

# HESSEN SCHIENE

Mit vielen Infos zur  
Sonderfahrt am 16. Juli!

Nr. 60 D: 1,50 Euro  
Juni - August 2005  
ZKZ 04032

Die Infozeitschrift  
von Pro Bahn & Bus



- Regiotram mit neuen Triebwagen unterwegs
- Kreisellneubau gefährdete Eisenbahnstrecke
- Aartalbahn: Weitere Chance vertan



**PRO BAHN & BUS**  
Ihr Fahrgastverband

## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort .....</b>	<b>3</b>
<b>Pro Bahn &amp; Bus Pinwand .....</b>	<b>4</b>
<b>Aktuell</b>	
Neue Triebwagen „Regio-Citadis“ im Planverkehr der Regiotram .....	6
Bahn-Spitze: Bebra ist unverzichtbar .....	8
Nahverkehr in Nord-Osthessen bis 2016 vertraglich gesichert .....	9
Radwanderzüge zwischen Frankenberg und Battenberg .....	10
Strecke nach Eschwege steht zum Verkauf .....	11
Kurhessenbahn übernimmt Fahrkartenausgabe .....	12
Mittelhessische Schienenstrecken in kommunale Hand? .....	13
Sonderverkehre zum Hestentag nach Weilburg .....	15
Butzbach: Kreiselneubau gefährdete Eisenbahnstrecke .....	16
Lumdatalbahn aktuell .....	20
Dresden und Hanau testen neue Versionen des elektr. Fahrscheins .....	22
Hessische Landesbahn wird neue Betreiberin der Kahlgrundbahn .....	24
Neues von der Rodgau S-Bahn .....	25
S-Bahn: Geänderte Einsatzstrecken für neue Fahrzeuge .....	30
Frankfurter Farbenspiele .....	31
Aartalbahn: Weitere Chance vertan .....	32
Verkehrliche Neuordnung am Hauptbahnhof Darmstadt .....	34
Sonderfahrt an Main und Tauber .....	36
Die Aschaffener Hafenbahn .....	40
Geschichte der ehem. Strecke Aschaffenburg - Höchst (Odw) .....	43
Anpiff für Umbau des Knotens Frankfurt-Sportfeld .....	48
Weiter schlechte Noten für Bahnberatung .....	49
Neues von der Stadt- Umlandbahn Heilbronn .....	51
Reisetipp: Straßenbahnnostalgie in Darmstadt .....	53
<b>Streckentelegramm .....</b>	<b>54</b>
<b>Schlusslicht .....</b>	<b>58</b>

*Titelbild: Ein Triebwagen wartet in Bad Wildbad auf die Rückfahrt nach Karlsruhe*

*Foto: Friedrich Lang*

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

Liebe Mitglieder,  
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

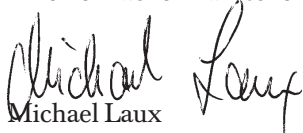
der elektronische Fahrschein ist auf dem Weg zu Ihnen! In mehreren Großversuchen wird derzeit vor allem die Frage des „wie“ diskutiert – siehe dazu den Beitrag in diesem Heft. Die Frage des „ob“ hat sich durch den Vormarsch elektronischer Hilfsmittel in nahezu alle Lebensbereiche schon seit Jahren geklärt. Aus Sicht der Fahrgäste bietet der elektronische Fahrschein neben einigen Risiken auch viele Chancen: Einsteigen und Losfahren, bundesweit, ohne Tarifenkenntnisse – davon träumen wir doch schon lange. Die Voraussetzungen, dass es wirklich einmal so kommt, müssen die Verkehrsverbünde natürlich schaffen. Benötigt wird ein wenn schon nicht einheitliches, so doch zumindest kompatibles Tarifsystem. Altersgrenzen und die Frage, ob Hunde zahlen und wenn ja wie viel, sollten dann schon geklärt sein. Aber daran arbeiten unsere Verbünde ja – hoffentlich...

Der elektronische Fahrschein kommt, aber bis er flächendeckend zum Einsatz gelangt, vergeht gewiss ein weiteres Jahrzehnt. Bis dahin alles beim alten zu belassen wäre fatal. Dafür bereiten undurchschaubare Übergangstarife sowie die bereits erwähnte Vielzahl von Alters-, Mitnahme-, Berg- und Talzeitregelungen und wie sie alle heißen, einfach zu viel Ärger.

Ganz zu schweigen davon, dass seit dem flächendeckenden Entfall von Verkaufsmöglichkeiten für den „normalen“ DB-Tarif viele Fahrten nach Zielen außerhalb der Verbundräume in tariflicher Hinsicht zum Abenteuer werden. Machen Sie mal einen Ausflug per Bahn z.B. von Villmar an der Lahn nach Winnigen an der Mosel und schreiben Sie uns, wie viel Zeit Sie investiert haben, um an die korrekten Fahrscheine zu gelangen.

Verständlich, dass Gelegenheitskunden und nicht nur solche da abwinken und lieber das Auto nutzen. Immerhin scheint das Problem bekannt zu sein. So führt Nordrhein-Westfalen gerade den NRW-Tarif als landesweit in allen Verkehrsmitteln gültige Fahrscheinart ein. Eine gute Idee, die hoffentlich überall im Land Nachahmer findet. Und dann wären nur noch 16 Bundesländer an einen Tisch zu bringen...

Einen einfachen Fahrscheinkauf wünscht Ihnen



Michael Laux

1. Vorsitzender Pro Bahn & Bus

*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 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

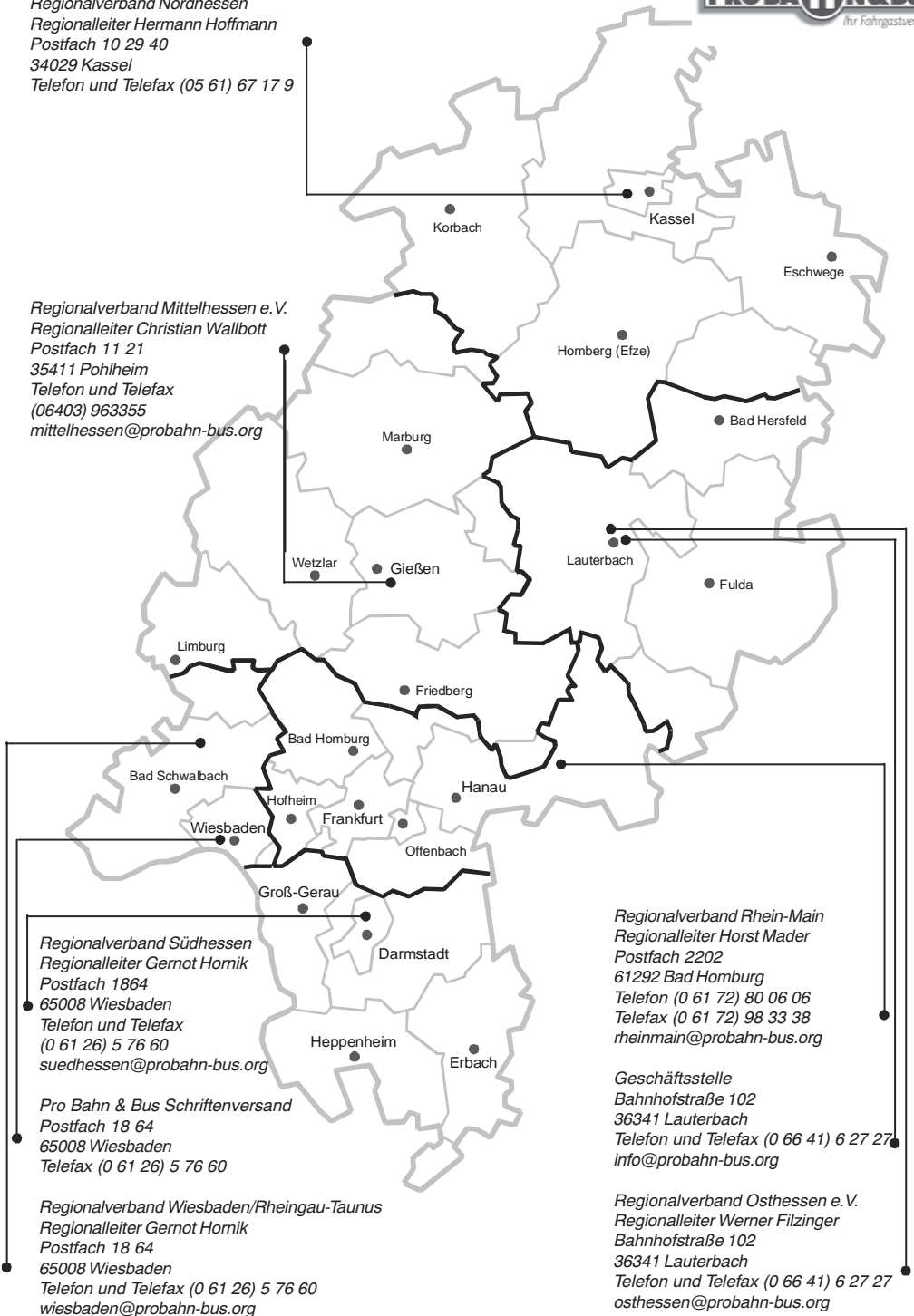
*Regionalverband Südhessen*  
*Regionalleiter Gernot Hornik*  
Postfach 1864  
65008 Wiesbaden  
Telefon und Telefax  
(0 61 26) 5 76 60  
suedhessen@probahn-bus.org

*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

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

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



<b>Datum</b>	<b>RV</b>	<b>Veranstaltung</b>	<b>Ort</b>
06.06.05 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
27.06.05 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
05.07.05 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
09.07.05 13 Uhr	NHS	RV-Treff Nordhessen	Cafe Krone, Sandstraße 4, Melsungen
13.07.05 18 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Landesgeschäftsstelle, Nordbahnhof, Lauterbach
16.07.05	LV	Sonderfahrt An Main und Tauber	Siehe Ankündigung in diesem Heft
05.09.05 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
06.09.05 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!



## Neue Triebwagen „Regio-Citadis“ im Planverkehr der Kasseler Regiotram

(fl) Insgesamt acht Zweisystem-Stadtbahnwagen vom Typ Regio-Citadis kamen am 08.05.2005 in den Planbetrieb. Sie übernahmen den Regiotram-Vorlaufbetrieb zwischen Kassel-Hbf. und Warburg von den aus Saarbrücken ausgeliehenen Fahrzeugen der Saarbahn. Die Saarbahn drängte auf die baldige Rückgabe der Fahrzeuge, da das dortige System ebenfalls vor Erweiterungen steht.

Zuvor war der Regio-Citadis aus dem Hause Alstom rund 10 Monate ausgiebig in und um Kassel getestet worden. Das war nötig, da es sich um eine völlige Neuentwicklung handelt und überdies um die ersten Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge des Herstellers überhaupt. Die Fahrzeuge bestechen durch ein außergewöhnliches Design, enthalten aber auch bewährte Konstruktionsmerkmale wie den türlosen Mittelteil, der ruhiges „Eisenbahnfahren“ auf den Überlandabschnitten ermöglichen soll. Die Fahrzeuge tragen Taufnamen, die an Figuren aus den Märchen der Gebrüder Grimm erinnern.

Wie gewohnt nutzte der Nordhessische

Verkehrsverbund NVV den ersten Betriebstag der neuen Wagen, um ausgiebig Werbung für sich und sein Regiotram-Projekt zu machen. Der NVV sowie die betriebsführende Regionalbahn Kassel (RBK) betreiben eine hervorragende Öffentlichkeitsarbeit und halten so das Interesse an dem mit immer neuen Schwierigkeiten kämpfenden Aufbau des Regiotram-Netzes wach. Weitere Bausteine bei der Realisierung waren in den vergangenen Monaten die Eröffnung der kurzen Neubaustrecke Rudolf-Schwander-Straße, die erst eine sinnvolle Verknüpfung der Regiotram mit dem Kasseler Stadtnetz ermöglicht, sowie – damit verbunden – die Stilllegung der einzigen

*Bevor die neuen RegioTram-Triebwagen am 8. Mai 2005 offiziell auf der Strecke Kassel Hbf. - Warburg (Westf.) zum Einsatz kamen, wurde stellvertretend Tw 707 von Frau Lutterbeck (DB Regio) auf den Namen "Rapunzel" getauft. Eine Beule verursachte die Sektflasche nicht, da sie aus Zucker bestand.*

*Foto: Dr. Heribert Menzel*





*Die offizielle Eröffnungsfahrt absolvierten am 8. Mai 2005 die Triebwagen 706 "Hänsel und Gretel" und Tw 707 "Rapunzel" zwischen Kassel Hbf. und Warburg (Westf.). Hier verlässt das Gespann auf der Fahrt nach Kassel den Bhf. Hofgeismar-Hümme*

*Foto: Dr. Heribert Menzel*

Kasseler „U-Bahnstation“ am Hauptbahnhof. Die 1968 eröffnete Station diente von Anfang an einzig dazu, den weitläufigen Bahnhofsvorplatz gänzlich dem Autoverkehr zu öffnen und war zuletzt nur noch trauriges Relikt einer verfehlten Verkehrspolitik.

Auch am östlichen Ende des Regiotram-Netzes geht es voran: In Hessisch Lichtenau ist mittlerweile der Innenstadt-Abschnitt im Bau. Um diesen Abschnitt war heftig gestritten worden, da der vorgesehenen Wendeschleife einige Bäume weichen müssen.

Eines der nächsten Etappenziele wird die Inbetriebnahme der Diesel-Hybridfahrzeuge für die Wolfhagener Strecke sein. Damit ist Kassel nach Nordhausen

die zweite Stadt, in der solche Triebwagen den Betrieb aufnehmen. In Nordhausen fahren die Triebwagen bereits seit zwei Jahren auf schmaler Spur und verbinden die Harzer Schmalspurbahn mit der Nordhäuser Straßenbahn. In Nordhessen sollen solche Fahrzeuge vom Typ Regio-Citadis ab Ende 2005 einen weiteren Regiotram-Vorlaufbetrieb auf der Strecke der Kurhessenbahn aufnehmen.

Insgesamt werden nach Abschluss der Lieferung 10 Diesel-Hybridfahrzeuge und 18 Elektro-Hybridfahrzeuge zur Verfügung stehen. Unklar ist derzeit noch, ob auch Richtung Melsungen ein Vorlaufbetrieb aufgenommen wird. Mit der Anbindung der Vorlaufstrecken an das Kasseler Stadtnetz ist nach offiziellen Darstellungen Ende 2006 zu rechnen. Rea-

listischer dürfte ein Start im Laufe des Jahres 2007 sein, denn mit dem Bau der Verbindungsstrecke unter dem Haupt-

bahnhof hindurch wird erst in den kommenden Wochen begonnen.

### **Surftipp:**

**[www.tram-kassel.de](http://www.tram-kassel.de)**

enthält stets aktuelle und fundierte Nachrichten aus dem Kasseler Verkehrsweisen und gibt auch einen sehr guten Überblick über den Aufbau der Regiotram. Die Seite wird von Dr. Heribert Menzel betrieben.

## **Bahn-Spitze: Bebra ist unverzichtbar Rangierbahnhof soll modernisiert werden**

**(hh) In der Hessenschiene Nr. 59 Seite 8 wurde über schlechte Aussichten für das stärkste Cargozentrum Hessens berichtet. Nachdem am 5. Februar 2005 die Melsunger Allgemeine ein Gespräch mit Thomas Mühlhausen, Vorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) in Bebra veröffentlicht hatte, erkennt nun auch die Bahn-Spitze, wie wichtig Bebra als Bahnstandort ist.**

Anfang März trafen sich im Bebraer Rathaus Dr. Klaus Vornhausen (neuer Konzernbeauftragter der Bahn AG für Hessen), Eckart Fricke (Vorstandsmitglied der Railion Deutschland AG und zuständig für den Einzelwagen- und kombinierten Verkehr), der CDU-Bundestagsabgeordnete Helmut Heiderich (Organisator des Treffens) und Bürgermeister Horst Groß. Auch Bahnhofsmanger Ralf König, Landrat Dr. Karl-Ernst Schmidt und Thomas Mühlhausen (GDL) nahmen teil.

„Wir haben einen Kostendruck und wir werden das Produktsystem Schiene neu überarbeiten“, sagte Fricke zum Thema Güterverkehr. Ziel sei, die Anlagen besser zu nutzen. Im Nord-Süd-Verkehr werde man langfristig nicht auf die Zugbildungsanlage im Rangierbahnhof Bebra

verzichten: „Der Standort steht nicht in Frage.“ Es müsse auch investiert werden, betonte Fricke. Derzeit sei der Rangierbahnhof relativ funktionsfähig. Die große, mit 34 Millionen Euro veranschlagte Investition komme erst, wenn der Bund in der Lage sei zu zahlen. Mit zehn Prozent sei die Bahn beteiligt. Über Einzelheiten der Investitionen könne erst im Sommer etwas gesagt werden. Mit zwei Gleisbremsen für das Zusammenstellen der Züge sei der Rangierbahnhof gut ausgelastet, betonten Vornhausen und Fricke.

Ob der Rangierbahnhof in Ost-West-Richtung mehr Bedeutung bekomme, lässt sich jetzt noch nicht voraussagen. Fest stehe, dass alle derzeit vorhandenen Gleise benötigt würden. Für die Modernisierung liege inzwischen das Baurecht vor.



## Schienenverkehr im Nordost-Hessen-Netz bis 2016 gesichert Neue Züge bringen mehr Komfort

(hh) Am 29. April 2005 wurde im Kasseler Hauptbahnhof der Verkehrsvertrag zwischen den Bestellern NVV, RMV, LNVG Niedersachsen, Freistaat Thüringen und den Betreibern Hessische Landesbahn (HLB) und Hamburger Hochbahn unterzeichnet. Das Netz reicht von Göttingen bis Fulda und von Kassel bis Eisenach (Siehe auch Hessenschiene Nr. 58 Seite 7 und 8).

Gefahren wird voraussichtlich ab Dezember 2006. Die HLB ist mit ihrem Tochterunternehmen Kassel-Naumburger Eisenbahn bereits in Nordhessen verwurzelt. Mit der Fulda Bus GmbH ist die Hochbahn ebenfalls erfolgreich in Hessen tätig.

Der bisherige Betreiber DB Regio glaubt, dass hierdurch 150 Arbeitsplätze verloren gehen. Die neuen Betreiber luden bei der Vertragsunterzeichnung alle erfahrenen Eisenbahner ein, sich bei ihnen zu bewerben. Peter Berking, Geschäftsführer der HLB, stellt 90 neue Arbeitsplätze 2006 in Aussicht. Der Vertrag gilt für 10 Jahre. Die Betreiber erhalten 300 Millionen Euro - sozusagen die doppelte Summe vom Neubau des Flughafens Kassel-Calden. Ein Teil der 300 Millionen kann durch den Ticketverkauf refinanziert werden.

An der Quantität der Verbindungen wird sich wenig ändern. Züge aus Richtung Göttingen sollen in Kassel Hbf nach Kassel-Wilhelmshöhe weitergeführt werden, um umsteigefreie Anschlüsse zum Fernverkehr anzubieten. Thomas Rabenmüller, NVV-Chef, hofft, dass in drei Jahren auch die Kreisstadt Eschwege mit der Nordkurve angeschlossen ist.

Für die ausgeschriebene Verkehrsleistung werden 20 drei- und vierteilige Elektrotriebwagen vom Typ FLIRT bestellt. Die klimatisierten Fahrzeuge sind als Niederflurwagen für den Regionalverkehr konzipiert. Die Fußbodenhöhe von 60 cm passt zu den 55 cm hohen



*Der neue Triebwagen Flirt  
(Foto: Werksbild Stadler)*

Bahnsteigen. Die Höchstgeschwindigkeit der Elektrotriebwagen beträgt 160 km/h. Es gibt Mehrzweckbereiche für Kinderwagen, Fahrräder und Rollstühle sowie barrierefrei erreichbare Toiletten. Die Fahrzeuge verfügen über eine Rampe, die Rollstuhlfahrern den Zugang erleichtert. Nordhessische ÖPNV-Freunde sind der Meinung, dass das Nordost-Hessen-Netz in Fulda-Werra-Netz umgetauft werden sollte. Mehr als die Hälfte der betroffenen Trassen liegt an den beiden Flüssen bzw. zwischen ihnen.

## **Radwandertriebwagen zwischen Frankenberg und Battenberg - Vorbild für andere touristisch interessante Strecken in Hessen?**

(hh) Am 28. April 2005 teilt die HNA mit, dass auf der alten Eisenbahnstrecke im oberen Edertal an jedem Samstag wieder regelmäßig Personenzüge verkehren (Siehe auch Hessenschiene Nr. 58 Seite 8) . Jahrelang fuhren dort fast nur noch Güterzüge, in erster Linie für den international operierenden Heiztechnik-Hersteller Viessmann. Jetzt sollen auf der 13 km langen Strecke Triebwagen vom Typ VT 628 für Saisonfahrten eingesetzt werden.

