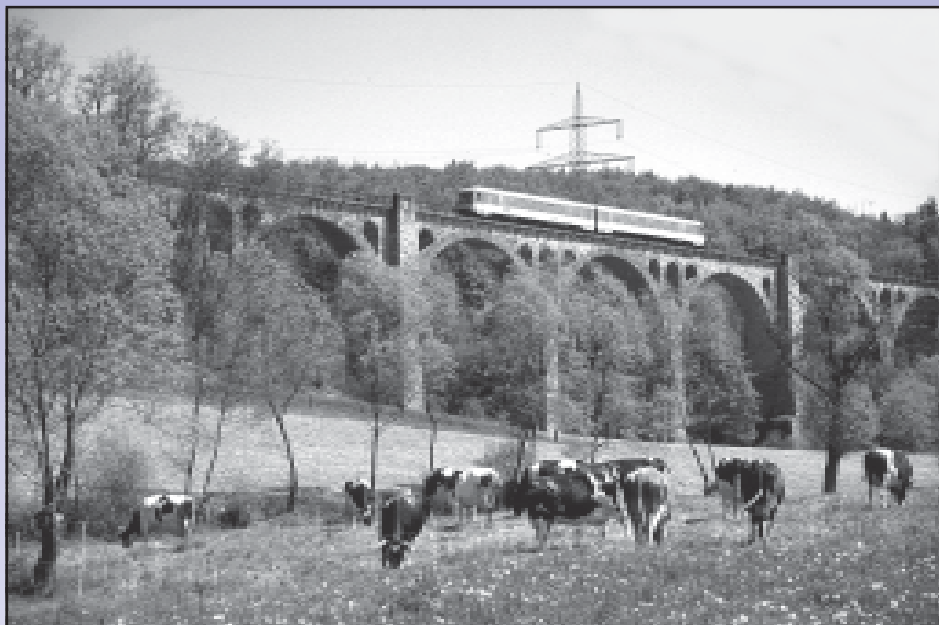


# HESSEN SCHIENE

Nr. 61 D: 1,50 Euro  
Sep. - Nov. 2005  
ZKZ 04032

Die Infozeitschrift  
von Pro Bahn & Bus



- **Frankenberg - Korbach kommt wieder**
- **Vogelsbergbahn: Statt Ausbau Rückzug auf Raten?**
- **RMV beschließt größere Angebotsänderungen**



## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b> .....	3
<b>Pro Bahn &amp; Bus Pinwand</b> .....	4
Tipps und Infos .....	6
<b>Aktuell</b>	
Frankenberg - Marburg kommt wieder .....	7
Zugstreichungen im fernverkehr Düsseldorf - Kassel - Weimar? .....	10
Straßenbahn und RegioTram zum teil auf altem Waldkappeler Gleis .....	12
RegioTram lockt ausländische Fachleute an .....	13
Jahrhundertprojekt: Straßenbahn nach Vellmar .....	15
Ärgerkicher Vandalismus an Stationen .....	16
Vogelsbergbahn: Statt Ausbau Rückzug auf Raten? .....	18
Lumdatalbahn aktuell .....	22
Mainlinie: Keine Fortsetzung des Modellversuchs .....	25
Weilburger Hessentagsbilanz 2005 .....	26
Mobilitätszentrale Weilburg eröffnet .....	28
Umgestaltung des Wiesbadener Bahnhofplatzes .....	29
Fahrgastbeirat im Rheingau-Taunus-Kreis .....	30
Wiesbaden-Ost - Wiesbaden-Dotzheim wird saniert .....	30
HEAG bestellt neue Straßenbahnen .....	31
Sommerpause bei Bauarbeiten am Darmstädter Hauptbahnhof .....	32
RMV-Aufsichtsrat beschließt umfangreiche Angebotsänderungen .....	33
Umstrukturierungen bei der Hessischen Landesbahn .....	38
Bilderbogen Sonderfahrt „An Main und Tauber“ .....	40
Busleistungen: Neue Vergaberunde im RMV-Gebiet .....	42
<b>Streckentelegramm</b> .....	44
<b>Schlusslicht</b> .....	50

*Titelbild: Im Mai 1995 fährt ein Zug auf der Strecke Bad Wildungen - Korbach über den Sachsenhäuser Viadukt. Wenige Wochen später war die Strecke stillgelegt und Korbach konnte nur noch von Willingen her mit der Bahn erreicht werden  
Fotos, wenn nicht anders bezeichnet: J. Lerch*

Liebe Mitglieder,  
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

Die vor 10 Jahren begonnene Regionalisierung des Schienenpersonen-Nahverkehrs hat Erstaunliches ermöglicht. So betreiben heute rund ein halbes Dutzend Anbieter den Nahverkehr auf der Schiene in Hessen. Nicht wenig für ein mittleres Bundesland (wobei die Vielfalt ein wenig darüber hinweg täuscht, dass hinter allen Unternehmen entweder die Deutsche Bahn AG oder die hessische Landesbahn zumindest mit Anteilen steht). Es gibt aber mittlerweile auch einen gesunden Wettbewerb um die Frage, wie mit den zur Verfügung stehenden Mitteln die besten Effekte beim Ausbau der Schienen-Infrastruktur zu erzielen sind.

Da gibt es den klassischen Weg der Investitionszuschüsse an DB-Netz. Er gilt nicht nur in Fachkreisen als langwierig. Das zeigt das Beispiel der Niddertalbahn, deren Modernisierung sich über ein halbes Jahrzehnt erstreckt. Jetzt endlich soll die Signaltechnik erneuert werden, wodurch die Züge schneller fahren können. „Gehakt“ hat es in diesem Fall aber weniger an der DB als vielmehr an den schleppenden Zuschüssen aus Berlin. Etwas schneller wird (hoffentlich) das Odenwaldnetz erneuert. Zumindest liegen die Zuschüsse für das Elektronische Stellwerk schon vor Beginn der Modernisierungsarbeiten vor.

Weil das Misstrauen gegenüber dem DB-Konzern tief sitzt, versucht sich die Wetterauregion zusammen mit ihren Nachbarn an der Übernahme der Infrastruktur in eigene Hände. Sollte dies gelingen, werden sich Bau und Planung sicher verkürzen lassen. Aber auch dort wird man auf Zuschüsse aus Berlin angewiesen sein. Schließlich ist der Nachholbedarf an der Lahn-Kinzig-Bahn, den beiden Wetteraustrecken und der Vogelsbergbahn immens.

Weder auf DB-Netz noch auf den Geldsegen aus Berlin will sich der NVV beim Anschluss Eschweges verlassen. Puplic-private-Partnership heißt das Zauberwort. Und es scheint zu funktionieren. Gleich mehrere Unternehmen sollen Interesse haben, Geld zu investieren und später mittels Trassengebühr wieder herein zu holen. Eine maßgebliche Triebfeder hinter den Bemühungen des NVV um alternative Infrastrukturmodelle dürfte übrigens die äußerst schleppende Anpassung der Strecken um Kassel für die Regiotram sein.

Aber auch die DB kann, wenn sie will. Meist funktioniert es im Konzern da am besten, wo die Strukturen überschaubar und die Mitarbeiter motiviert sind. Beispiel Kurhessenbahn: Ohne viel Aufhebens hat die DB-Tochter mehrere Stationen der Oberen Lahntalbahn einer einfachen, aber effektiven Modernisierung unterzogen. Die Bahnsteige sind nicht ganz so hoch und edel ausgestattet wie anderswo, kosten dafür mit rund 100.000 Euro pro Station aber nur einen Bruchteil der sonst bei der Staatsbahn üblichen Beträge.

Gute Fahrt auf allen Strecken - wer immer dafür sorgt, dass unser aller Fahr- und Steuer-geld gut und schnell unter die richtigen (Eisenbahn-) Räder kommt - wünscht Ihnen

Ihr



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  
Bismarckstraße 3  
35510 Butzbach  
Telefon und Telefax  
(06403) 963355  
mittelhessen@probahn-bus.org

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

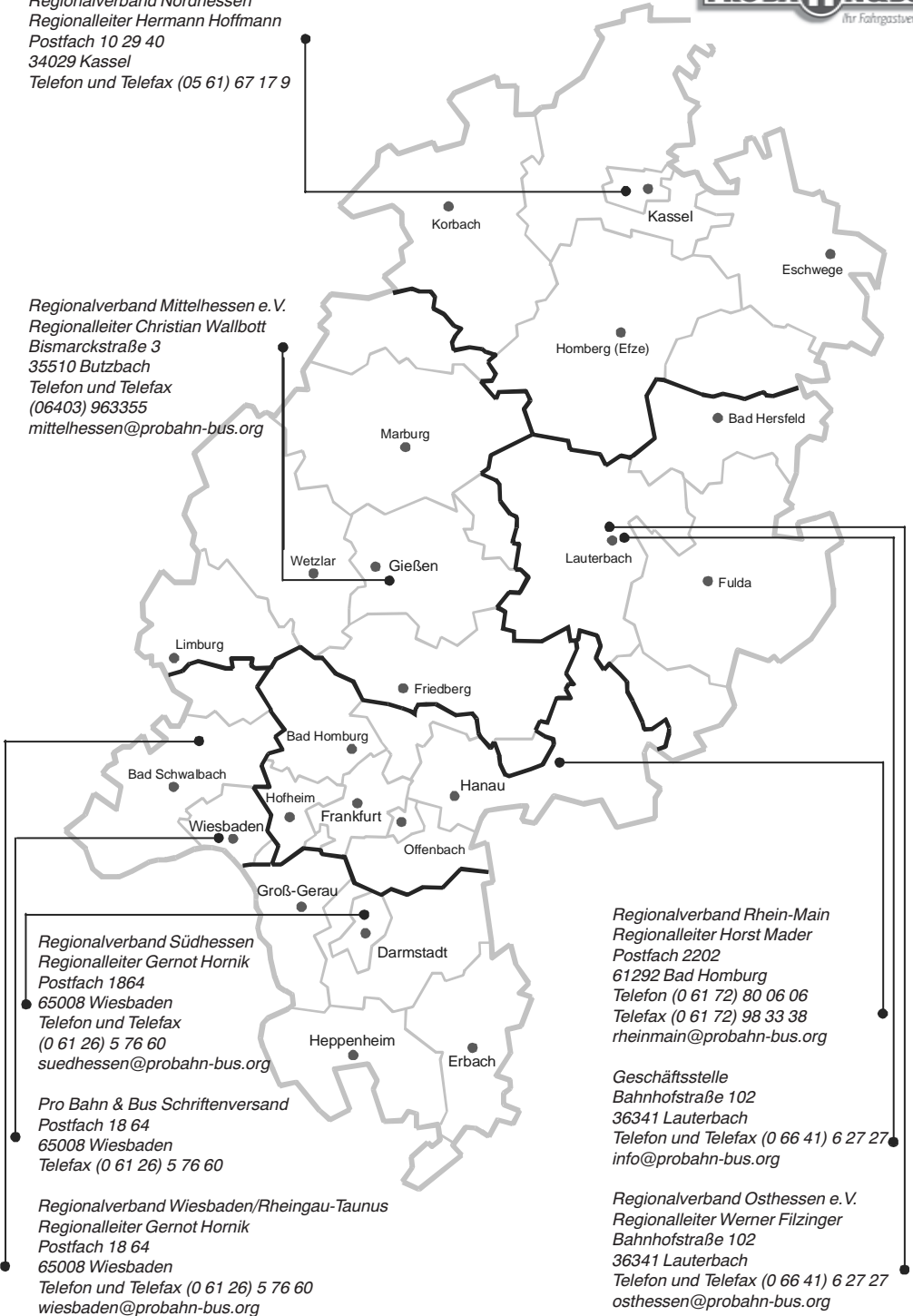
Pro Bahn & Bus Schriftenversand  
Postfach 18 64  
65008 Wiesbaden  
Telefax (0 61 26) 5 76 60

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

Regionalverband Rhein-Main  
Regionalleiter Horst Mader  
Postfach 2202  
61292 Bad Homburg  
Telefon (0 61 72) 80 06 06  
Telefax (0 61 72) 98 33 38  
rheinmain@probahn-bus.org

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

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



<b>Datum</b>	<b>RV</b>	<b>Veranstaltung</b>	<b>Ort</b>
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
14.09.05 18:30 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Bahnhofsgaststätte Terminal, Fulda
04.10.05 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
06.10.05 18:30 Uhr	NHS	RV-Treff Nordhessen	Stadthallenrestaurant Melsungen Rotenburger Straße 10
10.10.05 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
01.11.05 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
07.11.05 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
09.11.05 18 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Landesgeschäftsstelle, Nordbahnhof, Lauterbach

## **Unsere Treffen vor Ort**

## **Kontaktadressen**

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



## Verbessertes Bonusprogramm für BahnCard-Kunden

(fl) Ab 1. September sammeln BahnCard-Kunden Prämienpunkte. Das neue Angebot heißt *bahn.bonus* und bietet den Stammkunden der Deutschen Bahn Freifahrten, kostenlose Upgrades in die 1. Klasse, Länder-Tickets, Partner-Freifahrten, freien Eintritt in die DB Lounges und Gutscheine für die Bordgastronomie. Die einfache Formel lautet: Jeder Euro, den ein Kunde für ein DB-Ticket mit BahnCard-Ermäßigung und den Kauf einer BahnCard ausgibt, ist automatisch ein Prämienpunkt. Das Einlösen der Punkte kann erstmals im Dezember erfolgen.

