke erhöhen. Als Schmankehl wurde außerdem die mögliche Erstellung eines ortsbezogenen Fahrplanheftes zum nächsten Fahrplanwechsel beschlossen.

Unabhängig von den Wölfersheimer Beschlüssen hängt die Wiederaufnahme des Schienenverkehrs bis Hungen vor allem von den Plänen Landrat Gnadls ab, über ein Pachtmodell die kommunale Verantwortung für das Schienennetz der Nebenstrecken zu erlangen. Hier soll das vom Planungsbüro ETC im Auftrag von OVVG, RMV und DB erstellte Gutachten im März



Umsteigen vom Zug in den Bus am Bahnhof Wölfersheim-Södel

Foto: Jonathan Alt

vorliegen. Von dessen Ergebnis und vor allem von der daran anschließenden politischen Diskussion wird es abhängen, ob Gnadls Rechnung aufgeht. Zur Erinnerung: Seine These ist, in eigener Verantwortung das Produkt ‚Infrastruktur bzw. Trasse‘ wesentlich günstiger erstellen zu können als

derzeit DB Netz mit seinen nicht nachvollziehbaren Kostensätzen. Der Effekt: Die viereinhalb Strecken in der Wetterau günstiger zu betreiben und mit dem eingesparten Geld die halbe nach Hungen wieder aufzumachen.

Kommentar:

Bitte nicht so heiß essen

Liest man die Wölfersheimer Beschlüsse, weiß man nicht so genau, ob man sie gut oder schlecht finden soll. Einerseits Bahnhofsumbau, dann wieder vermeintlicher Zielkonflikt Kreisels gegen Fortführung des Bahnverkehrs nach Hungen. Einerseits Beteiligung in Beienheim und Beitritt zum Infrastruktursicherungsvertrag, dann wieder definitive Entscheidung bis 2007, ansonsten Schluss.

Es ist wichtig zu wissen, wie diese Beschlüsse zu Stande kamen. Die Grünen hatten den simplen Antrag gestellt, die Gemeinde möge dem Infrastrukturvertrag beitreten. Das wiederum konnte Bürgermeister Arnold nicht auf sich sitzen lassen und konterte zu Sitzungsbeginn mit einer sechsseitigen Tischvorlage, die er vorne auf die Tagesordnung setzen ließ, damit der Grünen-Antrag obsolet wurde. Insofern wurde die Gemeindevertretung erstmalig mit einem facettenreichen Grundsatzbeschluss konfrontiert, den sie noch am selben Abend beschloss. Eine ausreichende Diskussion konnte nicht stattfinden.

Da dieser Beschluss in erster Linie der Demonstration diene, dass der Bürgermeister das Heft des Handelns in der Hand hat, kann man einigermaßen gelassen der Zukunft entgegen sehen. Fällt bis 2007, was nicht lange hin ist, keine Entscheidung zur Streckenzukunft, weil z. B. die Beackerung des politischen Feldes nicht so einfach ist, dann wird auch Wölfersheim pragmatisch mit der Sache umgehen und nicht zum Spielverderber werden. Alles hängt an Landrat Gnadls Plan. Geht der nicht auf, stirbt die Wiederaufnahme nach Hungen endgültig. Gut möglich, dass es dann vor allem um die Sicherung des Stummels nach Wölfersheim geht, damit man dort nicht mit dem teuer umgebauten Bahnhof abgehängt wird. Insofern sind die Bewegung signalisierenden Beschlüsse Wölfersheims nicht schlecht.

Michael Rückl

Neues Stellwerk in Gießen in Betrieb genommen

(j1) In den Nächten vom 3. auf den 4. sowie vom 4. auf den 5. Dezember 2004 wurde das neue Elektronische Stellwerk (ESTW) Gießen in Betrieb genommen. Die neuen KS (Kombinations)-Signale ersetzen die Form- und Lichtsignale der alten elektromechanischen Stellwerke Gf, Gn, Gw und Ghb im Bereich des Personenbahnhofs Gießen.

Das neue Stellwerk Gießen ist das modernste in Mittelhessen. Vergleichbares findet man nur auf der Hochtaunusbahn zwischen Friedrichsdorf und Brandobersdorf, sowie an der Schnellfahrstrecke in Limburg Süd und im direkten Zufahrbereich des Frankfurter Hauptbahnhofs.

Die Inbetriebnahme verlief fast reibungslos. In der ersten Nacht wurde der

Bahnhofsteil "Oberhessischer Bahnhof" umgestellt. Die Gleise 9 bis 15 wurden mit neuen Signalen ausgerüstet. Weiterhin wurden die Bezeichnungen der Gleise 12 bis 15 angepasst, nachdem das alte Gleis 12 entfallen ist. Seit dem späten Freitagabend waren Monteure und Messtrupps am Werk, um die alten Gleichstrom-Weichenmotoren im Oberhessischen Bahnhof durch moderne Drehstromantriebe auszutauschen.

Gleichzeitig wurden die Lampen der neuen Signale angeschaltet und die alten Formsignale abgebaut. Vor Tagesanbruch war das Werk vollendet. An den südlichen Bahnsteigenden bot sich ein interessantes Bild: Während die Gleise 9 bis 14 durch die modernen KS-Signale begrenzt wurden, standen an den Gleisen 1 bis 5 noch die alten Form- und Lichtsignale.

In der zweiten Nacht wurde dann auch der andere Bahnhofsteil umgebaut. Sehr zum Bedauern der Fahr-



Generationswechsel am Gleis 9 in Gießen: Hinten das alte Formsignal außer Betrieb, vorne das neue KS-Signal

Foto: Pro Bahn & Bus

Bis auf die Nacht von Samstag auf Sonntag kam es zu keinen nennenswerten Fahrplaneinschränkungen. Auch in den ersten Tagen nach der Umstellung lief der Verkehr ohne größere Probleme

Foto: Pro Bahn & Bus

gäste musste der Bahnhof gegen 21.30 Uhr für den gesamten Verkehr gesperrt werden. Für die Fahrgäste verkehrten Ersatzbusse von den jeweils letzten Bahnhöfen vor Gießen. Bis in die frühen Morgenstunden mussten auch hier Monteure die alten Weichenantriebe durch neue austauschen, die alten Signale abbauen und abtransportieren.

Mit den alten Stellwerken gehen auch die Arbeitsplätze von zwei Fahrdienstleitern und drei Wärtern verloren. Der Schrankenposten an der Frankfurter Straße ist bereits im Sommer durch eine vollautomatische Anlage ersetzt worden. Im Gegenzug werden zwei "örtlich zuständige Fahrdienstleiter" in der Betriebszentrale Frankfurt am Main, die Gießen steuert, neu geschaffen. In Gießen verbleibt außer der Technik nur ein Notbedienplatz. Dieser wird dann besetzt, wenn von Frankfurt aus kein Zugriff mehr auf das Stellwerk möglich sein sollte. Allerdings ist die Kapazität des Stellwerks dann stark eingeschränkt.

Die neue Technik erlaubt eine flüssigere und schnellere Betriebsabwicklung. Mussten für eine Fahrt von Lollar nach Dutenhofen bisher drei Stellwerke mitwirken, so läuft dies dank Zuglenkung heute ohne Mitwirkung von Personal. Allerdings ist nur ein Teil des Gießener Bahnhofs um-



gebaut worden, und auch die Nachbarstellwerke könnten eine Verjüngungskur dringend gebrauchen. Die Bahnhofsteile Gießen-Bergwald und Rangierbahnhof verfügen noch immer über insgesamt vier elektromechanische Stellwerke, das Stellwerk Dutenhofen ist zwar moderner, genügt aber keinesfalls mehr den Ansprüchen einer flexiblen Betriebsführung. Gleiches gilt für die Blockstrecke nach Lollar.

Erst mit Erneuerung dieser Anlagen kann die Leistungsfähigkeit des neuen Gießener Stellwerks mit Gleiswechselbetrieb nach Lollar und Dutenhofen sowie Zuglenkung in Richtung Frankfurt voll ausgenutzt werden.

Neuer Haltepunkt Gießen-Oswaldsgarten eröffnet

(sg, jl) Am 11. Dezember 2004 wurde der neue Haltepunkt Gießen-Oswaldsgarten eröffnet. Der von Pro Bahn & Bus lang geforderte Haltepunkt stellt eine wesentliche Weiterentwicklung für den Schienenpersonennahverkehr in Mittelhessen dar. Wegen seiner Nähe zur Gießener Innenstadt wird vom neuen Haltepunkt auch der Einzelhandel profitieren. Das neue Einkaufszentrum am Neutstädter Tor wird damit ideal an den SPNV angeschlossen.

Weitere Vorteile wird der neue Haltepunkt durch das "Mittelhessenkonzept" des RMV gewinnen. Dann sind von Gießen-Oswaldsgarten stündlich direkte und flotte Fahrten nach Frankfurt Hbf möglich, da der Mittelhessenexpress ab Gießen Hbf quasi als Schnellzug bis Frankfurt verkehren soll. Bisher halten nur die Regionalbahnen der Linie Kassel - Gießen - Dillenburg sowie in den Morgenstunden ein Regionalexpress in Richtung Frankfurt an der neuen Station.

Der neue Haltepunkt hat auch für die geplante Reaktivierung der Lumdatalbahn eine wichtige Bedeutung. Weitere Fahrgastpotenziale können gewonnen werden, wenn es in absehbarer Zeit wieder durchgängige Fahrten bis Londorf geben wird und die heutigen Busnutzer in kurzer Zeit



*Feierliche Enthüllung des neuen Stationsschildes
Foto: Petra Becker*

und bequemer Fahrt mit dem Zug direkt ins Lumdatal gelangen.

Die Investition in den neuen Haltepunkt, der behindertengerecht mit zwei Aufzügen versehen worden ist, hat rund 3,5 Millionen Euro gekostet. Eine Investition, die sich für den Fahrgast gelohnt hat.



*Erster planmäßiger Zughalt
am neuen Haltepunkt
Oswaldsgarten*

Foto: Petra Becker

Kommentar:

**Anschlüsse in Gießen sind Glückssache
Pünktlichkeit um jeden Preis zu Lasten von mehr
Kundenzufriedenheit?**

Über die seit langem auftretenden chronischen Verspätungen der RE-Linie 9 Aachen-Köln-Siegen-Gießen wurde in der Hessen-Schiene schon mehrfach berichtet. Inzwischen ist es zwar etwas besser geworden, so dass - manchmal - die Anschlüsse in Gießen erreicht werden, aber die Regel ist das noch lange nicht.

Besonders ärgerlich ist es, wenn sich im Bahnhof Gießen der mit ca. 10 Minuten Verspätung einfahrende RE mit dem nach Süden ausfahrenden IC noch im Bahnhofsvorfeld begegnet, was öfter vorkommt. Noch schlimmer ist es, wenn bei Ankunft des RE der IC auf Gleis 3 noch steht, dann aber abfährt, ohne auf die Anschlussreisenden zu warten, die dann gerade noch das Schlusslicht sehen. Muss das wirklich sein?

Dass bei größeren Verspätungen nicht gewartet werden kann, ist selbstverständlich. Es geht hier - wohlgerne - um Verspätungen im einstelligen Minutenbereich. Hier ist dann auch der Hinweis auf den Dominoeffekt der sich fortplanzenden Verspätung nicht überzeugend. Die Anschlussbeziehungen in Frankfurt, Heidelberg oder Karlsruhe sind bekannt und können gewahrt werden, wenn in Gießen drei Minuten länger gewartet wird. Schließlich ist ein IC keine S-Bahn, wo in 15 oder 20 Minuten die nächste kommt.

Nicht einzusehen ist auch, dass die Entscheidung über Anschlussaufnahme in einer fernen Zentrale getroffen wird, wo man die Flüche und Verwünschungen der Fahrgäste nicht hören muss, die sich über verfallene Reservierungen und verpasste Anschlüsse ärgern. Hier wäre leicht Abhilfe zu schaffen, wenn man dem Personal vor Ort mehr freie Hand ließe, welches schließlich die Lage besser beobachten und beurteilen kann. Es könnte viel Ärger und Frust vermieden und viel mehr Kundenzufriedenheit erreicht werden - und es würde keinen Cent kosten!

Oder ist eine optimale Pünktlichkeitsstatistik wirklich mehr wert? Schließlich definiert die Deutsche Bahn doch selbst, dass ein Zug auch dann noch pünktlich ist, wenn er nicht mehr als 5 Minuten Verspätung hat...

Siegfried Preis

Neues von der Lahntalbahn Oberbau-Sanierungen abgeschlossen

Pünktlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 hat die DB Netz AG die umfangreichen Sanierungsarbeiten auf der Lahntalbahn beendet. Insgesamt wurden die Gleise auf einer Länge von 117 Kilometern erneuert. Zwischen 30. Juli und 10. Dezember 2004 wurden nacheinander vier Abschnitte der Strecke komplett gesperrt.