Diese starten zunächst bis 1. Oktober jeweils an Samstagen zu zwei Fahrten von Frankenberg durch die Ederaue nach Battenberg und zurück. Gedacht sind diese Saisonzüge für den Rad- und Wandertourismus. Mitfahren kann aber jedermann, denn es handelt sich um ganz normalen, fahrplanmäßigen Eisenbahnverkehr. Jeweils zwei Zugpaare starten in Frankenberg um 9,25 und um 17,25 Uhr und um 9,58 und 18,13 Uhr in Battenberg-Auhammer. Gehalten wird unterwegs an jeder Station. Karten gibt es im Zug, erklärte Fahrplan-Koordinator Holger Theiß. Die Einzelfahrkarte pro Erwachsenen kostet 3,50 Euro (Kind bis 14 Jahre 2,50 Euro), Fahrradmitnahme 1,50 Euro. Eine Familienkarte für die Gesamtstrecke kostet 8 Euro. Die Kurhessenbahn erhofft sich nach Wiederbelebung der Bahnstrecke 1000 Fahrgäste pro Saison.

Pro Bahn & Bus wünscht der Kurhessenbahn mehr als 1000 Fahrgäste und ist neugierig auf den Abschlussbericht in Herbst. Fahrgäste begrüßen auch den Fahrkartenverkauf im Zug. Der Zwang zum Kauf in Automaten und mangelnde Betreuung im Zug schrecken manche Bahnbenutzer ab. Da geht die Kurhessenbahn den besseren Weg. Überhaupt soll-

ten Bahnangebote besser mit Fahrradrouten verknüpft werden. So bedient die Kurhessenbahn den höchsten Bahnhof Hessens, Usseln, 600 m hoch, im Taktverkehr. Usseln ist der ideale Ausgangspunkt für den Diemelradweg. Der höchstgelegene Bahnhof im Landkreis Kassel , Schauenburg-Hoof, 400 m hoch, wird zwar vom Sonderzug Hessencourrier angefahren. Leider fehlen hier Radfahrer-Triebwagen, die mit NVV-Fahrkarten benutzt werden können. Sie würden von Familien zwischen Baunatal und Naumburg am Wochenende sicher angenommen. An dieser Trasse liegt auch das Thermalbad von Bad Emstal. Ein Start in Kassel-Wilhelmshöhe Süd brächte zusätzliche Fahrgäste.

Auch Badeseen werden von Radfahrern gerne angesteuert. Die Aartalsperre liegt an der leider vor Jahren stillgelegten Bahnstrecke Herborn - Hartenrod. Ähnlich geht es dem Silbersee bei Frielendorf. Eine Wiederbelebung der Schienenverbindung zwischen Treysa und Homberg/Efze wäre auch für Sonderzüge zum Hessentag 2008 in Homberg nützlich. Am Südrand vom Knüllgebirge liegt Schloss Herzberg. In Breitenbach am Herzberg werden an Werktagen (Montag

bis Freitag) Güterzüge mit Holz beladen. Hier könnten am Wochenende Radfahrertriebwagen aus Bad Hersfeld enden. Politisch Verantwortliche und Radfahrer-

verbände sollten in den nächsten Monaten ins obere Edertal schauen. Viele Gaststätten im schönen Hessenland warten auf Radwanderer.

## **Strecke nach Eschwege steht zum Verkauf Bahn will für Schienenstrang 435 000 Euro**

(hh) In der Hessenschiene Nr. 58 Seite 35 wurde darauf hingewiesen, dass für den Bahnanschluss der Kreisstadt Eschwege an die Nord-Süd-Verbindung Göttingen-Bebra neue Geldquellen gesucht werden. Nun teilt die HNA (Hessisch-Niedersächsische Allgemeine) am 30. März 2005 mit, dass die seit 1985 stillgelegte Schienentrasse zwischen der Eschweger Innenstadt und dem überregionalen Schienennetz von der Deutsche Bahn Netz AG für 435 000 Euro zum Verkauf angeboten werde.

Ausschließlich Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen (EIU) können den 3,3 km langen Schienenstrang kaufen oder auch für 33 500 Euro jährlich pachten. Hintergrund: Über diese Schiene soll ei-

nes der größten Vorhaben in Nordhessen für den Personennahverkehr möglich werden, der Bau des neuen Stadtbahnhofs, um die Kreisstadt des Werra-Meißner-Kreises wieder an das Schienennetz zu

*In Eschwege-West zweigt die Strecke nach Eschwege-Stadt ab. Für die stillgelegte rund 3 Kilometer lange Strecke möchte die Bahn 435 000 Euro haben*



bringen. Weil der Bund sich wegen fehlender Einnahmen aus der LKW-Maut aus der Finanzierung des Projektes zurückgezogen hat, sucht der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) jetzt einen privaten Betreiber der Strecke.

„Wir hoffen sehr, dass sich bis zum Ende der Ausschreibungsfrist ein Käufer für die Strecke findet, den wir dann mit dem Betrieb beauftragen können“, erklärte NVV-Sprecherin Susanne Henckel. Durch Einsparungen beim Leit- und Sicherungssystem und durch Absenkung der Ausbaustandards wurde die Investitionssumme in die Strecke von vorher 22 auf jetzt noch 14 Millionen Euro ge-

drückt, erläuterte Henckel. Dafür müssten Bahnsteige in Niederhonne und der Kernstadt Eschwege gebaut und die Strecke modernisiert werden. Der NVV sei im Gespräch mit einigen EIU, erklärte Henckel.

Sollte es zu einem Abschluss kommen, könnte Mitte des Jahres das rund einjährige Planfeststellungsverfahren anlaufen. Auf die Stadt Eschwege käme die Aufgabe zu, in der Kernstadt einen Busbahnhof, ein Park-and-rail-Parkdeck und ein Empfangsgebäude zu bauen. Außerdem müsste der neue Stadtbahnhof durch entsprechende Straßenneubauten an die Verkehrswege angehängt werden.

## **Bahnhof Frankenberg Kurahessenbahn übernimmt Fahrkartenausgabe**

**(fl) Seit dem 1. Februar hat die Kurhessenbahn die Fahrkartenausgabe im Bahnhof Frankenberg übernommen. Das Verkaufsteam vor Ort besteht aus drei Beratern der Kurhessenbahn, die sich im Wechsel um die Kundenwünsche kümmern. Bürgermeister Christian Engelhardt informierte sich mit Joachim Kuhn, Leiter der Kurhessenbahn bei einem Ortstermin am 24. März über die Angebotspalette der Deutschen Bahn am Frankenger Bahnhof.**

„Für uns war es wichtig die Vertriebsstelle in Frankenberg zu erhalten, wir haben die Öffnungszeiten erweitert und hoffen, dass die Bewohner von Frankenberg und Umgebung unseren Service annehmen“, so Joachim Kuhn.

Attraktive Komplettangebote rund ums Reisen, wie zum Beispiel Verbundfahrkarten, Fahrkarten der Deutschen Bahn AG, Gruppenreisen und auch Urlaubsangebote gehören ebenso zum Angebot, wie die Möglichkeit bargeldlos per EC- oder Kreditkarte zu bezah-

len. Auch sind ab Ende April Fahrkarten für den jeweils samstags verkehrenden Radsonderzug nach Battenberg erhältlich. Die Öffnungszeiten der Fahrkartenausgabe Frankenberg:

- Montag 06:30 Uhr – 11:40 Uhr und 13:20 Uhr – 16:30 Uhr
- Dienstag – Freitag 07:30 Uhr – 11:40 Uhr und 13:20 Uhr – 16:30 Uhr
- Sonntag 12:20 Uhr – 14:50 Uhr und 15:40 Uhr – 18:30 Uhr

## Mittelhessische Schienenstrecken in kommunale Hand – eine Idee kommt voran

(mr) Einen entscheidenden Schritt weiter sind der Wetterauer Landrat Gnadl und RMV-Chef Sparmann mit ihrer Idee, kommunalen Einfluss auf das Schienennetz in Mittelhessen zu gewinnen. Kürzlich präsentierten sie in ihren Gremien und gegenüber der Öffentlichkeit die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie, die Möglichkeiten des Managements von Schieneninfrastruktur für Nebenstrecken untersuchte.

Das Fazit von Gnadl: Das von ihm favorisierte und in die Welt gesetzte „Pachtmodell“ wird überwiegend als sinnvoll und wirtschaftlich betrachtet. Konkret ging es bei dieser Studie, die ein Berliner Büro erstellte, um den Vergleich von verschiedenen Modellen, wie die Vorhaltung, der Erhalt und die Modernisierung von Schieneninfrastruktur am effektivsten betrieben werden kann. Untersuchungsgegenstand war das „Wetterauer Netz“, bestehend aus den Strecken Friedberg – Nidda /Wölfersheim, Friedberg – Friedrichsdorf, der Lahn-Kinzig-Bahn und der Niddertalbahn.

Sie kommt nun im Kern zu dem Schluss, dass im Vergleich zur gegenwärtigen Form des Managements dieser Strecken als „Regionalnetz Wetterau der DB AG“ das so genannte „Pachtmodell“ wirtschaftlich günstiger abschneidet. Bei diesem Modell verpachtet die DB besagte Strecken an eine neu zu gründende Gesellschaft, die wiederum das Netz modernisiert und betreibt und einen eigenen Trassenpreis festlegt. Nach Gnadls Vorstellungen beteiligt sich die kommunale Seite über den Zweckverband Oberhessischer Versorgungsbetriebe (ZOV, besser bekannt als „die OVAG“) an ihr. Aber ebenso soll die DB AG sowie der RMV

und gegebenenfalls auch das Land Hessen Teil dieser Gesellschaft werden.

Die Bahn AG erhält für die Überlassung der Trasse eine jährliche Pacht. Die Gesellschaft saniert und modernisiert die Strecken nach definierten Standards, anschließend wird durch den RMV der Verkehr ausgeschrieben. Vorteil dieses Modells ist, dass die Trasseneinnahmen innerhalb des Netzes und der Gesellschaft verbleiben. Die eingegangenen Gelder können dann zur Beschleunigung der Investitionen, zur Verbesserung des Streckennetzes oder zur Erweiterung des Angebotes eingesetzt werden, also die Kosten mittelbar reduzieren oder die Qualität erhöhen.

Der Auslöser der Initiative von Gnadl und Sparmann liegt zwei, drei Jahre zurück. Zum Einen verfügt trotz jahrzehntelanger Vernachlässigung durch die DB der Wetteraukreis über das nach der Stadt Frankfurt größte Schienennetz in Hessen. Diesem Erbe fühlt sich Gnadl verpflichtet. Zum Anderen zeigten die Auseinandersetzungen um die Betriebseinstellung zwischen Wölfersheim und Hungen vor gut zwei Jahren, dass ohne eine veränderte Herangehensweise die Zukunft der Wetterauer Nebenstrecken schwierig wird.

*Kann die Idee des Wetteraunetz realisiert werden, könnte auch die Strecke Wölfersheim-Hungen wieder in Betrieb gehen. Im Bild der letzte Zug Beienheim-Hungen*



Hieraus entstand die Idee, mehr Einfluss auf das Management der Nebenstrecken zu bekommen. Denn heute zahlt der Aufgabenträger für jeden gefahrenen Kilometer auf der Schiene der DB ein nicht unerhebliches Trassenentgelt, das in der Gesamtrechnung des DB-Konzerns untergeht. Keinesfalls kommt dieses Entgelt in Form angemessener Instandhaltung und Verbesserung der Trassen in die Wetterau zurück. Zudem zeigt das Beispiel des Ausbaus der Niddertalbahn aktuell, dass selbst mit der DB vereinbarte Investitionsmaßnahmen nur schleppend voran kommen.

Mit der Präsentation der Gutachten-ergebnisse ist nun ein Meilenstein erreicht. Allein um bis hierher zu kommen, war eine Menge Geschick und politisches Klinkenputzen nötig.

Noch viel spannender wird nun die Frage nach der Umsetzung der Untersuchungsergebnisse. Schließlich geht es

dabei um nicht weniger, als die DB (Netz) dazu zu bringen, die Strecken zu einem fairen Preis an eine neu zu gründende Gesellschaft, bei der die kommunale Seite Einfluss hat, zu verpachten. Dabei steht für die DB viel auf dem Spiel. Erstens verliert sie fest kalkulierbare Trassenentgelte, zweitens besteht die Gefahr, dass andere Betriebsformen zeigen, dass es schneller, günstiger, kurzum effektiver geht als im und mit dem schwerfälligen DB-Konzern. Insofern hat Gnadls und Sparmanns brisanter Ansatz eine Bedeutung, die weit über den Wetterauer Horizont hinaus reicht.

Dennoch gibt sich Gnadl für seine Vision, in die er auch die Vogelsbergbahn einbezieht, optimistisch. Gleiches gilt für die Wiederaufnahme des Verkehrs zwischen Wölfersheim und Hungen, wo kürzlich ein Infrastruktursicherungsvertrag mit der DB geschlossen wurde. Auf Seiten des DB-Managements sieht Gnadl durchaus Offenheit für seine Ab-

sichten und hofft, noch vor dem Sommer zu Verhandlungen über eine Verpachtung kommen zu können.

Trotz dieses Optimismus begeben sich Gnadl und Sparmann bei den weiteren Schritten in ‚politisches Minenfeld‘. Hier wird jegliche Art der Unterstützung notwendig sein, die sie nach eigenen Worten beim Verkehrsexperten der Grünen im Bundestag, Albert Schmidt, bereits gefunden haben. Auch das hessische Verkehrsministerium scheint auf ihrer Seite zu stehen, wie jüngste Äußerungen von Minister Rhiel andeuteten.

Klassische Lobbyisten des ÖPNV wie die Fahrgastverbände, aber auch Akteure in Politik und Gesellschaft, die sich für einen besseren ÖPNV einsetzen, sind daher aufgerufen, durch Veranstaltungen, Presse oder ähnliches der Idee Nachdruck zu verleihen, kommunalen Einfluss auf die Strecken in Mittelhessen zu gewinnen, um statt bloßer Verwaltung hier einen Innovations- und Modernisierungsschub auslösen zu können. Gnadls stetiger und konsequenter Einsatz für einen solchen Durchbruch ist es wert.

## **Sonderverkehre zum Hesttag in Weilburg**

**(gh) Der diesjährige Hesttag findet vom 17. bis 26 Juni 2005 in Weilburg statt. Die Planung des Bahn- und Busverkehrs zum Veranstaltungsort war zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe der Hessen Schiene noch nicht abgeschlossen.**

Auf der Lahntalbahn wird es von Limburg über Weilburg nach Gießen tageszeit- bzw. wochentagabhängig einen 30 Minuten- bzw. einen Stundentakt bis in die späten Abendstunden geben.

Über Limburg soll es folgende zusätzliche Verbindungen geben: Ein Zugpaar der Vectus Verkehrsgesellschaft von Wiesbaden Hbf (ab ca. 16.30 Uhr) nach Weilburg und um ca. 23.30 Uhr wieder von Weilburg zurück nach Wiesbaden. Zwischen Niedernhausen und Limburg soll nur in Idstein und Bad Camberg gehalten werden. Über ein weiteres Zugpaar Wiesbaden – Weilburg wurde bei Redaktionsschluss noch verhandelt. Zusätzlich soll von Limburg nach Frankfurt um ca. 1.30 und ca. 2.30 Uhr noch je ein zusätzlicher Zug mit Anschluss von der Lahn-

talbahn verkehren. Von Gießen werden in den späten Abendstunden zusätzliche Anschlusszüge nach Friedberg und Marburg verkehren.

Der Busverkehr in der Region Weilburg wird ebenfalls erheblich ausgeweitet. So sollen auch in den Abendstunden Busse zur Taunusbahn nach Grävenwiesbach geführt werden. Die Taunusbahn selbst wird in den Abendstunden vier zusätzliche Züge Richtung Friedrichsdorf fahren.

Der endgültige Sonderfahrplan für den Bahn- und Busverkehr wird wahrscheinlich Anfang Juni erscheinen. Informationen können auch über die Internetseite des RMV [www.rmv.de](http://www.rmv.de) abgefragt werden.



## Butzbach-Licher Eisenbahn / Eisenbahnfreunde Wetterau: Kreiselneubau gefährdete Eisenbahnstrecke

(jl) Ein in der Nähe der Butzbacher Autobahnabfahrt geplanter Kreiselneubau hat beinahe zur Einstellung des Güterverkehrs auf der Strecke Butzbach - Münzenberg geführt. Da die geplanten Sicherungsmaßnahmen am Bahnübergang den Verantwortlichen zu teuer erschienen, sollten die Zugfahrten auf ein Minimum reduziert werden. Damit wäre die erst im letzten September aufgenommene Holzverladung (siehe Hessenschiene 58) von der Einstellung bedroht gewesen.

Seit Jahren plant die Stadt Butzbach, die unübersichtliche Kreuzung der Bundesstraße B488, einer Landesstraße sowie einer Anschlussstraße zu einem Industriegebiet zu entschärfen. Durch einen Kreisel mit einem Durchmesser von 44 Metern Durchmesser soll der Straßenverkehr nicht mehr ins Stocken kommen. Die Übergabestrecke von Butzbach-Ost (Butzbach-Licher Eisenbahn) nach Griedel (Eisenbahnfreunde Wetterau) quert die Bundesstraße im Kreuzungsbereich und ist mit Ampeln, Schranken und Andreaskreuzen gesichert.

Anfang Dezember 2004 erschienen in der Butzbacher Zeitung zwei Artikel über die Planungsarbeiten zum neuen Kreisel. Darin erwähnte der Butzbacher Fachdienstleiter Stadtplanung, Otfried Herling, dass beim neuen Kreisel auf Andreaskreuze und Ampeln verzichtet werden könne, da der Zugverkehr nur noch gering sei. Eine Sicherung der Zugfahrten durch Streckenposten sei ausreichend.

Diese Aussage verwunderte den ortsansässigen Pro Bahn & Bus-Vertreter. Laut BÜV NE (Vorschriften für die Sicherung der Bahnübergänge bei nicht bundesei-

*Der Bahnübergang heute: Mit Ampeln und Schranken gesichert*





genen Eisenbahnen) sind nicht die Anzahl der Zugfahrten, sondern die Anzahl der täglichen Kraftfahrzeugfahrten ausschlaggebend für eine technische Sicherung. Auch das Weglassen von Andreaskreuzen ist nach Ansicht von Pro Bahn & Bus gefährlich, sichern doch Andreaskreuze dem Zugverkehr die Vorfahrt vor dem Individualverkehr. Weiterhin war es fraglich, wie man einen Kreisel mit 44 Metern Durchmesser und 5 Einfahrten durch Sicherungsposten absichern will.

Aufgrund dieser Fragen schrieb Pro Bahn & Bus Mittelhessen einen Brief an das mit den Planungen betraute zuständige Amt für Straßen- und Verkehrswesen (ASV) in Schotten und machte auf die Sicherheitsmängel aufmerksam. Gleichzeitig wurden Beispiele aufgeführt, wie das Problem an anderen Orten in Deutschland gelöst wurde. Eine Kopie des Briefes ging an die Stadt Butzbach zur Kenntnis. Eine Antwort auf die vorgebrachten Bedenken bekam Pro Bahn & Bus bis heute nicht.

Stattdessen erschien am 1. Februar 2005 unter der Schlagzeile „Pro Bahn & Bus blockiert Umbau der Spinne zum Kreisverkehr“ eine Pressemitteilung der Stadt Butzbach. Bürgermeister Oswin Veith kritisierte darin die Forderung des Fahrgastverbandes, den Bahnübergang mit Andreaskreuzen und Ampeln auszustatten. Er verwies auf die früheren Zusagen der Butzbach-Licher Eisenbahn und der Eisenbahnfreunde Wetterau zum Verzicht auf Sicherungsanlagen, weil „die hohen Investitionskosten nicht in der Relation zur Nutzung“ stehen und schloss mit dem Satz: „Zeitverzögerungen werden jetzt

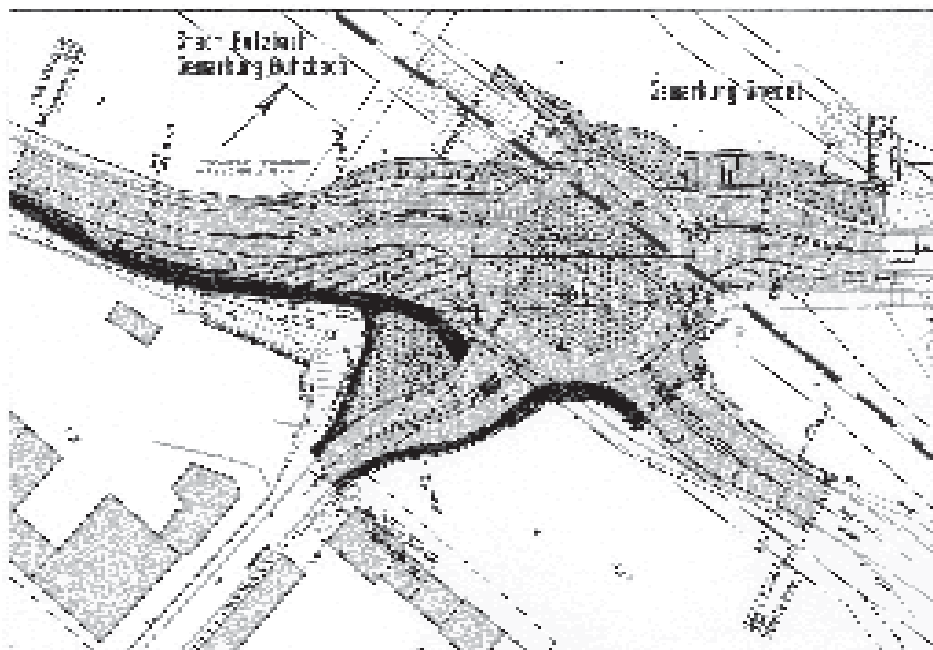
nicht mehr hingenommen.“

Was Pro Bahn & Bus zu diesem Zeitpunkt nicht wusste: Sowohl die Eisenbahnfreunde Wetterau als auch die Butzbach-Licher Eisenbahn hatten zum Jahresanfang 2005 der Stadt Butzbach mitgeteilt, dass angesichts der Holztransporte auf der Schiene eine technische Sicherung des Bahnübergangs notwendig sei.