Für die Teilnahme am *bahn.bonus* Prämienprogramm meldet sich jeder BahnCard-Besitzer kostenlos und unverbindlich unter [www.bahn.de/bahnbonus](http://www.bahn.de/bahnbonus) an. Schon für die Anmeldung werden bis zu 250 Punkte gutgeschrieben. Prämien winken bereits ab 750 Punkten. Zur Wahl stehen unter anderem diese Prämien:

- ab 750 Punkte: Genuss-Gutscheine im Wert von 10 Euro (2 x 5 Euro) für die Bordgastronomie oder freier Eintritt in die DB Lounge
- ab 1.000 Punkte: Upgrade in die 1. Klasse (einfache Fahrt) oder ein Länder-Ticket, Genuss-Gutscheine im Wert von 15 Euro (3 x 5 Euro)
- ab 1.500 Punkte: Freifahrt 2. Klasse (einfache Fahrt) oder ein Schönes-Wochenende-Ticket, zwei Upgrades in die 1. Klasse (einfache Fahrt) oder Genuss-Gutscheine im Wert von 25 Euro (5 x 5 Euro)
- ab 2.000 Punkte: Freifahrt 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt) oder Freifahrt 1. Klasse einfache Fahrt, Partner-Freifahrt 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt) oder Genuss-Gutscheine im Wert von 40 Euro (8 x 5 Euro)
- ab 2.500 Punkte: DB-Tageskarte (2. Klasse) oder Freifahrt 1. Klasse (Hin- und Rückfahrt), vier Upgrades in die 1. Klasse (einfache Fahrt) oder Genuss-Gutscheine im Wert von 60 Euro (12 x 5 Euro)

Sobald die ersten 750 Punkte gesammelt sind, und anschließend bei jeder weiteren Punktstufe, wird der Kunde automatisch per E-Mail benachrichtigt. Er kann dann entscheiden, ob er seinen Prämien-gutschein sofort anfordern oder weiter sammeln möchte, um sich für die nächst höhere Stufe zu qualifizieren.

Teilnehmer am *bahn.bonus* Prämienprogramm können ihren aktuellen Punktestand jederzeit im Internet unter [www.bahn.de/bahnbonus](http://www.bahn.de/bahnbonus) einsehen. Die gesammelten Punkte verfallen erst nach drei Jahren. Informationen zu *bahn.bonus* stehen im Internet unter [www.bahn.de/bahnbonus](http://www.bahn.de/bahnbonus) oder telefonisch über die BahnCard Hotline 01805-340035 (12 Cent/Minute) zur Verfügung.

Pro Bahn & Bus begrüßt das deutlich verbesserte Bonusprogramm. Die Leistungen im bisherigen Vielfahrerprogramm *bahn.comfort* sind ja eher bescheiden. Die einzig offene Frage ist, wie Nicht-Internetnutzer Zugang zum Bonusprogramm erhalten. Kürzlich ist die Deutsche Bahn einige lobenswerte Selbstverpflichtungen in Sachen Barrierefreiheit eingegangen. Da passt es nicht, wenn für ein Vielfahrerprogramm ausschließlich ein Medium genutzt wird, welches bei weitem nicht allen Teilen der Bevölkerung offen steht.

## Frankenberg – Korbach kommt wieder!

(fl/hh) Vor 18 Jahren rollte der letzte Personenzug auf dem Schienenstrang zwischen Korbach und Frankenberg, Ende 1992 wurde auch der Güterverkehr eingestellt. Seitdem wuchern Gras und Büsche zwischen den Gleisen. Aber schon fünf Jahre später fuhrn überfüllte Sonderzüge von Frankenberg zum Korbacher Hessentag 1997 - dank großem ehrenamtlichem Einsatz der Korbacher Eisenbahnfreunde. Allmählich begriffen die politisch Verantwortlichen die Notwendigkeit des Lückenschlusses.

In Frankfurt am Main unterzeichneten am 10.08.2005 Bahnchef Hartmut Mehdorn, der hessische Staatsminister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Dr. Alois Rhiel, der Leiter der Kurhessenbahn, Joachim Kuhn, der Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV), Thomas Rabenmüller, sowie die Landräte der Landkreise Waldeck-Frankenberg, Helmut Eichenlaub, und Marburg-Biedenkopf, Robert Fischbach, ein umfassendes Vertragswerk zur Reaktivierung der Strecke Korbach – Frankenberg und zum Ausbau der Strecke Frankenberg – Marburg. Parallel dazu wurde mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund eine Vereinbarung über die künftigen Verkehrs-

leistungen auf diesen Strecken getroffen.

In den nächsten drei Jahren werden Bahn, Bund, das Land Hessen sowie die Landkreise bzw. Kommunen insgesamt rund 50 Millionen Euro in den weiteren Ausbau des Streckennetzes der Kurhessenbahn investieren. 30 Millionen fließen dabei in den Abschnitt Korbach – Frankenberg, die übrigen 20 Millionen Euro in die auch derzeit betriebene Strecke Frankenberg – Cölbe (-Marburg). Ende 2008 soll der durchgängige Eisenbahnverkehr zwischen Korbach und Marburg aufgenommen werden. Die Reisezeit zwischen beiden Städten wird sich dann um bis zu 39 Minuten verkürzen. Dadurch verbes-



*Noch zu alten Planbetriebszeiten entstand dieses Bild am Bahnhof Herzhausen*

*Foto:  
Andreas Christopher*

sert sich gleichzeitig die Anbindung Nordhessens an das Rhein-Main-Gebiet. Zudem wird mit der Inbetriebnahme der reaktivierten Strecke der Nationalpark Kellerwald durch die Haltepunkte Herzhausen und Schmittlotheim direkt und umweltfreundlich per Bahn erreichbar sein.

„Durch die umfassenden Investitionen und den damit verbundenen Ausbau der Infrastruktur wird der Nahverkehr in der Region weiter an Attraktivität gewinnen“, zeigte sich Bahnchef Hartmut Mehdorn während der Vertragsunterzeichnung überzeugt. Die äußerst positive Entwicklung der Kurhessenbahn in den vergangenen drei Jahren mache zudem deutlich, dass die Mittelstandsoffensive der Deutschen Bahn ein Erfolgsprojekt sei.

Auch Hessens Verkehrsminister Dr. Alois Rhiel begrüßte die neue Etappe für die Kurhessenbahn: „Das Land Hessen hat sich immer für den weiteren Streckenausbau stark gemacht, denn Infrastrukturpolitik ist für uns gleichzeitig ein wesentliches Stück Standortpolitik. Ich bin zuversichtlich, dass die geplanten Ausbaumaßnahmen die Region wirtschaftlich und

*Vom Bahnhof Herzhausen aus werden in Zukunft wieder Ausflüge zum Edersee und in den Nationalpark Kellerwald möglich sein*



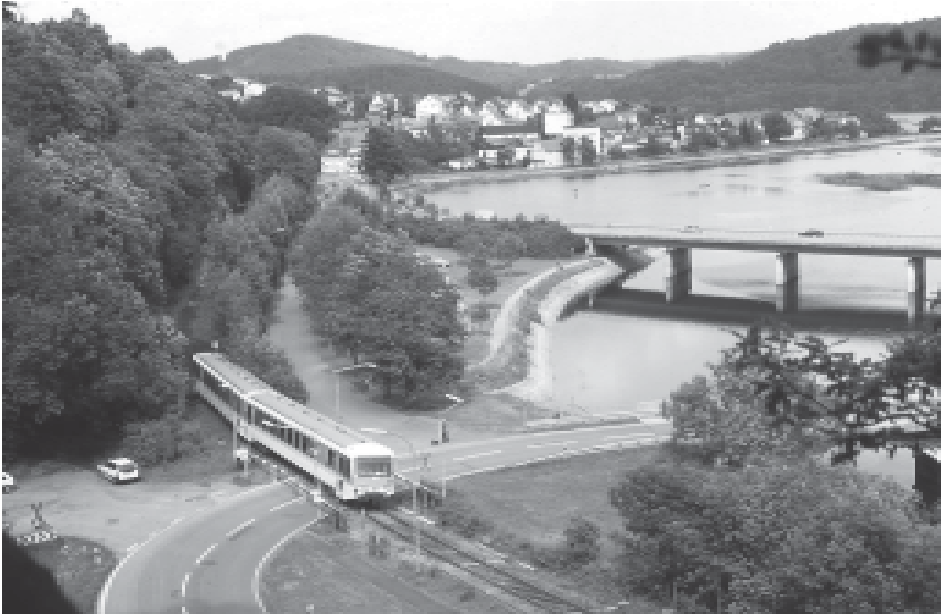
verkehrlich weiter voran bringen werden.“

Dem schlossen sich die beiden Landräte an. Helmut Eichenlaub vom Landkreis Waldeck-Frankenberg: „Die Erschließung der Tourismusschwerpunkte Hochsauerland, Nationalpark Kellerwald und Edersee auf der Schiene ist ein entscheidender Standortfaktor für diesen expandierenden Wirtschaftszweig. Damit gewinnen wir neue Arbeitsplätze.“ Für den NVV wird mit den Verträgen zum Netzschluss zwischen dem Waldecker und Frankenger Land der letzte Meilenstein auf dem Weg zu einer hocheffizienten Bahn zwischen den Zentren Rhein-Ruhr und Rhein-Main gesetzt.

Nach Abschluss der notwendigen Planungen wird die Kurhessenbahn voraussichtlich im Herbst 2006 mit dem Ausbau beginnen. Dabei werden die Streckengeschwindigkeit von heute 60 Stundenkilometer auf dann 80 Stundenkilometer erhöht, Weichen und Gleise erneuert, sieben Brücken und zwei Tunnel saniert sowie die mechanischen Stellwerke durch eine moderne Leit- und Sicherungstechnik ersetzt, wie sie bereits heute bei der Kurhessenbahn zwischen Korbach und Brilon Wald zum Einsatz kommt.

Außerdem sollen 40 Bahnübergänge beseitigt und weitere 30 mit technischen Sicherungen ausgestattet werden. Vier Stationen werden an der Strecke, die reaktiviert wird, neu gebaut, elf weitere umfassend saniert. Alle Bahnsteige werden auf die einheitliche Höhe von 55 Zentimeter angehoben. Die neuen Bahnsteige entstehen u.a. in Thalitter, Herzhausen und Kirchltheim. Hier liegt am Urwalderlebnissteige der Aussichtspunkt Hagenstein,





*Zum Hessentag nach Korbach wurde die bereits stillgelegte Strecke noch einmal reaktiviert. Ein Sonderzug fährt am Ufer des Edersees vorbei*  
*Foto: Andreas Christopher*

auch Loreley des Edertales genannt.

Zum Fahrplanwechsel Ende 2008 soll der durchgängige Eisenbahnbetrieb zwischen Brilon-Wald an der oberen Ruhrtalbahn – Korbach – Frankenberg und Marburg an der Main-Weser-Bahn aufgenommen werden. Der heute zwischen Korbach und Frankenberg noch notwendige Busverkehr kann dann entfallen. Die Züge sollen künftig zwischen Korbach und Frankenberg im Zweistundentakt sowie zwischen Frankenberg und Marburg im Stundentakt verkehren. Auch die Wintersport-Hochburg Willingen wird von der neuen Verbindung nach Süd- und Mittelhessen profitieren.

Die Kurhessenbahn ist ein mittelständisches Tochterunternehmen der Deutschen Bahn und betreibt im nord- und mittelhessischen Raum sowie in Nordrhein-Westfalen vier Eisenbahnlinien auf einem rund 245 Kilometer langen Streckennetz. Knapp 7.000 Fahrgäste sind täglich mit den etwa 130 Zugverbindungen der Kurhessenbahn zwischen Brilon Wald, Korbach und Kassel sowie zwischen Marburg, Frankenberg und Erndtebrück unterwegs. Nach der Reaktivierung wird mit 9.000 Fahrgästen gerechnet, also ein Zuwachs von über 20 %. Die jährliche Verkehrsleistung der Kurhessenbahn dürfte sich um 180.000 Zugkilometer erhöhen.

## Zugstreichungen im Fernverkehr Düsseldorf - Hamm - Kassel - Weimar ?

### Mitte-Deutschland-Verbindung für Fahrgäste unattraktiv

(hh) Weil zu wenige Fahrgäste die Züge der Mitte-Deutschland-Verbindung füllen, denkt die Deutsche Bahn AG für 2007 über die Streichung von mindestens drei der heute acht Zugverbindungen nach. Doch warum sitzen nur durchschnittlich 120 Menschen in einem der IC/ICE-Züge, obwohl doch Millionen Menschen entlang der Strecke leben ?

Thomas Rabenmüller, Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV), wundert das nicht: Zu langsam, zu teuer, lautet seine Diagnose. Zwar wurden bis zum Jahr 2005 über 500 Millionen Euro in die Beschleunigung der Strecke investiert, doch die Wirkung verpuff-

te weit gehend. In Teilabschnitten erreichen die Züge inzwischen 200 km/h, doch dann erweist sich der Bahnhof Hamm als große Bremse. Für den Richtungswechsel gibt es nur kleine Zeitfenster, in denen die Züge ein- und ausfahren können. Also stehen sie lange auf dem Gleis und verlieren

*Trotz teurem Streckenausbau (ImBild ein Intercity vor der Einfahrt in den neuen Eggetunnel bei Asseln) sieht es um die Zukunft des Fernverkehrs auf der Mitte-Deutschland-Linie schlecht aus*

*Foto: Frank Bachmann, [www.zu-den-zuegen.de](http://www.zu-den-zuegen.de)*



die herausgefahrene Zeit wieder.

Bis Ende 2006 subventionieren die Länder NRW, Hessen und Thüringen die Bahnstrecke mit jährlich 13,4 Millionen Euro, weil die Fernzüge auch von den Nahverkehrspendlern benutzt werden. Doch danach will keines der Länder weiterbezahlen.