Der Zugverkehr wurde während dieser Zeit durch Busse ersetzt. Durch die Sperrung von Teilabschnitten ließ sich die Bauzeit um etwa die Hälfte verkürzen und ermöglichte ein effektives und wirtschaftliches Bauen. Die Arbeiten konnten dadurch hauptsächlich am Tage ausgeführt und somit die Belastungen für die Anwohner erheblich reduziert werden.

Für Pendler und Radtouristen brachten die Sperrungen und der „Zugersatzverkehr“ allerdings erhebliche Nachteile. Teilweise standen die – in den Faltblättern angekündigten – „Reisendenlenker“ an den Umsteigebahnhöfen nicht zur Verfügung und geplante Anschlüsse gingen verloren.

Insgesamt wurden auf der Lahntalbahn über 234 Kilometer neue Schienen der Bauart S54 verlegt, fast 200.000 neue Schwellen eingebaut und knapp 117.000 Tonnen Schotter ausgetauscht. Die Investitionen betragen laut Angaben der DB rund 40 Millionen Euro und blieben damit um rund 20 Millionen Euro unter den vor Beginn der Arbeiten veranschlagten Kosten. Leider wurde die Chance vertan, die Infrastruktur durch den Wiedereinbau fehlender Gleisverbindungen zu verbessern. So fehlen nach wie vor Weichenverbindungen, die im Störfall abschnittsweise Falschfahrten zwischen Eschhofen und Weilburg sowie Weilburg und Wetzlar ermöglichen.



Eine Bauzuglok der Fa. Spitzke rangiert im Bahnhof Stockhausen, 21.11.2004

Foto: Andreas Christopher

*Auch im
Bahnhof
Balduinstein
wurde der
Fahrkarten-
schalter
geschlossen*

*Foto: Andreas
Christopher*



Zahlreiche Fahrkartenausgaben geschlossen

Die Deutsche Bahn AG hat ihr Dienstleistungsangebot entlang der Lahntalstrecke zum Jahresende 2004 weiter ausgebaut und die Fahrkartenschalter in Balduinstein, Laurenburg, Obernhof, Dausenau und Nievern sowie in Villmar und Löhnberg geschlossen. Am Schalter kann man Tickets nur noch in Koblenz, Nassau und Limburg kaufen sowie an Fahrkartenautomaten in den Zügen der vectus Verkehrsgesellschaft. In den Bahnhöfen, die jetzt ihren Fahrkartenschalter verloren haben, ist die kuriose Situation entstanden, dass dort zwar ein Fahrdienstleiter sitzt, der Signale und Schranken bedient, aber keine Fahrscheine mehr verkauft.

Für Cornelia Rauchenberger, Sprecherin der DB in Frankfurt, ist diese Entscheidung „im Sinne des Wettbewerbs“, da der Fahrkartenverkauf nicht zum Dienstleis-

tungsangebot der DB Netz gehört und nicht mehr „nebenher“ übernommen wird. Dies gelte für fremde Verkehrsgesellschaften ebenso wie für die der DB. Rauchenberger sprach zudem von einer zusätzlichen Belastung für die Fahrdienstleiter, die eigentlich schon eine 100-Prozent-Tätigkeit auszufüllen hätten: „Das ist wie bei einem Fluglotsen am Flughafen, der verkauft auch keine Tickets. Nichts anderes ist der Fahrdienstleiter.“

Die Entscheidung der DB AG ist voraussichtlich nur der erste Schritt zum völligen Auszug aus den Bahnhofsgebäuden, denn auch die Zukunft der kleinen Stellwerke ist ungewiss. Das sogenannte „Westerealdnetz“ mit Lahntalbahn und Westerealdstrecken soll in Zukunft über ein elektronisches Stellwerk (ESTW) automatisiert und ferngesteuert werden. Derzeit lässt sich aber nicht vorhersagen, bis wann diese Pläne umgesetzt werden sollen.

RE-Züge halten nicht mehr in Eschhofen

Seit Herbst 2004 ist auf Weisung des Eisenbahnbundesamtes die Neigetechnik bei den Triebwagen der Baureihen 611/612 ausser Funktion gesetzt. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember reagierte die DB Regio AG auf die Fahrzeitverlängerung für Neitec-Züge an der Lahn. Seither halten alle RE-Züge zwischen Koblenz und Gießen nicht mehr in Eschhofen, um damit ein paar Minuten zu sparen. Da die Umsteigeverbindungen aus und in Richtung Frankfurt zur oberen Lahn auch früher meist nicht funktioniert haben, ist die



Mit dem "Talent" durchs Lahntal. Als Regionalexpress führt ein 643 am 11. Januar 2005 durch Runkel Foto: Jürgen Rech

Maßnahme in dieser Hinsicht keine „einschneidende Veränderung“. Für Reisende der Lahnstrecke, die einen Parkplatz in Bahnhofsnähe benötigen, bedeutet der Ausfall der Halte allerdings eine erhebliche Verschlechterung. Von den bislang zahlreichen umsteigefreien Zugverbindungen von und nach Koblenz ist lediglich eine einzige übrig geblieben.

Mit dem Fahrplanwechsel kommen erstmals auch Triebwagen der Reihe 643 (Talent) auf der Lahnstrecke zum Einsatz. Aufgrund der verlängerten Fahrzeiten und knappen Wendezeiten in Koblenz ist der Einsatz eines dritten Fahrzeuges erforderlich. Nach Aussagen des Zweckverbandes SPNV Rheinland-Pfalz Nord in Koblenz wird dieser Zustand voraussichtlich bis Ende 2006 andauern.



Die Triebwagen der Baureihe 612 fahren jetzt langsamer durch den Bahnhof Balduinstein Foto: Andreas Christopher

Fahrplanwechsel 2005: Anschlussverluste in Nidderau und Friedberg

(Ik) Bereits in der letzten Hessenschiene wurde über die drohenden Anschlussverluste am Knoten Nidderau beim Übergang von der RMV-Linie Friedberg-Hanau (33) und Stockheim-Bad Vilbel - Frankfurt (34) berichtet. Hinzu kommen noch einige Übergänge am Bahnhof Friedberg, die nicht mehr gewährleistet werden können.

Hintergrund ist eine durch die DB Netz erweiterte Übergangszeit zwischen Zügen, damit die Fahrzeiten besser eingehalten werden können. Zum 12. Dezember 2004 wurden die Abfahrtszeiten von Friedberg in Richtung Hanau nun nicht mehr mit dem üblichen 3-Minuten Übergangspuffer von den Zügen aus Frankfurt versehen, sondern nun mit mindestens fünf Minuten Übergang eingeplant. Dies hätte eine Abfahrt nach Hanau zur Minute .19 zur Folge. Einige der Züge verkehren auch zu diesem Zeitpunkt, andere fallen völlig aus der Reihe (z.B. Abfahrt zur Minute.16, .20, .17).

Dies bedeutet für den Fahrgast, dass mancher RE bzw. IC aus Frankfurt den Anschluss nach Hanau nicht mehr rechtzeitig erreicht. Die bisher vorhandenen Anschlüsse in Nidderau werden zusätzlich zur Makulatur. Mancher Anschluss in Nidderau wird allerdings sporadisch gehalten, wobei dann ein Warten in Friedberg auf den schnellen RE/IC nicht mehr möglich ist. Umgekehrt erreichen die Züge der Linie 33 den Knoten Friedberg bereits zur Minute .37, anstatt zur Minute .40. Die S-Bahn-Linie 6 erreicht den Knoten weiterhin zur Minute .40 – dort wäre eine Änderung aus betrieblichen Gründen nicht möglich. Die Anschlüsse bleiben trotzdem gewahrt. Hier muss vermutet werden, dass diejenigen Strecken angepasst worden sind,

wo eine Änderung aufgrund der Infrastruktur möglich ist – ähnlich dem Motto: „Wo in Nidderau kein Übergang mehr möglich ist, können die Züge auch keine Verspätung mehr einfahren“. Diese Fahrplangestaltung ist keineswegs optimal.

Der für die Bestellung zuständige RMV schreibt dazu am 28.01.2005: „Wir haben deshalb vorher detailliert geprüft, welche Umsteigebeziehungen für die meisten Reisenden relevant sind. Diesen Anschlüssen wurde bei der Fahrplangestaltung Priorität eingeräumt. Unter Berücksichtigung der vorrangigen Fahrgastinteressen in Abhängigkeit von der Betriebszeit wurden statt eines festen Taktes auch variierende Abfahrtszeiten festgelegt“.

Eine variierende Abfahrtszeit ist nach Meinung von Pro Bahn & Bus keinesfalls für den Integralen Taktfahrplan geeignet. Weiterhin ist zu lesen, dass der RMV „mittels offensiver Öffentlichkeitsarbeit [...] seine Fahrgäste über die anstehenden Veränderungen zum letzten Fahrplanwechsel informiert“ hat. „Die geringe Zahl von Kundenbeschwerden [...] ist für uns ein deutliches Indiz dafür, dass wir für einen Großteil der Reisenden wesentliche Anschlüsse wahren konnten und die meisten Fahrgäste über die anstehenden Änderungen gut informiert waren“.

Leider liegen hier Pro Bahn & Bus sowie den Fahrgastbeiräten Wetterau und Hanau andere Informationen vor. Fahrgäste zeigten sich verärgert, kündigten ihre Fahrkartenabonnements und stiegen wieder auf das Auto um. Auch die Stadt Nidderau zeigte kaum Verständnis für den Fahrplan, da dieser das bisher funktionierende Stadtbussystem über den Bahnhof völlig durcheinander geworfen hat. Pro Bahn & Bus ist der Auffassung, dass es erklärtes Ziel aller Verantwortlichen sein muss, die Anschlüsse wieder herzustellen.

Das grundsätzliche Problem am Knoten Friedberg entsteht nach Ansicht des Fahrgastverbandes überwiegend durch eine verspätete Einfahrt der S-Bahn in den Bahnhof. Eine Verbesserung der Sympto-

me durch längere Fahrzeiten allein wirkt sich kontraproduktiv aus, sofern eine Bekämpfung der Ursache auf der Strecke bleibt. Dies sieht auch der RMV so und gelobt Verbesserung:

„Der RMV begrüßt deshalb auch keinesfalls die geänderten Vorgaben der Deutschen Bahn und wird kontinuierlich darauf hin wirken, dass das vor dem Fahrplanwechsel vorhandene Leistungsangebot wieder offeriert werden kann“. Weiterhin zielt der Verkehrsverbund darauf ab, „dass eine erhöhte Pünktlichkeitsrate nicht primär über Verlängerungen der fahrplanmäßigen Fahrzeiten, sondern durch andere Maßnahmen wie die Beseitigung von Langsamfahrstellen erreicht wird.“

Hauptversammlung der Lumdatalbahn AG

(ml) Zur 9. ordentlichen Hauptversammlung der LB AG hatte der Vorstand am 14. November 2004 nach Lollar eingeladen. Rund 25 Aktionäre mit insgesamt 699 Stimmen waren erschienen. Der Tagungsort in Lollar war bewusst gewählt worden, um Aktionären, die über Gießen per Bahn anreisen, den fast vollendeten Bau des neuen Haltepunktes Oswaldsgarten zu zeigen.

Nach der Begrüßung durch den Aufsichtsratsvorsitzenden Volker Thomas stellte dieser die ordnungsgemäße Einladung fest. Alle Tagesordnungspunkte bezüglich der Entlastung des Vorstandes, Aufsichtsrates und des Jahresabschlusses wurden mit jeweils großer Mehrheit bestätigt.

Um Kosten einzusparen, soll künftig nur noch im elektronischen Bundesanzeiger zur Hauptversammlung eingeladen werden. Dazu bedurfte es einer Satzungsänderung. Um den Einladungsmodus entstand eine Diskussion. Der Vorstand wurde aufgefordert, unabhängig von der ge-

setzlich vorgeschriebenen Pflicht zur Veröffentlichung im Bundesanzeiger die Aktionäre jeweils schriftlich über die bevorstehende Hauptversammlung einzuladen. Es ist ein Mindestumfang wie Veranstaltungsort, -zeit sowie Tagesordnung anzugeben. Dabei ist es dem Vorstand weiterhin freigestellt, weitere Unterlagen nach der bisherigen Praxis zu versenden. Diese Regelung wurde mit deutlicher Stimmenmehrheit angenommen.

Die Geschäftsadresse hat sich geändert und befindet sich fortan in Totenhäuser Weg 20, 35469 Allendorf/Lda.

Neue Loks der Baureihe 146.1 für DB Regio Hessen

(fl) Mit einer feierlichen Schlüsselübergabe wurde am 17.12.2004 die letzte von sechs neuen E-Loks der Baureihe 146.1 für ihren Einsatz in Hessen ausgeliefert. DB Regio Hessen investiert 16,2 Millionen Euro in die Drehstrom-Maschinen. Eingesetzt werden sie auf der Main-Neckar-Bahn, der Riedbahn und der Kinzigtalbahn.