Pro Bahn & Bus veröffentlichte darauf hin ebenfalls eine Presseerklärung und verwies auf einen schweren Unfall, der sich Anfang der 70er Jahre auf dem Bahnübergang ereignete. Ein amerikanischer Jeep kollidierte damals mit einem Triebwagen und wurde rund 25 Meter mitgeschleift; der Fahrer des Jeeps erlitt lebensgefährliche Verletzungen. Erst danach wurde der Bahnübergang mit Schranken ausgestattet.

In einer weiteren Presseerklärung vom 12. Februar nahm Bgm. Veith noch einmal Stellung und versuchte, den Güterverkehr schlecht zu machen: „Wenn nunmehr von einer angeblichen Renaissance eines alten heruntergekommenen Gleisabschnittes gesprochen werde, auf dem 35 ellenlange Ganzzüge mit Holz geplant seien“...“, so könne man bei der Stadt darüber nur den Kopf schütteln.“ Ebenso unterstellte der CDU-Ortsbeirat Griedel dem Fahrgastverband „taktische Verschiebepläne“ und stellte fest, dass der Fahrgastverband „hauptsächlich egoistische Eigeninteressen verfolge.“

Durch die Berichte in der Presse hatte auch der Wetterauer Landrat Rolf Gnadt Kenntnis von der Angelegenheit bekommen. In einem Schreiben Ende Februar



*Der geplante Kreisel, durch den die Bahnstrecke (gestrichelt) führt*

an Bgm. Veith begrüßte Gnadl einerseits den baldigen Bau des Kreisels auch im Hinblick auf den in Butzbach stattfindenden Hesttag 2007, stellte andererseits die Frage, wie angesichts der stark befahrenen Straßen die Züge durch Streckenposten wirkungsvoll geschützt werden können. Der Brief ging unter anderem auch in Kopie den Eisenbahnfreunden Wetterau, der Butzbach-Licher Eisenbahn und Pro Bahn & Bus zu. Eine Antwort von Seiten der Stadt Butzbach blieb bis heute aus.

Mittlerweile wurde bekannt, dass die von der Stadt Butzbach bevorzugte Methode mit Sicherungsposten einen weiteren Haken hatte: Aufgrund des starken

Kfz-Verkehrs erlaubte der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht (LfB) die Zugfahrt über den geplanten Bahnübergang unter folgenden Bedingungen:

- nur bei Tageslicht
- nur bei schönem Wetter
- maximal 12 Züge pro Jahr.

Unter diesen Bedingungen wären die Holzzüge der Eisenbahnfreunde Wetterau von der Einstellung bedroht gewesen. Schließlich benötigt man für die Beladung eines einzigen Holzszuges 8 Fahrten über den Bahnübergang. Da die Eisenbahnfreunde durch die Holzszüge wesentliche Einnahmen für den Streckenunterhalt erzielen, war die wirtschaftliche Situation des Vereins gefährdet. Ebenso gefährdet

erschieden die geplanten Sonderfahrten zum Hessentag nach Butzbach.

Warum aber sperrte man sich gegen einen technisch gesicherten Bahnübergang? Laut ASV sollten sich die Kosten für die technische Sicherung auf 800 000 bis 1 Mio Euro belaufen. Damit wären die Sicherungskosten teurer geworden als die Baukosten für den Kreisel. Diese sind mit rund 720 000 Euro veranschlagt.

Pro Bahn & Bus kamen die projektierten Kosten für den Bahnübergang zu hoch vor. Ein Mitglied, im Hauptberuf mit der Planung von Bahnübergängen und Signalanlagen vertraut, schätzte die maximalen Kosten bei 300 000 Euro ein. Werden gleichzeitig Erdbauarbeiten durchgeführt, was hier der Fall ist, würden sich die Kosten noch weiter reduzieren.

Auch die Eisenbahnfreunde Wetterau hatten mittlerweile eine Fachfirma hinzu gezogen. Durch den Wegfall der Schran-

ken sowie weit entfernt liegender Einschaltkontakte konnte der Preis auf rund 150 000 Euro weiter gesenkt werden. Allerdings müssen die Züge bei dieser Ausführung vor dem Übergang anhalten und warten, bis der BÜ mit der Lichtzeichenanlage gesichert ist.

Mit diesem Angebot wurde letztlich der Durchbruch erzielt: Am 11. Mai 2005 einigte man sich auf den zwar etwas abgespeckten, aber technisch gesicherten Bahnübergang. Die Kosten für den Bahnübergang übernimmt das ASV komplett, nachdem es im Vorfeld hierüber noch Unklarheiten gegeben hatte.

Die Planungen sind schon weit fortgeschritten; so wurden von der Planungsfirma die Unterlagen bereits geändert und in ca. 15 Arbeitstagen sollen alle Unterlagen unterschriftsreif sein. Danach erfolgt eine Ausschreibung und im Spätsommer soll mit dem Bau begonnen werden.

*Dank des neuen  
Bahnübergangs  
können die  
Holzzüge auch  
weiterhin in  
Münzenberg  
beladen werden.  
Im Bild ein rund  
400 m langer  
Zug abfahrbe-  
reit in Butzbach-  
DB zur  
Zellulosefabrik  
nach Stendal*



## Lumdatabahn aktuell

### Arbeiten an der Strecke

(ml)Die Arbeiten zur Vegetationskontrolle sind im vergangenen Winterhalbjahr ein gutes Stück vorangekommen. Rückgeschnitten und damit profilfrei sind gegenwärtig etwa 70% des betriebslosen Abschnittes. Nach den letzten Sonderfahrten am 21. Juli 1996 war schwerpunktartig die Nutzen-Kosten-Untersuchung bearbeitet worden, so dass die Infrastrukturpflege vernachlässigt werden musste. Innerhalb weniger Jahre war dann der Schienenweg von der Natur vereinnahmt worden. Heute ist es um so aufwändiger, den Rückschnitt zu betreiben. Ein gut 2.000 Meter langes Streckenteil zwischen Allendorf/Lda. und Rabenau-Londorf ist noch stark bewachsen.

Andererseits offenbart sich der gesamte Abschnitt zwischen dem Didierwerk in Mainzlar und dem „vorläufigen



Streckenende“ am ehemaligen Bahnübergang der Allertshäuser Strasse in Allendorf/Lda. sowie innerhalb der Ortslage von Londorf in einem vorteilhaften Erscheinungsbild. Und das sind rund 7 km. An einigen Tagen ist aufgrund des dornigen Gestrüpps nur etwa die Leistung von 10 Metern erreichbar!

Sorgen bereitet die Verlandung des Schotters an vielen Bahnübergängen. Durch Regenwasser wird Erdreich über die Spurrille in das benachbarte Schotterbett gespült. Dadurch bleibt jener verschlickte Bereich dann nicht mehr elastisch und mutiert im Winter bei Vereisung zu einer „festen Fahrbahn“.

Ebenso Sorgen verursacht die teilweise



*Sauber freigeschnittener Streckenabschnitt der Lumdatabahn unterhalb von Trais*

*Foto: Karin Schmidt*

nicht mehr funktionierende Entwässerung der Wassergräben. Durch die Lage der Bahnstrecke relativ nahe an der Lumda ist die Trasse oft feucht. Gelingt es dann nicht, den Oberbau zu entwässern, fährt es sich wie auf einem „Wackelpudding“.

### **Arbeiten am Bahnsteig Mainzlar**

Analog dem SPNV-fähigen „Referenzbahnsteig“ in Staufenberg-Daubringen wird dieses Jahr die nächste Station repariert, um gefahrloses Ein- und Aussteigen zu gewährleisten und um einen weiteren Kostenfaktor für eine neue Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) positiv zu beeinflussen. In der NKU von 1999 waren pauschal pro Bahnsteig 350.000 DM angesetzt gewesen.

Mit sehr viel Eigenleistung konnte 2003 in Daubringen für 6.000 Euro ein für den SPNV tragfähiger Kompromiss errichtet werden, wobei auf „Bahnsteigmobiliar“ zunächst verzichtet wird. Das hessische Verkehrsministerium wurde um Bezuschussung gebeten. Leider liegt von dort noch kein Förderbescheid vor. Es ergeht hiermit ein Spendenaufruf an alle HESSEN-SCHIENE-Leser, sich am Bahnsteigbau monetär zu beteiligen (Konto-Nr.: 67 227 000, BLZ: 513 900 00, Volksbank Mittelhessen).

### **Stand der Übernahmeverhandlungen**

Die Lumdatabahn ist in ihrer Gesamtlänge im neuen lokalen Nahverkehrsplan des Landkreises Gießen enthalten. Leider hat man wohl übersehen, den Schienenweg auch in den regionalen Nahverkehrsplan des RMV, welcher im April 2005 erschienen ist, zu integrieren. Der jetzi-

gen Eigentümerin DB Services Immobilien GmbH wurde von Seiten der LB AG erneut ein Pachtvorschlag unterbreitet, der jedoch bislang unbeantwortet blieb. Nach einem Schreiben des Herrn Bürgermeister Münch, Stadt Staufenberg, ist für 2005 die Gründung eines Infrastruktur-Zweckverbandes vorgesehen.

### **Kapitalerhöhung der Aktiengesellschaft**

Wenig erfreulich entwickelt sich die unendliche Geschichte der 1999 auf der Hauptversammlung beschlossenen Kapitalerhöhung. Die Zeichner der vorgesehenen zusätzlichen Aktien müssen die Kapitalerhöhung mittlerweile leider als gescheitert betrachten, weil das zuständige Amtsgericht die massive Fristüberschreitung beanstandet. Ein finanzieller Schaden entsteht den Zeichnern jedoch nicht, da das Geld auf einem Treuhandkonto ruht. Schuld an der Verschleppung trägt eine renommierte Giessener Anwaltskanzlei. Der Kreis der Zeichner wird in Kürze ausführlich informiert. Gegenüber der Kanzlei wird eine Regressforderung geprüft.

### **Neuer Skulpturenpfad im Lumdatal**

Entlang der Bahnlinie zwischen Staufenberg-Treis und Rabenau wurde ein Kunst- und Kulturpfad angelegt. Aus dem fahrenden Zug wären an mehreren Stellen Basaltskulpturen und Objekte, von Künstlerhand gestaltet, zu bewundern. Dabei handelt es sich immer um massive, aber auch durchdrungene mannsgroße Darstellungen.

## Dresden und Hanau testen neue Versionen des elektronischen Fahrscheins

(fl) Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) startete am 28.04.2005 gemeinsam mit der Hanauer Straßenbahn AG (HSB) und den Partnern Nokia und Philips Semiconductors das Pilotprojekt „NFC Handy Ticketing“. Erstmals wird dabei ein Mobiltelefon in einem Check In/Check Out-System als Fahrkarte im Öffentlichen Nahverkehr eingesetzt. „NFC“ steht für Near-field-communication. Während der sechsmonatigen Testphase soll nicht nur die Praxistauglichkeit der neuen Technologie, sondern auch deren Akzeptanz bei den Nutzern geprüft werden.

Zweihundert Buskunden der HSB tauschten ab dem 02. Mai 2005 ihre bisher für das elektronische Ticketing verwendeten kontaktlosen Smart\_Cards gegen ein Mobiltelefon Nokia 3220 mit veränderter Rückwand um. Dieses ist mit der von Philips Semiconductors und Sony entwickelten NFC-Chiptechnologie ausgerüstet. Im Bus führen die Fahrgäste ihr Mobiltelefon in geringem Abstand an den Terminals vorbei, die bereits im Jahr 2002 für die Elektronische Fahrkarte installiert wurden. Dabei erhalten die Nutzer eine Rückmeldung, ob die An- oder Abmeldung erfolgreich war.

Die Fahrtdaten werden sicher auf einem im Handy integrierten Smart\_Card-Chip, der mit dem NFC-Chip verbunden ist, gespeichert. Die letzten fünf Fahrten lassen sich im Handy-Display anzeigen. Dem Kunden ist es jedoch jederzeit möglich, den im Handy integrierten NFC-Chip zu deaktivieren. Analog den 6.000 Kunden des Electronic-Ticketing-Systems erhalten die Teilnehmer des Pilotversuchs am Ende eines jeden Monats eine Rechnung.

Diese sogenannte Post-Paid-Abrech-

nung enthält, ähnlich wie eine Telefonrechnung, eine Auflistung der unternommenen Fahrten. Der letztendlich zu bezahlende Betrag wird auf Basis des sogenannten Best-Price-Systems berechnet und vom Konto abgebucht. Damit ist Gewähr geleistet, dass die Kunden immer nur den für sie günstigsten Fahrpreis bezahlen.

Auch für die Kontrolleure der HSB in Hanau bedeutet der Einsatz der Philips NFC-Technologie eine Vereinfachung. Ein

*An- und Abmelden mit dem Handy  
in einem Hanauer Stadtbus  
Foto: Werkbild Philips*





spezielles Nokia-Kontrolltelefon ermöglicht das elektronische Auslesen der letzten Fahrten aus den bereits im Umlauf befindlichen Chipkarten und den neu eingesetzten Handys.

Mit dem Einsatz des Mobiltelefons als Trägermedium wird das existierende Chipkarten-System um eine neue Komponente erweitert. Die eingesetzte NFC-Lösung ermöglicht eine schnelle und sichere Datenübertragung zwischen den Telefonen und dem eingesetzten Fahrterfassungssystem. Sie ist voll kompatibel zu der im Praxisbetrieb eingesetzten Infrastruktur in Hanau.

Die Pressemitteilung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes spricht von einem weltweit erstmaligen Einsatz von Mobiltelefonen als elektronischem Fahrschein. RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann äußerte seine Begeisterung über die neue Möglichkeit und sagte, er sei stolz, dass der RMV in Hessen die Entwicklung und Erprobung einer solchen Technologie mit internationalen Partnern vorantreiben könne. Ulrich Hoffmann, Vorstandsvorsitzender der Hanauer Straßenbahn sagte, dass man in Hanau stolz sei, auch dieses Mal wieder an der Spitze zu stehen.

Bei so viel Stolz wurde offenbar übersehen, dass im Verkehrsverbund Oberelbe am 7. März 2005 – knapp acht Wochen vor Hanau - ein ganz ähnlicher Modellversuch startete: ALLFA – einfach alles fahren nennt sich die Dresdner Version des elektronischen Fahrscheins, welche von insgesamt 3000 ÖPNV-Kundinnen und –Kunden in Straßenbahnen, S-Bahnen und Regionalbussen der Region getestet wird. Außer einem ganz ähnlich wie

in Hanau adaptierten Mobiltelefon aus dem Hause Siemens kommt auch dort eine spezielle Chipkarte zum Einsatz. Im Gegensatz zum Hanauer GET IN und der dortigen Mobilfunklösung genügt beim Dresdner System das Mitführen des Funktelefons oder der Chipkarte zum Beispiel in der Jackentasche. Es wird vom Fahrgast keine aktive Bedienung erwartet, also kein Heranführen der Karte oder des Telefons an ein Lesegerät. Man spricht hier von einem Be in / be out – System im Gegensatz zum Check in / check out in Hanau.

Der Dresdner Versuch stellt zweifellos die innovativere Lösung dar, wohingegen in Hanau das mittlerweile bewährte GET IN lediglich um eine weitere Komponente bereichert wurde. Die Dresdner Technik ist relativ aufwändig, da die Anwesenheit der Fahrgäste an jeder Stelle im Fahrzeug sicher erfasst werden muss. Sollte das Dresdner System seine Praxistauglichkeit unter Beweis stellen so gehört dieser Technologie sicher eher die Zukunft als dem noch nicht unter echten Massenverkehrsbedingungen getesteten GET IN. Partner des Dresdner Versuchs sind das Fraunhofer Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme sowie Siemens VDO Automotive.

Dass die Systeme parallel entwickelt werden und bei den „Machern“ offenbar ein gewisses Konkurrenzdenken herrscht, muss nicht zwangsweise in einer Vielfalt unkompatibler Lösungen münden. Dafür sorgt eine Standardisierung der elektronischen Fahrscheinsysteme beim Verband deutscher Verkehrsunternehmen, die so genannte „VDV-Kernapplikation“.

## Hessische Landesbahn wird neue Betreiberin der Kahlgrundbahn

(fl) Im Rahmen einer europaweiten offenen Ausschreibung hat der Rhein-Main-Verkehrsverbund gemeinsam mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft die Verkehrsleistungen auf der Kahlgrundbahn (Hanau – Kahl – Schöllkrippen) an einen neuen Betreiber vergeben: Ab dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 wird die Hessische Landesbahn auf dieser Strecke fahren. Es war, ungeachtet seiner Herkunft, dem Bieter der Zuschlag zu erteilen, der das wirtschaftlich günstigste Angebot vorgelegt hatte.

Insgesamt wurden rund 320.000 Zugkilometer ausgeschrieben, von denen etwa 63.000 auf hessischem Gebiet gefahren werden. Der Vertrag wird für 10 Jahre geschlossen. Die Hessische Landesbahn wird die Strecke montags bis freitags tagsüber im Stundentakt und abends sowie an den Wochenenden ganztags alle zwei Stunden bedienen. Eingesetzt werden niederflurige Fahrzeuge, um den Fahrgästen einen entsprechenden Kom-

fort zu bieten.

Unklar ist derzeit noch, was mit dem Personal und den Fahrzeugen der Kahlgrund-Verkehrsgesellschaft geschieht. Denkbar wäre eine Übernahme durch die Hessische Landesbahn. Allerdings ist der Wagenpark der Privatbahn bislang nur zu einem kleinen Teil niederflurig. Es dominieren die konventionellen Triebwagen vom Typ NE 81.

### Kommentar:

In Zukunft werden die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in ÖPNV-Betrieben mit unschöner Regelmäßigkeit um ihre Arbeitsplätze bangen. Nicht immer dürfte die Übernahme der bisher Beschäftigten durch den neuen Gewinner der Ausschreibung gelingen. Bei kleinen Unternehmen ist der Verlust einer Ausschreibung als Wegfall der Existenzgrundlage zu betrachten. Da besteht dann auch kaum Hoffnung auf eine Weiterbeschäftigung in anderen Unternehmensbereichen. Und bekanntlich steht hinter jedem entfallenden Arbeitsplatz ein persönliches Schicksal. Die Betroffenen wird es kaum trösten, dass statistisch betrachtet jeder Entlassung eine Neueinstellung bei einem anderen Verkehrsunternehmen gegenüber steht – wenn es denn dazu kommt und den Beschäftigten beim neuen Verkehrsunternehmen nicht einfach ein wenig „flexible“ Mehrarbeit bei gleicher oder schlechterer Bezahlung aufgebremmt wird. Bei Ausschreibungen der öffentlichen Hand müssen Arbeitnehmerrechte eine angemessene Rolle spielen. Die derzeitige Praxis ist Kapitalismus pur.

Friedrich Lang



## Neues von der Rodgau S-Bahn

**(fl) Die Erfolge der im Dezember 2003 eröffneten Rodgau-S-Bahn, die sich bei einer Stichprobe im März 2004 gezeigt haben, wurden nun bei einer gründlichen Zählung im Februar 2005 bestätigt, bei wichtigen Kennzahlen sogar übertroffen: Im Abschnitt zwischen Offenbach Ost und Offenbach Bieber fahren werktäglich in beiden Richtungen insgesamt 21.500 RMV-Kunden.**

Das sind 1.800 mehr als vor einem Jahr gezählt wurden. Die jetzt gezählten Fahrgäste verteilen sich mit 13.500 auf den Ast der S 1 von und nach Ober-Roden und mit 8.000 auf den Ast der S 2 von und nach Dietzenbach. Die Fahrgaststeigerung hochgerechnet aufs Jahr beträgt rund fünf Millionen.

### Fahrgastzahlen der S-Bahnlinie 1

Am Querschnitt der S 1 zwischen Offenbach-Bieber beziehungsweise Offenbach-Waldhof und Obertshausen konnte durch Aufnahme des S-Bahn-Betriebes das Fahrgastaufkommen mit einem Anstieg von 5.800 auf 12.600 Fahrgäste täglich mehr als verdoppelt werden. Dazu hat auch die Neuordnung des regionalen und lokalen Busnetzes beigetragen, die rund 2.750 Fahrgäste vom Bus- auf den Bahnverkehr umsteigen ließ. Im südlichen Teil der Stadt Rodgau stieg das Fahrgastaufkommen um rund 150 Prozent von 2.800 auf 7.100 Fahrgäste/Tag. Der Fahrgastzuwachs südlich von Obertshausen stellt nach der S-Bahn-Eröffnung hauptsächlich Neuverkehr dar.