NVV-Geschäftsführer Rabenmüller sieht noch einen anderen Grund, warum die Mitte-Deutschland-Verbindung so schlecht angenommen wird: Bei Internet-Anfragen über die Bahnauskunft werden die schnellsten Verbindungen ausgewählt. Die führen aus Kassel entweder über die neue Schnellbahntrasse via Frankfurt oder über Hannover. Fazit: Die Züge hier sind zwar oft nur 15 Minuten weniger unterwegs, dafür manchmal doppelt so teuer. Unverständlich bleibt auch: Während bei anderen Verbindungsanfragen stets alternative Fahrtmöglichkeiten aufgezeigt werden, fehlen die IC/ICE-Züge auf der Mitte-Deutschland-Verbindung. Da wundert es Rabenmüller nicht, dass nur wenige Fahrgäste den Weg in die Züge finden. Einen Ersatz eventuell wegfallender Intercityzüge durch Nahverkehrszüge hält der NVV-Chef für schwer leistbar. Nordhessische Fahrpläne sind auf Umsteigeverbindungen in Kassel und Bebra abge-

stimmt. Was geschieht hier, wenn drei bis fünf Fernzüge gestrichen sind?

Ein Trugschluss wäre es, bei weniger Zügen mit einer besseren Auslastung der verbleibenden Verbindungen zu rechnen. Hin- und Rückfahrt sind schon heute bei Fahrzeiten von bis zu vier Stunden für die Strecke Düsseldorf - Kassel kaum an einem Tag zu schaffen. Sollte dann noch der Zug für die abendliche Heimreise wegfallen, ist die Reaktion des Kunden vorhersehbar: „Der nimmt dann doch gleich das Auto, die Züge werden noch leerer“, fürchtet Rabenmüller.

Wichtig ist für Fahrgäste zwischen dem Ruhrgebiet und Thüringen, dass gestrichene IC-Verbindungen durch schnelle RE-Züge ersetzt werden. Vor Jahren wurde der Interregio Kassel - Halle(Saale) über Leinefelde durch einen Regionalexpress im 2-Stunden-Takt abgelöst. Preiswerte Ländertickets sorgen hier für konstante Fahrgastzahlen. Eine RE-Verbindung zwischen Kassel und Dortmund über Soest - Werl - Unna könnte den Richtungswechsel in Hamm umgehen. „Und warum kann ein solcher RE nicht als „schneller“ RE über Bebra nach Eisenach verlängert werden?“ äußerte Rabenmüller gegenüber der Hessisch-Niedersächsischen Allgemeinen.

## HESSENSCHIENE-ABO

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

## Lossetalbahn Kassel - Hess. Lichtenau Straßenbahn und RegioTram zum Teil auf altem Waldkappler Gleis

(hh, dhm) Das Vorstandsmitglied der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) , Prof. Rainer Meyfahrt, kündigte Anfang Juli an, dass ab Anfang 2006 zusätzlich zur Straßenbahn RegioTrams - mit Dieselmotor angetrieben - im Lossetal auf Tour gehen. Diese können sowohl auf elektrifizierter Strecke fahren als auch dort, wo die elektrische Oberleitung fehlt.

Geplant ist der Einsatz am Morgen und am Abend im Berufsverkehr. Das alte Waldkappler Gleis zwischen Niederkaufungen Bahnhof und Oberkaufungen Bahnhof ist nicht elektrifiziert.

Deshalb werden die Eilzug-Einsätze mit den Diesel-Hybrid-RegioTram-Triebwagen durchgeführt, die bis Ende 2005 von ALSTOM/LHB in Kassel eintreffen werden. Sie werden unter Fahrdraht mit 600 V Gleichstrom angetrieben, während auf dem fahrleitungslosen Streckenabschnitt zwischen Nieder- und Oberkaufungen ein

Dieselmotor einen Generator zur Stromerzeugung antreibt. Da der Schlenker über die Neubaustrecke Bhf. Oberkaufungen - Gesamtschule - Bhf. Niederkaufungen entfällt, wird sich die Fahrzeit um 8 Minuten verkürzen.

Die Eilzüge werden folgende Halte nutzen: alle Haltestellen in Hessisch Lichtenau, Fürstenhagen, Eschenstruth, Helsa, Oberkaufungen Bahnhof, Niederkaufungen Mitte, ab Papierfabrik geht es dann wie die Straßenbahn weiter, in der Gegenrichtung die gleichen Halte.



*In Hessisch-Lichtenau sind die Bauarbeiten schon weit fortgeschritten. Das Bild zeigt den Ausbau in der Friedenstraße unweit der Endhaltestelle am Kreuzrasen Anfang Juli 2005*

*Foto:  
Frank-Rüdiger Wilke*

Nach Meyfahrts Auskunft sind etwa 300 000 Euro notwendig, um auf der alten Schienenstrecke Signaltechnik und Zugsi- cherung neu zu installieren und am Bahn- hof Oberkaufungen ein neues Gleis anzu- legen.

## **Neue Wendeschleife in der Hessentagsstadt**

Bereits im Mai meldete die Melsunger Allgemeine, dass am Kreuzrasen in Hess. Lichtenau die Bagger in einer Groß- baustelle arbeiten. Am Bürgerhaus entsteht eine Wendeschleife - Endhaltestelle der Lossetalbahn. Reiner Brandau, Projekt- leiter der Regionalbahn Kassel (RBK) ist zuversichtlich: Im Dezember 2005, zum Fahrplanwechsel, können schon die ersten Fahrgäste in den Wagen sitzen. Am Stadt- rand, im Bereich der Friedrichsbrücker

Straße / Im Tal , liegt eine zweite Baustel- le. Bürgermeister Jürgen Herwig wies dar- auf hin, dass die Einwohner in den kom- menden Monaten mit Verkehrsbehin- derungen rechnen müssen. Mit der Pla- nung ist die KVC, das Ingenieurbüro der RBK , beauftragt. Es erleichtere und be- schleunige Absprachen, wenn alles in einer Hand liege, sagen Herwig und Brandau. Auch Umleitungen könnten so schneller ausgeschildert werden.

Wer den Hessentag 2006 in der 400 m hoch gelegenen „Lichten Aue“ besuchen will, kann „nebenbei“ zwischen Kassel und Hess. Lichtenau einen interessanten Schie- nenweg kennenlernen. Die Hessentags- stadt liegt auf der Wasserscheide zwischen Fulda und Werra nahe bei dem 750 m hohen Meißner.

## **RegioTram lockt ausländische Fachleute an Baubeginn des Kasseler Bahnhofstunnels Mitte August 2005**

**(hh) Die ALSTOM-Triebwagen der nordhessischen RegioTram entwickeln sich zum Exportschlager. Ein Fahrzeug, das sowohl auf Eisenbahn- als auch auf Straßenbahnschienen rollen kann , wahlweise mit Diesel oder Strom angetrie- ben wird und dabei noch kostengünstig ist - das weckt Interesse in ganz Europa und jetzt auch in den USA.**

Mitte Juli konnte Thomas Rabenmüller, NVV-Geschäftsführer, 20 Nahverkehrs- experten aus den USA in Kassel begrü- ßen. Im Stadtgebiet von New York könn- ten 200 neue Fahrzeuge eingesetzt werden, wenn ein neuer Tunnel nach Manhattan gebaut ist. In der Millionenstadt Denver in Colorado fristet der ÖPNV mit bisher drei Tramlinien ein Schattendasein. In den nächsten 12 Jahren will die Stadt 4,7 Mrd. Dollar in eine 119 Meilen lange neue Stre-

cke investieren.

Heute werden von Denver Reginal Transportation District 280 000 Menschen am Tag transportiert. Diese Zahl soll sich verdoppeln. In der Stadt Denver wird die Bahn abgasfrei mit Strom angetrieben werden, auf den langen ländlichen Ab- schnitten mit dem wirtschaftlicheren Die- sel. Geplant sei die Anschaffung von 100 Diesel-, 100 Strom- und 35 Hybridfahr-



*Die RegioTram rüstet sich für den Planbetrieb. Am 20. August fanden Probefahrten an der Rathauskreuzung statt*

*Foto: Dr. Heribert Menzel, [www.tram-kassel.de](http://www.tram-kassel.de)*

zeugen. Zum Vergleich: Für den Raum Kassel wurden insgesamt 28 RegioTramfahrzeuge beschafft. Die USA haben einen riesigen Nachholbedarf im ÖPNV, Highways sind oft verstopft, Benzin wird teurer und die Luftverschmutzung nimmt zu.

Inzwischen geben sich Delegationen aus Polen, Tschechien, England, Norwegen, Frankreich, Belgien und Holland beim NVV die Klinke in die Hand. Im August kommen Besucher aus Malaysia, in September 60 Verkehrsexperten aus Frankreich, um sich die RegioTram anzuschauen. NVV-Chef Thomas Rebenmüller wundert das nicht: "Die RegioTram ist einfach ein kostengünstiger Weg, Regionen hochwertig mit ihren Zentren zu verknüpfen und die Menschen ohne Umwege zu vielen kleinen Zielen in der Großstadt zu bringen."

Leider erkennen verantwortliche Verkehrsplaner in der DB-Konzernleitung

diese Entwicklung kaum. Für den Umbau des Kasseler Kulturbahnhofs und des Gleisvorfeldes werden die Entscheidungen hinausgezögert. Bahnsprecher Hartmut Lange betont, eine Straßenbahnhaltestelle in einem Bahnhof sei ein Novum. Prof. Rainer Meyfahrt, Chef der federführenden Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG), kritisiert: Die Bahn verlagert keine Entscheidungskompetenz auf die lokale Ebene. Alle Entscheidungen der Bereichsvorstände müssten noch einmal vom Gesamtvorstand abgesegnet werden. Das dauert. Zudem habe die RegioTram bei der Bahn nicht die Priorität, die man sich vor Ort wünsche.

Trotzdem plant der NVV Mitte August den Baubeginn zum Tunnel unter dem Kulturbahnhof. Pro Bahn & Bus hofft, dass die Bautrupps unter der Erde auf keine Überraschungen stoßen. Jede Verzögerung beim Einsatz der beschafften Regiotramwagen kostet den Steuerzahler viel Geld.

## Ein Jahrhundertprojekt für Vellmar Ausstellung im Rathaus zur neuen Straßenbahn

(hh) In den letzten 10 Jahren wurden im Kasseler Südwesten, in Baunatal und in Kaufungen Straßenbahnlinien neu eingerichtet, z.T. auf ehemaligen DB-Gleisen. Gegenüber dem früheren Busverkehr ist hier die Fahrgastzahl um 50 bis 80 % gestiegen. Vorläufige Krönung wird die Verlängerung der Lossetalbahn bis Hess. Lichtenau zum Hestentag 2006 sein.

Auch andere Kasseler Umlandgemeinden zeigen ÖPNV-Flagge. So gab es im Rathaus der am Nordrand von Kassel liegenden Stadt Vellmar im Juli 2005 eine Ausstellung zur Linienführung einer neuen Straßenbahn. (Siehe auch Hessenschiene Nr. 58 Seite 10)

Eine 4,5 km lange Tramlinie führt von der jetzigen Endhaltestelle Holländische Straße in Kassel über sechs Haltestellen zur Endstation Vellmar Nord. Hier steht ein Anschlussbus in Richtung Espenau und es gibt über 100 Park & Ride-Stellplätze im Innenbereich der Straßenbahn-Wendeschleife. Auch abschließbare Boxen für

Fahrräder sind geplant. Eine weitere Busverknüpfung ist an der Haltestelle Vellmar Stadtmitte vorgesehen. Von hier wird das Geschäfts- und Dienstleistungszentrum beim Rathaus zu Fuß erreicht sowie die Gesamtschule.

Bei der Haltestelle Triftstraße in Niedervellmar verkehrt die Tram im ungewohnten Linksverkehr. So kann die Haltestelle als Mittelbahnsteig abseits des Autoverkehrs angelegt werden. Einen ähnlichen Mittelbahnsteig hat die Haltestelle „Gewerbegebiet Holländische Straße“. Die Bahn durchfährt die Stadt in 7 Minuten. Von Vellmar Nord bis zum Königsplatz in Kassel benötigt sie 20 Minuten.

*Die geplante Straßenbahnverlängerung durch Vellmar Quelle:KVV Bau- und Verkehrs-Consulting Kassel GmbH*



Auf die Stadt Vellmar kommen Baukosten in Höhe von rund 20 Millionen Euro zu. Bürgermeister Dirk Stochla (SPD) hofft auf Zuschüsse des Landes und des Bundes von 85 % der Gesamtkosten. Wenn auch die Stadtverordnetenversammlung zugestimmt hat, könnte im Mai 2006 der Bau begonnen werden und - so hofft man - zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 abgeschlossen sein. Während - hoffentlich zum gleichen Termin - die Stadtteile Obervellmar und Vellmar West durch die RegioTram mit Kassel verbunden sind (siehe auch Hessenschiene Nr. 60 Seite 54), wären Niedervellmar und Frommershausen durch die Straßenbahn erschlossen.

## Friedberg-Friedrichsdorf: Ärgerlicher Vandalismus an Stationen

(1k) Die erst vor wenigen Jahren modernisierte Zugstrecke Friedberg-Friedrichsdorf (RMV-Linie 16) ist in letzter Zeit zunehmend von Vandalismus betroffen. Das traurige Paradebeispiel: Der Haltepunkt Friedberg Süd. Nachdem es dort schon seit Monaten keinen RMV-Fahrkartenautomaten mehr gibt, wurde vor Wochen auch die Uhr endgültig abmontiert.

Die Uhr war schon mehrfach ersetzt worden. Nach Ostern wurden in mehreren Nächten nun eine Vitrine und das Wartehäuschen völlig zerstört, zurück bleibt ein loses Gerippe und diverse Glassplitter. Nur noch eine Vitrine am anderen Ende des Bahnsteiges ist intakt. Auch im Kreuzungsbahnhof Rosbach und am Haltepunkt Rodheim waren schon Vandalen am Werk. In seiner Sitzung vom 8. Juli 2005 hat sich auch der Fahrgastbeirat Wetterau diesem Thema angenommen, ein Bericht in der Wetterauer Zeitung folgte.