Durch ihre Leistung von 5,6 MW und ihre Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h sollen sie auf diesen hoch belasteten Strecken für mehr Pünktlichkeit sorgen. Die Anfahrzugkraft liegt bei 300 kN und wird – wie heute üblich – elektronisch geregelt. Die Technik erlaubt auch eine Rückspeisung der Bremsenergie ins Oberleitungsnetz.

Die Baureihe 146.1 wurde von Bombardier speziell für den Einsatz im schnellen Nahverkehr entwickelt. Sie kommt bereits in mehreren Bundesländern unter DB-Regie zum Einsatz. Ferner stellt sie das Rückgrat des landeseigenen niedersächsischen Fahrzeugpools dar. Die Baureihe 146.1 wird wie alle Hochleistungs-Elektrolokomotiven des Bombardier-Konzerns am Standort Kassel gefertigt.

Der neue Renner im Rhein-Main-Nahverkehr, eine Lok der Baureihe 146.1, wartet im Bahnhof Ober Roden auf die Weiterfahrt

Foto (14.1.2005): Oliver Peist



Von Henschel zu Bombardier

(fl) Der Standort Kassel wurde vor über 150 Jahren von Carl Anton Henschel begründet. Der ersten Lokomotive „Drache“ folgten bis heute über 34.000 Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven. Zahlreiche Entwicklungen aus Kassel haben die Geschichte des Lokomotivbaus richtungsweisend geprägt. So lieferte das Werk 1898 die weltweit erste Heissdampf-Personenzug-Lokomotive mit einer für die damalige Zeit beeindruckenden Leistung. Auch die erste Einheitslok, eine Heissdampf-Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglokomotive der Baureihe 02, entstand in Kassel, ebenso Hoch- und Mitteldrucklokomotiven und Kondensloks.

Für weltweites Aufsehen sorgten in den 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts Schnellfahrlokomotiven mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 175 km/h bzw. 186 km/h. Die 200 km/h – Marke durchbrach die 1940 gelieferte elektrische Schnellzug-Lokomotive E 19, deren Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h erst 1970 durch die mittlerweile legendäre E 03 mit 286 km/h übertroffen wurde. Noch schneller sind die Anfang der 90er Jahre in Kassel gefertigten ICE-Triebköpfe. Im Jahr 2003 wurden im Werk Kassel 153 Elektro- und Diesel-Lokomotiven für den deutschen und den internationalen Markt gebaut. Für die Produkte aus Nordhessen wählte Bombardier vor kurzem den „Familiennamen“ TRAXX.

Kleinbusse erschließen Wohngebiete im Frankfurter Süden

Frankfurt am Main (fa) – Seit dem letzten Fahrplanwechsel sind sie unterwegs: Moderne Midibusse der Verkehrsgesellschaft Untermain (VU) erschließen seit 18. Dezember 2004 zwei Wohngebiete im Süden der Stadt. Bei der Ausschreibung des Linienbündels hat die VU nicht nur zwei neue Buslinien, sondern zusätzlich auch zwei bereits bestehende Linien gewonnen.

Mit der Eröffnung zweier neuer Buslinien haben die Bewohner des Deutschherrnviertels und des östlichen Sachsenhäuser Berges erstmals einen direkten Busanschluss erhalten. Während das Deutschherrnviertel am südlichen Mainufer erst neu entstanden ist und noch weiter wächst, mussten die Bewohner des schon jahrzehntelang bebauten Sachsenhäuser Berges

bisher teilweise recht lange Fußmärsche – oft stramm ansteigend – in Kauf nehmen, da ihr Wohngebiet nur von den Bushaltestellen entlang der Darmstädter Landstraße erreichbar war.

Die beiden neuen Buslinien starten am Südbahnhof. Linie 45 fährt über Lokalbahnhof, Offenbacher Landstraße und Siemensstraße zur Endhaltestelle „Zum



*Lückenschluss:
Kleinbusse der
VU in
Frankfurter
Süden*

*Foto:
Frank Adam*

Brommenhof“ im Neubaugebiet Deutschherrnviertel. Von dort geht es über Wasserweg, Dreieichstraße, Lokalbahnhof und Mörfelder Landstraße zurück zum Südbahnhof. Wenn die notwendige Erschließungsstraße bis an den Ostrand des Neubaugebiets fertig gestellt ist, wird der Linienweg noch bis zur Deutschherrnbrücke verlängert. Linie 47 fährt als Ringbuslinie eine große Schleife über Lokalbahnhof, Wendelsweg, Am Sandberg, Hainer Weg und Mörfelder Landstraße zurück zum Südbahnhof. Der Fahrplan sieht für beide Linien einen 30-Minuten-Takt vor, der montags bis freitags von 7 bis 21 Uhr und samstags von 7 bis 16 Uhr zu einem 20-Minuten-Takt verstärkt wird.

Die VU hat sich im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung als wirtschaftlichster Anbieter durchgesetzt. Zum Einsatz kommen 9,60 Meter lange Niederflur-Midibusse vom Typ MAN NM 223.2, die durch den kürzeren Radstand wendiger

sind als die üblichen „großen“ Stadtbusse. Das macht sie auch in den engen Wohnstraßen manövrierbar. Mit ihren 220 PS schaffen sie klaglos auch die Steigungen am Sachsenhäuser Berg.

Ebenfalls seit dem Fahrplanwechsel im Dezember hat die VU den Betrieb der bereits bestehenden Buslinien 46 (Hauptbahnhof – Sachsenhausen Mühlberg, „Museumsufer-Linie“) und 62 (Flughafen Terminal 1 – Alt Schwanheim) übernommen. Diese wurden bisher von der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main betrieben und gehörten zu dem ausgeschriebenen Linienbündel, weil sie sich aufgrund des Linienweges und der Fahrgastzahlen für den Einsatz von Midibussen anbieten. Insgesamt kommen auf den vier Linien sechs neue baugleiche Fahrzeuge zum Einsatz. Der Vertrag hat eine Laufzeit von fünf Jahren mit der Option auf eine Verlängerung um weitere drei Jahre.

Millionenschaden durch Schwarzfahrer in Frankfurt

Frankfurt am Main (fa) – Drei von hundert Fahrgästen in Frankfurts Bussen und Bahnen fahren ohne gültigen Fahrschein. Zu diesem Ergebnis kam die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) durch ihre Routinekontrollen. Allein im Jahr 2004 entstand der VGF durch das Schwarzfahren ein Schaden in Höhe von mindestens 15 Millionen Euro. Auch kommt es immer häufiger zu Angriffen gegen das Prüfpersonal.

Über 2,38 Millionen Fahrgäste haben die Kontrolleure der VGF im Jahre 2004 in den Bussen und Bahnen in Frankfurt überprüft. Dabei wurden 80.300 Fahrgäste ohne gültigen Fahrschein angetroffen. Das entspricht einer Schwarzfahrerquote von 3,37 Prozent. Bei einem durchschnittlichen Fahrpreis von 1,25 Euro und rund 150 Millionen Fahrgästen kann von einem Schaden in Höhe von 15 Millionen Euro ausgegangen werden. Die Ergebnisse der Kontrollen sind jedoch nicht repräsentativ, so dass man von einer weit höheren Schwarzfahrerquote und damit auch von einem höheren Schaden ausgehen muss. So genannte „Abgangskontrollen“ – über

Stunden werden alle aussteigenden Fahrgäste an Verkehrsknotenpunkten, vornehmlich an der Hauptwache und der Konstablerwache, überprüft – bestätigen diese Vermutung. Bis zu 8,14 Prozent Schwarzfahrer wurden bei diesen Schwerpunktkontrollen gezählt.

Besorgnis erregend ist auch, dass das Prüfpersonal immer häufiger durch ertappte Fahrgäste angegriffen wird. Während verbale Attacken von der VGF wegen ihrer Häufigkeit schon gar nicht mehr zahlenmäßig registriert werden, wurden allein im Jahr 2004 in achtzehn Fällen Kontrolleure durch tätliche Angriffe verletzt.



Stadtverkehr in Frankfurt: Viele steigen illegal ein

*Foto:
Frank Adam*

Kommentar:

Schwarzfahren – (k)ein Kavaliersdelikt

Alarmierende Zahlen erreichen uns aus Frankfurt am Main. Fünfzehn Millionen Euro Schaden durch Schwarzfahrer – vielleicht auch noch viel mehr. Und das innerhalb eines einzigen Jahres, in einer einzigen Stadt. Verursacht durch Menschen, die das Netz öffentlicher Leistungen in unserem Land einmal mehr als „Selbstbedienungsladen“ missverstehen. Mitnehmen, was möglich ist. Aber dafür zahlen? Nein danke – das tun ja die anderen!

Erstaunlich ist, dass das Schwarzfahren von der Öffentlichkeit gerne als Kleinigkeit abgetan wird. Ein Minimalvergehen, kaum der Rede wert, zumal hin und wieder ja dann doch gesühnt durch das „erhöhte Beförderungsentgelt“, das die vielsprachigen Plakate in Bus und Bahn androhen.

Doch so einfach ist es nicht. Schwarzfahren ist keinesfalls ein Kavaliersdelikt. Es handelt sich vielmehr um einen echten Straftatbestand, nämlich um Leistungerschleichung. Und nicht nur die ist eindeutig strafbar, sondern bereits der Versuch. Nach dem Buchstaben des Gesetzes – genauer gesagt: § 265a Strafgesetzbuch – steht sogar Gefängnis darauf, bis zu einem Jahr. Eine solche Verurteilung dürfte es jedoch kaum jemals gegeben haben.

Ein Jahr Gefängnis – das wäre sicher zu hoch gegriffen. Und doch sind Schwarzfahrer Kriminelle, die hohe Schäden verursachen. Auch ich ganz persönlich fühle mich durch diese „Herrschaften“ gelinkt, die alle Leistungen für sich in Anspruch nehmen, ohne jedoch die entsprechende Gegenleistung dafür erbringen zu wollen, ganz bewusst, ganz selbstverständlich! Währenddessen meckern Millionen anderer Fahrgäste – und darunter eben auch ich – zwar über Fahrpreiserhöhungen, verspätete Züge und verpasste Anschlüsse, lösen aber dann doch immer wieder brav ihren Fahrschein.

Mit unseren Fahrpreisen bezahlen wir die Unverschämtheit der anderen mit, Woche für Woche, Jahr für Jahr. Vielleicht sollten wir daran einmal denken, bevor wir den armen, kleinen Schwarzfahrer bedauern, der soeben von einem dieser ach so unbarmherzigen Kontrolleure erwischt wurde und in Wirklichkeit doch nur „vergessen“ hat, einen Fahrschein zu lösen...

Frank Adam

Keine Zuschüsse für neue U-Bahnen in Frankfurt

(hm) Das Hessische Verkehrsministerium hat erneut einen Zuschussantrag aus Frankfurt zur Beschaffung neuer U-Bahn-Züge abgelehnt. Sollten die 170 benötigten Fahrzeuge dennoch beschafft werden, müssten die VGF oder die Stadt Frankfurt die Kosten alleine tragen, was nahezu unmöglich erscheint. Dies obwohl sich das Beschaffungsprogramm ohnehin über viele Jahre erstrecken würde.

In erster Linie geht es um Ersatzbeschaffungen für die U-Bahnen vom Typ U 2, die in den Jahren zwischen 1969 und 1975 angeschafft wurden. Aber auch Fahrzeuge vom Typ U 3 aus den Jahren 1979/80 und die sogenannten Ptb-Wagen als Sonderkonstruktionen für die U-Bahn-Linien U 5 und U 6, die sowohl Haltestellen mit hohen als auch mit niedrigen Bahnsteigkanten anfahren können, sollen ersetzt werden.

Bislang hat das Land Hessen die Beschaffung von U-Bahn-Zügen mit rund 30 % der Anschaffungskosten gefördert. Aber bereits im letzten Jahr wurde ein Antrag der VGF aus Wettbewerbsgründen abge-

lehnt: Sollte das Frankfurter U-Bahn-Netz in einigen Jahren für Konkurrenten geöffnet werden, hätte die VGF mit ihren geförderten Fahrzeugen einen ungerechtfertigten Startvorteil.

So wurde der neuerliche Förderantrag von der neu gegründeten Nahverkehrs-Infrastrukturgesellschaft (NIG) gestellt. Diese soll zwar grundsätzlich für Tunnel und Gleise verantwortlich sein, könnte die Fahrzeuge aber auch einem anderen Betreiber als der VGF zur Verfügung stellen. Die Ablehnung des Landes Hessen erfolgte nun unter dem Hinweis auf die schwierige finanzielle Situation.

*Noch lange
nicht aufs
Abstellgleis:
35 Jahre alter
Frankfurter
U-Bahn-
Wagen*

*Foto:
Frank Adam*



„Store & Bistro“ im Bahnhof Wächtersbach Ausbau der Kinzigtalbahn weiterhin offen

(cb) Am 12. Februar 2005 hat im Empfangsgebäude des Bahnhofs Wächtersbach „Store & Bistro“ eröffnet. Nachdem die frühere Bahnhofswirtschaft vor Jahren – u.a. angesichts des aufgelaufenen Investitionsbedarfs - schließen musste, standen trotz verkehrlich exponierter Lage die Räumlichkeiten lange Zeit leer.