Die Station der Rodgau-S-Bahn mit der größten Nutzung durch die Fahrgäste ist nach wie vor der Verkehrsknotenpunkt Offenbach-Ost mit nunmehr 6.900 Ein- und Aussteigern täglich bei den Linien S1 und S2. Der S1 können dabei zwei

Drittel, nämlich 4.600, zugerechnet werden. Im Vergleich zum Aufkommen der früheren Regionallinie 62 an dieser Station stieg damit dieser Wert bei der S1 um 60 Prozent. Den größten Gewinn durch das neue S-Bahn-Angebot erzielt die Station Offenbach-Bieber, die vorher mit nur 100 Ein- und Aussteigern täglich für diesen Offenbacher Stadtteil mit 15.000 Einwohnern so gut wie keine Bedeutung aufwies. Das gute Fahrtenangebot der sich zu einem dichten Takt überlagernden S-Bahn-Linien 1 und 2 in die Kernstadt Offenbach sowie nach Frankfurt ließ die Zahl der Nutzer dieser Station auf das 29fache steigen.

Auf dem Rodgau-Ast der S1 ist die S-Bahn-Station Obertshausen mit 6.100 Nutzern täglich die aufkommensstärkste Station. Dieses liegt zu einem in der im Vergleich zu den anderen Städten beziehungsweise Stadtteilen relativ hohen Zahl von 25.000 Einwohnern und zum anderen an der Funktion als Knotenpunkt mit bedeutender Verknüpfung zum Busverkehr. Im Vergleich zur früheren RMV-Linie 62 hat sich hier das Aufkommen mehr als versechsfacht. Bei der Nutzung der S-Bahn liegt Obertshausen jedoch mit täglich 254 Fahrten/1.000 Einwohner nur im mittleren Bereich der Rodgau-Gemeinden. Dies liegt unter anderem daran, dass große Teile der Stadt Obertshausen (zum Beispiel der Stadtteil Hausen) nicht



*Ein Zug der S1 nach Ober Roden fährt in den umgebauten Bahnhof Obertshausen ein*

in fußläufiger Erreichbarkeit zur S-Bahn liegen. Zudem stellt die Buslinie 120 nach Mühlheim nach wie vor für viele Fahrgäste eine Alternative zur S-Bahn dar.

Deutlich profitiert von der S-Bahn-Eröffnung haben die zahlreichen Stationen in der Stadt Rodgau entlang der S1. So weisen Jügesheim (12.000 Einwohner) und Dudenhofen (8.000 Einwohner) nunmehr über 2.500 Nutzer täglich auf. Das Nutzeraufkommen hat sich damit nahezu vervierfacht. In Nieder-Roden (16.000 Einwohner) haben sich mit über 2.500 Ein- und Aussteigern die Zahlen mehr als verdreifacht. Der Rodgauer Stadtteil Dudenhofen erzielt bei der Nutzung der S-Bahn den günstigsten Wert mit 329 Fahrten pro 1.000 Einwohner. Insgesamt können die Stadtteile der Stadt Rodgau die beste Nutzung der S-Bahn in Bezug auf die Einwohnerzahl verzeich-

nen. Die hohen Werte der S-Bahn-Nutzung liegen bei der Stadt Rodgau in ihrer bandförmigen Struktur begründet, die eine optimale Erschließung ermöglicht, da alle S-Bahn-Stationen weitgehend fußläufig erreicht werden können.

Der Bahnhof Rödermark – Ober-Roden mit Anschluss zur Dreieichbahn weist täglich 3.000 Nutzer auf. Davon nutzen 70 Prozent der Fahrgäste die S-Bahn und 30 Prozent die Dreieichbahn.

## **Fahrgastzahlen der S-Bahnlinie 2**

Am Querschnitt zwischen Offenbach-Bieber und Heusenstamm wurden mit insgesamt 7.500 Fahrgästen pro Tag 70 Prozent mehr gezählt als früher in den regionalen Buslinien. Am Querschnitt Heusenstamm/Steinberg konnte das Fahrgastvolumen durch Aufnahme des S-

Bahn-Betriebes um rund 30 Prozent von täglich 4.700 Fahrgästen, die zuvor mit den Buslinien unterwegs waren, auf insgesamt 6.000 Fahrgäste der S2 gesteigert werden.

Auf dem Ast der S2 weisen die Station in der 19.000 Einwohner zählenden Stadt Heusenstamm mit 2.900 täglichen Nutzern sowie die Station Dietzenbach Mitte mit 3.500 täglichen Nutzern das größte Fahrgastaufkommen auf. Bei beiden Stationen handelt es sich um bedeutende Verknüpfungspunkte mit dem Busverkehr. In der Stadt Heusenstamm liegt die Nutzung der S-Bahn mit täglich 153 Fahrten/1.000 Einwohner an vorletzter Stelle der Gemeinden im Rodgau. Dieses ist zum einen auf die Buslinie 119 zurückzuführen, die Heusenstamm ebenfalls bedient und über die südlichen Stadtteile Offenbachs in das Stadtzentrum führt, zum anderen auf die Linie 900 zum Flughafen, der ein wichtiges Fahrtziel ist.

In der 34.700 Einwohner zählenden

Stadt Dietzenbach ist noch Fahrgastpotenzial vorhanden. Der nördlichste Stadtteil Steinberg mit 12.800 Einwohnern weist mit 119 täglichen Fahrten/1.000 Einwohner den niedrigsten Wert auf. Die Stadt wird vom Siedlungskörper über drei Stationen gut erschlossen, allerdings liegt der Wert der S-Bahn-Nutzung in der Kernstadt Dietzenbach (22.900 Einwohner) mit 249 täglichen Fahrten/1.000 Einwohnern nur im mittleren Bereich der Gemeinden im Rodgau.

Die Verdichterfahrten der S2 in der Hauptverkehrszeit, die zu einem 15-Minuten-Takt führen, können wegen der eingeschränkten Kapazität des Frankfurter Tunnels derzeit nicht nach Frankfurt geführt werden und zweigen in Offenbach Ost nach Offenbach Hbf ab. Die tägliche Nutzung liegt mit unter 500 Einsteigern und Aussteigern deutlich unter den Möglichkeiten des Systems S-Bahn und spricht für die vom RMV angestrebte vollständige Durchbindung aller Züge der S2 über Frankfurt nach Niedernhausen.



*Bei den Bahnhofsumbauten wurden auch gute Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen. Im Bild die überdachten Abstellplätze in Obertshausen, teilweise mit Fahrradboxen*

## Bessere Fahrgastinformation an den Stationen

An der Station Bieber wurde eine automatisierte akustische Fahrgastinformation in Betrieb genommen. Damit soll einer wichtigen Forderung des Behinderten Gleichstellungsgesetzes (BGG) entsprochen werden. An den Verknüpfungspunkten zwischen Bus und Bahn an der Rodgau-S-Bahn wurden unter der Federführung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) bereits zum Jahreswechsel Dynamische Fahrgastinformationsanlagen errichtet. Diese informieren optisch über die tatsächlichen Abfahrtszeiten der Busse und Bahnen. In Zukunft soll jedoch nach den Vorgaben des Gesetzes bei allen neuen Anlagen das Zwei-Sinne-Prinzip realisiert sein. Zwei Sinne, das heißt zum Beispiel: Informationen sind zu sehen und zu hören.

Daher hatten die Partner des Projektes Dynamische Fahrgastinformation an der Rodgau S-Bahn verabredet, diese Vorgaben umzusetzen. Kooperationspartner sind neben dem RMV die Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach, die Stadt Offenbach und die Offenbacher Verkehrsbetriebe. In einer ersten Stufe werden in Bieber die angezeigten Informationen nun auch automatisiert angesagt. Während einer Probezeit von drei Monaten wird untersucht, wie die optimale Einstellung hinsichtlich Lautstärke oder Ausrichtung sein sollte, und ob es zu bestimmten Tageszeiten andere Anforderungen gibt. Der RMV führt dazu eine Marktforschung durch, die speziell die Anwohner, die Fahrgäste und Behindertenvertreter einbezieht.

Die Vorbereitung dieses Projektes begann mit einer Zusammenstellung aller Textbausteine, die für die Ansage in Frage kommen können. Diese wurden dann mit Behindertenverbänden abgestimmt. Eine professionelle Sprecherin hat die Textbausteine aufgenommen. Für die Ansagesysteme wurde beim Land Hessen ein Förderantrag nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in Kombination mit dem Finanzausgleichsgesetz gestellt. Die Auftragssumme für die Ansagesysteme beträgt für die drei Stationen



*Über automatische Sprachsysteme werden bei Verspätungen Ansagen auf den Bahnsteigen angesagt*

Offenbach Bieber, Offenbach Ost und Dietzenbach Mitte rund 30.000 Euro. Die Eigenanteile für die Hardware (Lautsprecher, Ansagegerät etc.) trägt der jeweilige Partner vor Ort, der RMV finanziert die überall einsetzbare Software.

Die Busse fahren nach dem Rhein-Main-Takt angepasst an die S-Bahn-Ankünfte und Abfahrten, das heißt, sie treffen mehr oder weniger gleichzeitig ein. Nach dem abgestimmten Ansage-

konzept ist vorgesehen, dass alle angezeigten Inhalte der Tafel circa fünf bis sieben Minuten vor der Soll-Abfahrt der S-Bahn vorgelesen werden und dann noch einmal circa zwei Minuten vor der tatsächlichen Abfahrt.

Insgesamt wurden neun Stationen im Bereich des Kreises Offenbach und fünf Stationen im Gebiet der Stadt Offenbach in das Projekt aufgenommen. Im Kreis Offenbach sind dies die Stationen Dietzenbach Bahnhof, Mitte und Steinberg, Heusenstamm, Rödermark-Ober Roden, Rodgau-Nieder Roden, Jügesheim, Hainhausen (Ost) und Weiskirchen sowie Obertshausen und Mühlheim. Noch zu errichten sind: Rodgau-Hainhausen (West), Jügesheim und Heusenstamm. Die Investitionskosten hierfür belaufen sich auf etwa eine halbe Million Euro. Ungefähr der gleiche Betrag wird in Offenbach ausgegeben. Hier sind es die Stationen Ost, Bieber und Waldhof. Es folgen noch die Stationen Marktplatz (2005) und Kaiserlei (2006).

Das Besondere an dem Projekt ist darin zu sehen, dass die IST-Daten der Schienenverkehre der DB Netz AG beim RMV auf einen zentralen Server eingespielt werden. Von hier aus werden sie für alle RMV-Partner verfügbar gemacht. An der jeweiligen Haltestelle holt sich ein Rechner vor Ort – zum Beispiel bei der Kreis-Verkehrs-Gesellschaft - in definierten Zeitabständen beim RMV-Server die aktuellen Abweichungen vom Sollfahrplan. Liegen Abweichungen vor, wird die entsprechende Meldung an die Anzeigetafeln weitergegeben. Wichtig ist die Echtzeit-Anzeige für die Busfahrer. Sie

können sehen, wann genau eine S-Bahn ankommt. Ist diese verspätet, können die Fahrer warten und den Anschluss für die Fahrgäste sicherstellen. Abhängig von bestimmten Tageszeiten gibt es eine maximale Wartezeit, damit die Anschlüsse an anderen Verknüpfungspunkten nicht verloren gehen.

### **Neue P+R-Plätze**

An drei S-Bahnstationen im Rodgau wurden in den vergangenen Wochen P+R-Plätze fertig gestellt. An der Station Dietzenbach Bahnhof können jetzt 50 Autos geparkt werden, an der Station Dietzenbach Steinberg befinden sich mittlerweile 125 Parkplätze, welche die Bahn teilweise im Auftrag der Stadt Dietzenbach gebaut hat.

Die dortigen Fahrrad-Abstellanlagen werden bis Ende Juli fertig. Ebenfalls im Juli soll Dietzenbach-Mitte weitere 155 P+R-Stellplätze erhalten. Im Bereich der Stadt Dietzenbach wird es dann 240 Stellplätze für motorisierte Bahnkunden und 96 für solche mit Fahrrad geben. Komplettiert wird die Infrastruktur durch ein selbst reinigendes WC in Dietzenbach Bahnhof.

Im Bereich der Stadt Rodgau stehen nach Abschluss der P+R-Bauarbeiten insgesamt 352 Auto-Abstellplätze und 412 Stellplätze für Fahrräder an den S-Bahnstationen Dudenhofen, Nieder Roden, Rollwald, Weiskirchen, Jügesheim und Hainhausen zur Verfügung. Die Anlage in Dudenhofen wurde als letzte im April 2005 fertig.

## S-Bahn Rhein-Main: Geänderte Einsatzstrecken der neuen Triebwagen

(lk) Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 wurden die Einsatzstrecken der S-Bahnfahrzeuge ET 423 im Rhein-Main-Gebiet geändert. Die klimatisierten und bis zu 140km/h schnellen Fahrzeuge sind bereits seit Ende 2002 im Einsatz. Bis heute verfügt die S-Bahn Rhein-Main über mehr als 60 der modernen Fahrzeuge, bis zum Jahr 2007 sollen es 100 sein.

In der Hessenschiene 57 wurde berichtet, dass seit Juni letzten Jahres erstmals die S-Bahnlinien 5 & 6 mit den neuen Fahrzeugen allein betrieben worden sind. Seit Fahrplanwechsel findet man nun auch auf der Linie S4 den „artreinen“ Betrieb vor. Hinzugekommen ist auch ein erweiterter Einsatz auf der S1: Dort werden die Züge von Wiesbaden nach Rödermark Ober-Roden mit den neuen Fahrzeugen - wegen des Ausbaus der A66 sogar mit mehr Langzügen - gefahren. Seit 3. April wurden nahezu alle „Kurzpendel“ auf der S1 auf den neuen Fahrzeugtyp umgestellt.

Die S5 hingegen wurde zum Fahrplanwechsel wieder vollständig auf die älteren Fahrzeuge vom Typ ET 420 umgestellt, allerdings werden seit Anfang April an Wochenenden wieder die neuen Fahrzeuge eingesetzt.

Pro Bahn & Bus begrüßt den erweiterten Einsatz, hält aber eine komplette Rückumstellung, wie sie zunächst auf der S5 erfolgt ist, für nicht sinnvoll. Zudem spricht sich der Fahrgastverband dafür aus, mindestens einen Tagesumlauf auf allen Linien mit den neuen Fahrzeugen zu bedienen. Interessant wäre auch ein vermehrter Einsatz auf der Linie S9, die auch den Flughafen Frankfurt bedient und vor allem bei auswärtigen Gästen mit neuen Fahrzeugen einen besseren Ein-

druck verschaffen könnte. Auf der Linie S8 wird es allerdings auf den durchgehenden Zügen über Mainz Hbf vorerst keine Fahrten mit den ET 423 geben. Grund: Das Bundesland Rheinland-Pfalz wollte sich nicht an den Kosten für die Anschaffung der Fahrzeuge beteiligen - der RMV sprach sich deswegen gegen einen Einsatz dort aus.

Als weiterer Wermutstropfen muss der -trotz transparenter Bauweise- schon erfolgte Vandalismus an den Fahrzeugen betrachtet werden. Der Fahrgastverband befürwortet daher verstärkte Kontrollen und zusätzliche Begleitung -auch tagsüber- durch die BSG Bahn Schutz & Service Gesellschaft.





## Einwurf: Frankfurter Farbenspiele

Die Stadt Frankfurt hatte zum 1. September 2001 eine lokale Nahverkehrsgesellschaft gegründet, die heute unter dem Namen traffiQ auftritt. Es handelt sich dabei um eine Bestellerorganisation, die gegenüber der bisherigen Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) unabhängig und wettbewerbsneutral handelt.

Seit Gründung der traffiQ gibt es hinter den Kulissen ein gewisses Konkurrenzdenken zwischen traffiQ und VGF, welches sich u.a. darin manifestiert, dass beide Gesellschaften inhaltlich völlig identische, aber unterschiedliche Faltblätter zu bestimmten Themen, z.B. dem Nachtbus-Angebot, herausgeben.

Gravierender und auch für Außenstehende leichter erkennbar ist der Farbenstreit, der seit einem guten Jahr zwischen den beiden Gesellschaften ausgefochten wird. Als Besteller legt traffiQ die Qualitätsstandards fest, wozu auch die Farbgebung der auszuschreibenden Omnibus- und Straßenbahnlinien gehört.

Als traffiQ die Midi-Bus-Linien im Süden Frankfurts ausschrieb, sollten die Fahrzeuge die bisher in Frankfurt verwendete Farbe Subaru-vista-blue erhalten. Die VGF stellte sich aber quer und meldete einen gesetzlichen Schutz "ihrer" Hausfarben an. Nur die VGF dürfe Fahrzeuge in dieser Farbe lackieren. TraffiQ schrieb daher die Frankfurter Stadtfarben rot-weiß für das Midi-Bus-Netz fest. Nachdem die VU die Ausschreibung gewann, fahren seither deren sechs in Frankfurt eingesetzte Busse in ansprechender rot-weißer Lackierung durch Sachsenhausen.

Am 29. September 2004 entschied man sich dann aber in Frankfurt wieder anders: Die Fahrzeuge für das zu diesem Zeitpunkt ausgeschriebene Linienbündel Ost sollten in Subaru-vista-blue lackiert werden. Am 4. Februar 2005 hatte dann der Magistrat aber genau das Gegenteil entschieden: Rot-Weiß, die Frankfurter Stadtfarben, sollten künftig die Verkehrsmittel bedecken - das wollte traffiQ.

Am 6. Mai hat der Magistrat dann aber seine Entscheidung wieder revidiert und sich für Subaru-vista-blue entschieden - angeblich aus Kostengründen. Die VGF präsentierte nämlich ein Gutachten, in dem an zusätzlichen Ausgaben mehr als zehn Millionen Euro zu erwarten seien, falls rot-weiß künftig die Corporate Identity der Verkehrsmittel sein sollte, und zwar für Haltestellenschilder, Uniformen bis hin zum Dienstausweis.

Wie dem auch sei: Subaru-vista-blue ist eine der häßlichsten und unpraktischsten Farben für ein öffentliches Verkehrsunternehmen. Das dunkle Blaugrün ist bei Dunkelheit und im Winterhalbjahr nur schlecht erkennbar. Während andere Verkehrsunternehmen zu hellen Farbtönen, beispielsweise weiß, übergehen, wird in Frankfurt auf dunkel gesetzt. Das von traffiQ vorgeschlagene Rot-Weiß dagegen wäre mit Sicherheit die bessere Alternative, wie jeder Fahrgast beim Farbvergleich mit den Sachsenhäuser Midi-Bus-Linien der VU feststellen wird.

Andreas Christopher

## Aartalbahn: Weitere Chance vertan

(gh) Zwischenzeitlich liegt den Gemeinden im Aartal das Gutachten und die Kosten-Nutzen-Untersuchung zur Reaktivierung der Aartalbahn vor. Im Veranstaltungswegweiser für die Aar-Region „Wir von der Aar“ schreibt hierüber der Bürgermeister der Gemeinde Aarbergen, Hartmut Bopp:

„In den Gutachten wird von einer Fahrzeit Limburg - Diez - Bad Schwalbach - Wiesbaden, je nach Art des Schienenfahrzeuges, zwischen 1 Stunde 15 Minuten und 1 Stunde 21 Minuten ausgegangen. In den Hauptverkehrszeiten soll im 60-Minuten-Takt gefahren werden, in den Nebenzeiten und an den Wochenenden im 120-Minuten-Takt. Weiterhin ist eine Direktverbindung Bad Schwalbach - Mainz Hbf im gleichen Takt vorgesehen.

Das Gutachten stellt die Auswirkungen auf den vorhandenen Busverkehr, die Fahrgastzahlen und die Kosten für Infrastrukturmaßnahmen wie Bahnsteig, Gleisanlagen, Bahnübergänge, Bahnbauwerke ( z.B. Brücken) sowie die Leit- und Sicherheitstechnik dar. Unter den Vorgenannten Rahmenbedingungen liegt eine Reaktivierung der Aartalbahn hinsichtlich des erreichbaren Nutzen-Kosten-Indikators unter dem Wert, der eine Bezuschussung durch das Land / den Bund

*Auf der Aartalbahn wird es in absehbarer Zukunft außer den Museumszügen kein ÖPNV-Angebot geben. Ohne eine Stadtbahn in Wiesbaden sind alle anderen Varianten nicht bezuschussungswürdig. Im Bild ein Sonderzug zwischen Bleidenbach und Bad Schwalbach im September 2003*





notwendig macht. Ohne diese Bezuschussung ist eine Reaktivierung allerdings nicht finanzierbar.

Ganz anders sieht es aus, wenn das seinerzeit (2001) von der Stadt Wiesbaden abgelehnte Stadtbahn- und Aartalbahnkonzept gemeinsam umgesetzt werden könnte. Hierbei würden sowohl die Stadt Wiesbaden durch weniger Individualverkehr, weniger Parkplätze und Wiederbelebung ihrer Innenstadt, als auch wir im Rheingau-Taunus-Kreis gewinnen. Sehenden Auges wird von den Wiesbadener Stadtbahngegnern, aber auch der Industrie- und Handelskammer der weitere Niedergang der Wiesbadener Innenstadt in Kauf genommen, ohne die Chance einer Stadtbahn, die bis ins Umland reicht, zu erkennen.