Auch Pro Bahn & Bus ist über diese Entwicklung keineswegs erfreut. Hinzu kommt, dass Reparaturen durch DB Station & Service meist nicht mehr erfolgen bzw. auf die lange Bank geschoben wer-

den. Die Leidtragenden sind die zahlenden Fahrgäste. Offen bleibt die Frage, ob es nicht sinnvoll wäre, unbesetzte Stationen an Nebenstrecken mit einer Kameraüberwachung auszustatten. Der Fahrgastverband ist der Ansicht, dass auf Dauer der Nutzen den anfänglichen hohen Kosten entgegen wirken würde.

Auch mit Beseitigung der Schäden innerhalb kürzester Zeit (48-72 Stunden) wurden im Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) schon gute Erfahrungen gemacht. Zudem spricht sich der Fahrgastverband für mehr Kontrollen durch zuständige Behörden aus. Auch sollten Konzepte durch Kreis- oder Stadtverwaltungen erstellt werden, um z.B. auch Jugendliche für die Problematik mehr zu sensibilisieren.



Erfreulicher hingegen ist nach wie vor der Zustand der eingesetzten Triebwagen GTW 2/6 der Butzbach-Licher Eisenbahn. Hier ist kaum Vandalismus festzustellen, was wohl auch auf das integrierte Kamerasystem zurückzuführen ist.

*Ein Bild aus besseren Zeiten, als Uhr, Wartehäuschen und Vitrine noch intakt waren*



## Horlofftalbahn Hungen - Wölfersheim: Streckensicherungsvertrag abgeschlossen

(j1) Seit März 2003 ist zwar kein Zug mehr zwischen Hungen und Wölfersheim-Södel gefahren, die Streckeninfrastruktur ist jedoch für zunächst 3 Jahre gesichert. Dazu wurde Anfang August ein Kooperationsvertrag abgeschlossen, in dem die Bürgermeister der Anliegerkommunen, die Gießener Kreisbeigeordnete Dietlinde Elies und der Wetterauer Landrat Rolf Gnadt zusichern, dass die Kreise und Kommunen sich an den Kosten für die weitere Vorhaltung der Strecke beteiligen.

Auf dem Streckenabschnitt Hungen - Wölfersheim wurde Ostern 2003 der Personenverkehr vom RMV abbestellt. Danach leitete die Deutsche Bahn Netz AG die Stilllegung ein, welche vom Eisenbahnbundesamt im September 2004 genehmigt wurde. Nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) besteht für die DB Netz AG die grundsätzliche Verpflichtung, eine immobilienmäßige Verwertung der stillgelegten Strecke zu betreiben und einen Rückbau der Verkehrsanlagen vorzunehmen.

Um dies zu verhindern, wurde ein Infrastruktursicherungsvertrag abgeschlossen. Dabei verpflichtet sich die DB Netz AG, auf eine Durchführung des Entwid-

mungsverfahrens für einen begrenzten Zeitraum zu verzichten und auch keine Teilveräußerung dieser Verkehrsfläche zu betreiben. Die der Bahn dadurch entstehenden Kosten (Unterhalt aufgrund Verkehrssicherungspflicht) übernehmen die beiden Landkreise und die Anliegerkommunen. Die Kosten belaufen sich auf 17500 Euro jährlich. Der RMV hat sich bereit erklärt, einen Zuschussanteil an den Unterhaltungskosten zu leisten.

In der jetzt beginnenden dreijährigen Phase soll zunächst der Bestand der Strecke gesichert werden. außerdem soll ein Prüfungsverfahren zu Wiederaufnahme des Personenverkehrs angestoßen werden, was das politische Ziel der Anlieger und ÖPNV-Aufgabenträger ist. Dabei könnte die Überlegung von Nutzen sein, die Schieneninfrastruktur des sogenannten „Wetterauer Netzes“ durch eine eigene Gesellschaft anzupachten und auch zu betreiben.



*Bleiben vorerst erhalten: Gleise der Horlofftalbahn zwischen Hungen und Wölfersheim*

## Vogelsbergbahn: Statt Ausbau Rückzug auf Raten?

(hl/fl) Noch vor zwei Jahren schien die Zukunft der Vogelsbergbahn sicher: Mit einem Investitionspaket von 100 Millionen Euro sollte die Strecke ausgebaut, Haltepunkte modernisiert und der Fahrzeugpark verjüngt werden. Doch kurz vor der Vertragsunterzeichnung machte die Deutsche Bahn AG einen Rückzieher. Jetzt wird es noch schlimmer: Der RMV zieht Zugleistungen von der Vogelsbergbahn ab, um sie auf der Main-Weser-Bahn für den neuen Mittelhessenexpress zu verwenden.

Ab dem Jahresfahrplan 2008 – nach Ausschreibung der Verkehrsleistungen – soll zu jeder Stunde ein durchgängiger Regionalexpress zwischen Gießen und Fulda verkehren. Dabei sollen diese RE's im 2 stündigen Rhythmus im Vogelsbergkreis als Regionalbahn mit Halt auf allen Stationen fahren. Wie der Rhein-Main-Verkehrsverbund mitteilt, sollen auf dem – lt. RMV - stärksten frequentierten Abschnitt Gießen – Grünberg zusätzlich Regionalbahnen verkehren, welche im Landkreis Gießen die kleinen Stationen bedienen. Als weitere positive Verbesserung werden durchgehende Verbindungen von Limburg auf die Vogelsbergbahn genannt. Diese Durchbindungen gibt es auch heute schon.

Sie sind allerdings derzeit nicht im Fahrplan gekennzeichnet.

Untenstehende Tabelle zeigt die Umsetzung der Planungen für die werktäglichen Reisenden der Vogelsbergbahn im Vogelsbergkreis, aufgezeigt in der Relation Grünberg – Nieder Ohmen im Vergleich zum Fahrplanjahr 2005; berücksichtigtes Zeitfenster 14:00 – 19:00 Uhr (erstellt nach Informationen in der Presseerklärung des RMV vom 14. Juni 2005):

Aus dieser Gegenüberstellung ist zu erkennen, dass gemäß der RMV-Presseerklärung:

Zug	Fahrplanjahr 2005				Fahrplanjahr 2008			
	Grünberg	Lehnheim	Mücke	Ndr. Ohmen	Grünberg	Lehnheim	Mücke	Ndr. Ohmen
14:11 RB	X	X	X	X	X			
14:51 RE	X		X		X		X	
15:11 RB	X	X	X	X	X			
15:45 RB	X	X	X	X	X		X	X
16:11 RB	X	X	X	X	X			
16:51 RE	X		X		X		X	
17:11 RB	X	X	X	X	X			
17:49 RB	X	X	X	X	X		X	X
18:15 RB	X	X	X	X	X			
18:51 RE	X		X		X		X	
19:15 RB	X	X	X	X	X			



An den kleinen Stationen im Vogelsbergkreis werden in Zukunft deutlich weniger Züge halten  
Foto: Andreas Christopher

- Lehnheim keine Halte mehr aufweist,
- Im angegebenen Zeitfenster ca. 50 % weniger Züge im Bhf. Mücke halten und in Richtung Alsfeld weiterfahren (1h Takt),
- Im angegebenen Zeitfenster ca. 75 % weniger Züge den Bhf. Ndr. Ohmen und weitere RB Stationen bedienen (2h Takt).

Auch wenn bekannt wurde, dass in der Hauptverkehrszeit einzelne Züge zusätzlich zu den genannten verkehren sollen sowie der Haltepunkt Lehnheim erhalten bleibt, verschlechtert sich die Bedienung der kleinen Bahnhöfe im Vogelsbergkreis erheblich. Die dabei eingesparten Zugleistungen sollen für die Einrichtung des „Mittelhessen-Express“ auf der Main-Weser-Bahn verwendet werden!

Am 23. September 2004 fand auf Betreiben von Bündnis 90/ Die Grünen in Lauterbach eine Podiumsdiskussion zur Zukunft der Vogelbergbahn statt. Hier berichtete der Leiter der Regionalnetze

Niederlassung Mitte der DB-Netz-AG, dass es derzeit keine komplette umfassende Modernisierung der Vogelsbergbahn geben werde, lediglich Investitionen zur Bestandserhaltung seien eingeplant. Für weitergehende Maßnahmen stünden keine finanziellen Mittel zur Verfügung. Außerdem sei es nicht zur Unterzeichnung der Planungsvereinbarung gekommen. Selbst die Tatsache, dass die Strecke im Bundesschienenwege-Ausbaugesetz in den oberen Stellen gelistet sei, ändere nichts an diesen Sachzwängen.

Jetzt, ein Jahr später, muss festgestellt werden, dass die Äußerungen zu den fehlenden finanziellen Mitteln wohl so nicht zutreffen. Neben den laufenden Investitionen in den Ausbau der Odenwaldbahn wurde bekannt, dass für den Ausbau der Niddertalbahn bis 2008 21 Mill. Euro und für den Ausbau der Burgwaldbahn einschließlich der Reaktivierung des anschließenden Streckenabschnittes Frankenberg – Korbach, ebenfalls bis zum Jahre 2008, 50 Mill. Euro bereitgestellt werden.

## **Kommentar: Vogelsbergkreis ist Verlierer beim neuen Fahrplankonzept**

Nach acht Jahren ergebnislosem Ausbaugeschwätz soll jetzt verstohlen der stille, klammheimliche Abbau von Leistungen auf der Vogelsbergbahn erfolgen. Der RMV hat seine Maske abgelegt und offenbart mit seiner Pressemitteilung vom 14. Juni 2005 sein wahres Gesicht zum Stellenwert der Vogelsbergbahn.

Es ist schon bedenkenswert, dass die heimische Politik -ausgenommen die SPD der Gemeinde Mücke (s. Alsfelder Allgemeine, 02.07.2005)- diese Tatsache bisher ohne Protest zu Kenntnis genommen hat. Scheinbar gibt hier es eine parteiübergreifende Koalition, so zumindest empfinden es die Nutzer der Vogelsbergbahn aus dem Vogelsbergkreis.

Und was wurde in der Vergangenheit den Nutzern der Vogelsbergbahn alles versprochen. Zur Erinnerung zwei Zitate des RMV Geschäftsführers aus einer Pressemitteilung des Lauterbacher Anzeigers vom 25. April 2003:

*„Den jetzigen Zustand der 106 Kilometer langen Strecke zwischen Gießen und Fulda hält RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann für unzumutbar: „Von den Bahnanlagen ist es unsere schlechteste Strecke überhaupt. Für den Zustand des rollenden Materials muss man sich fast schon schämen. Damit schaffen wir auch nur eine Höchstgeschwindigkeit von 80 Kilometern pro Stunde.“*

*„Durchgängig, also auch an Wochenenden, sollte jede Stunde ein schneller Regionalexpress zwischen Gießen und Fulda fahren. Für Pendler und Schüler sollen zusätzlich zur halben Stunde Nahverkehrszüge verkehren, die jeden Bahnhof anfahren. Insgesamt soll sich die Zahl der Zugverbindungen auf der Vogelsbergbahn um ein Drittel erhöhen.“*

Die Verantwortlichen beim RMV handeln jetzt nach dem Motto: „Was interessiert uns unser Geschwätz von gestern“ und stehen damit vielen Politikern in nichts nach. Wie sonst soll man die Ankündigung zum neuen Bedienungskonzept für die Vogelsbergbahn in der Pressemitteilung des RMV vom 14. Juni 2005 interpretieren. In dieser Verlautbarung werden dem Leser massive Angebotskürzungen ab dem Fahrplanjahr 2008 als Verbesserungen „verkauft“.

Nicht nachvollziehbar ist auch die getroffene Festlegung, wonach die zusätzlichen Verdichter-Regionalbahnen zukünftig in Grünberg enden sollen, hat doch der Bahnhof Mücke mit 70 Plätzen die größte und am meisten genutzte P+R-

Anlage an der Vogelsbergbahn, deren Einzugsbereich sich über den gesamten westlichen Vogelsbergkreis erstreckt. Die Reisendenfrequenzierung dieses Bahnhofes dürfte ungefähr gleichauf mit Grünberg liegen. Zählergebnisse des RMV, die zu gravierend anderen Ergebnissen führen, sind differenziert zu werten. So haben in der Vergangenheit immer wieder Einsteiger am Bhf. Mücke von der zweifelhaften Zählpraxis des eingesetzten Personals berichtet. Diese Praxis wurde in der Vergangenheit auch schon dem RMV mitgeteilt.

Wieder einmal mehr ist die Vogelsbergbahn im Vogelsbergkreis Verlierer beim RMV. So wurden bereits im Zuge des Koch–Steinbrück–Papiers ab dem 19. Juni 2004 vier Verbindungen im Vogelsbergkreis ersatzlos gestrichen. Damals wurde von den verantwortlichen Stellen beteuert, dass diese Kürzungen keinen Einfluss auf die laufenden Planungen hätten. Jetzt, ein Jahr später, offenbart sich die ganze Wahrheit. Für die Pendler, Schüler und Studenten im Vogelsbergkreis sind die derzeit noch teilweise im Halbstundentakt verkehrenden Regionalbahnen unverzichtbar.

In seiner Pressemitteilung will der RMV weiter Glauben machen, dass die geplanten Angebotsänderungen zu einer verstärkten Nutzung der Züge führen und sich dadurch die Wirtschaftlichkeit verbessert. Hier dürfte eher das Gegenteil eintreten und eine verhängnisvolle Spirale losgetreten werden, die fatal an die Gepflogenheiten der ehemaligen Bundesbahn erinnern. Mit der Umsetzung des geplanten und veröffentlichten neuen Bedienungskonzeptes ist der Nahverkehrsplan im Vogelsbergkreis umzuschreiben, denn von der Vogelsbergbahn als dem Rückgrat des ÖPNV kann dann wohl nicht mehr die Rede sein.