Im Jahre 2000 hat sich die örtliche „Agenda 21- Arbeitsgruppe Siedlung und Verkehr“ recht intensiv mit der Zukunft des Bahnhofs Wächtersbach befasst und hierzu – u.a. mit Unterstützung von Pro Bahn & Bus – ein 160-seitiges Arbeitspapier verfasst.

Die Stadt Wächtersbach, das Bahnhofsmanagement von DB Station und Service in Fulda sowie der RMV einigten sich darauf, dass ein Gesamtkonzept für die Umgestaltung des Bahnhofs durch ein Planungsbüro erarbeitet wird. In der Folge wurden u.a. Varianten für eine mobilitätsbehindertengerechte Umgestaltung der Zugänge zum Personentunnel durchgespielt, wobei insbesondere bei der Gestaltung des Aufganges zum Bahnhofsvorplatz Wert auf gute Einsehbarkeit und soziale Kontrolle gelegt wurde.

Bemerkenswert ist, dass sowohl seitens der Bahnkunden als auch der Stadt Wächtersbach kostenintensive und störungsanfällige Fahrstühle abgelehnt und massiv eine Lösung mit Rampen favorisiert wird.

Die von den Fahrgästen seit Jahren massiv eingeforderte Erhöhung der Bahnsteiganlagen sowie die Schaffung eines zeitgemäßen Zugangs zum Inselbahnsteig 2/3 werden jedoch noch so lange auf sich warten lassen, bis endlich eine Entscheidung

über die künftige Gleislage im Bahnhof getroffen werden kann. Die Realisierung des Gesamtkonzeptes „in einem Zug“ scheitert nach wie vor daran, dass wegen des mehrmals verschobenen Ausbaus im Kinzigtalkorridor Fulda – Hanau bis heute unklar ist, ob die zwei Zusatzgleise durch den heutigen Bahnhof Wächtersbach hindurch führen werden oder nicht. Kurz vor Einleitung des Raumordnungsverfahrens war selbiges bekanntlich wegen anderweitiger bundespolitischer Prioritäten gestoppt worden (die Hessen Schiene berichtete).

Selbst eine Revision des Ausbaustopps in 2005, wie von Pro Bahn und Bus gefordert, ist unsicher. Frühest möglicher Termin zur Vorbereitung eines Raumordnungsverfahrens wird wohl erst 2006 sein – und auch das nur, wenn die Bundespolitik dafür endlich grünes Licht gibt. Als konkrete Folge der jahrelangen Planungs- und Verfahrensblockade liegen somit alle dringend nötigen Umbaumaßnahmen in verkehrswichtigen Bahnhöfen wie Wächtersbach und Gelnhausen (ab Juni 2006 neuer Verwaltungssitz des Main-Kinzig-Kreises) weiterhin auf Eis.

Als erster greifbarer Baustein konnte somit am Bahnhof Wächtersbach zunächst nur die Wiederbelebung der brach liegenden Bahnhofsgastronomie in Angriff genommen werden. Da der Bereich des Busbahnhofs ohnedies umgestaltet werden



Die niedrigen Bahnsteige im Bahnhof Wächtersbach werden noch einige Jahre bestehen bleiben, bis über den zukünftigen Ausbau der Strecke entschieden ist Foto: Oliver Peist

sollte, um u.a. zeitgemäße Einstiege zu den Niederflurbussen der Kreiswerke Gelnhausen (KWG) zu schaffen, wurde vorgesehen, den dortigen Kiosk zu beseitigen und seine Funktion in das Empfangsgebäude zu verlagern. Der Umbau des Busbahnhofs wird in den kommenden Monaten geschehen.

Der Bahnhof Wächtersbach ist ein weiteres Beispiel für die schrittweise Wiederbelebung von Reise- und Bahnstationen im Kinzigtal. In den vergangenen Jahren war es u.a. gelungen, im Bahnhof Schlüchtern die Räume der ehemaligen Bahnhofsgaststätte zeitgemäß mit einem Verkaufskiosk zu verknüpfen. Der Bahnhof Hailer-Meerholz wurde durch eine vielbesuchte Bar („Suzannas“) wiederbelebt und großen-

teils baulich saniert. Schließlich ist selbst im Bahnhof der Kurstadt Bad Orb (ehemals kreiseigene Bad Orber Bahn), der gegenwärtig lediglich von der 600mm-Dampfkleinbahn „Emma“ des Schlüchterner Betreibers Rolf Jirowetz angefahren wird, die Bahnhofsgaststätte umgestaltet und unter Einbeziehung der prächtigen Bahnhofshalle sehr ansprechend hergerichtet worden.

Pro Bahn und Bus dankt neben dem Bahnstationsmanagement der DB bzw. den unterstützenden Kommunen insbesondere auch dem privaten Engagement der Pächter, die mit erheblichem Einsatz von Kapital und Eigenleistung die meist sehr heruntergekommenen Räumlichkeiten zeitgemäß und geschmackvoll eingerichtet haben.

Mainlinie Hanau-Rüsselsheim: Pro Bahn & Bus kritisiert Einstellung Wiederaufnahme zum Fahrplanwechsel möglich?

(lk) Seit 19. April letzten Jahres konnten sich die Fahrgäste in Hanau und entlang der Nordmainischen Strecke über ein neues Angebot freuen: Erstmals fuhr die sogenannte Mainlinie von Hanau Hbf (siehe auch HS Nr. 56) mit Unterwegshalten in Hanau West, Hanau-Wilhelmsbad, Maintal-Ost, Frankfurt-Ost, Frankfurt-Süd, Frankfurt-Flughafen und Rüsselsheim direkt zum Rüsselsheimer Opelwerk und umging dabei den überlasteten Knoten Frankfurt Hauptbahnhof.

Viermal am Tag (außer Sonn- und Feiertags) ging es in einem modernen Siemens-Stadtbahnfahrzeug - welches leihweise aus Karlsruhe extra für die Mainlinie hergerichtet wurde - zum Opelwerk und zurück. Die Fahrzeit war mit etwa einer Stunde bemessen. Als kleinen Wermutstropfen gab es jedoch gelegentlich längere Aufenthalte während der Fahrt.

Ein besonderes Merkmal der Mainlinie war das Mitführen eines rauchfreien Bistro-Wagens in dem man zu einem guten

Preis-Leistungsverhältnis Getränke und einen kleinen Imbiss zu sich nehmen konnte. Fahrkarten konnten zum RMV-Tarif direkt im Zug erworben werden. Die klimatisierten Wagen befanden sich in einem sehr gepflegten Zustand, den die Fahrgäste im Rhein-Main-Gebiet leider nicht immer vorfinden. Eine Innovation aus Komfort und Service, die von den Fahrgästen auch gut angenommen wurde, wie die Hanauer Straßenbahn AG (HSB) als Betreiber noch Ende Oktober verkünden ließ.

Die Mainlinie an ihrem vorerst letzten Betriebstag (11.12.2004) am Opelwerk in Rüsselsheim

Foto: Lars Kühnemund



Finanziert wurde das Projekt allein vom RMV, und daher war es auch zunächst bis zum 12.12.2004 befristet. Bis kurz vor Fahrplanwechsel deuteten noch alle Zeichen auf eine Fortsetzung des Projektes, aber die Einstellung erfolgte plangemäß zum Fahrplanwechsel.

Die Fahrgäste wurden getröstet: Man müsse des Ergebnis erst auswerten, dann könne man über ein Nachfolgekonzept reden, heisst es von Seiten der Verantwortlichen. Dieses Verhalten trug sicher nicht dazu bei, neu gewonnene Fahrgäste im ÖPNV zu behalten. Eine Interessengemeinschaft Mainlinie mit eigener Homepage unter Vorsitz von Stephen Stickler wurde schnell gegründet. Seit dem 13. Dezember waren hier über 2100 Zugriffe zu verzeichnen. Auch mancher Politiker aus der Region sprach sich für die Fortsetzung aus.

Die kurz nach der Einstellung herausgegebene Stellungnahme vom RMV (21.12.2004) machte leider wenig Hoffnung auf einen Weiterbetrieb: „Die Befragungen haben ergeben, dass von insgesamt 911 befragten Personen 718 - das sind 78,8% - bereits Kunden des RMV waren und vorher schon andere RMV-Verkehrsmittel wie die S-Bahnen und/oder Regionalbahnen benutzten. 193 Fahrgäste (21,2%) konnten als Neukunden infolge dieses neuen Angebotes gewonnen werden. Von diesen 193 Neukunden würden 70 das Angebot weiterhin nutzen, während 123 Fahrgäste (63,7%) die Mainlinie zukünftig nicht mehr nutzen wollen. Auf Grundlage dieser verkehrlichen Ergebnisse und der befragten Tarifstruktur haben wir ermittelt, dass der gesamte Preisdeckungsgrad die-

ser Linie bei 27% liegt. Der durchschnittliche Preisdeckungsgrad im RMV lag 2003 bei 52,6%. Bereits hieraus ist ein sehr ungünstiges Preis-Nutzenverhältnis erkennbar. Betrachtet man ausschließlich die verbleibenden Neukunden im Fall eines dauerhaften Angebotes, dann errechnet sich ein Preisdeckungsgrad von nur noch 2%.“

Nach Meinung von Pro Bahn und Bus muss einem solchen Angebot grundsätzlich mehr Zeit gegeben werden, um sich zu etablieren. Der noch über die Extremmonate Januar und Februar anhaltende Winter hätte -erfahrungsgemäß aufgrund von Witterungseinflüssen- zusätzliche Fahrgäste bringen können. 300 gesammelte Protestunterschriften gegen die Einstellung und ein vom RMV ermittelter Anteil von rund 20% Neukunden zeugen von vorhandenem Fahrgastpotential.

Hinzu kommt, dass nach einem Rangierunfall der Mainlinie am 7. August 2004 erst ein Monat später der vollständige Betrieb mit Halt in Frankfurt-Flughafen wieder aufgenommen werden konnte. Auch hier gingen sicher Fahrgäste verloren. Besonders ärgerlich: Kurze Zeit später wurde eine Fahrgasterhebung durchgeführt, und es würde auch nicht verwundern, wenn diese geringer ausgefallen ist als sonst.

Auch die teilweise mangelhafte Fahrgastinformation über die Mainlinie ist zu kritisieren: So gab es am Flughafen Frankfurt weder eine Anzeige noch Ansage zur Mainlinie. Viele Fahrgäste hielten die Stadtbahn fälschlicherweise für eine S-Bahn. Trotz wiederholter Beschwerde seitens der HSB wurden keine Hinweise gegeben.

Selbst in den Aushangfahrplänen suchte man z.B. am Startbahnhof Hanau bis Mitte Juni die Mainlinie vergeblich.

Die Politik signalisierte Anfang Februar ein Einlenken. Danach könnte die Mainlinie in absehbarer Zeit mit mehr Verbindungen wieder rollen: Der RMV soll nach den Plänen 50% der Kosten übernehmen, 37,5% soll die Stadt Hanau tragen und 12,5% die Stadt Maintal. Es soll zunächst eine gemeinsame Arbeitsgruppe zusammen mit dem RMV an der Umsetzung der Ziele arbeiten.

Angesichts des guten Startes der Mainlinie und der außergewöhnlichen Zufriedenheit der Fahrgäste würde Pro Bahn und Bus daher eine Wiedereinführung und Fortsetzung des Projektes begrüßen. Hinzu kommt, dass es kurzfristig schneller und günstiger realisierbar ist, als eine in diesem Zusammenhang durch die Politik jahrelang geforderte Nordmainische S-Bahn einzuführen und in den überlasteten Frankfurter S-Bahn-Tunnel zu schicken.

Weitere Infos:

www.mainlinie-ig.de

Einladung

Jahreshauptversammlung 2005 Pro Bahn & Bus e.V. - Regionalverband Rhein-Main

Termin: Donnerstag, 31. März 2005, 19.00 Uhr

Ort: Gasthaus "Zum grünen Baum", Hauptstr. 70, 61440 Oberursel-Oberstedten
Anreise mit **Buslinie 531** ab Oberursel Bf. oder mit **Buslinie 7** ab Bad Homburg Bf.

Tagesordnung:

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

Mit freundlichen Grüßen
Horst Mader, Vorsitzender

Vectus mit Anlaufschwierigkeiten

(hpg/fl) „Was auf der Schiene ankommt, ist unbefriedigend“, räumte vectus-Geschäftsführer Horst Klein im Gespräch mit der Nassauischen Neuen Presse ein. Er bat die Fahrgäste noch um Geduld, denn das Unternehmen arbeite mit Hochdruck an Verbesserungen.

Technische Probleme bestehen beispielsweise an den ausfahrbaren Trittstufen der LINT-Triebwagen sowie mit der Software der Fahrzeug-Elektronik. Der Fahrzeug-Hersteller Alstom aus Salzgitter hat seit November mehrere Mitarbeiter in Limburg im Einsatz, die entstehende Mängel direkt vor Ort beheben können. Aufgrund von Ausfällen und der knappen Betriebsreserve waren zwischenzeitlich bereits GTW 2/6 der Kassel-Naumburger-Eisenbahn und der HellertalBahn leihweise für vectus im Einsatz.