Der nördliche Teil der Aartalbahn liegt in Rheinland-Pfalz und von dort gehen Bestrebungen aus, von diesem Landesteil aus möglichst direkt über die Aartalbahn und Wiesbaden Ost die Landeshauptstadt Mainz zu erreichen. Sollte dies gelingen, wird Wiesbaden abermals das Nachsehen haben, wenn sich Pendlerströme nach Arbeitsstellen in Mainz hin

bewegen und Einkäufe zukünftig in Mainz getätigt werden. Noch geht die Kaufkraft der Region überwiegend nach Wiesbaden. Aber Wiesbaden muss etwas tun, damit dies so bleibt. Das Stadtbahn-/Aartalbahnkonzept ist aus unserer Sicht ein sinnvoller Weg hierzu.

Doch was passiert, wenn auf der Aartalbahn nichts geschieht? Die anliegenden Kommunen sind sich einig, die Gesamtstrecke auf jeden Fall zu erhalten und touristisch zu nutzen. Mit einer aktiven Touristikbahn in Verbindung mit zahlreichen Veranstaltungen an der Strecke lässt sich eine Weiterentwicklung des Tourismus in der Aarregion verwirklichen.

Wenn Sie Ideen zur Aartalbahn oder zu einer touristischen Nutzung haben, wenden Sie sich an den Verfasser: Hartmut Bopp, Bürgermeister der Gemeinde Aarbergen, Rathausstraße 1, 65326 Aarbergen, Email: [bopp@aarbergen.de](mailto:bopp@aarbergen.de)

Siehe auch in dieser Hessenschiene: „Blick über den Zaun: Neues von der Stadt- Umlandbahn Heilbronn“ in Hessen aktuell

## **RV Wiesbaden/Rheingau-Taunus in eigener Sache**

(gh) Wegen zu geringer Inanspruchnahme finden ab der zweiten Jahreshälfte die Mitgliedertreffen der Regionalverbände Wiesbaden/Rheingau-Taunus und Südhessen in Wiesbaden nur noch halbjährlich statt. Vorgesehen ist hierfür jeweils der erste Montag in den Monaten April und Oktober. Fällt der erste Montag ei-

nes Monats auf einen Feiertag, wird das Mitgliedertreffen auf den zweiten Montag des Monats verschoben. Die Treffen finden weiterhin um 18.30 Uhr in der Gaststätte Zum Niederwald in der Niederwaldstraße 10 statt.

Die Mitgliedertreffen in Idstein finden weiterhin jeden zweiten Monat statt.

## **Verkehrliche Neuordnung am Hauptbahnhof Darmstadt**

(gh) Anfang April dieses Jahres begann die HEAG mobilo auf der Ostseite des Darmstädter Hauptbahnhofs mit umfangreichen Gleis- und Straßenbauarbeiten. Die Baumaßnahme dient der besseren Anbindung des Hauptbahnhofs an das bestehende ÖPNV-Netz. Eine Anpassung der Gleislage an die künftigen Haltestellen vor dem Hauptportal und eine zusätzliche Gleisschleife sollen Fahrgästen das Umsteigen erleichtern und insbesondere im Straßenbahnbetrieb mehr Flexibilität bringen. Gleichzeitig werden dadurch die Haltekapazitäten für Busse

und Bahnen erhöht.

Die Ausführung der neun Monate dauernden Bauarbeiten erfolgt in vier Bauphasen. In der anstehenden ersten Bauphase werden die Fahrbahn und die Gleise in der Straße Am Hauptbahnhof, in der Poststraße und im Knotenpunkt Poststraße/Goebelstraße neu hergestellt. Änderungen im Linienbetrieb für Bus und Bahn sind in der Bauphase 1 nicht vorgesehen. Auskünfte zur Baumaßnahme erteilt die HEAG mobilo unter Telefon 06151/ 709-4115.

## **Baubeginn für die „Odenwald-Weiche“ in Darmstadt Nord**

(fl) **Mit einem gemeinsamen Spatenstich beim Haltepunkt Darmstadt Nord gaben am 29.04.2005 Dr. Klaus Vornhusen, der Konzernbevollmächtigte der Bahn für das Land Hessen und Stefan Zander, Leiter Grundsätze der DB Netz AG, zusammen mit dem Landrat des Kreises Darmstadt-Dieburg Alfred Jakoubek das Startsignal für die Bauarbeiten. Insgesamt werden 9,4 Mio. Euro in die jetzt anlaufenden Baumaßnahmen investiert.**

„Zukünftig können Züge in und aus dem Odenwald ohne Umweg über den Darmstädter Hauptbahnhof direkt nach Frankfurt am Main fahren“, erläutert Zander. „Dadurch werden sich die Fahrzeiten auf dieser Strecke um etwa eine Viertelstunde verkürzen“.

Die Einfahrt in den Hauptbahnhof Darmstadt und der Umstieg auf den Zug nach Frankfurt sollen bereits ab dem Fahrplanwechsel im Dezember der Vergangenheit angehören. Die bislang vor-

handene Anbindung aus dem Odenwald an den Hauptbahnhof Darmstadt bleibt dabei weiterhin unverändert erhalten.

Damit die Direktverbindung von Frankfurt in den Odenwald möglich wird, müssen an der Haltestelle Darmstadt Nord neue Verbindungen zwischen den dort verlaufenden Eisenbahnlinien geknüpft werden. Dazu werden im Bereich der Haltestelle neue Weichen und Weichenverbindungen eingebaut. Durch die Anpassung der Signaltechnik auf die

neuen Fahrmöglichkeiten wird Darmstadt Nord aus eisenbahnbetrieblicher Sicht von einer Haltestelle zu einem Bahnhof.

Die jetzt begonnen Bauarbeiten sollen bis Dezember abgeschlossen werden. Bis August müssen zunächst Kabel verlegt

und die Signaltechnik vorbereitet werden. Im September und Oktober folgen dann die umfangreichen Gleis- und Weichenumbauten.

## PRO BAHN & BUS SCHRIFTENVERSAND

### Die schmalspurige Dampfstraßenbahn

#### Eltville – Schlangenbad

**9,30 Euro**

(Lothar Riedel) Die Verkehrsgeschichte einer schmalspurigen Kleinbahn im Rheingau. Jetzt in leicht veränderter Form, Cover „Karton laminiert“, 84 Seiten, rund 30 Fotos sowie 14 Skizzen, ca. 17 x 22 cm. Eigenverlag Riedel, 2002.

### Die Odenwaldbahn

**19,80 Euro**

(Utz von Wagner) Eisenbahn-Bildarchiv – Band 15. Eine romantische Eisenbahnreise von Darmstadt nach Eberbach. 96 Seiten, ca. 100 Farbaufnahmen, ca. 23 x 16 cm. EK-Verlag, 2005.

### Heute fahr'n wir in die Stadt

**24,00 Euro**

(Wolfgang Löckel) Menschen und Verkehr in Ludwigshafen zur Wirtschaftswunderzeit. 192 Seiten, über 180 s/w Abbildungen, ca. 21 x 20 cm, Pro Message Verlag, 2004

**Folgende Listen können gegen Einsendung von  
1,44 Euro 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**

**Am 16. Juli 2005  
auf Entdeckungsreise gehen:**



# Mit der Eisenbahn an Main und Tauber

**Tagesausflug der besonderen Art nach Wertheim am Main  
auf Bahnstrecken, die im Regelverkehr nicht bedient werden!**



**Hafenbahn Aschaffenburg**

**Betriebswerk der Nordbayerischen Eisenbahn  
in Aschaffenburg**

**Nilkheim Park Schönbusch**

**Darmstädter Nordkurve**

**Einstiegsbahnhöfe:**  
Gießen  
Butzbach  
Bad Nauheim  
Friedberg (Hess)  
Hanau Hbf  
Aschaffenburg Hbf  
Obernburg-Elsfeld  
Kleinheubach

**ticket  
online**

Fahrkarten bei allen  
Ticketonline-Vorverkaufsstellen,  
beim Veranstalter (per Post) und  
im Internet [www.probahn-bus.org](http://www.probahn-bus.org)  
[www.ticketonline.de](http://www.ticketonline.de)  
Ausführliche Informationen zu Fahrt  
und Fahrplan bei Pro Bahn & Bus e.V.,  
Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach,  
Telefon & Fax: (0 66 41) 6 27 27  
Mail: [sonderfahrt@probahn-bus.org](mailto:sonderfahrt@probahn-bus.org)  
Internet: [www.probahn-bus.org](http://www.probahn-bus.org)

**PROBAHN & BUS**  
Ihr Fahrgastverband

# Mit der Eisenbahn an Main und Tauber

<i>RB von Limburg (Lahn)</i>	<i>an</i>	<i>7.31</i>
<i>RB von Lauterbach - Alsfeld (Oberhess)</i>	<i>an</i>	<i>7.43</i>
<i>RB von Treysa - Marburg</i>	<i>an</i>	<i>7.47</i>
<i>RE von Kassel - Marburg</i>	<i>an</i>	<i>7.51</i>
<i>RB von Dillenburg</i>	<i>an</i>	<i>8.04</i>
<i>RE von Siegen - Dillenburg</i>	<i>an</i>	<i>8.14</i>
<b>Gießen</b>	<b>ab</b>	<b>8.25</b>
<b>Butzbach</b>		<b>8.36</b>
<b>Bad Nauheim</b>		<b>8.43</b>
<b>Friedberg (Hess)</b>	<b>an</b>	<b>8.50</b>
<i>S6 von Frankfurt (Main)</i>	<i>an</i>	<i>8.40</i>
<i>RB von Friedrichsdorf (Taunus)</i>	<i>an</i>	<i>8.42</i>
<b>Friedberg (Hess)</b>	<b>ab</b>	<b>8.51</b>
<b>Hanau Hbf</b>	<b>an</b>	<b>9.12</b>
<i>RB von Friedberg (Hess)</i>	<i>an</i>	<i>8.50</i>
<i>RB von Wächtersbach</i>	<i>an</i>	<i>8.53</i>
<i>S9 von Frankfurt (Main)</i>	<i>an</i>	<i>8.58</i>
<i>RB von Frankfurt (Main)</i>	<i>an</i>	<i>9.01</i>
<i>RE von Fulda</i>	<i>an</i>	<i>9.07</i>
<b>Hanau Hbf</b>	<b>ab</b>	<b>9.19</b>
<b>Aschaffenburg Hbf</b>	<b>an</b>	<b>9.25</b>
<i>RE von Würzburg</i>	<i>an</i>	<i>8.39</i>
<i>ICE von Würzburg</i>	<i>an</i>	<i>9.09</i>
<i>RB von Wiesbaden - Darmstadt</i>	<i>an</i>	<i>9.12</i>
<i>RE von Frankfurt (Main)</i>	<i>an</i>	<i>9.19</i>
<b>Aschaffenburg Hbf</b>	<b>ab</b>	<b>9.40</b>
<b>Aschaffenburg Hafenbahn</b>	<b>an</b>	<b>9.53</b>
<b>Aschaffenburg Hafenbahn</b>	<b>ab</b>	<b>10.58</b>
<b>Aschaffenburg Süd</b>		<b>11.16</b>
<b>Obernburg-Elsfeld</b>	<b>an</b>	<b>11.26</b>
<b>Obernburg-Elsfeld</b>	<b>ab</b>	<b>11.49</b>
<b>Kleinheubach</b>		<b>12.08</b>
<b>Wertheim</b>	<b>an</b>	<b>12.49</b>

Mittagspause

<b>Wertheim</b>	<b>ab</b>	<b>14.03</b>
<b>Stadtprozelten</b>		<b>14.22</b>
<b>Miltenberg</b>		<b>14.49</b>
<b>Aschaffenburg Süd</b>		<b>15.30</b>
<b>AB-Nilkheim Park Schönbusch</b>	<b>an</b>	<b>+ 15.40</b>
<b>AB-Nilkheim Park Schönbusch</b>	<b>ab</b>	<b>+ 16.00</b>
<b>Aschaffenburg Hbf</b>		<b>16.20</b>
<b>Babenhhausen (Hess)</b>		<b>16.35</b>
<b>Wiebelsbach-Heubach</b>		<b>16.53</b>
<b>Reinheim (Odenwald)</b>		<b>17.12</b>
<b>Darmstadt Nord</b>		<b>17.30</b>
<b>Langen (Hess)</b>		<b>17.44</b>
<b>Frankfurt (M) Hbf</b>	<b>an</b>	<b>18.00</b>
<b>Frankfurt (M) Hbf</b>	<b>ab</b>	<b>18.25</b>
<b>Friedberg (Hess)</b>		<b>18.54</b>
<b>Bad Nauheim</b>		<b>18.59</b>
<b>Butzbach</b>		<b>19.09</b>
<b>Gießen</b>	<b>an</b>	<b>19.27</b>

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

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus lädt zum Tagesausflug an Main und Tauber am 16. Juli 2005 ein. Zum Einsatz kommen zwei moderne Triebwagen vom Typ GTW 2/6 der Butzbach-Licher Eisenbahn mit Klimaanlage und Panoramafenstern.

Die Fahrt startet in Gießen und führt über Friedberg und Hanau nach Aschaffenburg. Von dort geht es zur Hafenbahn Aschaffenburg. Im Hafen befindet sich das Betriebswerk der Nordbayerischen Eisenbahn, das extra für Pro Bahn & Bus die Pforten öffnet. Nach einer kleinen Hafenbereisung verläuft die Fahrt durch das Maintal mit Unterwegshalten in Obernburg-Elsfeld und Kleinheubach bis nach Wertheim.

Nach einer Mittagspause geht es weiter mit Unterwegshalten in Stadtprozelten und Miltenberg auf das letzte Reststück der ehemaligen Strecke Aschaffenburg – Höchst (Odenwald) bis in den Park Schönbusch. Anschließend fährt der Zug über den Main bei Stockstadt auf die Odenwaldbahn über Babenhhausen, Wiebelsbach-Heubach und Reinheim nach Darmstadt. Zu bewundern ist an dieser Strecke die noch in Betrieb befindliche alte Signaltechnik, die mit der kommenden Modernisierung aufgegeben wird. Hinter Darmstadt Nord geht es auf die Darmstädter Nordkurve und auf der Main-Neckar-Bahn in den Frankfurter Hauptbahnhof. Von dort fährt der Sonderzug über Friedberg zum Startbahnhof Gießen zurück.

Einstiegsbahnhöfe sind alle genannten Stationen bis Aschaffenburg Hbf (9.40 Uhr) sowie Obernburg-Elsfeld (11.49 Uhr) und Kleinheubach (12.08 Uhr). Ausstiegsmöglichkeiten bestehen an allen genannten Stationen (außer Betriebshalte). Wegen begrenzter Sitzplatzzahl wird ein rechtzeitiger Kauf/Bestellung empfohlen! Während der Fahrt wird ein Sitzplatz garantiert. Es werden keine Stehplatztickets angeboten. Der Zug ist bewirtschaftet.

Bestellung/Kauf:

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

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

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

Veranstalter: Fahrgastverband Pro Bahn & Bus e.V.

Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach

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

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

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

Fahrtreise Euro <i>incl. Vorverkauf, ggf. zzgl. Vermittlung</i>	Erwachsene	Mitglieder	Kinder bis 14 Jahre	Kinder bis 5 Jahre
Einstieg in Hessen / Ausstieg beliebig	44,00	39,00	22,00	7,00
Einstieg in Franken / Ausstieg beliebig	39,00	34,00	19,00	5,00

= Mitglieder von Pro Bahn & Bus und des Deutschen Bahnkunden-Verbandes mit Mitgliedsausweis

## in Hessen und Umgebung

<b>Rhein-Main</b>			
Best Tickets	Zeil 112-114	60313 Frankfurt	069-20228
Frankfurt Ticket	Hauptwache B-Ebene	60313 Frankfurt	069-1340400
hr Ticket Center im Funkhaus	Bertramstraße 8	60320 Frankfurt	069-1552000
Ticketplus Kartenservice Festhalle	Ludwig-Erhard-Anlage 1	60327 Frankfurt	069-92009213
Karten-WK im Saturn Hansa	Bergerstraße 125	60385 Frankfurt	069-441049
TOP TICKET im Hessen-Center	Borsigallee 26	60388 Frankfurt	069-733333
Eintritt KVV	Nordwestzentrum	60389 Frankfurt	069-571065
Ticketsnapper Galeria Kaufhof	Main-Taunus-Zentrum	65843 Sulzbach	069-30088688
Frankfurt Ticket – Jahrhunderthalle	Pfaffenwiese	65929 Frankfurt	069-3601213
Lotto-Totto Kaufhaus Messerschmidt	Färbergasse 4	61169 Friedberg	06031-738637
Ticket-Shop Friedberg	Vorstadt zum Garten 2	61169 Friedberg	06031-15222
Wetterauer Zeitung	Kaiserstraße 117	61169 Friedberg	06031-94200
Stadtmarketing und Tourismus GmbH	In den Kolonnaden 1	61231 Bad Nauheim	06032-929920
Wetterauer Zeitung	Parkstraße 16	61231 Bad Nauheim	06032-9420
Palm-Tickets & More	Luisenstraße 91	61348 Bad Homburg	06172-921736
Holiday Land Reisecenter Stosius	Am Houillier Platz 5	61381 Friedrichsdorf	06172-75681
OK Service	Kumeliusstraße 8	61440 Oberursel	06171-587299
Holger Pritzer	Westerbachstraße 23 a	61476 Kronberg	06173-7775
OSG Offenbacher Stadtinformation	Salzgäßchen 1	63065 Offenbach	069-80652052
OSG im Ringcenter	Odenwaldring 70	63069 Offenbach	069-80653127
Ticket Direkt	Ottostraße 3 a	63150 Heusenstamm	06104-920000
TC Ticket Center Hugenottenhalle	Frankfurter Straße 152	63263 Neu-Isenburg	06102-77665
Bürgerhauser Dreieich	Fichtestraße 50	63303 Dreieich	06103-600031
CD-Tickets	Am Markt 14	63450 Hanau	06181-258555
Ticket Direkt im Hanauer Anzeiger	Hammerstraße 9	63450 Hanau	
Selbolder Ferieninsel	Gelnhäuser Straße 3	63505 Langenselbold	06184-921021
Schmidt & Salden	Am Storchsborn 1	63546 Hammersbach	06185-818622
Kartenvorverkauf im Hause Karstadt	Ludwigstraße 12	55116 Mainz	06131-221935
Rhein-Zeitung	Große Bleiche 17	55116 Mainz	06161-2827213
Ticket-Box Residenz-Passage	Schillerstraße 30-32	55116 Mainz	06131-211500
Touristik Centrale	Brückenturm am Rathaus	55116 Mainz	06131-286210
Kartenvorverkauf	Webergasse 5	65183 Wiesbaden	0611-302922
Tourist-Information	Marktstraße 6	65183 Wiesbaden	0611-1729930
Tickets für Rhein Main	Kirchgasse 28	65185 Wiesbaden	0611-304808
Opera Classica	Brunnenstraße 47	65307 Bad-Schwalba.	06124-4443
Rüsselsheimer Echo	Frankfurter Straße 2	65428 Rüsselsheim	06142-828515
Depro Concert im Rhein-Main-Theater	Zum Grauen Stein 1	65527 Niedernhausen	06453-912470
Stadhallen GmbH	Hospitalstraße 4	65549 Limburg	06431-980619
Wolsdorff Tobacco Tabakmarkt	Diezer Straße 17-19	65549 Limburg	06431-22653
<b>Bayerischer Untermain</b>			
Manfred Hertlein Veranstaltungen	Schloßplatz 1	63739 Aschaffenburg	06021-21110
Ticket Service Alzenau	Prischoßstraße 25	63755 Alzenau	06023-310940
<b>Südhessen</b>			
Darmstädter Echo	Am Luisenplatz	64283 Darmstadt	06151-387326
Fritz Tickets & More	Grafenstraße 31	64283 Darmstadt	06151-270927
Pro Regio Darmstadt	Im Carree 4 a	64283 Darmstadt	06151-2799999
Ulis Musikland	Grafenstraße 20	64283 Darmstadt	06151-292110
Darmstädter Echo	Holzhofallee 25-31	64295 Darmstadt	06151-387346
CD Ticket Service	Mühlstraße 51	64319 Pfungstadt	06157-974201
Darmstädter Echo	Am Sandböhl 2	64521 Groß-Gerau	06152-804301
World of Tickets	Am Marktplatz 18	64521 Groß-Gerau	06152-710472
Bergstraße Anzeiger	Rodensteinstraße 6	64625 Bensheim	
Musik-Box im Kaufhaus GWZ	Hauptstraße 56	64625 Bensheim	06251-610540
Darmstädter Echo	Friedrichstraße 10-12	64646 Heppenheim	06252-1220
Odenwälder Zeitung	Erbacher Straße 4	64658 Fürth	06253-4363
Darmstädter Echo	Hauptstraße 59	64711 Erbach	0602-943535

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

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

Veranstalter: Fahrgastverband Pro Bahn & Bus e.V.

Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach

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

# Vorverkaufsstellen

**ticket  
online**

## **in Hessen und Umgebung**

<b>Nordhessen/Südniedersachsen</b>			
HNA Kartenservice	Königsplatz 55	34117 Kassel	0561-71717
Kasseler Sportstätten	Stegerwaldstraße 26-28	34123 Kassel	0561-95190
HNA Kartenservice	Marktplatz 6	34225 Baunatal	0561-71717
MAZ-Verlag	Bahnhofstraße 16-18	34613 Schwalmstadt	06691-21045
Reisebüro Uhlendorff	Pauliner Straße 13	37073 Göttingen	0551-496614
Tourist Information im Alten Rathaus	Markt 9	37073 Göttingen	0551-4998031
<b>Osthessen</b>			
Fuldaer Zeitung	Peterstor 18-20	36037 Fulda	0661-280-644
Rotenburger Reisewelt	Steinweg 20	36199 Rotenburg	06623-924910
Buch 2000 Buchladen	Markt 2	36304 Alsfeld	06631-2319
Vogelsberg Internet Zentrum	Rosenweg 8	36304 Alsfeld	06631-9110334
Mega Company Lauterbach	Umgehungsstraße 45	36341 Lauterbach	06641-96970
<b>Mittelhessen</b>			
MAZ-Verlag	Bahnhofstraße 18	35037 Marburg	06421-96200
Marburg Touriis und Marketing	Pilgrimstein 26	35037 Marburg	06421-99120
Oberhessische Presse	Universitätsstraße 15	35037 Marburg	06421-409150
Optik Dewner	Niederkleiner Straße 12	35260 Stadtallendorf	06428-1228
Depro Concert	Raingärten 12	35285 Gemünden (W)	06453-91245
Dürerhaus Kühn	Kreuzplatz 6	35390 Gießen	0641-35608
MAZ-Verlag	Katharinengasse 12	35390 Gießen	0641-794610
Stadthallengesellschaft	Berliner Platz 2	35390 Gießen	0641-975110
Wilhelm Moeser	Wiesecker Weg 22	35396 Gießen	0641-972220
Carl Kreuter	Bahnhofstraße 20	35576 Wetzlar	
Lotto Löhr	Krämerstraße 13	35578 Wetzlar	06441-48961
Wetzlardruck	Elsa-Brandström-Str. 18	35578 Wetzlar	06441-959228
Ticket & Travel Shop Lahn-Dill	Hauptstraße 115	35745 Herbom	02772-94840
Fremdenverkehrs-Marketing GmbH	Mauerstraße 6-8	35781 Weilburg	06471-31471
<b>Südwestfalen</b>			
Konzertkasse Siegener Zeitung	Obergaben 39	57072 Siegen	0271-5940350
Hörbar Tickets / Saturn Hansa	Hauptmarkt 1	57076 Siegen	0271-48826
Rhein-Zeitung	Decizer Straße 23	57518 Betzdorf	0271-48826

Fahrkarten bei allen Ticketonline-Vorverkaufsstellen,  
beim Veranstalter (per Post)  
und im Internet [www.probahn-bus.org](http://www.probahn-bus.org) oder [www.ticketonline.de](http://www.ticketonline.de)  
Veranstalter: Fahrgastverband Pro Bahn & Bus e.V.  
Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach  
Mail: [sonderfahrt@probahn-bus.org](mailto:sonderfahrt@probahn-bus.org) Internet: [www.probahn-bus.org](http://www.probahn-bus.org)

## Die Aschaffener Hafenbahn

(wb/og) Russische Kriegsgefangene begannen im Ersten Weltkrieg mit dem Bau des Leiederer Hafens. Die Gleise für die Hafenbahn wurden erst nach Kriegsende verlegt. Am 3. November 1921 konnte das 5,46 Kilometer lange Hafengleis für den öffentlichen Güterverkehr freigegeben werden. Die dortige Ladestelle erhielt die Bezeichnung Aschaffenburg Hafen. Neben den Umschlagsanlagen Eisenbahn/Schiff wurde von der Hafenbahn aus als Nebenanschießer zusätzlich das Bayernwerk bedient. 1926 gelangte die Hafenbahn unter die Aufsicht des Bayerischen Hafenamtes.

Der Hafen Aschaffenburg ist trotz stagnierender Konjunktur weiter auf

Wachstumskurs. Mehr als 60 Unternehmen mit ca. 2000 Arbeitsplätzen siedeln zur Zeit im Hafen. Auf circa 20 km Gleisanlagen ist das Rangieren, Zusammenstellen und das Beladen von Ganzzügen problemlos möglich.

Im Vergleich zum Vorjahr stieg in 2004 die Zahl der Containerbewegungen um 30 Prozent auf 12.690. Während vor allem Waren aus dem benachbarten Hessen oder Baden Württemberg verladen werden, fungiert der Hafen zunehmend auch als regionaler Umschlagpunkt des kombinierten Export-/Importverkehrs. „Der Hafen Aschaffenburg hat sich als Containerterminal deutlich besser entwickelt als der Markt“, sagte Hafendirektor

*Bereitstellung eines leeren Schrottzuges durch die Deutsche Bahn im Übergabebahnhof der Aschaffener Hafenbahn (Mai 2004)*





Wolfgang Filippi während einer Tagung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zum Thema Hafeneisenbahnen. „Es zeichnet sich die baldige Installation einer täglichen Eisenbahnverbindung zu den deutschen Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Bremen ab“. Neben dem reinen Seecontainertransport wird dann auch der Umschlag von Wechselbrücken und ganzen Sattelaufliegern auf die Eisenbahn durch den Hafen möglich.



*Containerumschlag Foto: Bayerische Landeshafenverwaltung Aschaffenburg*

Um den Kundenbedürfnissen in vollem Umfang nachzukommen, wird die Gruppe der Bayerischen Landeshäfen mit dem Hafen Aschaffenburg als Mitglied, die zur Zeit ein Wirtschaftsbetrieb des Freistaats Bayern ist, in eine privatrechtliche Gesellschaftsform umgewandelt. Ab Mitte 2005 werden die Bayerischen Landeshäfen Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg/Roth, Regensburg und Passau dann als GmbH & Co KG auftreten und am Markt flexibler agieren können - beispielsweise der freie Zugang zum Kapitalmarkt, der Aufbau neuer

Geschäftsfelder durch Beteiligungen. 100-prozentiger Eigentümer des Unternehmens wird der Freistaat Bayern bleiben. Fremdbeteiligungen soll es nicht geben.

Seit Juni 2004 stellt die im Hafen ansässige Nordbayerische Eisenbahngesellschaft (NBE) den Eisenbahnbetriebsleiter und den stellvertretenden Eisenbahnbetriebsleiter für das Eisenbahnverkehrsunternehmen und das Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Bayerischen Landeshafenverwaltung im Hafen Aschaffenburg.



*Unweit des Aschaffener Hafens liegt der Landschaftspark Schönbusch an der Strecke nach Nilkheim. Auch diese Strecke wird von der Pro Bahn & Bus-Sonderfahrt befahren*

## Strecke Miltenberg - Wertheim

(jl) Das etwa 28 km lange Stück der Maintalstrecke verbindet Miltenberg mit Wertheim und stellt zudem eine überregionale Verbindung zwischen dem Rhein-Main-Gebiet und dem süddeutschen Raum dar. Mit dem Bau der Strecke wurde erst nach 1900 begonnen, der letzte Abschnitt wurde am 1. Oktober 1912 eröffnet.

Die Strecke wurde ursprünglich als Lokalbahn geplant, da Bayern angesichts der nahen Grenze zu Baden der Strecke keine große Bedeutung zubilligte. In einem Staatsvertrag mit Baden 1901 einigte man sich dann auf den Weiterbau bis

Wertheim, sodass die Trassierung großzügiger als bei anderen bayrischen Lokalbahnen durchgeführt wurde. Noch heute ist dieser Abschnitt als Nebenbahn ausgewiesen, obwohl die Streckenhöchstgeschwindigkeit 80 km/h beträgt.

Wegen der Hochwassergefahr des Mains wurde die Bahn an vielen Stellen auf hohen Dämmen angelegt. Heute dient die Strecke dem Nahverkehr. Außerdem verkehren in unregelmäßigen Abständen Quarzsandzüge zu einem Anschluss in Wertheim sowie Güterzüge mit Lademaßüberschreitungen (Überbreite).

## Wertheim am Main

(og) Als „schönsten Punkt auf der ganzen Reise“ würdigte Karl Baedeker die Stadt Wertheim im Jahr 1862 in seiner Beschreibung des Mains. Wertheim liegt zwischen Würzburg und Frankfurt an der Mündung der Tauber in den Main und zählt mit seinen 15 Stadtteilen über 25.000 Einwohner. Überragt von einer mächtigen Burgruine prägen reichverzierte Fachwerkhäuser das mittelalterliche Stadtbild und vermitteln auch heu-

te noch den Charakter der ehemaligen Residenzstadt der Grafen von Wertheim.

Im Mittelalter profitierten Handel und Wandel in Wertheim von der Lage am Main als zentraler Verkehrsverbindung zwischen Ost und West. Als Napoleon den Fluss 1806 mit einem Federstrich zur bayerisch-badischen Grenze erklärte, wurde aus der ehemaligen Residenz eine stille Grenzstadt des Großherzogtums Baden. Erst nach dem zweiten Weltkrieg setzte eine dynamische Entwicklung ein, der Wertheim seine heutige Bedeutung verdankt: Große Kreisstadt, Mittelpunkt einer ausgedehnten Ferienregion, Behörden- und Dienstleistungszentrum, Wirtschaftsstandort im Grünen mit Hafenananschluss; an die Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau und wirtschaftliches Zentrum des Main-Tauber-Kreises mit dem Schwerpunkt Glasindustrie.



## Zur Geschichte der ehemaligen Kursbuchstrecke 556: Aschaffenburg – Großostheim – Höchst (Odenwald)

(wb) Die bis zum Fuße des Bischberges hinter dem Aschaffener Südbahnhof mit der Strecke Aschaffenburg Hbf – Miltenberg – Wertheim parallel verlaufende Nebenbahn durch den sogenannten Bachgau in den hessischen Odenwald existiert heute nur noch bis Aschaffenburg-Nilkheim (ehemals Schönbusch-Nilkheim) einschließlich der in Nilkheim in gerader Richtung weiterführenden Hafenbahn zum heutigen Staatshafen Aschaffenburg. Diese Zufuhrstrecke zum Mainhafen in Aschaffenburg-Leider wird von der Bayerischen Landeshafenverwaltung betrieben.

Die von den Königlich-Bayerischen Staatseisenbahnen erbaute knapp 30 Kilometer lange Lokalbahn vom Aschaffener Südbahnhof nach Höchst (Odenwald) zählte zu den wenigen Strecken dieser Art, die im Nachbarland Hessen endeten. 1912 durchgängig eröffnet, wurden auf dieser Verbindung über mehrere

Jahrzehnte beachtliche Transportleistungen erbracht. Doch auch hier führten sinkende Fahrgastzahlen und der geringer werdende Güterverkehr mit dem Ende des Fahrplans 1973/74 zur Stilllegung.

Heute wird der Güterverkehr nur noch auf dem Streckenabschnitt Aschaffenburg

*Am letzten Betriebstag: N 3953 in Mömlingen Ort, 25.05.1974*

*Foto: Andreas Christopher*



Süd – Aschaffenburg-Nilkheim betrieben. Erhalten geblieben ist jedoch die erst 1921 in Betrieb genommene Aschaffener Hafenbahn, die nur fünf Jahre von der Deutschen Reichsbahn betrieben wurde und seitdem als eigenständiges Unternehmen besteht.

Das Bestreben, den südwestlich von Aschaffenburg gelegenen Teil des Odenwaldes durch eine Eisenbahn zu erschließen, geht weit zurück. Schon 1867 hatten die Obrigkeiten von Obernburg, Würth, Kleinheubach und Großostheim eine Petition an die Bayerische Abgeordnetenkammer gerichtet, in der sie den Bau einer Eisenbahnlinie von Aschaffenburg auf der rechten Mainseite forderten. Zugleich hielten die Bahnbefürworter eine Verbindung durch den Odenwald, ausgehend von Obernburg über Mömlingen, Neustadt und Höchst nach Erbach bzw. nach Michelstadt, für zweckmäßig. Doch zunächst entschied sich Bayern für den Bau der 36,5 Kilometer langen Strecke

Aschaffenburg – Miltenberg, die am 12. November 1876 eröffnet wurde.

Erneut kämpften Großostheimer Interessenten in den folgenden Jahren für eine Linienführung auf der rechten Mainseite und damit um einen Anschluss an die eigene Gemarkung. Auch die im Bachgau gelegenen anderen Gemeinden drängten nach einem Bahnanschluss, ebenso ein in der rechts des Mains gelegenen Kleinstadt Obernburg gebildetes Eisenbahnkomitee. Obernburg hatte zwar durch die Strecke Aschaffenburg – Miltenberg Anschluss an die Eisenbahn erhalten, doch lag der Bahnhof Obernburg-Elsenfeld jenseits des Main, und die geschäftlichen Beziehungen konzentrierten sich mehr auf das Odenwaldgebiet. Mit dem Vorschlag einer Strecke Aschaffenburg – Großostheim – Mömlingen – Obernburg hoffte man nun, die bayerische Regierung von der Notwendigkeit einer solchen Linie überzeugen zu können. In einer von der Direktion Würzburg der Königlich-Bayerischen

Staatseisenbahnen vorgelegten Denkschrift vom Juni 1893 zu den Überlegungen des Obernburger Eisenbahnkomitees wurde jedoch empfohlen, die Strecke von Mömlingen aus nicht nach Obernburg, sondern durch das Mümlingtal aufwärts bis nach Höchst (Odenwald) zu führen. Für



*Strecken rund um Aschaffenburg*

*Ausschnitt aus Kursbuch 1972*



VT 98 mit N 3953 in  
Groß-Ostheim,  
25.05.1974

Foto: Andreas  
Christopher

eine Strecke Aschaffenburg – Höchst führte man denkbar günstige Voraussetzungen auf: fruchtbare Landschaften, Waldreichtum, Steinbrüche, Wasserkräfte und nicht zuletzt eine dichte Besiedelung. Da die vorgeschlagene Trasse auch Teile des Großherzogtums Hessen berührte, musste zwischen Bayern und Hessen ein Staatsvertrag ausgehandelt werden.

Am 29. Juni 1904 erteilte das Großherzogtum Hessen die Konzession zum Bau und Betrieb der Strecke Höchst (Odenwald) – Landesgrenze. Bayern folgte mit einem Gesetz für den Abschnitt Aschaffenburg – Großostheim – Landesgrenze am 12. Juli 1906. Damit stand dem Bau der Aschaffenburg Odenwaldbahn als normalspurige Lokalbahn nichts mehr im Wege. Gleichwohl konnte nach erneuten Protesten der von der Bahntrasse nicht tangierten Gemeinden der Bahnbau erst im Laufe des Jahres 1909 in Angriff genommen werden.

Ausgangspunkt der Lokalbahn wurde,

wie bereits eingangs erwähnt, der Bahnhof Aschaffenburg Süd. Von hier aus führte das Lokalbahngeleis zunächst auf dem verbreiterten Bahnkörper der Miltenberger Bahn bis zum Fuße des Bischberges, um hier die eigene Trasse zu erreichen. Die bald dahinter folgende, von 1909 bis 1910 erbaute Nilkheimer Mainbrücke hat eine Länge von 270 Metern und erhielt zwei je 75 Meter lange Bögen aus Stahl. Schließlich wurde die Teilstrecke Aschaffenburg Süd – Großostheim am 1. Mai 1911 eröffnet. Es folgte die Inbetriebnahme des Abschnittes Großostheim – Höchst (Odenwald) am 30. November 1912.

Zuständig für den Gesamtbetrieb waren die Königlich-Bayerischen Staatseisenbahnen, ab 1920 der Direktionsbezirk Würzburg, ab 1930 die Reichsbahndirektion bzw. ab 1949 die Bundesbahndirektion Nürnberg. Daran hat sich bis zur Einstellung des Personenverkehrs mit dem Ende des Winterfahrplans 1973/74 nichts geändert. Unmittelbar vor der Ein-



fahrt in den Bahnhof Höchst (Odenwald) in Höhe des noch heute vorhandenen, aber längst zum Wohnhaus umgebauten zweistöckigen Lokschuppen stand rechts vom Gleis ein kleines Schild mit der Aufschrift „Unterhaltungsgrenze BD Frankfurt / BD Nürnberg“.

Die 29,76 Kilometer zählende Nebenbahn erbrachte – es verdient, nochmals gesagt zu werden – in den 62 Jahren ihres Betriebes beachtliche Transportleistungen, insbesondere während des Zweiten Weltkrieges und auch noch einige Zeit danach. Doch das allmählich bei allen Nebenbahnen zu verzeichnende rückläufige Transportaufkommen betraf auch das „Bembelche“, wie die Aschaffenburg-Bahn von den Odenwäldern liebevoll genannt wurde. Der Einsatz von Schienenbussen erbrachte zwar Einsparungen, aber zahlreiche unbeschränkte Bahnübergänge – verbunden mit dem vielen Läuten (Dampflokomotiv, daher der Kosename „Bembelche“) und Pfeifen – ließen eine Steigerung der Höchstgeschwindigkeit von maximal 60 km/h nicht zu.

Mitte der sechziger Jahre des vergan-

genen Jahrhunderts bekundete die zuständige Bundesbahndirektion Nürnberg die Absicht, sich mittelfristig von der Bahnstrecke zu trennen. Verkehrszählungen hatten einen weiteren Rückgang der Fahrgastzahlen ergeben, schwach besetzte Personenzüge wurden zunehmend durch Bahnbusse ersetzt. Der Güterverkehr blieb von diesen Einschränkungen zunächst unberührt. Es verkehrten weiterhin täglich zwei Nahgüterzugpaare auf der Gesamtstrecke. Gelegentlich wurden sogar während der Sommermonate in Aschaffenburg Hbf an die planmäßig verkehrenden Schienenbusse gedeckte Güterwagen mit Obst und Pilzen aus Polen zur schnellen Weiterbeförderung angehängt, bestimmt für die Firma Odenwälder Konserven in Neustadt (Odenwald), die über einen eigenen Gleisanschluss verfügte. Wochentags fertigte der Bahnhof Sandbach viele Pirelli-Reifen als Expressgut ab und sorgte bis weit in die sechziger Jahre für hohe Umsätze dieser ansonsten kleinen Bahnstation.