Nach einem Bericht der Rhein Main Zeitung vom 19. Juli 2005 nutzten im Jahre 2004 2,76 Million Reisende den Flugplatz Hahn. Dies entspricht grob gerechnet und umgelegt auf Tag/ Jahr genau der Anzahl der Reisenden, welche täglich die Vogelsbergbahn benutzen (lt. RMV 7.500/Tag). Es ist schon nachdenkenswert, dass Politiker den Bau einer Magnetschwebebahn in der Relation Frankfurt – Hahn einfordern und im gleichem Atemzug Investitionen zur zeitgemäßen Bestandssicherung des ÖPNV als Subventionen bezeichnen.

Es ist davon auszugehen, dass die Vernachlässigung der Vogelsbergbahn andere Gründe hat, die nicht offen ausgesprochen werden. Oder möchte sich der RMV von seinem Aschenputtel entledigen?

Horst Lorenz

## Lumdatabahn aktuell

(f1) Am 28. August und am 4. September 2005 finden Sonderfahrten zwischen Gießen, Lollar und Staufenberg-Mainzlar statt. Anlässe sind der Autofreie Sonntag im Lumdatal und der Schmaadleckermarkt der Stadt Lollar. Einen Bericht darüber finden Sie in der kommenden Hessen-Schiene.

### Neuer Bahnsteig auch in Staufenberg-Mainzlar

Gerade rechtzeitig zu den Sonderfahrten wurde ein weiterer Bahnsteig fertig gestellt. Die mit 100 Metern Länge und 55 cm Höhe voll „nahverkehrstaugliche“ Anlage entstand wiederum ehrenamtlich und überwiegend in Handarbeit. Rund 300 Tonnen (!) Schüttgut bewegte Pro Bahn & Bus sowie LB AG-Vorsitzender Michael Laux überwiegend mit Schaufel und Schubkarre. Lediglich für das Rammen der Träger-schienen war professionelle Unterstützung erforderlich. Die Arbeiten übernahm die Fachfirma Hering-Bau, die sich bereits beim Bahnsteigbau in Staufenberg-Daubringen sehr kooperativ zeigte.



Obwohl der „neue“ Bahnsteig eine Rekonstruktion der alten Anlage darstellt, bedeutet er gleichzeitig eine deutliche Qualitätsverbesserung. Denn auch in früheren Jahrzehnten – das belegen historische Aufnahmen – gab es in Mainzlar stets nur eine Schotter-Aufschüttung als Zugang zu den Planzügen. Da diese nach der Einstellung abgetragen wurde, waren die Sonderfahrten der letzten Jahre nur mit mobilen Einstiegshilfen durchführbar – eine Lösung, die von Seiten der Infrastrukturverantwortlichen heute nicht mehr gerne gesehen wird. Der neue Bahn-



*Bahnsteigbau in Mainzlar: Die Stahlprofile sind bereits eingerammt und werden anschließend mit Betonplatten verbunden, so dass die Bahnsteigkante entsteht*

*Foto: Karin Schmidt*



*Neu im Einsatz für die Lumdatabahn ist ein VW-Pritschenwagen, der sehr gut für Freischneidearbeiten entlang der Strecke eingesetzt werden kann Foto: Karin Schmidt*

steig kann bei einer Wiederaufnahme des Planbetriebs sofort genutzt werden. Erforderlich wären noch ein Wetterschutz, eine Beleuchtung und Fahrgastinformationen. Mit einer preisgünstigen Asphaltdecke könnte die Station befestigt werden. Es ist erklärtes Ziel der LB AG, die Investitionen für die Wiederinbetriebnahme der Strecke so gering wie möglich zu halten. Dazu dienen alle ehrenamtlichen Tätigkeiten, zum Beispiel auch das Freihalten der Trasse von Bewuchs.

### **Streckenübernahme**

Absoluter Stillstand herrscht in der Frage der Streckenübernahme. Auf das erneute Pachtgesuch der LB AG erfolgte keinerlei Reaktion. Der Fall zeigt, wie schwierig Immobilien- und Verkehrswegeüber-

nahmen bei der privatisierten und in viele Tochtergesellschaften zergliederten Deutschen Bahn sind. Denn während die Unternehmenstochter „DB Services Immobilien“ entweder untätig ist oder auf Zeit spielt, um Teilgrundstücke möglichst lukrativ an die Bauherrin oder den Bauherren zu bringen, fallen bei DB-Netz laufende Kosten für die Verkehrswegesicherung an. Eine sofortige Abgabe der Strecke an die LB AG hätte für den Gesamtkonzern sicher die günstigsten betriebswirtschaftlichen Effekte. Zumal im Falle der Wiederaufnahme des SPNV weitere Einnahmen aus Trassengebühren für die Strecke Gießen – Lollar in die Kassen von DB-Netz fließen würden. Und DB-Regio hätte die Chance, eine Ausschreibung der Verkehrsleistungen zu gewinnen.

Die Verkehrswegesicherung lässt sich DB-Netz übrigens am ähnlich trassierten Teilstück Hungen – Wölfersheim-Södel der Horloffthalbahn mit jährlich 17.500 Euro durch Dritte honorieren. Die Kosten im Lumdata dürften ähnlich hoch liegen – ohne dass Dritte dafür aufkommen. Eine „Verkehrswegesicherung“ besteht übrigens hauptsächlich aus Kontrolltätigkeiten und der Organisation des Winterdienstes an Bahnübergängen. Sie bedeutet keineswegs Maßnahmen zum Erhalt einer Strecke.

### **Neues aus der Aktiengesellschaft**

Die Hauptversammlung der LB AG findet am 8. Oktober 2005 statt. Da nach wie vor Interesse an der Zeichnung von Aktien besteht, prüfen Vorstand und Aufsichtsrat derzeit die Chancen einer erneuten Kapitalerhöhung. Leider war die letz-

te vorgesehene Kapitalerhöhung aus formalrechtlichen Gründen und auf Grund von Versäumnissen der damit betrauten Anwaltskanzlei nicht zustande gekommen.

Selbstverständlich sucht die LB AG weiter aktive Mitglieder. Ein Tätigkeitsfeld könnte die Gründung und Betreuung eines Vereins oder einer Stiftung neben der Aktiengesellschaft sein. Die Gründung einer solchen Institution wird momentan diskutiert, um besser Spendengelder einwerben zu können. Auch gibt es jede Menge praktische Arbeiten zu vergeben. Am 1. September beginnt die Freischneideseason. Die Tätigkeit erfordert keine Vorkenntnisse, bietet aber jede Menge gesunder Bewegung in bester Mittelgebirgsluft. Schwerpunkt der kommenden Saison wird der stark bewachsene Abschnitt Allendorf - Londorf sein.

## **Hinweis des Pro Bahn & Bus Schriftenversands**

Wir möchten Sie bereits jetzt darauf aufmerksam machen, dass nach rund zehnjähriger kreativer Pause zum Jahreswechsel 2005/2006 die bereits lange geplanten und angekündigten nächsten beiden Bände der beliebten Bildbandreihe SCHIENE-Photo des Joachim Seyferth Verlages mit den Titeln „Die Lahntalbahn“ und „Das Tunnelbuch“ erscheinen werden. Natürlich in gleicher Aufmachung wie die ersten fünf Bände. Und es wird weiter gehen: Jedes Jahr erscheinen zwei weitere Bände mit interessanten und faszinierenden Themen. Vorbestellungen sind ab sofort beim Pro Bahn & Bus Schriftenversand möglich.

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



## Mainlinie Hanau - Rüsselsheim: Keine Fortsetzung des Modellversuches

(lk) Der von April bis Dezember 2004 durchgeführte Modellversuch (siehe auch HS 59 und 56) wird nicht fortgesetzt. Während dieser Zeit fuhr die Hanauer Straßenbahn AG (HSB) mehrmals täglich (außer Sonn- und Feiertags) einen modernen, klimatisierten Stadtbahnzug mit Bistro von Hanau über den Flughafen Frankfurt nach Rüsselsheim zum Opelwerk und zurück.

Wie aus Presseberichten zu entnehmen war, führte der Modellversuch des Rhein-Main-Verkehrsverbundes nach Angaben von Hanaus Stadtbaurat Ulrich Müller (SPD) zu keinem positiven Ergebnis. Die Züge seien nicht genug frequentiert und der Neukundenanteil von rund 21% zu gering gewesen. Zudem hätte nur gut die Hälfte der Neukunden bei einer Fahrgastbefragung das Angebot gegebenenfalls weiter nutzen wollen. Rund 753000 Euro Zuschüsse würden zur Fortsetzung benötigt, wenn die Städte Frankfurt, Hanau und Maintal gemeinsam nochmals die gleiche Summe aufbringen würden. Hanau und Frankfurt wollten keine Fortsetzung der Mainlinie.

Pro Bahn & Bus bedauer das Ende des innovativen Projektes. Der Fahrgastver-

band ist der Ansicht, dass der Erfassungszeitraum von rund neun Monaten noch kein repräsentatives Ergebnis darstellt. Wie bereits in Hessenschiene 59 berichtet, standen die Fahrten der Mainlinie wegen teils mangelnden Fahrgastinformationen und einem Rangierunfall nicht immer unter einem guten Stern. Die Gründung einer Interessengemeinschaft Mainlinie zwecks Erhaltes und das rege Interesse an einer Podiumsdiskussion am 26. Januar diesen Jahres zeigten vorhandenes Potenzial auf.

Pro Bahn & Bus vertritt die Auffassung, dass solch eine Linie unter Umgehung des überlasteten Frankfurter City-Tunnels und Hauptbahnhofes -in abgestimmter Kombination mit den jetzigen Zugangebot-sinnvoller und kostengünstiger zu realisieren ist, als eine nordmainische S-Bahn im 15-Minuten-Takt einzuführen.

*Kommt nicht wieder: Mainlinie bei Maintal Foto: Andreas Christopher*



## Weilburger Hessentagbilanz 2005

(hpg/ac) Die positive Bilanz des 45. Hessentages vom 17. bis 26. Juni 2005 in Weilburg und der Oberlahn-Region: 840.000 Besucher, 89.295 verkaufte Eintrittskarten, 1.400 Veranstaltungen und zehn Tage Sonnenschein. Laut Veranstalter sollen 650.000 Fahrgäste Busse und Bahnen genutzt und alleine 51.000 Personen Weilburg mit der Bahn erreicht haben.

Der weitgehend reibungslose Ablauf am zentralen Umsteigepunkt Bahnhof Weilburg war der getrennten Abfertigung der Züge zu verdanken. Im Richtungsbetrieb nutzten die Züge Richtung Limburg den seit den Baumaßnahmen auf der Lahntalbahn vorhandenen Behelfsbahnsteig mit direktem Zugang zur Ladestraße und den Shuttlebussen. Die Züge Richtung Gießen fuhren am regulären Bahnsteig ab, so dass die Bahnsteigunterführung nicht zum „Nadelöhr“ wurde.

Während es in den Morgenstunden in den planmäßig verkehrenden Züge teilweise recht eng wurde, waren zum Abend hin zahlreiche zusätzliche Züge im Einsatz.

An den beiden Wochenenden wurden die dann nur zweistündlich verkehrenden Regionalbahnen zwischen Limburg und Gießen ganztags durch zusätzliche Züge der Vectus Verkehrsgesellschaft zu einem Stundentakt verdichtet. Diese zusätzlichen Züge wurden von den Besuchern, die ihre PKW an den Bahnhöfen im Lahntal abstellten, sehr gut angenommen.

Auch die Planzüge wurden von der Kapazität verstärkt; statt der beiden Zugarnituren mit allein fahrenden Triebwagen der Baureihe 628 bestand die eine Garnitur aus beiden 628, die andere Garnitur verkehrte als Wendezug mit einer Lok der Baureihe 218.



*Auch ein Sonderzug mit einer preußischen Dampflok der Baureihe P8 verkehrte nach Weilburg, hier bei der Durchfahrt durch Runkel*

*Foto: Hans-Peter Günther*



*Ein Zug der DB AG nimmt Fahrgäste am Bahnhof Stockhausen auf, die auf dem Weg zum Hessestag nach Weilburg sind*  
*Foto: Andreas Christopher*

Als „Hessentagszug“ gab es eine tägliche Direktverbindung von der Landeshauptstadt über Niedernhausen und Limburg nach Weilburg und zurück. Der Fahrplan der dreiteiligen Triebwagen garnitur der Vectus Verkehrsgesellschaft wurde allerdings kurzfristig nochmals geändert, so dass die Fahrzeiten in manchen älteren Fahrplanunterlagen des RMV nicht mehr stimmten.

Weitere Direktverbindungen in den späten Abendstunden verbanden Weilburg mit Frankfurt, Marburg und Friedberg. Aufgrund der guten Nutzung gab es nach Großveranstaltungen in einigen Zügen nur noch wenige „Stehplätze“.

Zahlreiche zusätzliche und verstärkte Buslinien aus der gesamten Region sorgten für eine optimale Verbindung, um auch nach den Großveranstaltungen wieder nach Hause zu kommen. Probleme gab es jedoch, wenn z.B. das Ende der Landes-

ausstellung mit dem Beginn von Großveranstaltungen zusammen fiel. Hier reichte die Kapazität der Shuttlebusse teilweise nicht aus und Unterwegshaltestellen konnten nicht bedient werden. Diese Busse beförderten auch die Insassen der 76.400 Autos, die während des Hessestags auf den insgesamt 18.000 Parkplätzen abgestellt wurden.

Auch auf der Taunusbahn verkehrten in den Abendstunden zusätzliche Züge, die in Grävenwiesbach Anschluss an Schnellbusse nach Weilburg hatten. Aufgrund unzureichender Bekanntmachung fuhren zumindest die Züge jedoch fast leer durch die Gegend.