Dabei scheint auch das Zusammenspiel zwischen der DB und vectus nicht immer ganz reibungsfrei zu verlaufen. Die Bahn stellt dem privaten Unternehmen und Konkurrenten den Fahrweg zur Verfügung. Die Fahrdienstleitung liegt in den Händen der DB Netz. Auf der anderen Seite zeigen die übervollen Züge, dass anscheinend nicht ausreichend Platz für die Fahrgäste durch die Aufgabenträger, wie dem Rhein-Main-

Verkehrsverbund, bestellt worden ist. Zu diesem Thema gab es zwischenzeitlich Gespräche in Hessen und Rheinland-Pfalz, da es vereinzelt auch auf der Lahnstrecke zu Kapazitätsproblemen gekommen ist.

Pro Bahn & Bus kritisiert nach wie vor den neuen Umsteigezwang auf der Lahntalbahn zwischen Regionalbahnen der Vectus-Verkehrsgesellschaft und DB Regio in Limburg. Durch den Umsteige-Aufenthalt ändern sich die Fahrpläne auf dem hessischen Abschnitt der Lahntalbahn. In Wetzlar werden die Anschlüsse von und zum RE 9 Gießen – Siegen – Köln – Aachen um zwei bis drei Minuten (!) verpasst. Andererseits wurden im seit Dezember 2004 gültigen Fahrplan teilweise bis zu 8-minütige Standzeiten in Wetzlar eingeführt, damit die Züge sich in den stark belasteten Abschnitt Wetzlar-Gießen einfädeln können. Positiv ist lediglich die Kürzung der Umsteigezeit von und zur Main-Weser-Bahn zu nennen. Insgesamt ein äußerst dilettantisch ausgeführter Fahrplan, der die organisatorischen Interessen der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr weit über die der Fahrgäste stellt.



Während der Vectus-Triebwageneinsatz auf der Mainlinie weitgehend problemlos verlief (Bild links), hat die Gesellschaft im Westerwald mit technischen Problemen und zu kurzen Zügen zu kämpfen
Foto: Oliver Peist

DB: ICE-Bahnhof Limburg-Süd im Bestand gesichert

(hpg) Am Dienstag, 18. Januar 2005 fand in der Limburger Stadthalle eine Veranstaltung des Vereins „Mitte Hessen“ unter dem Thema „Zukunft am ICE-Bahnhof Limburg, dem mittelhessischen Tor zu den Zentren Europas“ statt. Als Referenten waren der Vorstandsvorsitzende der Fraport Wilhelm Bender, Hessens Finanzminister Karlheinz Weimar, Dr. Fränkle (AirLog GmbH) und Dr. Rudolf Göbertshahn, Konzernbeauftragter der DB in Hessen, eingeladen. Da dieser einen Termin in Berlin wahrnehmen musste, wurde er vertreten von Herbert Joachim Kuckelkorn, der im Regionalbereich West (Köln) der DB Fernverkehr AG für den Vertrieb zuständig ist.

Die einzig wesentliche Aussage in der gesamten Veranstaltung – zu der offensichtlich mehr Honoratioren statt möglicher Investoren eingeladen worden waren – kam vom Vertreter der Deutschen Bahn. Der ICE-Bahnhof Limburg-Süd sei, so Kuckelkorn, aufgrund der Reisendenzahlen in seinem Bestand gesichert. Diese

Aussage wurde auch am darauf folgenden Tag in den Früh-Nachrichten von BahnTV mit einem Foto des Bahnhofs veröffentlicht.

Werktäglich halten 44 ICE in Limburg-Süd und rund 2.000 Passagiere steigen dort ein und aus. In der bundesweiten Liste der deutschen Fernbahnhöfe liegt Limburg-

Der ICE-Bahnhof in Limburg ist im Bestand gesichert. Täglich halten bis zu 44 Züge im Bahnhof oberhalb von Limburg

Foto: Andreas Christopher



Süd inzwischen an 58. Stelle und ist damit vergleichbar mit Baden-Baden und Aschaffenburg.

Die Stadt Limburg hofft, dass diese erste „Bestandsgarantie“ positive Auswirkungen auf die Ansiedlung von Unternehmen im ICE-Gebiet „railport“ haben wird. Bislang steht in dem für rund 10 Millionen Euro voll erschlossenen Gebiet zwischen Autobahn A3 und ICE-Bahnhof erst ein einziges Gebäude.

Streichungen zurückgenommen

Nach erheblichen Protesten von Pendlern wurden die zum Fahrplanwechsel geplanten Streichungen von ICE-Halten in

Limburg-Süd zurückgenommen. Für weit über 100 Pendler von Sicherheitsdiensten, Fraport und Bundesgrenzschutz im Schichtdienst hätte der Wegfall von Zugverbindungen den Wechsel zurück zum Pkw oder die Aufgabe der Beschäftigung zur Folge gehabt. Damit konnte die von der DB angedachte „Lösung“ – alle Pendler, die wieder auf das Auto umsteigen, erhalten den Zeitwert ihrer Jahreskarte erstattet – vorerst zu den Akten gelegt werden. Zusätzlich hat die DB ab 10. Januar 2005 die Kapazität des abendlichen ICE 524 von Frankfurt nach Münster verdoppelt, sowie den – nach dem Fahrplanwechsel nur noch einteilig verkehrenden – morgendlichen ICE 629 nach Frankfurt wieder auf 880 Sitzplätze aufgestockt.

Stadtbus in Bad Camberg eröffnet

(hr) Am 13.12.2004 nahm der neue Stadtbus in Bad Camberg den planmäßigen Betrieb auf. Das neue Angebot löst den seit 1995 verkehrenden „Stadtbus“ ab, der allerdings eher ein Ergänzungsangebot für umliegende Ortsteile war.

Bad Camberg ist eine Kurstadt mit 14760 Einwohnern in insgesamt fünf weiteren Ortsteilen, wobei die Kernstadt mit 7061 Einwohnern, Erbach (2927) und Würges (2569) die größten Stadtteile sind. Bad Camberg liegt an der Bahnlinie Limburg – Frankfurt, die mit RE und RB bedient wird. Zeitweise sind Züge der Relation Wiesbaden – Niedernhausen bis Limburg durchgebunden. Durch den Ort zieht sich die B 8, auf die die Bahnhofstraße mündet. Diese Kreuzung sorgt auf Grund der hohen Verkehrsbelastung für regelmäßige Staus in allen drei Richtungen. Bad Camberg weist große innerstädtische Höhenunterschiede und eine alte Innenstadt mit sehr engen Straßen auf.

Der neue Stadtbus besteht aus zwei Linien, die LM-31 nach Erbach und die LM-32 nach Würges, die am Bahnhof in Bad Camberg ineinander übergehen und jeweils im Anschluss mit ein und demselben Bus bedient werden.

Zum Einsatz kommt ein Niederflurfahrzeug mit 11 festen, 6 Klappsitzen bzw. Platz für Kinderwagen oder Rollstuhl. Die Fahrzeuggröße ist weitgehend durch die sehr engen Straßen der alten Innenstadt vorgegeben, wobei Behinderungen allerdings auch in den Außenbezirken dadurch entstehen, dass Kfz auf beiden Straßenseiten wechselseitig geparkt sind und der Bus somit „Slalom“ fahren muss.

Der Stadtbus bedient nun erstmals ganztags mit einem Stundentakt die Kernstadt, Erbach und Würges, während der alte Stadtbus nicht über den ganzen Tag angeboten wurde. Die Linienführung und die große Zahl der Haltestellen führt dazu, dass die Fußentfernungen zur nächsten Haltestelle gering sind – angesichts der Höhenunterschiede in der Stadt ein großer Vorteil für die Kunden.

Der Stadtbus hat im Wesentlichen zwei Funktionen: Zu- und Abbringer zum Bahnhof Bad Camberg bzw. innerstädtischer Verkehr. Demgemäß sind die Fahrten auf die Anschlüsse nach und von Frankfurt, Limburg und Wiesbaden abgestimmt. Dabei ergibt sich das Problem, dass am Bahnhof Bad Camberg zwar fast ein Taktknoten ist, die üblichen Zugverspätungen aber eher großzügige Anschlusszeiten erzwingen, die bei pünktlichem Verkehr wiederum als zu lang empfunden werden. Da zudem bei der Anschlussherstellung schienenseitig drei Richtungen und straßenseitig zwei Richtungen zu berücksichtigen sind, muss der Fahrplan zwangsläufig ein Kompromiss sein, der nicht alle Verkehrsbedürfnisse der Reisenden gleichermaßen befriedigen kann. Die Umsteigebeziehungen bedingen einen Taktsprung am Mittag, wenn der Stadtbus nicht mehr als Zubringer zur, sondern als Abbringer von der Bahn dient.

Eine deutliche Verbesserung der Fahrplanteure wird durch die konsequente Umgehung der Kreuzung Bahnhofstraße / B 8 erreicht werden, an der zuvor häufig mehrere Ampelphasen Wartezeit entstand. Der Einhaltung des Fahrplans dienen auch die Ampelvorrangschaltungen an drei Stellen

im Liniennetz, wo sonst längere Zwangsaufenthalte zu befürchten wären.

Beide Linien führen auch zur Innenstadt, die Linie 32 direkt über Marktplatz bzw. Amthof, bei der Linie 31 sind von der Haltestelle „Obertor“ noch 200 m Meter zu Fuss zum Marktplatz zurückzulegen.

Deutlich verbessert wurde beim neuen Stadtbus die Fahrgastinformation. Vorher gab es keine Linien- oder Richtungsinformationen, so dass man die Fahrer nach ihrem Ziel fragen musste. Es gilt der RMV-Tarif, wobei im Gesamtnetz des Stadtbusses die Preisstufe 1 zur Anwendung kommt.

Die neuen Haltestellenschilder sind auffällig und werben für den ÖV. Leider hatte man bei der Aufstellung der Mülleimer teilweise nicht die nur geringe Breite der Bürgersteige bedacht, was zu Protesten geführt hat, so dass einige Mülleimer inzwischen etwas versetzt wurden.

Fazit: Ein erfreulicher Fortschritt aus Kundensicht, der der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Limburg-Weilburg zu verdanken ist, die die Linie finanziert. Die Stadt Bad Camberg hat sich nur mit Anteilen an den Infrastrukturkosten beteiligt. Die Linie wird von der VM (Verkehrsgesellschaft Mittelhessen) bedient, die sich bei der entsprechenden Ausschreibung durchgesetzt hat.



Erste kleine Veränderungen wurden schon wenige Wochen nach dem Start zum 31.1.05 umgesetzt, vor allem eine zusätzliche Fahrt am Abend in Richtung Würges.

Was könnte noch verbessert werden?

Fahrplan, Straßenführung und Topografie führen zu einer zügigen Fahrweise, so dass die Fahrt im Stadtbus nur dann wirklich bequem ist, wenn man auf einem der festen Sitze Platz nehmen kann. Positiv fällt auf, dass der Fahrer erst dann losfährt, wenn der Fahrgast seinen Platz eingenommen hat. Bereits die Klappsitze erfordern jedoch, dass der Fahrgast sich noch irgendwo festhält bzw. auf das Sitzenbleiben konzentriert. Wenn der Bus dann pünktlich ist, steht man nur länger am Bahnhof. Vielleicht ginge es unter diesen Umständen auch zwei Minuten langsamer...

Am Bahnhof Bad Camberg stehen die Fahrgäste in Richtung Erbach ohne Wetterschutz – an dieser wichtigen Haltestelle ist eine Überdachung erforderlich.

Die Busfahrer achten auf den Fahrgastfluss – vorne einsteigen, hinten aussteigen. Bei einem intensiven Fahrgastwechsel ist das sicher eine gute Idee, bei diesem Stadtbus mit Einstieg vorwiegend am Bahnhof führt das zu eher längeren Fahrgastwechselzeiten, wenn man an der rückwärtigen Tür über zwei Stufen hinausklettern muss. Es ist fraglich, ob die hintere Tür überhaupt notwendig ist.

Bislang lässt auch die Außenbeschilderung des Busses zu wünschen übrig: Als Ziel ist immer Bad Camberg Bahnhof angegeben, nützlich wäre aber schon die Information, ob man diese Haltestelle über Erbach oder Würges erreicht. Innen steht immer nur Bad Camberg Bahnhof – so etwas geht heute besser.

Es wäre schön, wenn die Bedienungszeiten abends verlängert und zudem auf das Wochenende ausgedehnt würden, was auf Grund des Aufkommens wohl nur in Form eines Anruf-sammel-Taxis sinnvoll wäre.