Doch die Einstellung des Reisezugverkehrs war auf Dauer nicht abzuwenden. Sie erfolgte am 25. Mai 1974 mit

*Der Fahrplan aus dem letzten Betriebsjahr. Auch wenn in der Fußzeile angekündigt wird: „Während des Winterfahrplans ist mit Umstellung auf Bahnbus-Verkehr zu rechnen“, so wurde doch bis zum letzten Betriebstag des Winterfahrplans gefahren*

* 556 Aschaffenburg—Höchst												Alle Züge 2. Klasse																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Aschaffenburg—Mömlingen—Höchst 8007																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
Zug Nr. 3955												Zug Nr. 3956																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
BD Nürnberg												BD Nürnberg																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
1391	1393	1395	1397	1399	1401	1403	1405	1407	1409	1411	1413	1415	1417	1419	1421	1423	1425	1427	1429	1431	1433	1435	1437	1439	1441	1443	1445	1447	1449	1451	1453	1455	1457	1459	1461	1463	1465	1467	1469	1471	1473	1475	1477	1479	1481	1483	1485	1487	1489	1491	1493	1495	1497	1499	1501	1503	1505	1507	1509	1511	1513	1515	1517	1519	1521	1523	1525	1527	1529	1531	1533	1535	1537	1539	1541	1543	1545	1547	1549	1551	1553	1555	1557	1559	1561	1563	1565	1567	1569	1571	1573	1575	1577	1579	1581	1583	1585	1587	1589	1591	1593	1595	1597	1599	1601	1603	1605	1607	1609	1611	1613	1615	1617	1619	1621	1623	1625	1627	1629	1631	1633	1635	1637	1639	1641	1643	1645	1647	1649	1651	1653	1655	1657	1659	1661	1663	1665	1667	1669	1671	1673	1675	1677	1679	1681	1683	1685	1687	1689	1691	1693	1695	1697	1699	1701	1703	1705	1707	1709	1711	1713	1715	1717	1719	1721	1723	1725	1727	1729	1731	1733	1735	1737	1739	1741	1743	1745	1747	1749	1751	1753	1755	1757	1759	1761	1763	1765	1767	1769	1771	1773	1775	1777	1779	1781	1783	1785	1787	1789	1791	1793	1795	1797	1799	1801	1803	1805	1807	1809	1811	1813	1815	1817	1819	1821	1823	1825	1827	1829	1831	1833	1835	1837	1839	1841	1843	1845	1847	1849	1851	1853	1855	1857	1859	1861	1863	1865	1867	1869	1871	1873	1875	1877	1879	1881	1883	1885	1887	1889	1891	1893	1895	1897	1899	1901	1903	1905	1907	1909	1911	1913	1915	1917	1919	1921	1923	1925	1927	1929	1931	1933	1935	1937	1939	1941	1943	1945	1947	1949	1951	1953	1955	1957	1959	1961	1963	1965	1967	1969	1971	1973	1975	1977	1979	1981	1983	1985	1987	1989	1991	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2013	2015	2017	2019	2021	2023	2025	2027	2029	2031	2033	2035	2037	2039	2041	2043	2045	2047	2049	2051	2053	2055	2057	2059	2061	2063	2065	2067	2069	2071	2073	2075	2077	2079	2081	2083	2085	2087	2089	2091	2093	2095	2097	2099	2101	2103	2105	2107	2109	2111	2113	2115	2117	2119	2121	2123	2125	2127	2129	2131	2133	2135	2137	2139	2141	2143	2145	2147	2149	2151	2153	2155	2157	2159	2161	2163	2165	2167	2169	2171	2173	2175	2177	2179	2181	2183	2185	2187	2189	2191	2193	2195	2197	2199	2201	2203	2205	2207	2209	2211	2213	2215	2217	2219	2221	2223	2225	2227	2229	2231	2233	2235	2237	2239	2241	2243	2245	2247	2249	2251	2253	2255	2257	2259	2261	2263	2265	2267	2269	2271	2273	2275	2277	2279	2281	2283	2285	2287	2289	2291	2293	2295	2297	2299	2301	2303	2305	2307	2309	2311	2313	2315	2317	2319	2321	2323	2325	2327	2329	2331	2333	2335	2337	2339	2341	2343	2345	2347	2349	2351	2353	2355	2357	2359	2361	2363	2365	2367	2369	2371	2373	2375	2377	2379	2381	2383	2385	2387	2389	2391	2393	2395	2397	2399	2401	2403	2405	2407	2409	2411	2413	2415	2417	2419	2421	2423	2425	2427	2429	2431	2433	2435	2437	2439	2441	2443	2445	2447	2449	2451	2453	2455	2457	2459	2461	2463	2465	2467	2469	2471	2473	2475	2477	2479	2481	2483	2485	2487	2489	2491	2493	2495	2497	2499	2501	2503	2505	2507	2509	2511	2513	2515	2517	2519	2521	2523	2525	2527	2529	2531	2533	2535	2537	2539	2541	2543	2545	2547	2549	2551	2553	2555	2557	2559	2561	2563	2565	2567	2569	2571	2573	2575	2577	2579	2581	2583	2585	2587	2589	2591	2593	2595	2597	2599	2601	2603	2605	2607	2609	2611	2613	2615	2617	2619	2621	2623	2625	2627	2629	2631	2633	2635	2637	2639	2641	2643	2645	2647	2649	2651	2653	2655	2657	2659	2661	2663	2665	2667	2669	2671	2673	2675	2677	2679	2681	2683	2685	2687	2689	2691	2693	2695	2697	2699	2701	2703	2705	2707	2709	2711	2713	2715	2717	2719	2721	2723	2725	2727	2729	2731	2733	2735	2737	2739	2741	2743	2745	2747	2749	2751	2753	2755	2757	2759	2761	2763	2765	2767	2769	2771	2773	2775	2777	2779	2781	2783	2785	2787	2789	2791	2793	2795	2797	2799	2801	2803	2805	2807	2809	2811	2813	2815	2817	2819	2821	2823	2825	2827	2829	2831	2833	2835	2837	2839	2841	2843	2845	2847	2849	2851	2853	2855	2857	2859	2861	2863	2865	2867	2869	2871	2873	2875	2877	2879	2881	2883	2885	2887	2889	2891	2893	2895	2897	2899	2901	2903	2905	2907	2909	2911	2913	2915	2917	2919	2921	2923	2925	2927	2929	2931	2933	2935	2937	2939	2941	2943	2945	2947	2949	2951	2953	2955	2957	2959	2961	2963	2965	2967	2969	2971	2973	2975	2977	2979	2981	2983	2985	2987	2989	2991	2993	2995	2997	2999	3001	3003	3005	3007	3009	3011	3013	3015	3017	3019	3021	3023	3025	3027	3029	3031	3033	3035	3037	3039	3041	3043	3045	3047	3049	3051	3053	3055	3057	3059	3061	3063	3065	3067	3069	3071	3073	3075	3077	3079	3081	3083	3085	3087	3089	3091	3093	3095	3097	3099	3101	3103	3105	3107	3109	3111	3113	3115	3117	3119	3121	3123	3125	3127	3129	3131	3133	3135	3137	3139	3141	3143	3145	3147	3149	3151	3153	3155	3157	3159	3161	3163	3165	3167	3169	3171	3173	3175	3177	3179	3181	3183	3185	3187	3189	3191	3193	3195	3197	3199	3201	3203	3205	3207	3209	3211	3213	3215	3217	3219	3221	3223	3225	3227	3229	3231	3233	3235	3237	3239	3241	3243	3245	3247	3249	3251	3253	3255	3257	3259	3261	3263	3265	3267	3269	3271	3273	3275	3277	3279	3281	3283	3285	3287	3289	3291	3293	3295	3297	3299	3301	3303	3305	3307	3309	3311	3313	3315	3317	3319	3321	3323	3325	3327	3329	3331	3333	3335	3337	3339	3341	3343	3345	3347	3349	3351	3353	3355	3357	3359	3361	3363	3365	3367	3369	3371	3373	3375	3377	3379	3381	3383	3385	3387	3389	3391	3393	3395	3397	3399	3401	3403	3405	3407	3409	3411	3413	3415	3417	3419	3421	3423	3425	3427	3429	3431	3433	3435	3437	3439	3441	3443	3445	3447	3449	3451	3453	3455	3457	3459	3461	3463	3465	3467	3469	3471	3473	3475	3477	3479	3481	3483	3485	3487	3489	3491	3493	3495	3497	3499	3501	3503	3505	3507	3509	3511	3513	3515	3517	3519	3521	3523	3525	3527	3529	3531	3533	3535	3537	3539	3541	3543	3545	3547	3549	3551	3553	3555	3557	3559	3561	3563	3565	3567	3569	3571	3573	3575	3577	3579	3581	3583	3585	3587	3589	3591	3593	3595	3597	3599	3601	3603	3605	3607	3609	3611	3613	3615	3617	3619	3621	3623	3625	3627	3629	3631	3633	3635	3637	3639	3641	3643	3645	3647	3649	3651	3653	3655	3657	3659	3661

*Gruppenbild vor N 3954  
(letzter Zug nach  
Aschaffenburg) in Höchst/  
Odw., 25.05.1974*

*Foto: Andreas Christopher*



der letzten Personenzugleistung von Zug 3954, Höchst (Odenwald) ab 13.49 Uhr, Aschaffenburg Hbf an 14.43 Uhr. Triebwagen und Zugführer stellten sich auf dem Bahnsteig des Stumpfgleises zusammen mit dem diensthabenden Fahrdienstleiter zum Abschiedsfoto, und danach „rührte“ der VT 798 + 998 laut pfeifend und quasi Adieu sagend durch das Mümlingtal in Richtung Bachgau und Aschaffenburg davon.

Zwischen Großostheim und Neustadt (Odenwald) wurde ab dem 26. Mai 1974 der Gesamtverkehr eingestellt, auf den verbliebenen Reststrecken Aschaffenburg Süd – Großostheim und Neustadt – Höchst blieb Bedarfsgüterverkehr bestehen. Die Übergabefahrten fanden jeweils von Aschaffenburg Süd und Höchst aus statt. Inzwischen ist auch dies Geschichte. Lediglich Aschaffenburg-Nilkheim und der Anschluss der Hafenbahn werden weiter bedient.

Nur noch wenige Zeugnisse von der einstigen Bahn existieren bis heute. So steht am Gleis 1 des Aschaffener Südbahnhofs ein Kilometerstein mit der Aufschrift „0,0“; von hier aus wurde seinerzeit die neue Strecke in Richtung Höchst angelegt. Hinter Großostheim

sind kaum noch Spuren vom ehemaligen Streckenverlauf zu erkennen. Viele Trassenabschnitte sind inzwischen bebaut worden. Auf dem weitläufigen Bahngelände in Höchst ist die Lage der mittlerweile abgebauten Gleise allerdings noch gut zu erkennen. Das Streckengleis von Sandbach bis unmittelbar vor den Bahnhof Höchst ist noch vorhanden, desgleichen in Sandbach das restaurierte Bahnhofsgebäude in bayerischer Standardform (einstöckig mit Bretterverschalung und grünem Anstrich).

### **Literaturtipps:**

Traugott Hartmann: Unsere Bachgaulbahn. Aschaffenburg – Großostheim – Höchst (Odenwald). Breuberg-Neustadt, 1998.

Mathias Schmitz: Aschaffenburg – Höchst (Odenwald). Neben- und Schmalspurbahnen in Deutschland. Herausgegeben von Wolf-Dietger Michael. 15.

Ergänzung 1997, Gera Nova Zeitschriftenverlag GmbH, München.



## Anpiff für Umbau des Knotens Frankfurt-Sportfeld

**(fl)**In den Bahnknoten Frankfurt-Sportfeld investiert die Deutsche Bahn AG insgesamt mehr als 78 Millionen Euro. In einem ersten Schritt werden zunächst die verkehrlichen Anlagen des Bahnhofs angepasst, um den Besuchern der Fußball-Weltmeisterschaft im Jahr 2006 eine komfortable und sichere Station anbieten zu können. 60 Prozent der Besucher des Waldstadions reisen über den Bahnhof „Frankfurt (M) Sportfeld“ an.

Die bestehende alte Fußgängerunterführung im Bahnhof „Frankfurt (M) Sportfeld“ wird nun umgebaut und bis zur WM 2006 neu errichtet. An sie wird der neue, breitere Inselbahnsteig angeschlossen. Bereits im September letzten Jahres war eine neue Unterführung eröffnet worden. Durch diese können während der Bauzeit die Bahnsteige erreicht werden.

Nächstes Jahr soll die erneuerte Unterführung mit insgesamt drei Personenaufzügen fertig sein. Pünktlich zur WM ist dann der Bahnhof „Frankfurt (M) Sportfeld“ nicht nur behindertengerecht – er ist auch sicherer. Die dann vorhandenen zwei Unterführungen erlauben es, unterschiedliche Fanströme getrennt von einander aus dem Bahnhof und ins Stadion zu führen: Eine wichtige Voraussetzung, denn ohne diese Möglichkeit hätte das Frankfurter Waldstadion nicht WM-Spiellort werden können.

Neben den Maßnahmen für die Verkehrsstation werden in der ersten Baustufe für den Knoten aber auch die beiden Eisenbahnbrücken an der Flughafenstraße und am Benzengrundweg erneuert bzw. neu gebaut. Ebenfalls notwendig ist der Umbau der Gleisanlagen mit einer entsprechenden Anpassung von Signalen und

Weichenverbindungen. Mit einer deutlichen Steigerung der Kapazität und der Erhöhung der Geschwindigkeit für den Fernverkehr zwischen Frankfurt-Niederrad und Frankfurt-Sportfeld leistet die Bahn einen lange fälligen Beitrag für die Verbesserung der betrieblichen Qualität des Knotens. Nach Abschluss der Bauarbeiten kann die Durchfahrtsgeschwindigkeit auf der Relation von der „Riedbahn“ nach Frankfurt-Niederrad von 60 Km/h auf 100 Km/h angehoben werden, was zu Fahrzeitverkürzungen insbesondere im Fernverkehr führen wird.

Der Eisenbahnknoten Frankfurt (M) Sportfeld wird derzeit werktäglich von 570 Zügen durchfahren. Hier kommen sowohl die Zugverkehre von Nord nach Süd, von der Strecke Kassel – Frankfurt (M) - Mannheim - Stuttgart/Karlsruhe und Köln Frankfurt (M) - Würzburg als auch die Ost-West-Verkehre auf der Strecke Erfurt Frankfurt (M) - Mannheim – Saarbrücken zusammen.



## Weiter schlechte Noten für Bahnberatung Verbraucherschützer: Zu selten Tipps für günstige Angebote

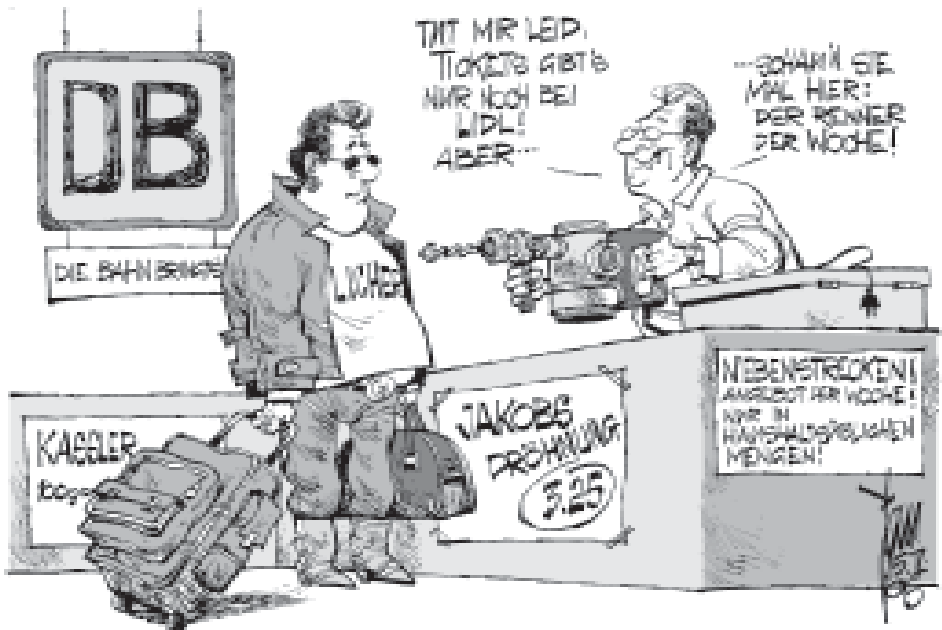
(hh) Wegen mangelnder Beratung ist das Zugfahren in Deutschland oft unnötig teuer. Zu diesem Ergebnis kommt die Stiftung Warentest in einem Ende März 2005 veröffentlichten Test. Am Schalter, am Automaten und im Internet werde häufig der teure ICE empfohlen, obwohl es günstigere Verbindungen mit dem Intercity oder mit Regionalzügen gebe, bemängeln die Verbraucherschützer. Auch Sparmöglichkeiten wie die BahnCards oder Ländertickets würden dem Kunden zu selten erklärt.

Insgesamt bekam die Bahn für ihre Preisberatung nur die Note 4 (ausreichend). Am besten schnitten bei den Testkäufen die Bahnhöfe Berlin Zoo (2,7) und Frankfurt (3,0) ab. Für die April-Ausgabe der Zeitschrift „test“ hatten die Verbraucherschützer Testkäufe gestartet.

Diese hätten gezeigt, dass die Chance, auf Anhieb ein preiswertes Ticket zu erwischen, relativ gering sei. Das liege aber weniger am Verkäufer, sondern am Buchungssystem und der Computersoftware, so die Verbraucherschützer.

In einem der Testbeispiele der Stiftung

### Karikatur: Jürgen Janson



DB 6884 - IM NACHD. DER ZEIT I

ging es um eine Reise von Kassel nach Köln, die eine Woche nach der Beratung starten soll. Laut „test“ wären Verbindungen auf fünf verschiedenen Strecken möglich gewesen:

Kassel-Gießen-Dillenburg-Köln in Regionalzügen in 4:44 Stunden zu 34,50 Euro

Kassel-Gießen-Dillenburg-Köln in IC und RE in 4:02 Stunden zu 42 Euro

Kassel-Brilon-Hagen-Köln RE+ICE in 3:59 Stunden zu 44,60 Euro

Kassel-Paderborn-Hamm-Köln mit IC und ICE in 3:10 Stunden zu 51 Euro

Kassel-Hannover-Köln mit ICE in 3:50 Stunden zu 76 Euro

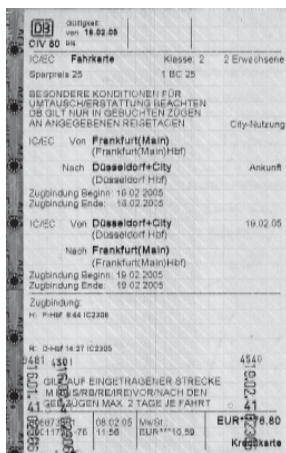
Kassel-Frankfurt-Köln mit ICE in 2:58 Stunden zu 83 Euro

In 17 von 25 Beratungen seien den

*Fahrkarten-  
kauf: Bei Preis-  
teilweise  
immer noch  
eine Glücks-  
sache*

Testern nur die ICE-Verbindungen genannt worden, bemängeln die Verbraucher-schützer. Die billigsten Varianten hät-

ten die Berater nur gefunden, wenn sie gezielt nach Nahverkehrszügen suchten. Fahren mehrere Personen am Samstag oder Sonntag gemeinsam in Regionalzügen, wäre der Fahrpreis pro Person (Wochenendticket) noch günstiger.



## Seminar: Ausbildung zum Rolli-Reiseassistenten

**(fl) Urlaub machen – selbstständig und unabhängig – ist für Rollstuhlfahrerinnen und –fahrer nicht ganz einfach. Oft sind es die kleinen Hilfen und Handgriffe, auf die die betroffenen Menschen auch am Urlaubsort angewiesen sind. Der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. (BSK) bildet auch in diesem Jahr Reiseassistenten als Begleitpersonal für Menschen mit Körperbehinderung aus.**

Schulungsinhalte des viertägigen Seminars sind der Umgang und die Handhabung eines Rollstuhls und die Hebe-techniken, dazu die Vorstellung der wichtigsten Pflegehilfsmittel, eine Einführung in die verschiedenen Behinderungsarten sowie spezielle Pflegetechniken. Das Seminar wird unter sachkundiger Anleitung von Pflegekräften und Menschen mit Körperbehinderung durchgeführt.

Im Seminarpreis von 129 Euro sind

Unterkunft, Verpflegung und Seminar-gebühr eingeschlossen. Die Schulung findet vom 17.11. bis 20.11.2005 in Langenburg/Hohenlohekreis statt. Über 350 Reiseassistenten wurden bereits geschult und stehen behinderten Menschen als Reisebegleiter zur Verfügung. Infos zur Anmeldung und weitere Auskünfte zur Schulung gibt der BSK-Reiseservice unter der Telefonnummer 06294 / 428150 oder per E-Mail: [reiseservice@bsk-ev.org](mailto:reiseservice@bsk-ev.org)

## Blick über den Zaun:

# Neues von der Stadt- Umlandbahn Heilbronn

(fl) In der 120.000 Einwohner zählenden Stadt Heilbronn geht der Aufbau eines Stadt- Umlandbahnnetzes planmäßig voran. Seit Ende November 2004 ist die Innenstadtquerung fertig. Die architektonische Gestaltung der Strecke ist hochwertig, denn es wird u.a. das historische Stadtzentrum durchfahren, wo sich die Strecke bis auf 6 Metern der bedeutenden St. Kilianskirche nähert.

Am Bahnhofsvorplatz entstand eine aufwändige Überdachung aus Glas, welche große Teile des Vorplatzes umfasst. Die Strecke endet derzeit am östlichen Rand der Innenstadt, wo der zweite Verknüpfungspunkt ans regionale Schienennetz entsteht.

Die Verzögerungen beim Ausbau der weiter zur DB-Netz AG gehörenden An-

schlussstrecke nach Öhringen haben überregional für Aufsehen gesorgt. Denn während unter der Regie der Karlsruher Albtal-Verkehrsgesellschaft stehende Strecken wie die Enztalbahn Pforzheim – Bad Wildbad oder die Murgtalbahn von Rastatt nach Freudenstadt mit sehr hohem Tempo modernisiert wurden, schleppt sich Heilbronn – Öhringen bereits seit mehreren Jahren (!) dahin. Mittlerweile sind

*Was in Wiesbaden nicht erwünscht ist, funktioniert in Bad Wildbad wunderbar:  
Mit der Stadtbahn mitten in den Ort*

*Foto: Friedrich Lang*



die Bauarbeiten im Gang und die Betriebsaufnahme wird für den Fahrplanwechsel im Dezember 2005 anvisiert. Bis dahin herrscht Schienenersatzverkehr. Interessant dürfte es werden, die Fahrgastzahlen der kommenden Jahre zu beobachten, wird doch eine durch den lang dauernden Schienenersatzverkehr mittlerweile „SPNV-entwöhnte“ Region schlagartig an ein qualitativ hochwertiges Netz angeschlossen.

Für die Qualität des Netzes sorgt nicht nur die Innenstadtquerung in Heilbronn mit einer zentralen Haltestelle auf dem Marktplatz, sondern auch eine Reihe neuer Haltepunkte an der EBO-Strecke zwischen der Stadtgrenze Heilbronn und Öhringen. Einer Weiterführung über Öhringen hinaus war übrigens eine gutachterliche Absage erteilt worden. Allerdings hat die Erfahrung mit dem „Karlsruher Modell“ immer wieder gezeigt, dass vorher skeptische Kommunen innerhalb kürzester Zeit umschwenken, wenn erst die Nachbargemeinde den Anschluss an die gelben Stadtbahnwagen hat. Man könnte durchaus von einem Stadtbahn-Virus sprechen...