Während die Hessestagsfahrten für die LINT-Triebwagen der Vectus Verkehrsgesellschaft eine Premiere für den Abschnitt Limburg – Gießen der Lahntalbahn waren, verkehren diese Fahrzeuge nun seit dem 3. Juli 2005 hier planmäßig, um zur

*Ein Hessentagsonderzug  
fährt aus dem Haltepunkt  
Fürfurt Richtung Limburg  
aus*

*Foto: Andreas Christopher*



Waschanlage in Gießen zu gelangen.

Nach dem Ende des Hessentages wurde am Weilburger Bahnhof der nun nicht mehr notwendige Behelfsbahnsteig abgebaut. Zeitgleich sperrte die DB Netz weitere Gleise im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs, so dass nur noch ein Überholgleis nutzbar ist. Als großer Nachteil für den Betriebsablauf wird sich der Rückbau einer weiteren Gleisverbindung erweisen. Mit dem Entfernen der Weichenzun-

gen aus einer Doppelkreuzungsweiche können Personenzüge in Richtung Limburg den Bahnhof nicht mehr auf dem Gegengleis verlassen. Damit hat man sich eine weitere Möglichkeit genommen, den Betrieb im Störfall oder bei notwendigen Bauarbeiten aufrecht zu erhalten.

## **Mobilitätszentrale Weilburg eröffnet**

**(hpg, jl) Seit Schließung des DB-Fahrkartenschalters im Bahnhof Weilburg im Jahr 2003 gab es seitens der Stadt Weilburg und der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil intensive Bestrebungen zur Errichtung einer RMV-Mobilitätszentrale im Bahnhof in Weilburg. Nicht zuletzt der Hessentag in diesem Jahr beschleunigten die Bemühungen, für die Fahrgäste wieder direkt vor Ort einen Ansprechpartner zur Verfügung zu stellen.**

Nach Stellen des Förderantrags beim Amt für Straßen- und Verkehrswesen in Frankfurt im November 2004 und einer ausgesprochen kurzfristigen Erteilung des Bewilligungsbescheids vom Hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen für den Bau einer Mobilitätszentrale im Dezember 2004 war der Startschuss für

die intensiven Gespräche mit dem RMV gefallen. Der RMV war maßgeblich in die Planung der technischen und optischen Ausstattung der Mobilitätszentrale eingebunden, um das einheitliche Erscheinungsbild aller Mobilitätszentralen zu wahren. Bereits Anfang Februar 2005 begannen die Umbauarbeiten, die im Juni 2005 beendet

werden konnten. Pünktlich zum Hessestags wurde die Mobilitätszentrale am 15. Juni mit einem kleinen Festakt eröffnet. Die in Weilburg entstandene Mobilitätszentrale ist eine von mittlerweile 14 im RMV-Gebiet. Sie ist montags bis freitags in der Zeit von 9.00 – 18.00 Uhr geöffnet.

Die erweiterten Öffnungszeiten während des Hessestags wurden von den Kunden sehr begrüßt. Rund 3.600 Kundenkontakte und ein Umsatz von über 6.000 Euro waren die erfolgreiche Bilanz der ersten beiden Wochen. Für die Zukunft ist eine engere Zusammenarbeit mit der regionalen Fremdenverkehrs-Marketing-Gesellschaft geplant sowie ein Ausbau des Freizeit- und Touristikbereichs. Ebenfalls wurden bereits Verhandlungen mit der DB aufgenommen, um zukünftig auch den Vertrieb von Bahnprodukten anbieten zu können.

Als technologische Basis für den verkehrsmittelübergreifenden Informationsservice dient die sogenannte „Rhein-Main Informationsplattform“. Hier laufen unter anderem elektronische Fahrplanauskunftssysteme, Online-Verbindungen zu Verkehrsrechnerzentralen und zum Frankfurter Flughafen sowie umfangreiche Datenbanken zusammen.

Dieser Informationspool dient auch der Weilburger Mobilitätszentrale als Grundlage für Auskünfte rund um den Verkehr. Das Angebot umfasst somit nicht nur Fahrplanauskünfte, sondern es können Daten zum Straßenverkehr, An- und Abflugzeiten des Flughafens Frankfurt und Freizeitangebote abgerufen werden. Selbstverständlich können die Kunden auch direkt Ihre RMV-Fahrkarten in der Mobilitätszentrale erwerben.

## Umgestaltung des Wiesbadener Bahnhofsplatzes

**(gh) Nach dem das Gebäude des Wiesbadener Hauptbahnhofs im vergangenen Jahr umgebaut und grundlegend saniert wurde, steht nun noch die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes aus.**

Wegen des Neubaus des „Liliencarrés“ auf dem Gelände der ehemaligen Hauptpost direkt neben dem Hauptbahnhof verzögert sich die Baumaßnahme noch um gut 1 ½ Jahre. Der neue Platz soll sich dann aufgeräumt, neu geordnet und von allen Schmutzecken befreit von der Westseite um das ganze Gebäude herum bis zur Ostseite ziehen. Einziges Gebäude vor

dem Hauptbahnhof soll dann eine neu gestaltete Wartehalle für die Busfahrgäste sein.

Da diese Umgestaltung sich noch einige Monate hin ziehen wird, wäre eine kurzfristige Räumung des Bahnhofsvorplatzes von den Containern und weiteren Hinterlassenschaften der Baufirmen sowie eine grundlegende Säuberung wünschenswert.

### Hinweis in eigener Sache:

**Ab dieser Ausgabe erhalten Sie die Hessenschiene auch in den Bahnhofsbuchhandlungen Frankfurt (M) Flughafen Gleis 1 und Frankfurt (M) Höchst!**

## Fahrgastbeirat im Rheingau-Taunus-Kreis

**(gh)** Im Rheingau-Taunus-Kreis gibt es nun auch einen Fahrgastbeirat. Dieser ist im Gegensatz zu anderen Regionen nicht der lokalen Nahverkehrsgesellschaft sondern direkt dem Landkreis angegliedert. Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus ist mit einem Sitz im Fahrgastbeirat vertreten.

Bereits bei den ersten beiden Sitzungen wurden seitens der Mitglieder eine Reihe von Verbesserungsmöglichkeiten diskutiert. So wurde beispielsweise angeregt, den am Wochenende von Wiesbaden nach Bad Schwalbach verkehrenden Nachtbus auch über den Taunussteiner Stadtteil Neuhof zu führen. Eine bessere Abstimmung zwischen dem Bahn- und Busverkehr sowie pünktlichere Züge und Informationen

bei Verspätungen auf der rechten Rheinstrecke stehen bei den Wünschen des Beirats oben an.

Der Fahrgastbeirat trifft sich vierteljährlich im Kreishaus in Bad Schwalbach. Wünsche und Anregungen, die im Gremium angesprochen werden sollen, können beim Pro Bahn & Bus Rv Wiesbaden/Rheingau-Taunus eingereicht werden.

## Wiesbaden Ost – Wiesbaden-Dotzheim wird saniert

**(gh)** Bereits seit Anfang des vergangenen Jahres ist das Teilstück der Aartalbahn zwischen Wiesbaden Ost und Wiesbaden-Dotzheim wegen einer schadhaften Brücke gesperrt. Dadurch ist es der Sektkellerei Henkell nicht mehr möglich, ihren Gleisanschluss zu benutzen, über den jährlich in ca. 500 Kesselwagen rund 30 Mio. Liter Wein aus Frankreich angeliefert werden.

Ebenfalls kann die Nassauische Touristikbahn, die zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Hohenstein (Nassau) Touristik-

fahrten durchführt, ihre Stammstrecke nicht mehr verlassen und auch keine Gastfahrzeuge begrüßen.

Inzwischen wurden von der Stadt Wiesbaden die Gleisinfrastruktur übernommen, die Sanierung der Brücke ausgeschrieben und Bauleistungen vergeben. Vom Land Hessen wird die Sanierung unterstützt und ein entsprechender Zuwendungsbescheid wurde bereits erteilt. Die Maßnahmen zur Wiederherstellung der Standsicherheit der Brücke umfassen Investitionen von 220.000 Euro, von denen 139.500 Euro durch das Land Hessen getragen werden. Die Bauarbeiten sollen noch in 2005 abgeschlossen werden.

*Zur Zeit ein Inselbetrieb: Die Museumsbahn Wiesbaden-Dotzheim - Hohenstein*



## HEAG bestellt neue Straßenbahnen

(gh) Nach einer europaweiten Ausschreibung hat die HEAG mobilo GmbH in Darmstadt den Auftrag für 18 neue Niederflur-Straßenbahnen vergeben. Den Zuschlag erhielt die Bietergemeinschaft Alstom/Bombardier. Während der mechanische Teil von der Alstom LHB GmbH in Salzgitter gefertigt wird, zeichnet die Firma Bombardier Transportation GmbH, Hennigsdorf, für die Elektronik verantwortlich. Die Investition beträgt rund 39 Millionen Euro. Die Auslieferung erfolgt zwischen Januar und September 2007.

Im Gegensatz zu anderen Bundesländern, in denen in der Regel über GVFG-Mittel rund 75 Prozent der Investitionssumme bezuschusst werden, hat Hessen die Fahrzeugförderung im ÖPNV gestrichen. Damit finanziert die HEAG mobilo die Fahrzeugneubeschaffung erstmals in voller Höhe selbst. Der Aufsichtsrat hatte dieser Investition zugestimmt.

Harald Fiedler, Geschäftsführer der HEAG mobilo, wertet die Neubeschaffung als dringend erforderlich: „Der fortschreitende Ausbau des Schienennetzes im Darmstädter Stadtgebiet und in den um-

liegenden Städten und Gemeinden macht auch eine Erweiterung unseres Fuhrparks unumgänglich. Allein mit der Neubaus-trecke nach Darmstadt Kranichstein ist unser Streckennetz um mehr als 10 Prozent gewachsen. Kommen die Verlängerung in Alsbach und in Darmstadt-Arheilgen in den nächsten Jahren noch hinzu, reicht unsere Kapazität nicht aus.“

Mit der Neubeschaffung gehen 14 ältere Bahnen der Serien ST 10 und ST 11 außer Betrieb, so dass der Fuhrpark letztlich nur um vier Fahrzeuge erweitert wird.



Weitere 18 Straßenbahnen vom Typ ST14 beschafft die HEAG mobilo bis 2007. Sie unterscheiden sich gegenüber dem abgebildeten ST13 unter anderem durch eine Klimaanlage und ein besseres Fahrgastinformationssystem

Foto: HEAG mobilo

Die Fahrzeuge der Serie ST 14 sind im Wesentlichen baugleich mit den 1998 ausgelieferten ST 13-Modellen. Im Unterschied zu den Vorgängerbahnen gehören zur Ausstattung jedoch eine Klimaanlage, mechanische Klapprampen für einen Behinderten gerechten Einstieg und ein modernes Informationssystem, das Fahrgäste unter anderem über den Linienverlauf informiert. „Der ST 13 hat sich sowohl aus technischer als auch aus wirtschaftlicher Sicht bewährt“, zeigt sich Betriebsdirektor Karl-Heinz Holub zufrieden.

Dass das Darmstädter Modell auch andernorts ankommt, zeigt eine Ausschreibung in Gera. Zwar wird jede Straßenbahn

individuell an die Erfordernisse vor Ort gebaut und ist damit ein Einzelstück, jedoch helfen gemeinsame technische Standards die Beschaffungs- und Wartungskosten zu reduzieren. „Die Geraer Straßenbahnen und unsere ST 14-Bahnen sind eine Weiterentwicklung unseres ST 13. Das bedeutet für uns ein Plus in punkto Wirtschaftlichkeit,“ so Holub.

Die HEAG mobilo unterhält derzeit 44 Straßenbahntriebwagen und 30 Beiwagen. Seit 1998 betreibt sie alle Straßenbahnlinien im Niederflurstandard. Mit den neuen Triebwagen steigt der Niederfluranteil im Fahrzeugbereich auf 90 Prozent.

## **Sommerpause bei den Bauarbeiten am Darmstädter Hbf**

**(gh) Mit Beginn der Sommerferien erfuhren auch die Bauarbeiten am Hauptbahnhof eine kleine Verschnaufpause. Hintergrund war weniger die Ferienzeit, sondern vielmehr die beginnenden Arbeiten am Verkehrsknoten Schloss. „Beide Bauarbeiten gleichzeitig sind betrieblich einfach nicht machbar; die Punkte sind so wichtig für unser Netz, wir müssten sonst unseren Straßenbahnbetrieb einstellen“, so Karl-Heinz Holub, bei der HEAG mobilo als Bereichsdirektor verantwortlich für Technik und Betrieb.**

Wichtige Etappenziele wurden bei der Großbaustelle am Hauptbahnhof bereits erreicht: Die Pflasterarbeiten vor dem Hauptportal sind abgeschlossen und auch die dortige Straßenbahnhaltestelle befindet schon auf Niederflurniveau, während die übrigen Haltestellen zumindest schon ihre Konturen erkennen lassen. Weithin sichtbar ist die Trägerkonstruktion für die künftigen Wartehallen vor dem Hauptportal.

Die Gleise in der Poststraße liegen schon an ihrem neuen Platz und auch die Asphaltdecke ist fertig. Damit ist der künftige Verlauf der Linie 3 schon erkennbar. An der Göbelstraße und am Platz der Deutschen Einheit sind die Gleise ausgelegt. Nach den Sommerferien geht's dann weiter mit der Umfahrung des Mieleblocks – also die Wendemöglichkeiten für die Linien 1, 2, 3, und 5 - und dem Oberbau im Bereich Bismarckstraße/Göbelstraße.



## **RMV-Aufsichtsrat beschließt umfangreiche Angebotsänderungen**

### **Höhere Preise – Mittelhessenkonzept kommt - Leistungsabbau in der Region**

(fl, rmv) Wie bereits angekündigt, hebt der Rhein-Main-Verkehrsverbund zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 die Preise an, und zwar um durchschnittlich 2,5 Prozent, was dem Vorjahreswert entspricht. Dies hat Mitte Juni der Aufsichtsrat in Hofheim am Taunus entschieden.