Busverkehr im Landkreis Limburg-Weilburg vergeben

(gh) Der Rhein-Main-Verkehrsverbund und die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Limburg-Weilburg haben zahlreiche Buslinien neu ausgeschrieben. Im Zuge dessen wurde das komplette Angebot neu strukturiert und vertaktet. Die Liniennummern der Busse wurden neu geordnet. Leitidee war dabei, durch veränderte Linienführungen die betroffenen Gemeinden optimaler zu erschließen und bessere

Anschlüsse an den Schienenverkehr zu schaffen.

Leider wurde hierbei an der Kreisgrenze halt gemacht. Die bisher in die im Rheingau-Taunus-Kreis liegende Gemeinde Hünstetten führende Linie 5415 des Stadtverkehrs Bad Camberg wurde gekappt und verkehrt als neue Linie LM-32 nur noch zwischen Würges und Bad Camberg.

VGF und Rurtalbahn gewinnen Ausschreibung der Odenwaldbahn

(fl) Den Zuschlag zum Betrieb der Odenwaldbahn ab Dezember 2005 erhielt eine Bietergemeinschaft bestehend aus der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) und der Rurtalbahn. Die Unternehmen erbringen künftig gemeinsam die Verkehrsleistungen auf den Strecken der RMV-Linien 64 Hanau – Wiebelsbach-Heubach – Erbach und 65 Darmstadt – Wiebelsbach-Heubach – Erbach – Eberbach.

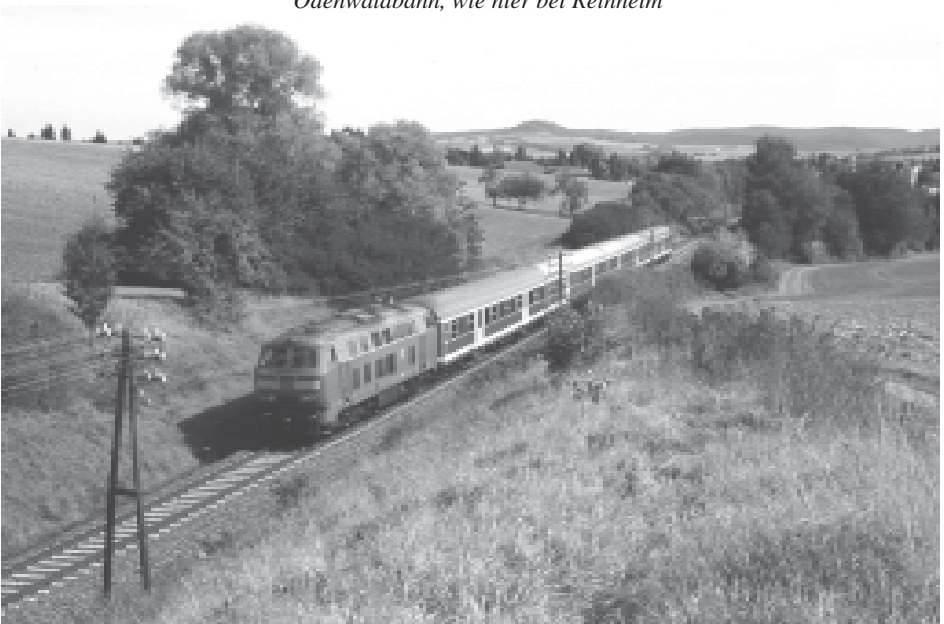
Die Laufzeit des Vertrages beträgt 10 Jahre. Die Leistung umfasst zunächst rund 1.840.000 Zugkilometer pro Fahrplanjahr. Ab dem Fahrplanwechsel 2007/2008 wird diese Leistung auf 1.970.000 Zugkilometer aufgestockt.

Eingesetzt werden künftig 22 neue Dieseltriebfahrzeuge des Typs Itino D2, die von der RMV-Tochter fahma (Fahrzeug-

management Region Frankfurt RheinMain GmbH) dem Betreiber zur Verfügung gestellt werden. Für die Wartung der Triebwagen werden die VGF und die Rurtalbahn zuständig sein. Der RMV wendet das Fahrzeugpool-Modell in seinem Verbundgebiet erstmals an und erhofft sich dadurch die Stärkung kleinerer Wettbewerber.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember

Noch bis Anfang Dezember 2005 fahren die Fahrzeuge der Deutschen Bahn auf der Odenwaldbahn, wie hier bei Reinheim



2005 sollen erstmals Züge vom Odenwald über Darmstadt Nord direkt nach Frankfurt fahren. Dadurch verkürzt sich die Fahrzeit nach Frankfurt um ca. 20 Minuten. Für diesen Zweck wird eine neue Gleisverbindung am Bahnhof Darmstadt Nord geschaffen, welche Odenwaldbahn und Main-Neckar-Bahn auf direktem Weg miteinander verknüpft. Der Zugang zur Darmstädter Innenstadt erfolgt bei diesen Zügen über den Ost- bzw. Nordbahnhof. Beide befinden sich ähnlich fern von der Innenstadt wie der Hauptbahnhof, der allerdings über eine bessere Anbindung ans Straßenbahn- und Busnetz verfügt.

Der als „schneller Odenwälder“ bekannte RE-Verkehr auf der Odenwaldbahn soll darüber hinaus im Takt Darmstadt Hbf. mit Erbach am Neckar verbinden. Auch der östliche Ast der Odenwaldbahn, der über Groß-Umstadt, Babenhausen und Seligenstadt nach Hanau führt, wird regelmäßige Verbindungen im Taktverkehr nach Frank-

furt erhalten. Pro Bahn & Bus hatte sich allerdings für diesen Abschnitt eine Aufstockung des Angebotes in Form eines dreißigminütigen Pendelverkehrs mit regelmäßigen Anschlüssen in Hanau gewünscht.

Erfahrungsgemäß werden dreißigminütige Angebote trotz der Notwendigkeit eines Umsteigevorganges sehr gut angenommen, z.B. bei der vergleichbaren Schönbuchbahn in der Nähe von Stuttgart. Die vom RMV geplanten Fahrten nach Frankfurt dürften dagegen im Zweistundentakt angeboten werden – ergänzt durch stündliche Regionalbahnen.

Bis 2007 sollen die Bahnsteige der meisten Stationen im Odenwald auf 150 Meter Länge und 55 Zentimeter Höhe ausgebaut werden. Ferner gehört der Bau eines elektronischen Stellwerkes zum Modernisierungspaket der Odenwaldbahn – Fertigstellung ebenfalls bis 2007. Pro Bahn & Bus begrüßt diese sinnvollen Investitionen.

Darmstadt: Start für neue Nahverkehrsspur

(gh) Nach drei Jahren Bauzeit ging mit dem Fahrplanwechsel am 12.12.2004 die neue ÖPNV-Spur auf der Rheinstraße in Betrieb. In drei Abschnitten - vom Sommer 2002 bis Dezember 2004 - wurde die 1650 m lange Strecke von der Hindenburgstraße bis zur Grafenstraße neu gebaut.

Die Nahverkehrsspur auf der Rheinstraße ist eine der zentralen ÖPNV-Strecken in Darmstadt. Zehn Linien führen über die Trasse und sorgen für einen dichten Takt. Rund 580 Bus- und 480 Straßenbahnfahrten rollen täglich darüber hinweg. In der Summe bedeutet das durchschnittlich pro Minute ein Fahrzeug.

Mit der Modernisierung ist die Fahrspur für Busse und Bahnen um einen halben Meter breiter geworden und bietet den Bussen jetzt ausreichend Platz im Begeg-

nungsverkehr. „Die Spurverbreiterung war notwendig geworden, da die modernen Busse in der Karosserie breiter als früher sind“, begründet der Betriebsleiter der HEAG mobilo, Karl-Heinz Holub, die Investition. Der Abstand zwischen den gegenüberliegenden Haltestellen beträgt jetzt sechs Meter, das kommt nicht nur der Sicherheit, sondern auch dem Fahrplan zugute, denn die Fahrzeuge können gefahrlos schneller fahren als bisher.

Beim Neubau der Trasse wurden auch die Gleise über die gesamte Länge ausgetauscht und in ihrer Lage an die neue Breite angepasst. So bieten die Haltestellen „Berliner Allee“ und „Neckarstraße“ den Fahrgästen einen komfortablen Niederflureinstieg. Ein neuartiger Schichtenaufbau der Trasse auf dem Abschnitt zwischen Neckarstraße und Grafenstraße vermindert die Bodenerschütterungen und die Fahrtgeräusche der Straßenbahn deutlich. Durchgängig wurde die Trasse mit einer Asphaltdecke versehen. Dadurch werden die Omnibusse laufruhiger und leiser, die Fahrt wird für den Fahrgast angenehmer.

Trotz der schwierigen Verkehrssituation habe es keine nennenswerten Unfälle und vergleichsweise wenig Fahrgastbeschwerden gegeben, lobt André Dillmann, Leiter der Abteilung Betriebsanlagen der HEAG mobilo und für die Bauabwicklung zuständig, den positiven Bauverlauf. „Mit den

vielen Linienänderungen und umfangreichen Ersatzverkehren war die Baumaßnahme für die Fahrgäste sicher eine Geduldsprobe“, äußert sich Holub anerkennend. „Doch die Mühe hat sich gelohnt“ ist er sich sicher. Die Trasse in der Rheinstraße ist in dieser Form in Darmstadt einzig. Nirgendwo sonst im Stadtgebiet fahren Busse und Bahnen gemeinsam auf einer separaten Spur. Mit ihrer Modernisierung wird das Bus- und Bahnfahren in Darmstadt ein weiteres Stück attraktiver.

Bis Reparaturen an der ÖPNV-Spur anstehen, dauert es nach Einschätzungen von André Dillmann voraussichtlich mindestens zwanzig Jahre. Insofern werden Fahrgäste und Anwohner dort durchatmen können.

Die Investitionskosten für die neue Nahverkehrsspur belaufen sich auf rund 6,5 Mio. Euro. Rund 80 Prozent der Kosten trägt das Land Hessen.

PRO BAHN & BUS SCHRIFTENVERSAND

Folgende Listen können gegen Einsendung von
• 1,44 Rückporto angefordert werden:

- Hauptliste mit Eisenbahnliteratur, mit Veröffentlichungen von Pro Bahn & Bus
- DB Buchfahrpläne, Fahrzeitenhefte, Geschwindigkeitshefte, Streckenlisten und La's, Zugverzeichnisse, Fahrplananordnungen, DR-Buchfahrpläne, sonstige Dienstvorschriften
- Kursbücher, Fahrplanhefte (In- und Ausland)

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

Verkehrsminister Dr. Riehl will Regionaltrassen in regionale Trägerschaft überführen

(fl) Ende Januar 2005 äußerte sich der hessische Verkehrsminister Dr. Riehl kritisch zu der Tatsache, dass die DB AG trotz einer Fülle von durchgeplanten und hinsichtlich der Finanzierung nach seinen Aussagen „abschließend geregelt“ Projekten im vergangenen Jahr wiederum nicht in der Lage war, die bereits reduzierten Bundesmittel zu verbauen und insgesamt 280 Mio. Euro zurück gegeben hat.

Der teilweise schlechte Zustand gerade der regionalen Schieneninfrastruktur und die schleppende Abwicklung erforderlicher Investitionen durch die DB AG seien Gründe dafür, dass in Politik und Fachöffentlichkeit nunmehr intensiv diskutiert wird, ob andere Organisations- und Finanzierungsmodelle für die Schieneninfrastruktur rechtlich möglich und wirtschaftlich tragfähig sind.

Riehl: „In Hessen sind eine Vielzahl dringender Projekte baureif, deren Realisierung bereits im vergangenen Jahr anstand. In erster Linie sind hier die elektronischen Stellwerke Warburg, Bad Vilbel und Odenwald sowie die Streckenmodernisierung der Odenwaldbahn, der Niddertalbahn und verschiedene Bahnstationsmodernisierungen zu nennen. Für andere Maßnahmen hat die Bahn in den letzten Jahren unter Hinweis auf fehlende Mittel trotz fertiger Planunterlagen die Planfeststellungsverfahren nicht eingeleitet.“

Derzeit finanzierten in Hessen die Verkehrsverbände über die Trassengebühren für die bestellten Verkehrsleistungen den weitaus größten Teil der Infrastrukturkosten des Nebenstreckennetzes, ohne maßgeblich auf Qualitätsstandards und Investitionen Einfluss neh-

men zu können. Wenn die DB AG nicht in der Lage sei, trotz bereit stehender Zuschüsse dringende Projekte zeitgerecht umzusetzen, müssten andere Trägermodelle für Regionalstrecken geprüft werden. Die Argumente, mit denen im Rahmen der Bahnreform die Regionalisierung der SPNV-Angebotsverantwortung begründet wurden, seien gleichermaßen geeignet, verstärkte regionale Verantwortung auch für das Schiennetz in der Fläche zu begründen.