In den letzten Monaten rückte die Nordstrecke in den Mittelpunkt des Interesses. Sie ist Teil der geplanten Nord-Südstrecke, die sich beim vorläufigen Endausbau von Zaberfeld im Süden nach Gundelsheim im Norden mit einem Abzweig nach Bad Rappenau erstrecken wird. Mittlerweile wurde der innerstädtische Verlauf der Nordstrecke festgelegt, wobei die Parteien im Stadtparlament einschließlich der FDP dem Vernehmen nach hauptsächlich darüber

stritten, welche Straße und welches Stadtviertel den Schienenanschluss bekommt...

Ein weiterer Baustein zur Stadt-Umlandbahn wird mit der Elektrifizierung der Elsenzbahn verwirklicht. Der Fahrdraht soll die elektrische Lücke zwischen Neckargemünd und Bad Friedrichshall-Jagstfeld schließen. Dann können die gelben Stadtbahnwagen Bad Rappenau erreichen, während von Norden her bis Sinsheim ein S-Bahnbetrieb im Rahmen der S-Bahn Rhein-Neckar vorgesehen ist. Ebenfalls Teil der S-Bahn Rhein-Neckar wird die SWEG-Strecke Meckesheim – Aglasterhausen, die im kürzlich geschlossenen Abkommen über die Elektrifizierung der nördlichen Kraichgaustrecken enthalten ist.

Heilbronn war nach Saarbrücken die zweite deutsche Großstadt, die sich für die Wiedereinführung der Straßenbahn als moderne Stadt-Umlandbahn entschieden hat und nach Oberhausen und Saarbrücken die dritte und bislang jüngste „neue Straßenbahnstadt“ überhaupt. Daneben gibt es im Karlsruher Raum mit Wörth und Bad Wildbad weitere Städte mit neuen Innenstadtabschnitten, welche an das Eisenbahnnetz anknüpfen. Besser voran kommen die Projekte, die eine Verknüpfung bestehender Innenstadtnetze mit dem regionalen Schienennetz zum Ziel haben: Zwickau, Chemnitz, Nordhausen und vor allem Kassel verfügen über solche Strecken. In Braunschweig konkretisiert sich momentan die Planung. Viele dieser Projekte, darunter Hanau und Wiesbaden, sind leider in der Schublade verschwunden.

## Straßenbahnostalgie in Darmstadt

**(gh) Ab 15. Mai fährt sie wieder, die (fast) einzige Dampfstraßenbahn Europas. Bis zum 26. Juni lädt die Arbeitsgemeinschaft Historische HEAG-Fahrzeuge zur nostalgischen Ausflugstour von Darmstadt-Eberstadt an die Bergstraße nach Alsbach.**

Die Fahrt mit der historischen Dampflok aus dem Jahr 1919 bietet ein amüsantes und preisgünstiges Ausflugsvergnügen für die ganze Familie. Bereits 1886 gab es ein kleines Straßenbahnnetz in Darmstadt. Die Dampflokomotive fuhr damals mit vier bis fünf Personenwagen von der Residenzstadt zum damaligen Truppenübungsplatz in Griesheim und zum beliebten Ausflugsziel nach Eberstadt, bis sie im Jahr 1922 aus dem Stadtbild verschwand.

Ein besonderes Schmuckstück stellt der im vergangenen Jahr neu hinzugekommene geschlossene Personenwagen dar. Er bietet den Fahrgästen Schutz bei schlechtem Wetter. Als Vorlage für den historischen Nachbau diente ein Schienentransportanhänger der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft (SEG) aus dem Jahr 1914.

Im ersten Teil der Dampfzugsaison - vom 15. Mai bis zum 26. Juni 2005 - führt die Fahrt des „Feurigen Elias“ sonn- und feiertags an die Bergstraße. Die Tour beginnt jeweils in Darmstadt-Eberstadt an der Haltestelle „Frankenstein“ (Seeheimer Straße 70) und endet in Alsbach, einem Ausgangspunkt für zahlreiche Wanderungen.

Der Zug verkehrt auf der genannten Strecke ohne Zwischenhalt. Fahrkarten gibt's direkt beim Schaffner. Gruppen ab zehn Personen werden gebeten, ihre Fahrtwünsche unter der Telefonnummer 0172/692 3991 anzumelden. Aus Platzgründen ist die Mitnahme von Fahrrädern und schweren Traglasten nicht möglich. Wegen des leichten Rußflugs und der zum Teil offenen Anhänger empfiehlt es sich, bei der Fahrt wetterfeste und unempfindliche Kleidung zu tragen.

Nach der Sommerpause geht's ab Anfang September auf der Strecke nach Griesheim weiter. Informationen zum Fahrplan gibt es im Internet unter [www.heagmobilo.de](http://www.heagmobilo.de)



*Die Dampfstraßenbahn in voller Fahrt*

*Foto: HEAG*

## **Kassel - Warburg(Westf)** **KBS 430 ; NVV-Linie R 3** **Ausstellung im Vellmarer Rathaus** **informiert über Mobilität auf der** **Schiene**

(hh) Vom 12. bis 29. April 2005 wurde im Rathaus Vellmar über die RegioTram informiert. Voraussichtlich werden Vellmars Bürger ab Ende 2007 in nur 12 Minuten vom Bahnhof Obervellmar in die Kasseler Fußgängerzone kommen.

„Damit erreichen wir ein Stück Modernisierung des Eisenbahnbetriebs, der in die Jahre gekommen ist“, sagte Thomas Rabenmüller, Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrsverbunds (NVV), im Vellmarer Rathaus. Die RegioTram-Fahrzeuge (siehe auch Hessenschiene Nr. 57 Seite 7+8) sollen im Viertelstundentakt verkehren, am Wochenende im 30-Minuten-Takt. Bevor der fahrplanmäßige Betrieb beginnt, muss am Bahnhof Obervellmar, wo die beiden Regiotramstrecken aus Wolfhagen und Warburg in Richtung Kassel zusammengeführt werden, ein drittes Gleis gebaut werden. Ein neuer Mittelbahnsteig wird angelegt. Der über 100 Jahre alte Bahnhof wird modernisiert. Eine weitere neue Haltestelle entsteht am Herkulesmarkt, geschätzte Baukosten 3,1 Millionen Euro.

Bereits ab Mai fährt die RegioTram zweimal pro Stunde zwischen Hofgeismar und Kassel. Obwohl die RegioTram mehr Haltestellen bedient als jetzt die Bahn, wird sie mit einer Geschwindigkeit von etwa 90 km/h wesentlich schneller sein. Über eine 4,5 km lange Straßenbahn, die

- parallel zur RegioTram - von der heutigen Endhaltestelle Holländische Straße in Kassel über sieben Haltepunkte nach Vellmar Nord geplant ist, wurde in der Hessenschiene Nr.58 Seite 10 berichtet.

## **Fuldatalbahn** **Kassel-Bebra-Fulda** **KBS 610**

### **Ideen für den Umbau des Bahnhofs** **Guxhagen**

(hh) Der Bahnhof Guxhagen ist als RE-Halt gut mit den Fernbahnhöfen Kassel-Wilhelmshöhe und Fulda verbunden. Am 17. März 2005 meldet die Melsunger Allgemeine, dass zwischen DB Immobilien GmbH, dem NVV und der Gemeinde Guxhagen Gespräche wegen Verkauf des Bahnhofsgebäudes stattgefunden haben. Zur Zeit müssen Reisende in Richtung Bebra das Kasseler Gleis überschreiten, um ihren Zug zu erreichen.

Wenn in Guntershausen das elektronische Stellwerk (ESTW) in Betrieb geht, kann später das zweite Guxhagener Gleis von der Raiffeisenseite aus erreicht werden. Auf dieser Seite könnte zusätzlicher Parkraum für Pendler entstehen. Auch die Melsunger RegioTram wartet auf das Guntershäuser ESTW.

Vorschläge für die Nutzung des Guxhagener Bahnhofsgebäudes will das Gemeindeparlament prüfen. Die DB bietet das Grundstück für 65 000 Euro an, das Gebäude für 25000 Euro. Die Kosten für die Sanierung des Gebäudes sind weit höher, könnten aber bei geschickter Nutzung lohnen, zumal nach Gemeinde-



verkehrsfinanzierungsgesetz 85% der Kosten bezuschusst werden.

## **Frankenberg – Bad Berleburg (ex KBS 238c)**

### **Wieder Personenzüge zwischen Frankenberg und Battenberg**

Gut 24 Jahre nach Einstellung des Personenzugverkehrs auf der Strecke Frankenberg – Bad Berleburg führen am 30. April erstmals wieder Personenzüge auf dem verbliebenen Stück von Frankenberg bis Battenberg-Auhammer. Die Kurhessenbahn bietet vom 30. April bis 1. Oktober jeweils samstags zwei Zugpaare, die speziell für Rad- und Wandertouristen angeboten werden, an.

Die Züge fahren in Marburg um 8:29 h bzw. 16:29 h ab, erreichen Frankenberg um 09:19 h bzw. 17:19 h und fahren nach kurzem Aufenthalt weiter und erreichen Battenberg-Auhammer um 09:51 bzw. 17:51 h. Zwischen Frankenberg und Battenberg-Auhammer halten die Züge in Röddenau (09:30 h/17:30 h), Allendorf (an 09:40 h/17:40 h, ab 09:42 h/17:42 h), Battenfeld (09:45 h/17:45 h) und Battenberg (09:48 h/ 17:48 h). Zurück geht es ab Battenberg-Auhammer um 09:58 h bzw. 18:13 h, Battenberg ab 10:02 h bzw. 18:21 h, Battenfeld ab 10:04 h bzw. 18:21 h, Allendorf ab 10:09 h bzw. 18:26 h und Röddenau ab 10:19 h bzw. 18:36 h. Ankunft in Frankenberg ist um 10:24 h bzw. 18:41 h, die Züge fahren nach kurzem Aufenthalt weiter nach Marburg (an 11:12 h bzw. 19:30 h), wobei der letzte Zug weiter nach Gießen fährt (an 20:05 h).

Zwischen Frankenberg und Battenberg-

Auhammer gilt ein Sondertarif, das Hessen-Ticket, Schönes-Wochenende-Ticket, sowie Fahrkarten des NVV haben keine Gültigkeit. Die Fahrkarten sind im Zug erhältlich.

## **Kurhessenbahn: weitere Schritte zum Lückenschluss Frankenberg - Korbach**

(fl) Der Aufsichtsrat des Nordhessischen Verkehrsverbundes NVV beschloss kürzlich den Bau- und Finanzierungsvertrag sowie eine Zusatzvereinbarung zum bestehenden Verkehrsvertrag mit der Kurhessenbahn. Damit sind sowohl die Kosten für die Wiederinbetriebnahme als auch die laufenden Kosten des späteren Betriebs vertraglich geregelt. Ziel ist die Aufnahme des durchgehenden Zugverkehrs im Jahr 2008.

Für die Wiederinbetriebnahme des Abschnitts Korbach - Frankenberg und für die Modernisierung der Burgwaldbahn Frankenberg – Cölbe (-Marburg) kalkuliert die Kurhessenbahn aktuell mit einer Gesamtsumme von 43,2 Millionen Euro. Im Zeitraum 2005 bis 2008 fallen bereits Planungskosten in Höhe von 2,3 Millionen Euro an, welche der NVV vorfinanzieren wird. Vom Land Hessen wird ein Zuschuss in Höhe von rund sieben Millionen Euro erwartet, vom Bund sogar in Höhe von 35,6 Millionen Euro. Der Rest verteilt sich auf die Gebietskörperschaften sowie auf die Straßen-Baulastträger gemäß dem Eisenbahn-Kreuzungsgesetz. Der jährliche Zuschussbedarf wird bei 1,65 Millionen Euro liegen.

## **Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt RMV-Linie 30 Hangrutsch bei Butzbach**

(jl) Anfang Mai geriet an der Main-Weser-Bahn zwischen Kirch-Göns und Butzbach ein Hang in Bewegung. Die Erdmassen drohten, auf das Gleis Richtung Frankfurt zu rutschen. Durch die deutsche Bahn wurden umfangreiche Sicherungsmaßnahmen ergriffen. Bis Mitte Mai wurde die Stelle mit einem Drahtgeflecht gesichert, welches durch bis zu 10 Meter lange Bodenanker fixiert ist. Für die Dauer der Bauarbeiten richtete die Bahn eine Langsamfahrstelle ein, sodass es zu geringfügigen Verspätungen Richtung Friedberg / Frankfurt kommt. Da es noch weitere Stellen am Hang gibt,

die vom Abrutschen bedroht sind, soll in den nächsten Wochen der ganze Hang großflächig gesichert werden. Die Langsamfahrstelle wird deshalb noch einige Zeit Bestand haben.

Bis vor ca. 5 Jahren waren die Hänge entlang des Einschnitts mit tief wurzelnden Bäumen gesichert. Nachdem aber Bäume bei einem Sturm auf die Oberleitung gefallen waren und den Betrieb beeinträchtigten, wurden die Flächen entlang der Gleise großzügig gerodet. Neu wuchsen nur noch Akazien heran, die aber nicht tief wurzeln und damit die Hänge nicht mehr halten können. Bei starkem Regen setzt sich nun das Erdreich Richtung Gleise in Bewegung und gefährdet den Bahnverkehr. Deswegen wird die Stelle regelmäßig an allen Tagen durch Posten kontrolliert



*Die Hangrutschstelle zwischen Kirch-Göns und Butzbach im Griedeler Wald*

## Weichen erneuert

(jl) Über die Osterfeiertage wurden in den Bahnhöfen Friedberg und Niederwöllstadt zahlreiche Weichen ausgetauscht. Der Streckenabschnitt zwischen beiden Bahnhöfen war an manchen Tagen komplett gesperrt. Reisende der S-Bahn wurden mit Ersatzbussen befördert. IC- und RE-Züge wurden über Hanau umgeleitet und verkehrten damit rund 20 Minuten später.

## Bus

### Deutsche Touring wird verkauft

(fl) Die Deutsche Bahn AG hat ihr Fernreise-Busunternehmen Deutsche Touring an den spanisch-portugiesischen Buskonzern Eurosur verkauft. Die Deutsche Touring betreibt Fernbuslinien als touristisches Angebot sowie hauptsächlich auch als Pendelmöglichkeit für Gastarbeiter.

Bisheriger Schwerpunkt des Unternehmens mit Sitz am Frankfurter Rebstockgelände ist der Verkehr mit Osteuropa und dem Balkanraum. Eurosur kündigte dagegen eine Expansion im deutschen Inlandsmarkt an und wird damit in Konkurrenz zum Schienenfernverkehr treten. Wegen der zentralen Lage des Touring-Busdepots in Frankfurt wird außerdem ein Engagement des Unternehmens im bestellten Busverkehr der Rhein-Main-Region erwartet.

Die Deutsche Touring beschäftigt derzeit 260 Mitarbeiter und verfügt über eine eigene Flotte von 30 Bussen. Darüber hinaus stehen 200 Fahrzeuge von Subunternehmern zur Verfügung. Der Verkauf erfolgte zum 01.04.2005; über die Kaufsumme herrschte Unklarheit.



*Umgeleiteter Intercity nach Frankfurt auf der Talbrücke bei Assenheim*

### Hessenschiene

Herausgeber:

Pro Bahn & Bus e.V.

Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach

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

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

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

Layout: Jürgen Lerch

Druck: Druckhaus Gratzfeld, 35510 Butzbach

Auflage: 1700 Exemplare,

Erscheinungsweise: 4 x jährlich,

Einzelpreis: 1,50 Euro

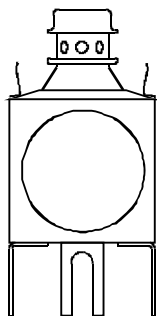
Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 2 vom 01.01.2005

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, Friedrich Lang, Lars Kühnemund, Michael Laux, Jürgen Lerch, Andreas Christopher, Dr. Heribert Menzel, Michael Rückl, Werner Borkenhagen, Hans-Joachim Schmidt, Karin Schmidt, Oliver Günter

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:

1. August 2005



## Abteil oder Großraum?

(fl) Die Frage gehört zum Ritual des Fahrkartenkaufs, und wenn Sie zu den Glücklichen gehören, die noch einen Schalter, einen Counter, ein Reisezentrum oder ähnliches an Ihrem Wohnort vorfinden, dann wird sie Ihnen regelmäßig gestellt: „Abteil oder Großraum?“. Wer sie mit „das ist mir egal“ beantwortet, gibt sich als blutiger Anfänger in der Welt des Bahnreisens zu erkennen. Denn auch wer sonst im Leben mal raucht und mal nicht, wer rot wählt und dann wieder schwarz, wer Kaffee trinkt und Tee, beim Bahnreisen wird er oder sie über eine feste Meinung verfügen: Abteil ODER Großraum.

Dabei ist die Diskussion über das Für und Wider von Großraum oder Coupé – bzw. Kubbee, wie es der Hesse intoniert – in etwa so alt wie die Eisenbahn selbst. Das beweist ein Aufsatz des Maschinenmeisters Krauss (später Inhaber von Krauss & Comp. in München) aus dem Jahr 1864, worin er die beiden damals als „amerikanisches“ und „englisches“ System bezeichneten Varianten vergleicht:

„Die Abtheilung der Wagen in Coupés gewährt dem Reisenden die Annehmlichkeit, dass er, wenn er einmal seinen Sitz eingenommen hat, hier für seine Reise ... ein ruhiges Asyl gefunden hat ... Bald entwickelt sich dann auch zwischen den Reisegefährten, wenn dieselben nicht etwa von jener Sorte sind, die es überall langweilig und ungemütlich finden, eine Unterhaltung, da

man sich für die Dauer der Reise als zusammengehörig betrachtet und fühlt. Will der Reisende schlafen, so kann er auch dieses meistens ohne Störung thun, und er wird höchstens von dem Conducteur gestört, der ohne Rücksicht auf die leibliche Ruhe das Billet einzieht und coupirt.“

Krauss beschäftigt sich aber auch mit den technischen Unzulänglichkeiten der Coupés, die beim Abteilwagen damaliger Bauart wohl noch sehr ausgeprägt waren:

„Das englische System hat indess für das reisende Publicum sehr erhebliche Übelstände und Nachtheile. Es ist dies vor allem der höchst mangelhafte Bau der Tritte oder Treppen zum Aus- und Einsteigen. Die Reisenden kommen bei diesem unvermeidlichen Geschäfte oft in gefährliche Situationen, und wer betagte, kranke und bresthafte Leute schon auf Stationen, die entweder mit keinen oder nur sehr ungenügenden Perrons versehen waren, aus- und einsteigen sah, wird sich recht wohl des unwillkürlichen Wunsches erinnern, dass hier Abhülfe und resp. Hülfe geschaffen werden sollte... Hat sich der Reisende mit Mühe zur Höhe des Coupés emporgeschwungen, so erkennt er zu seinem größten Verdrusse, dass dasselbe schon größthenteils besetzt ist und er sich noch in die Mitte oder auf die andere Seite, durch alle die Füsse, Röcke und Crinolinen mit Mühe hindurcharbeiten muss...“.

Jetzt wissen wir, warum sich die DB AG bei ihren neueren Fahrzeugen ausschließlich für den Großraum entschieden hat.

Zitate aus „Zug der Zeit – Zeit der Züge“ Band 2, Eisenbahnjahr Ausstellungsgesellschaft mbH, Nürnberg, S. 418/419.

Absender

---

*Name, Vorname*

---

*Straße, Hausnummer*

---

*PLZ, Ort*

Bitte  
ausreichend  
frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.  
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach

Absender

---

*Name, Vorname*

---

*Straße, Hausnummer*

---

*PLZ, Ort*

Bitte  
ausreichend  
frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.  
Sonderfahrt  
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

Ort Datum Unterschrift

Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

## Einzugsermächtigung

Mit dem Bankinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.: BLZ:

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

Ort Datum Unterschrift

## Bestellung Fahrkarten für Sonderfahrt

Hiermit bestelle ich folgende Fahrkarten für die Sonderzugfahrt am 16.07.2005 an Main und Tauber zu den genannten Bedingungen (Hessenschiene Nr. 60) und folgenden Preisen incl. Vorverkauf und Versand. Den Gesamtfahrpreis überweise ich auf das Konto 67 227 000 bei der Volksbank Mittelhessen e.G. (BLZ 513 900 00). Der Versand der Fahrkarten erfolgt nach Zahlungseingang.

Fahrpreise Euro incl. Vorverkauf, ggf. zzgl. Vermittlung	An za hl	Erwach- sene	An za hl	Mitglie- der*	An za hl	Kinder bis 14 Jahre	An za hl	Kinder bis 5 Jahre
Einstieg in Hessen / Ausstieg beliebig		<b>44,00</b>		<b>39,00</b>		<b>22,00</b>		<b>7,00</b>
Einstieg in Franken / Ausstieg beliebig		<b>39,00</b>		<b>34,00</b>		<b>19,00</b>		<b>5,00</b>

\* Mitglieder von Pro Bahn & Bus und des Deutschen Bahnkunden-Verbandes mit Mitgliedsausweis

Name, Vorname

PLZ, Ort

Straße, Hausnummer

Datum, Unterschrift

Bitte als Postkarte oder Fax (06641-62727) versenden