Gleichzeitig beschloss das Gremium eine Reihe von Änderungen im Fahrplanangebot, die sich entgegen der offiziellen RMV-Verlautbarung bei näherem Hinsehen größtenteils als Leistungsabbau erweisen. Die beschlossenen Änderungen und Kürzungen haben sich teilweise bereits im aktuellen regionalen Nahverkehrsplan angekündigt. Zugstreichungen im RMV- und NVV-Verbundgebiet hat es außerdem schon im April 2004 gegeben. Wie im vergangenen Jahr, sind auch bei den aktuellen Vorhaben ausschließlich Verbindungen im ländlichen Raum außerhalb der S-Bahn Rhein-Main betroffen.

Im Einzelnen hat der RMV-Aufsichtsrat folgende planerische Vorgaben gemacht, die nun im Detail mit den kommunalen Gesellschaftern des RMV umzusetzen sind:

#### **Sinntalbahn (RMV-Linie 53: Fulda – Jossa – (Gemünden am Main)):**

Die RMV-Linie 53 bedient die Relation zwischen Fulda und Gemünden in Bayern. Mit nur rund 300 Fahrgästen/Tag ist sie eine der am schwächsten nachgefragten Bahnlinien im RMV. Sie hat jedoch aufgrund ihrer geografischen Lage eine Verbindungsfunktion zwischen den Bun-

desländern Bayern und Hessen. Ihr verkehrlicher Mangel liegt nach Ansicht des RMV in der fehlenden Verknüpfung in Richtung Kinzigtal und Rhein-Main-Ballungsraum. Im Abschnitt Flieden - Neuhof - Fulda verkehrt sie zeitlich parallel zur RMV-Linie 50 (Frankfurt - Offenbach - Hanau - Fulda).

Der Main-Kinzig-Kreis wünscht nun eine Anbindung der RMV-Linie 53 in Schlüchtern an die Kinzigtalbahn. Mit dieser Anbindung über die Elmer Kurve ist eine fahrplanmäßige Verknüpfung mit RE-Zügen Richtung Flieden - Fulda und neu auch Richtung Gelnhausen-Hanau-Frankfurt möglich. Damit wäre das Sinntal besser an die Region Frankfurt Rhein-Main angebunden. Die Verbindung nach Fulda bleibt, wenn auch mit Umsteigen, erhalten. Die Umsetzung soll zum Fahrplanjahr 2007 erfolgen.

Ob der geplante Pendelverkehr Gemünden am Main - Schlüchtern dazu geeignet ist, neue Fahrgäste für die Sinntalbahn zu gewinnen, darf bezweifelt werden. Den eventuell neu gewonnenen Pendlern Richtung Rhein-Main wird der weitgehende Verlust der preisbewussten Kunden in der Nord-Süd-Relation gegenüber stehen, welche die Strecke Fulda -

Gemünden am Main befahren. Besser wäre es, der Strecke mittels neuer oder zu reaktivierender Haltepunkte neue Kunden zu erschließen.

**Vogelsbergbahn (RMV-Linie 35: Fulda – Alsfeld - Gießen):**

**Lahntalbahn (RMV-Linie 25: Gießen – Wetzlar – Limburg (- Koblenz)):**

Die RMV-Linie 35 zählt zwischen Fulda und Gießen circa 7 500 Fahrgäste täglich. Dem gegenüber steht ein Aufwand von circa 1,4 Millionen Zugkilometer/Jahr. 85 Prozent der Ein- und Aussteiger (circa 6400 Fahrgäste) nutzen nach Angaben des RMV Regionalexpress-Halte.

Die Neukonzeption sieht eine Konzentration auf die schnellen Verbindungen vor. Mit einem stündlichen RE-Angebot durchgehend zwischen Fulda und Gießen lasse sich die Bedienungsqualität bezogen auf die überwiegende Zahl der Nutzer verbessern, so die Meinung des RMV. Damit

auch weiterhin die kleinen Halte bedient werden können, ist vorgesehen, dass zweistündlich die RE-Züge im Bereich des Vogelsbergkreises alle Halte bedienen. Auf dem am stärksten frequentierten Abschnitt Gießen - Grünberg verkehren zusätzlich Regionalbahnen, die im Bereich des Landkreises Gießen auch die kleinen Stationen bedienen und damit auf diesem Abschnitt zu den wichtigsten Tagesverkehrszeiten an Wochentagen ein halbstündliches Angebot bieten. Im Klartext bedeutet dies den Entfall aller bisherigen Regionalbahnen östlich von Grünberg zugunsten des neuen RE-Systems.

Nach Meinung des RMV wird mit dem neuen Fahrplanangebot die Attraktivität von Vogelsberg- und Lahntalbahn gesteigert. Gleichzeitig könnten durch die neue Taktstruktur Parallelverkehre abgebaut und somit der Aufwand gesenkt werden. Eine Umsetzung soll mit Ausschreibung der Leistungen zum Fahrplanjahr 2008 erfolgen.



Der RMV-  
Pressetext: „Die  
n e u e

*Die  
Bedienhäufigkeit  
kleiner Bahnhöfe  
im Vogelsberg-  
kreis, wie hier  
der Bahnhof  
Ehringshausen,  
wird stark  
reduziert*

*Foto: Andreas  
Christopher*

Bedienungsstruktur auf der Vogelsbergbahn ermöglicht darüber hinaus eine Durchbindung der stündlich von Fulda nach Gießen verkehrenden RE-Verbindungen auf die Lahntalbahn (RMV-Linie 25) nach Limburg. Damit entstehen neue umsteigefreie Verbindungen zwischen Mittel- und Osthessen, zum Beispiel von Wetzlar nach Fulda oder von Weilburg nach Lauterbach oder von Limburg nach Alsfeld. Die RE-Leistungen zwischen Koblenz und Gießen bleiben unverändert.“

Pro Bahn & Bus begrüßt grundsätzlich die Durchbindung von Zügen zwischen Lahntalbahn und Vogelsbergbahn. Allerdings sollten jeweils die gleichen Zugkategorien durchfahren. Nur so kann eine für Durchgangsreisende attraktive schnelle Ost-West-Achse Koblenz – Gießen – Fulda mit Regionalexpress-Zügen entstehen. Dieser Verbindung muss auch die Option auf einen durchgehenden Betrieb mit Neigetechnikzügen offen stehen. Nach dem Plan des RMV werden dagegen langsame Regionalbahnen der Lahntalbahn mit schnelleren Regionalexpress-Zügen der Vogelsbergbahn verknüpft, was übrigens auch heute schon werktags zweistündlich geschieht.

Dem lokalen Verkehr wäre nach Ansicht unseres Verbandes mit einer Durchbindung möglichst vieler Regionalbahnen sowohl in Limburg zwischen dem rheinland-pfälzischen und dem hessischen Abschnitt der Lahntalbahn als auch in Gießen zwischen Lahntal- und Vogelsbergbahn besser gedient. Die Verknüpfung der Regionalbahnen würde attraktive Verbindungen im mittelhessischen Verdich-

tungsraum entstehen lassen, zum Beispiel zwischen der 50.000 Einwohner zählenden Stadt Wetzlar und den Arbeits- und Studienstätten im Gießener Osten rund um die Station Licher Straße.

Die Durchbindung der Regionalbahnen in Limburg war erst im Dezember 2004 wegen der isolierten Ausschreibung der rheinland-pfälzischen Lahntalbahn und somit letztlich aus willkürlich-bürokratischen Gründen gekappt worden. Sie ist dringend wieder herzustellen.

Zur Andienung der kleineren Regionalbahnstationen entlang der Vogelsbergbahn wird Pro Bahn & Bus gesondert Stellung beziehen, wenn bekannt ist, an welchen Tagen und in welchem Umfang zusätzliche Regionalbahnen im Westabschnitt eingesetzt werden. Auf jeden Fall sollen die Regionalbahnen – den tatsächlichen Fahrgastströmen entsprechend – von Gießen bzw. Limburg oder Koblenz ausgehend über Grünberg hinaus weiter bis Mücke oder Nieder Ohmen verkehren.

### **Mittelhessenkonzept (RMV-Linie 30/40: Frankfurt – Gießen – Marburg (-Kassel) / Dillenburg (- Siegen))**

Die derzeit auf verschiedenen Linienwegen in unterschiedlichen Zeitabständen verkehrenden Regionalbahnen und Regionalexpress-Züge werden zu einem neuen Zugsystem zusammengefasst. Die Regionalbahnen Treysa – Marburg - Gießen und Dillenburg – Wetzlar - Gießen werden mit modernen spurtstarken Triebwagen gefahren, in Gießen zusammengeschlossen und nach Frankfurt mit Halt in Butzbach, Bad

Nauheim, Friedberg und Frankfurt-West durchgebunden.

Der Mittelhessen-Express“ verkehrt stündlich und in den Schwachverkehrszeiten (abends, Samstag nachmittags sowie sonn- und feiertags) zweistündlich. In der Hauptverkehrszeit und zu schulelevanten Zeiten werden zusätzliche Regionalbahnen zwischen Dillenburg und Gießen sowie Marburg und Gießen eingesetzt.

Die Regionalbahn zwischen Gießen und Friedberg verbleibt in der derzeitigen zeitlichen Lage als stündliches Produkt erhalten mit Anschlüssen in Friedberg nach Bad Vilbel, Frankfurt, Friedrichsdorf, Hanau und Nidda. Sie wird ab 2007 ebenfalls mit modernen Elektrotriebwagen bedient.

Die derzeit vorhandene, nach Ansicht des RMV aber kaum genutzte Regionalbahn von Kassel - Marburg über Gießen nach Wetzlar - Dillenburg soll aufgegeben werden.

Der RMV-Pressetext: „In Treysa, Marburg, Gießen, Dillenburg, Wetzlar und Friedberg werden neue Anschlussverbindungen geschaffen. In Treysa wird der „Mittelhessen-Express“ jeweils Anschluss an den RE beziehungsweise IC von und nach Kassel bieten, so dass sich die Anbindung Mittel Hessens auch an Kassel und den Fernverkehr verbessert. In Dillenburg besteht Anschluss zwischen dem „Mittelhessen-Express“ und den RE von und nach Haiger – Siegen (-Köln).“

Mit der Umsetzung des Konzeptes soll 2007 begonnen werden. Um Zeit zu gewinnen für die Detailplanung und um den

Einsatz der modernen Triebfahrzeuge wirtschaftlich für die jetzige Betreiberin DB Regio AG zu gestalten, wird die Ausschreibung des Mittelhessen-Netzes um drei Jahre verschoben.

Pro Bahn & Bus begrüßt grundsätzlich die Einführung des Mittelhessen-Express. Nach einer weiterführenden Idee unseres Verbandes könnten sogar die Regionalbahnen zwischen Gießen und Friedberg in das System integriert werden, wenn man in Friedberg eine weitere Zugvereinigung bzw. Trennung vornimmt.

Wenn der RMV im Zusammenhang mit der Verbindung von Dillenburg über Gießen nach Kassel von „kaum genutzten Regionalbahnen“ spricht, so deutet dies auf grobe Unwissenheit oder eine glatte Lüge hin. Die Züge verbinden die drei größten mittelhessischen Städte Marburg, Gießen und Wetzlar auf direktem Weg und werden sehr wohl genutzt. Pro Bahn & Bus möchte diese Verbindung im mittelhessischen Verdichtungsraum erhalten – dafür kann dann auf die zusätzlichen HVZ-Verstärker zwischen Dillenburg und Gießen sowie Gießen und Marburg verzichtet werden. Gerade die mit Millionenaufwand errichtete Station Gießen-Oswaldsgarten sollte mit möglichst vielen Regionalbahnen aus unterschiedlichen Richtungen angefahren werden.

Am nördlichen Ende des Mittelhessen-Express, in Treysa, stellt sich die Frage, wie sinnvoll eine Verknüpfung mit den IC-Zügen von und nach Kassel ist. Bahnkunden aus der Region südlich von Treysa wollen häufig nach Kassel. Sie werden kaum bereit sein, für die kurze Fahrt einen IC-Fahrschein zu erwerben.

**Riedbahn (RMV-Linie 70: Frankfurt – Gernsheim (-Biblis – Mannheim/Worms)):**

Auf der Riedbahn verkehren neben der Linie S7 zwischen Frankfurt und Riedstadt-Goddelau stündlich RegionalExpress-Züge zwischen Frankfurt und Mannheim (RMV-Linie 70). Bereits zum Fahrplanjahr 2006 kann der lang gehegte Wunsch des Landkreises Groß-Gerau nach Halt der RE in Walldorf und Mörfelden zumindest zwei-stündlich realisiert werden. Damit wird dem hohen Verkehrsaufkommen an diesen Halten entsprochen. Außerdem werden neue umsteigefreie Verbindungen geschaffen.

An Sonn- und Feiertagen werden jedoch die von Frankfurt kommenden RE in der Weiterführung bis Mannheim nur zwei-stündlich vom Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) bestellt mit der Folge, dass in der jeweils anderen Stunde die Züge in Gernsheim enden. Die in Gernsheim endenden Züge sind mit durchschnittlich weniger als 20 Fahrgästen/Zug im Gegensatz zu den nach Mannheim durchgebundenen Zügen nur sehr schwach nachgefragt. Im Bereich zwischen Frankfurt und Riedstadt-Goddelau besteht nach Ansicht des RMV ein ausreichendes Angebot mit der Linie S7. Der Abschnitt zwischen Riedstadt-Goddelau und Gernsheim wird neben der Linie 70 auch durch eine Buslinie bedient. Dieser Busverkehr wird ab dem Fahrplanjahr 2006 an Sonn- und Feiertagen mit einem verbesserten Leistungsangebot gefahren und „könnte noch stärker ausgebaut werden“. Diese „Anpassung des Leistungsangebotes“ ist zum Fahrplanjahr 2007 vorgesehen.