In Hessen bestehe laut Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung ein großes Interesse der Verbände RMV und NVV, auch im Bereich der Schienen-Infrastruktur mehr Verantwortung zu übernehmen. So untersuche der RMV gemeinsam mit der DB Netz AG alternative Trägermodelle am Beispiel des Wetteraunetzes. Ergebnisse dieses Gutachtens sollen in Kürze vorliegen. Der NVV möchte das Projekt Stadtbahnhof Eschwege in privater Trägerschaft realisieren. Das Land unterstützt diese Bemühungen. „Als ersten Schritt auf dem Weg, regionale Schieneninfrastruktur effizienter zu betreiben und zu modernisieren, sehe ich die Durchführung von Modellvorhaben. Mein Ziel ist es, dass dies in Hessen erfolgt“, so der Minister.

Anzeige HUK

(wie letztes Mal)

Pro Bahn & Bus begrüßt die Initiative des Ministers. Modellprojekte gab es in der Vergangenheit genügend, auch in Hessen. Als Beispiel sei die Taunusbahn genannt. Allerdings fehlt ein geregeltes Übernahmeverfahren. Bislang gibt es nur die Möglichkeit, im Rahmen eines Stilllegungsverfahrens Strecken zu einem realistischen Preis in regionales Eigentum zu überführen. Strecken, welche die DB von sich aus stilllegen möchte, sind aber meist derart herunter gewirtschaftet, dass jeder noch so geringe Kaufpreis als Strafgebühr zu betrachten ist. Den Verkehr abzubestellen und damit die DB zur Einleitung des Stilllegungsverfahrens zu zwingen, wie im Fall der Horloffthalbahn geschehen, kann

dagegen nicht als produktive Strategie betrachtet werden.

Regionales Engagement setzt aber nicht zwingend den Erwerb von Eigentum voraus. Im Nachbarland Thüringen wurde kürzlich nicht nur das „Sonneberger Netz“ in Verantwortung der Thüringer Eisenbahn GmbH modernisiert, sondern mit der „Pfefferminzbahn“ Straußfurt – Sömmerda – Großheringen eine weitere marode Strecke rechtzeitig vor der „technisch bedingten Stilllegung“ in Landesverantwortung überführt. Die Thüringer Eisenbahn GmbH hat diese Strecken langfristig gepachtet. Das Pachtmodell wendet auch die Albtal-Verkehrsgesellschaft im Raum Karlsruhe an.

Karikatur: Jürgen Janson



... IST IM MOMENT LEIDER VERSCHRIFFEN, KANN EIN PAAR JAHRE DAUERN !

Hauptversammlung des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus in Weilburg Michael Laux zum neuen Vorsitzenden gewählt

(fl/og) Die Jahreshauptversammlung des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus fand am 19. Februar 2005 in der Hessentagsstadt Weilburg statt. In der Sitzung wurde Michael Laux zum neuen Vorsitzenden des Verbandes gewählt. Er übernimmt das Amt von Petra Becker, die nach sechs Jahren Amtszeit nicht erneut kandidierte. Michael Laux aus Lollar kann als Vorstandsvorsitzender der Lumdatalbahn AG bereits auf ein langjähriges ehrenamtliches Engagement in der ÖPNV-Förderung zurückblicken.

Im Anschluss an die Versammlung referierte Pro Bahn & Bus - Mitglied Christian Behrendt zum Thema "Zwischen Sparzwängen und Fahrgastinteressen - die Angebotspolitik des Rhein-Main-Verkehrsverbundes". Dabei warf er ein kritisches Licht auf das aktuelle Lohndumping beim Fahrpersonal, welches erkennbar zu Qualitätseinbußen führt, etwa beim missglückten Start des Unternehmens "WiBus" in Wiesbaden mit alten Bussen und ungeschulten Fahrern.

Außerdem wird die Frage "wie viel ÖPNV kann es für den ländlichen Raum geben" angesichts leerer Kassen immer aktueller. Aspekte der Gleichbehandlung von städtischem und ländlichem Lebensraum spielen dabei ebenso eine Rolle wie die allseits bekannte "Abwärtsspirale" aus weniger Angebot und weniger Nachfrage.

"Um diese Abwärtsspirale zu durchbrechen gilt es, die bestehenden öffentlichen Verkehrssysteme intelligent zu nutzen. So lässt sich häufig durch die einmalige Investition in einen Bahn-Haltepunkt an einer Stelle, wo die Züge heute durchfahren, die bislang zur Bedienung der entsprechenden Siedlung notwendige Buslinie verkürzen", sagte Christian Behrendt.

"Der zusätzliche Bahnhof führt nur zu geringen laufenden Mehrkosten. Die eingesparten Buskilometer wiederum können an anderer Stelle des Busnetzes zur Taktverdichtung eingesetzt werden." Als Beispiel der Region nannte er den Weilburger Stadtteil Kirschhofen, der heute aufwändig per Bus erschlossen wird, während die Bahn ohne Halt fast mitten durch den Ort fährt.

Zur intelligenten Nutzung des Bahn- und Busnetzes gehört außerdem ein optimaler Einsatz von Personal und Technik. Eine Bahnschranke muss heute nicht mehr vor Ort gekurbelt werden. Die bei der Rationalisierung des Bahnbetriebes entfallenden Arbeitsplätze sollen aber "hin zum Kunden" verlagert werden.

Dies können die verantwortlichen Verkehrsverbände erreichen, indem sie beispielsweise bei ihren Ausschreibungen die Besetzung der Züge mit Zugbegleitern vorsehen. "Leider kommt die Deutsche Bahn AG mit der erforderlichen Rationalisierung des Netzes nicht nach. Deshalb ist die Initiative des Hessischen Wirtschaftsministers zur Privatisierung bzw. Kommunalisierung regionaler Bahnstrecken zu begrüßen", sagte Michael Laux.

Leserbrief: Zwei Jahre PEP- Eine Bilanz des Preissystems im Fernverkehr

Nach den negativen Reaktionen der Medien bei der Einführung des neuen Preissystems der DB AG zum 15. Dezember 2002 gilt es mehr als zwei Jahre danach zu bilanzieren, wie erfolgreich das System arbeitet, wo seine Schwächen liegen und wie eine zukünftige Preisgestaltung aussehen könnte.

Das Tarifsystem PEP

Das Preissystem „PEP“ basiert nicht mehr auf real zurückgelegter Kilometerzahl, sondern stützt sich zur Fahrpreisberechnung auf Variablen wie Wertigkeit genutzter Produkte, Anzahl der nötigen Umstiege und Dauer der Verbindung. D.h. gezahlt werden relationsabhängige Preise. Eine weitere Neuerung ist das Kontingent- und Frühbuchersystem, bei dem das frühzeitige Buchen und Festlegen auf eine bestimmte Verbindung bis zu 50 Prozent Ermäßigung ermöglichen.

Die Bilanz

Der Geschäftsbericht 2003 spricht eine deutliche Sprache: Das neue Preissystem hat es nicht geschafft, die Fahrgastzahlen zu steigern. Das betriebliche Ergebnis lag bei -441 Mio Euro. Der erreichte Kilometerpreis lag im Fernverkehr bei 8,9 ct/Pkm.¹ Der Normalpreis liegt mit rund 18 ct/ Pkm doppelt so hoch.² Bahn-Vertriebschef Jürgen Büchy gab kürzlich Ergebnisse einer Umfrage bekannt, nach der in der Bevölkerung Fahrpreise bei 150 % des Normalpreises vermutet wurden, also beim 2,5fachen des erwirtschafteten Kilometerpreises.³

Die Zahlen machen deutlich, dass das Preissystem zahlreiche Schwächen aufweist, was im Folgenden dargelegt wird.

Transparenz: Das neue Preissystem bietet keine höhere Transparenz. Statt des bisher festen Kilometerpreises gibt es für jede Verbindung mehrere Preise. Das Rabatt- und Kontingentprinzip ist für Fahrgäste und selbst für die eigenen Mitarbeiter zu kompliziert.⁴ Der Bahnkunde benötigt verlässliche Preisinformationen und keine Sonderangebote, deren Verfügbarkeit in der Reiseplanung nicht abzuschätzen sind.

Das Frühbuchersystem: Mit dem neuen Preissystem wird der entscheidende Systemvorteil der Bahn, Kapazitäten anzupassen, aufgegeben. Das Ziel, die Auslastung der Züge durch vergünstigte Kontingente zu steuern, ist misslungen. In den Hauptverkehrszeiten und -tagen kommt es weiterhin zu Kapazitätsengpässen, da auch in diesen Zeiten Rabatte gewährt werden. Hintergrund ist die Orientierung am Flugverkehr. Tatsächlich ist weiterhin das Auto Hauptkonkurrent.⁵ Die starren Reglementierungen bei Nutzung des Frühbucherrabattes (ein Wochenende muss zwischen Hin- und

Rückfahrt liegen u.ä.) widerstreben dem Mobilitätsverhalten der Fahrgäste und haben keinen erkennbaren Sinn. Das komplizierte System führt zu einer Vertreibung von Fahrgästen zu Nebenzeiten in die ebenfalls schwach besetzten Flieger, für die jeder zusätzliche Fluggast in dieser Zeit Reingewinn ist.

Hinzu kommt das Risiko, die bezahlte Fahrkarte wegen eines verpassten Anschlusses, eigener Verspätung, Krankheit etc. nicht nutzen zu können und unter hohem Kosten- und Zeitaufwand umtauschen zu müssen.

Der 2002 um etwa 10 Prozent gesenkte Fahrpreis wurde durch die Aufgabe des Inter Regios und den damit verbundenen höheren Fahrpreisen in den diese ersetzenden höherwertigen Produkten überkompensiert. Zudem ist für eine Plan & Spar Ermäßigung die Nutzung wenigstens eines Fernverkehrszuges obligat. Die Regelung ist praxisfern, da folglich eine Fernverkehrsverbindung oft billiger ist als eine reine Nahverkehrsverbindung.

Fazit - Vorschläge für ein flexibles und ökonomisch ausgereiftes Preissystem

Die Zahl der Sparpreise und damit das komplizierte Tarifsysteem ist in seiner heutigen Form überflüssig, da es die ökonomischen Ziele nicht erreicht hat und einen zu hohen Basispreis zugrunde legt. Um Gelegenheitsfahrern und Umsteigern von anderen Verkehrsmitteln einen attraktiven Fahrpreis bieten zu können, ist der Normalpreis gegenüber heute um 25 Prozent zu senken. Er liegt damit weiter über den bisher real eingenommenen Kilometereinnahmen. Die BahnCard 50 und 100 sind in ihrer heutigen Form und Funktion beizubehalten. Vergünstigungen für körperlich oder sozial benachteiligte Reisende, Gruppen und die kostenlose Kindermitnahme sind beizubehalten. Um im direkten Preisvergleich mit dem Hauptkonkurrenten Auto in der Preisgestaltung mithalten zu können, ist der Mitfahrersparpreis wieder einzuführen.

Zur besseren Auslastung des Personals und zur Vermeidung von Kapazitätsengpässen kann auch die Einführung einer Haupt- und verbilligten Nebenzeit wie z.B. in Frankreich sinnvoll sein, dann allerdings ohne die Grundpreissenkung in der Hauptverkehrszeit. Dadurch –mit einem Preis pro Verbindung und zweien pro Reisetag – gäbe es ein für Reisende wie Personal übersichtliches Preissystem.

Maximilian Meyer,
Marburg

¹ Gemäß dem Geschäftsbericht der DB Fernverkehr AG aus dem Jahr 2003 Umsatz geteilt durch Verkehrsleistung (Pkm); //www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/investor__relations/finanzberichte/geschaeftsbericht/geschaeftsbericht__2003.html

² Berechnet anhand von zehn verschiedenen beispielhaften Fernreisen zwischen 50 und 600 km.

³ In: „Die Welt“, 24.12.2004., ⁴ Zur Beratungsqualität vgl. VCD Bahntest 2004,

⁵ <http://www.destatis.de/basis/d/verk/verktab4.php>

Kassel - Warburg(Westf) - Hamm(Westf) KBS 430

Ausbau der Mitte-Deutschland- Verbindung erneut verschoben

(hh) Die Deutsche Bahn AG hat den weiteren Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Paderborn und Kassel erneut gestoppt und auf unbestimmte Zeit nach 2008 verschoben. „Wir würden gerne bauen, aber das Geld fehlt“, begründete Bahnsprecher Hans-Georg Zimmermann die Entscheidung.

Wegen der fehlenden Millionen aus der LKW-Maut hatte die Bahn nur 66 Projekte benannt, die bis 2008 fertig gestellt werden sollen. Die Mitte-Deutschland-Verbindung nordwestlich von Kassel ist nicht darunter. Die 2002 zwischen den Ländern Hessen, Nordrhein-Westfalen und Thüringen geschlossenen Verträge über den Betrieb der Strecke von Dortmund über Kassel bis Chemnitz bis zum Jahr 2006 sahen eigentlich Investitionen von 600 Millionen Euro vor, um auch längere Abschnitt zwischen Paderborn und Kassel durchgängig für 200 km/h fit zu machen. Mit dem Bau des Scheibentunnels bei Hofgeismar sollte nicht nur der Hümmer Bogen mit Bahnübergängen vom Fernverkehr entlastet werden, sondern auch die Fahrzeit verkürzt werden.

In der Hessenschiene Nr. 58 Seite 35 wurde bereits auf die Misere beim Bahnhof Eschwege und der entsprechenden Nordkurve hingewiesen. Auch hier gilt die fehlende LKW-Maut als Ursache, obwohl die Ausbausumme viel niedriger ist als auf

der Mitte-Deutschland-Verbindung. Seit 1. Januar 2005 fließt die LKW-Maut in die Bundeskasse. Nun hofft Pro Bahn & Bus, dass die genannten Strecken in Nordhessen noch vor 2008 hiervon etwas erhalten.

Obere Lahntalbahn Marburg - Biedenkopf - Erndtebrück RMV-Linie 43 Kurahessenbahn modernisiert Bahnsteige in Bad Laasphe

(fl) Am 13. Januar 2005 nahmen in Bad Laasphe Bürgermeister Robert Gravemeier und der Leiter der Kurhessenbahn, Joachim Kuhn, die modernisierten Bahnsteige in Betrieb. Die regionale DB-Tochter investierte 120.000 Euro für neue Oberflächenbeläge mit Blinden-Leitsystem. Ein neuer Überweg zum Mittelbahnsteig wurde erstellt und ermöglicht einen barrierefreien Zugang zu den Zügen. Außerdem erneuerte die Kurhessenbahn die komplette Beleuchtung sowie die Beschilderung. Den Zuschlag für die Bauarbeiten erhielt eine Baufirma aus der Region.

Für Joachim Kuhn, Leiter der Kurhessenbahn, ist dies erst der erste Schritt, den Bahnhof fahrgastfreundlicher zu gestalten. „Wir möchten unseren Kunden eine moderne Verkehrsstation präsentieren. Ein zweiter Modernisierungsabschnitt für den Warteraum und den Verkaufsbereich ist bereits in Planung.“

Die Kurhessenbahn zählt auf ihrem 245 km langen Streckennetz mittlerweile ca.

6000 Fahrgäste in täglich 130 Zügen. Für den Sommer 2005 ist die Aufnahme eines Wochenendverkehrs auf dem Rest der Oberen Edertalbahn von Frankenberg nach Battenberg geplant – ein Angebot, welches sich speziell an Radtouristen richtet.

Dillstrecke

Gießen - Dillenburg - Siegen

RMV-Linie 40

Langsamfahrstelle in Haiger:

Kein Ende des Trauerspiels

(sg) Der dreijährige Geburtstag eines Kindes ist ein erfreulicher Anlass- das zweijährige Bestehen einer Langsamfahrstelle eher weniger. Solange schon fahren alle Personenzüge auf der Dillstrecke bei Haiger, die den Bahnhof von Norden anfahren, über eine Langsamfahrstelle (La) mit Tempo 10 km/h. Trotz allem wurden die bekannten Verspätungen auf dieser Verkehrsachse weniger von dieser La verursacht, sondern vielmehr von den Bauarbeiten auf der Siegstrecke. Ein Ende des

Trauerspiels ist bisher nicht bekannt.

Die La wurde kurz nach einer monatelangen Sanierung der Brückenköpfe aufgestellt. Betroffen ist „nur“ das Hauptgleis Richtung Süden (es liegen vier Gleise parallel auf der Brücke). Die Güterzüge Richtung Süden werden alle über das Nebengleis geleitet. Vermutlich hängt dies noch mit Folgeschäden oder schlechtem Material zusammen, da die Brücke im II. Weltkrieg genau an dieser Stelle einen Volltreffer erhalten hatte.

Lahntalbahn

Gießen - Limburg - Koblenz

RMV-Linie 25

Weilburg: Bahn verkauft

Empfangsgebäude und ehemaligen Güterbahnhof

(hpg) Die Stadt Weilburg kauft das komplette Bahngelände entlang des Löhnberger Weges und der Bahnhofstraße von der Ahäuser Brücke bis einschließlich Empfangsgebäude. Dazu gehören zwei früher für den Güterverkehr benutzte Überholgleise, der ehemalige Güterbahnhof mit Güterabfertigung und



Seit drei Jahren mit Tempo 10 durch den Bahnhof Haiger: Solche Zustände gab es früher nur in der DDR

Foto: Stefan Grasshoff

Ladestraße sowie die Aussichtsplattform auf dem, oberhalb des Bahnhof gelegenen, Wasserbehälter. Zusätzlich soll noch das Stellwerk „Ost“ erworben werden. Nach mehrjährigen Verhandlungen mit verschiedenen Vertretern der Bahn AG erfolgte kürzlich das Abschlussgespräch zum Ankauf dieser insgesamt 34.970 Quadratmeter umfassenden Flächen. Der rechtskräftige Vertrag stand Mitte Februar allerdings noch aus.

In einem zweiten Schritt wird die Stadt die größten Teile des Bahngeländes weiter veräußern. Nach Angaben des Weilburger Bürgermeisters Hans-Peter Schick werden rund 29.350 Quadratmeter privatisiert. Die derzeitigen Mieter der Immobilien und Flächen erhalten ein Vorkaufsrecht. Auch das Empfangsgebäude soll verkauft werden. Die Stadt bleibt Eigentümerin der P&R-Anlage und erhält dafür eine Erweiterungsfläche von 4.750 Quadratmetern sowie die Aussichtsplattform auf dem ehemaligen Wasserbehälter an „Flums Berg“.

Die gesamte Abwicklung erfolgt durch die Nassauische Heimstätte, die seit 24 Jahren als Treuhänder der Stadt bei der Stadt-sanierung wirkt. Im Sommer 2004 wurde das Bahngelände in das seit Oktober 2001 bestehende Sanierungsgebiet „Weilburger Brückenköpfe“ aufgenommen. In diesem Bereich soll auch ein Hotel entstehen.

Im Bahnhofsgebäude verbleiben der Zeitungskiosk und die Bahnhofsgaststätte. Bereits zum Hessentag, der vom 17.– 26. Juni 2005 in Weilburg stattfindet, soll eine Mobilitätszentrale der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil eingerichtet werden. Damit werden auf Dauer wieder eine persönliche Kundenberatung und der Fahrkarten-

verkauf im Bahnhof möglich sein.

Für den Hessentagsverkehr waren Mitte Februar noch keine Bestellungen zu einer Taktverdichtung oder Ausweitung des Zugverkehrs für die zahlreichen Abendveranstaltungen beim RMV eingetroffen.

Kalkwerk Steeden behält Option auf Bahntransport

(fl) Für den Runkeler Stadtteil Dehrn ist seit Jahren eine nördliche Umgehungsstraße in Planung, die auch das Reststück der Kerkerbachbahn, den Abschnitt Kerkerbach – Anschluss Kalkwerk Steeden, tangieren würde. Für die notwendige Kreuzung des Gleises wurde bislang eine Brücke vorgesehen. Diese 14,5 Millionen Euro teure Brückenvariante kann aktuellen Überlegungen des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen in Dillenburg zu Folge durch einen höhengleichen Bahnübergang mit einem Kostenaufwand von ca. 10 Millionen Euro ersetzt werden. Für den Bahnanschluss des Kalkwerkes würde dies eine Verlegung der Gleisanlagen zur Lahn hin sowie den Bau neuer Silos bedeuten. Die Firma Schaefer Kalk legt im Rahmen der Planung Wert auf den Erhalt des Bahnanschlusses. Allerdings ruhen die Transporte bereits seit einigen Jahren.

Horlofftbahn Abschnitt Wölfersheim-Södel - Hungen, RMV-Linie 31 Horlofftbahn stillgelegt

(ja) Ende August genehmigte das Eisenbahnbundesamt (EBA) der DB Netz AG, die Horlofftbahn zwischen Wölfersheim und Hungen stillzulegen. Die Stilllegung

Auch das Einfahrsignal am Bahnhof Wölfersheim wurde außer Betrieb genommen und teilweise demontiert

Foto: Jonathan Alt

wurde zum 11. September 2004 vollzogen. Anfang Oktober wurde dann der Bahnhof Wölfersheim-Södel in einen unbesetzten Haltepunkt umgewandelt und der dortige Fahrdienstleiter abgezogen. Das Einfahrsignal aus Richtung Beienheim wurde außer Betrieb genommen und durch eine Trapeztafel ersetzt. Die Weichen wurden in ihrer Grundstellung verriegelt, die Weichenzungen herausgetrennt. Zwischen den Ausfahrtsignalen und dem Bahnübergang in Hungen wurde in Höhe des Einfahrsignals ein Schwellenkrenz errichtet. Damit ist eine Befahrung der Strecke unmöglich.

Durch einen vom Wetteraukreis bezuschussten Trassensicherungsvertrag dürfen an der Strecke, an den Bahnübergängen und an der Signaltechnik im Bahnhof Wölfersheim-Södel keine Rückbaumaßnahmen erfolgen und müssen im geringen Umfang weiter unterhalten werden.

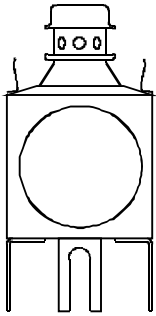
Bus Wiesbaden-Eltville ORN und ESWE gemeinsam zwischen Wiesbaden und Eltville

(gh) Zum Fahrplanwechsel am 12.12.2004



wurden die Busverkehre zwischen Wiesbaden und Eltville verbessert. Mit der neuen Gemeinschaftslinie 147 schaffen die ORN und die ESWE Verkehr eine durchgehende Verbindung aus der Wiesbadener Innenstadt über Biebrich, Schierstein, Walluf und Martinsthal nach Eltville. Die neue Linie beginnt in Wiesbaden am Dernschen Gelände und endet aus Eltville kommend umgekehrt in der benachbarten Wilhelmstraße. Die neue Stadt-Umland-Linie 147 verkehrt unter der Woche im Stundentakt, zur Hauptverkehrszeit auch zwei Mal in der Stunde. An Samstagen fährt der Bus im Zwei-Stunden-Takt.

Die ORN-Linie 5484 entfällt dafür, sie verkehrte nur rund halb so oft. Angepasst werden die ORN-Linien 5482 und 5483. Die Linie 5482 (Eltville - Kloster Eberbach) stellt in Eltville Bahnhof die Anschlüsse zum Zug, zur Linie 5480 und zur neuen Linie 147 her. Die Linie 5483 (Eltville - Schlangenbad) bindet in Martinsthal an die neue Linie 147 an.



Rail & Fly

„Ich war der letzte Schrankenwärter bei der Lufthansa, Ich hatte Nachtschicht auf der Strecke und ich saß so da, Ich wusste, gleich gibt's Stress, da kommt der Jumbo rein, Dreh die Schranke zu

und ich glaub mich küsst ein Schwein“

So sang „Willem“ in der nicht gerade für anspruchsvolle Texte berühmt gewordenen „Neuen Deutschen Welle“ vor rund 20 Jahren. Das grunzende Borstenvieh an meiner Wange spürte ich auch bei der Stellungnahme von Cornelia Rauschenberger, Sprecherin der DB Netz AG, zur Schließung der letzten durch Fahrdienstleiter betreuten Fahrkartenausgaben an der Lahntalbahn: „Das ist wie bei einem Fluglotsen am Flughafen, der verkauft auch keine Tickets. Nichts anderes ist der Fahrdienstleiter“.

Wieder wird ein bewährtes Stück Flexibilität durch starre Regelungen ersetzt. Wenn es ja wenigstens noch einen erkennbaren Zusammenhang zwischen der Häufigkeit von Zugunfällen und der Arbeitsbelastung von Fahrdienstleitern gäbe. Aber nur sehr wenige der mir bekannten Unglücke der jüngeren Zeit sind überhaupt auf die Unachtsamkeit eines Fahrdienstleiters zurück zu führen. Und wenn, dann meistens da, wo es baustellen- oder störungsbedingt zur Außerbetriebnahme von Signalanlagen kommt. Für diese seltenen und meist absehbaren Situationen könnte immer noch eine separate Regelung

getroffen werden, damit sich der Fahrdienstleiter dann ausschließlich dem Betrieb widmet.

So aber dürfen sich die Fahrdienstleiter in ihren Tovern an der Lahntalbahn freuen, denn Dank der verbalen Aufwertung ihres Arbeitsplatzes müsste sich ja auch recht bald ihre Bezahlung an den Tarifen des Luftfahrt-Bodenpersonals orientieren. Was sie aber künftig in den freien Slots zwischen den im Schnitt alle 20 Minuten vorbei fliegenden Triebwagen so alles tun sollen...

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: 1300 Exemplare,

Erscheinungsweise: 4 x jährlich,

Einzelpreis: 1,50 Euro

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 2 vom 01.01.2005

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, Marburg, 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, Gernot Hornik, Frank Adam, Horst Mader, Friedrich Lang, Hans-Peter Günther, Lars Kühnemund, Michael Laux, Petra Becker, Herbert Rückmers, Jürgen Lerch, Andreas Christopher, Dr. Heribert Menzel, Michael Rückl, Christian Behrendt

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:

1. Mai 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 Hafengebahn 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 59

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