**Main-Neckar-Bahn (RMV-Linie 60: Frankfurt – Darmstadt – Hähnlein-Alsbach (-Mannheim/Heidelberg)):**

Mit Start des Fahrplanjahres 2005 wurden auf der Main-Neckar-Bahn vier RE-Zugpaare zwischen Frankfurt, Darmstadt und Mannheim eingeführt. Diese Züge werden sehr gut von den RMV-Kunden nachgefragt. Daher soll das RE-Angebot bereits zum Fahrplanjahr 2006 mit zusätzlich fünf RE zwischen Frankfurt beziehungsweise Darmstadt und Mannheim weiter ausgebaut werden.

Vier nicht im Grundtakt verkehrende Regionalbahnen, die jedoch teilweise zeitlich parallel zu den neuen RE liegen, sollen dann entfallen. Die Ein- und Aussteigerzahlen an den davon betroffenen Stationen, die nicht durch die zusätzlichen RE-Zugpaare angefahren werden, liegen nach RMV-Angaben jeweils unter zehn Fahrgästen pro Halt und Zug.

RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann kommentierte die Angebotsänderungen und Streichungen übrigens wie folgt: „Davon profitieren unsere Fahrgäste gleich doppelt: Sie bekommen ein deutlich attraktiveres Angebot und gleichzeitig haben wir die Kostenseite besser im Griff, indem beispielsweise Parallelverkehre aufgegeben werden. Somit sind die besseren Angebote nachhaltig und solide zu finanzieren.“



## Umstrukturierung bei der Hessischen Landesbahn

(ac) Die Hessische Landesbahn (HLB) hält Mehrheitsanteile an drei Eisenbahn-Aktiengesellschaften, nämlich der Butzbach-Licher Eisenbahn AG (BLE), der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn AG (FKE) und der Kassel-Naumburger Eisenbahn AG (KNE). Bei außerordentlichen Hauptversammlungen der Aktiengesellschaften fiel am 27. Juli 2005 der Entschluss, die drei Bahngesellschaften zu verschmelzen. Die drei Gesellschaften werden zunächst unter dem Namen Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn firmieren, falls die Aktionäre bis zum 27. August 2005 keine Einsprüche erheben.

Die Vermögen der drei Gesellschaften werden zusammengeführt, Aktien neu gestückelt und ausgeteilt. Bisher hielt die Hessische Landesbahn 94,4% der Aktien der BLE sowie je 51% der Anteile an FKE und KNE. Weil einige kommunale Anleger ihre Aktien im Zuge der Umstellung zurückgaben, hat sich der Anteil der HLB inzwischen weiter erhöht. Da die FKE den größten Grundbesitz aufzuweisen hat, ist die neue Firmierung unter diesem Namen mit den größten Vorteilen bezüglich der Grunderwerbsteuer verbunden.

Die neue FKE soll ein Grundkapital von rund 2,4 Mio. Euro erhalten. Die bis-

herigen Aktien der BLE und KNE werden auf je 1,2 Mio. Euro erhöht und fließen ebenfalls der neuen Gesellschaft zu. Die Verschmelzung wird rückwirkend zum 1. Januar 2005 erfolgen. In einer zweiten Stufe ist eine Namensänderung der FKE vorgesehen. Die HLB arbeitet gerade intensiv an einem konsensfähigen Namen für die „neue“ FKE. Dieses Unterfangen ist nicht ganz einfach und birgt verschiedenste Probleme. Für die Bussparte der Hessischen Landesbahn wurde dagegen bereits ein Name gefunden: HLB Hessenbus GmbH.

Als Hauptgrund für die Verschmelzung nannte Peter Berking, Geschäftsführer der Hessischen Landesbahn, das neue Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen, das zurzeit im hessischen Landtag beraten wird. Danach ist es den Kommunen als Besteller von Nahverkehrsleistungen untersagt, Anteile an Verkehrsunternehmen zu halten, um Interessenskonflikte zu vermeiden.

Die ebenfalls zur Hessischen Landesbahn gehörende Hersfelder Eisenbahn GmbH (HEG) ist nur noch im Omnibus-

*Triebwagen der Butzbach-Licher Eisenbahn wird es nicht mehr lange geben. Die über 100-jährige Privatbahn verschmilzt mit der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn*





*Die Triebwagen der Kahlgrundbahn fahren nur noch bis Anfang Dezember und werden dann durch neue Fahrzeuge der Hessischen Landesbahnersetzt Foto: Andreas Christopher*

verkehr aktiv. Die HEG hat bei einer Ausschreibung der Omnibuslinien in ihrem Verkehrsgebiet sämtliche Leistungen zum Jahresende 2005 an einen Konkurrenten verloren. Deshalb soll die Gesellschaft aufgelöst werden.

Erfreulicher für die HLB verlief eine Ausschreibung von Buslinien in Oberhessen. Hier wurden die Leistungen von insgesamt 21 lokalen Buslinien in fünf Bündeln vergeben. Dabei erhielt das neue Unternehmen HLB Hessenbus GmbH den Zuschlag für das Linienbündel um Butzbach für die kommenden acht Fahrplanjahre, beginnend mit dem nächsten Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005. Der Leistungsumfang entspricht in etwa der bisherigen „Stammleistung“ im Busverkehr der BLE. Die nun nicht mehr von der BLE betriebenen Linien in Biebertal und Grünberg wurden auch bisher schon fast vollständig von Subunternehmern gefahren und bedeuten insofern keine direkte Einbuße für das neue Betriebsunternehmen HLB Hessenbus GmbH.

Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 übernimmt die HLB die Betriebsführung auf der Kahlgrundbahn (Hanau -) Kahl - Schöllkrippen. Diese in Bayern gelegene Bahnlinie, bisher von der Kahlgrund-Verkehrs GmbH (KVG) betrieben, war von der Bayerischen Eisenbahn-Gesellschaft ausgeschrieben worden, und die HLB hatte das günstigste Angebot abgegeben. Für den Betrieb dieser Strecke hat die HLB inzwischen sechs Dieseltriebwagen des Typs DESIRO bestellt, die bis Dezember geliefert werden sollen. Die sieben KVG-Dieseltriebwagen, darunter ebenfalls drei DESIROs, waren leider für die HLB unter vernünftigen Konditionen nicht verfügbar.

Die Möglichkeiten einer Zusammenarbeit zwischen HLB und der KVG werden derzeit intensiv verhandelt. Selbstverständlich ist die HLB an einer Nutzung der erst kürzlich modernisierten Werkstatt in Schöllkrippen interessiert - allerdings verständlicherweise nur, wenn sich diese für die HLB wirtschaftlich vertretbar darstellen lässt.

## Bilderbogen Sonderfahrt „An Main und Tauber“

(j1) Am Samstag, den 16. Juli 2005, führte der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus eine Sonderfahrt nach Aschaffenburg und Wertheim durch. Mit zwei Triebwagen der Butzbach-Licher Eisenbahn wurden bei schönstem Wetter mehrere Haupt- und Zweigstrecken in Südhessen und Unterfranken befahren.

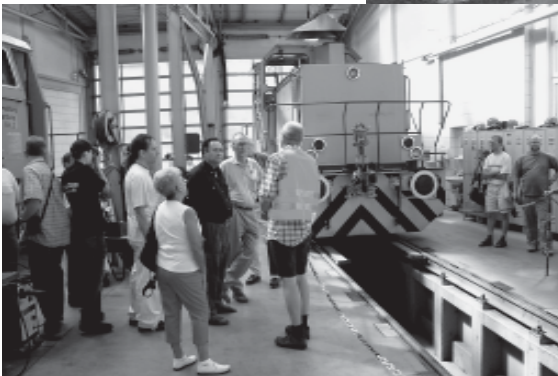


*Erstes Ziel der Fahrt war die Aschaffener Hafenbahn. Hier fährt der Sonderzug gerade in den Übergabebahnhof ein, rechts das Gebäude der Hafenverwaltung*

*Foto: Oliver Peist*

*Anschließend wurde dem Containerhafen ein kurzer Besuch abgestattet*

*Foto: Oliver Peist*



*Im sehr gut gepflegten Loksuppen der Hafenbahn konnten die beiden Dieselloks besichtigt werden. Herr Ludwig Karmann von der Landeshafenverwaltung Aschaffenburg gab ausführlich Auskunft zu allen Fragen der Fahrtteilnehmer*





*Auf der Fahrt nach Wertheim wurde mehrmals der Main überquert, wie hier bei Erlenbach  
Foto: Oliver Peist*

*Ziel der Reise: Die  
Altstadt der malerisch  
gelegenen Stadt  
Wertheim*

*Foto: Andreas  
Christopher*



*Erstmals wurde bei  
einer Pro Bahn & Bus-  
Sonderfahrt auch der  
Frankfurter  
Hauptbahnhof  
angefahren. In der  
Mittelhalle wartet der  
Sonderzug, bis die  
Strecke Richtung  
Friedberg frei ist*

## **Busleistungen – neue Vergaberunde im RMV-Gebiet**

(fl) Zum Fahrplanwechsel am 11.12.2005 übernimmt nicht nur die Bietergemeinschaft aus Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) und Rurtalbahn den Verkehr auf den Eisenbahnlinien im Odenwald. Auch zahlreiche Buslinien wechseln den Betreiber. Die Gewinner der entsprechenden Ausschreibungen wurden kürzlich bekannt. Demnach kommt es in folgenden Regionen zu Änderungen:

### **Marburg-Biedenkopf**

Insgesamt 26 Buslinien in zwei Linienbündeln gehen an eine Bietergemeinschaft der Firmen Auto Nau GmbH & Co KG, Marburger Bus & Service GmbH MaBuS, Oberhessische Verkehrsgesellschaft mbH, Omnibusbetriebe Daniel Wagner, Heinrich Zimmermann und Fritz Herrmann. Die Gemeinschaft trägt den Namen „LMR 2006“. Bei den Verkehren handelt es sich zum Teil um „integrierte Schülerverkehre“ mit wenigen Fahrten pro Tag. Die Verkehrsräume sind das westliche und nordöstliche Kreisgebiet. Eine Rückgratfunktion in den beiden Räumen haben die Linien 383 Bad Endbach-Schlierbach – Gladenbach – Niederweimar – Marburg und MR-70 Gemünden (Wohra) – Wohratal – Rauschenberg – Kirchhain. Beide sind als „regionale Linien“ klassifiziert und folgen zum Teil ehemaligen Bahnlinien. Darüber hinaus war der Stadtverkehr in Stadallendorf Gegenstand der Ausschreibung. Hier verkehren künftig zwei Stadtbuslinien im Stundentakt. Die RMV-Presseerklärung nennt lediglich einen „überwiegenden“ Einsatz von Solo-Niederflurbussen in den beiden Linienbündeln. Bei der MaBuS GmbH handelt es sich um eine Tochter der Stadtwerke Marburg GmbH.

### **Vogelsberg, Schwalm-Eder und Hersfeld-Rotenburg**

Im Vogelsbergkreis wurden die drei Linien VB-19 Alsfeld – Lingelbach – Grebenau, 395 Alsfeld – Grebenau – Hatte-  
rode und 396 Alsfeld – Schrecksbach – Treysa ausgeschrieben und an eine Bietergemeinschaft vergeben. Wie auch in Marburg-Biedenkopf kommen lokale Unternehmen zum Zug (bzw. „Bus“): Auto Nau GmbH, Fritz Herrmann GmbH, MaBuS GmbH und Oberhessische Verkehrsgesellschaft mbH.

### **Vogelsberg, Wetterau und Gießen**

Insgesamt 21 Linien in fünf Linienbündeln wurden im künftigen OVAG-Verkehrsgebiet, welches die Landkreise Wetterau, Vogelsberg und Gießen umfasst, ausgeschrieben. Bekanntlich vollziehen die drei lokalen Nahverkehrsgesellschaften WVG, VBV und VVG hier gerade einen Zusammenschluss.

Die Butzbach-Licher-Eisenbahn BLE bzw. deren im Rahmen der Fusion aller Hessischen Landesbahn-Tochtergesellschaften entstehende Nachfolgerin konnte sieben Linien im Raum Butzbach gewinnen. Es handelt sich zum Teil um Butzbacher Stadtverkehrslinien, zum Teil um



*Die Butzbach-Licher Eisenbahn fährt auch die nächsten 8 Jahre auf ihren Stammlinien rund um Butzbach* Foto: BLE

Lokalbuslinien mit „Schulbus-Charakteristik“. Noch ist nicht ganz klar, unter welchem Namen die ehemalige BLE künftig in dieser Region auftritt. Wahrscheinlich wird die neue Busgesellschaft „Hessenbus“ heißen.

Weitere Linien wurden in den Bereichen Grünberg / Fernwald (Landkreis Gießen), Alsfeld Süd (Vogelsberg) und Nidda (Wetterau) vergeben. Den Zuschlag erhielt die bislang in Hessen häufig unterlegene DB-Tochter Regionalverkehr Kurhessen GmbH. Ein privates Einzelunternehmen, die Firma Weber aus Biebertal, kann sich dagegen über den Gewinn der Ausschreibung im Raum Biebertal / Heuchelheim (Landkreis Gießen) freuen.

### **Landkreis Offenbach**

Insgesamt sieben Linien wechseln im Landkreis Offenbach den Betreiber. Für die drei regionalen Linien Neu Isenburg – Dietzenbach – Rödermark, Neu Isenburg – Langen – Darmstadt und Neu Isenburg – Langen – Mörfelden qualifizierte sich die ohnehin in dieser Region schon stark vertretene Alpina GmbH des Verkehrskonzerns Connex. Auch hier spricht die

RMV-Presseerklärung von einem „überwiegenden“ Einsatz von Niederflurbussen.

Vier weitere Linien gehen an die Griesheimer Firma Wehnert ETI GmbH. Es handelt sich um Linien im Einzugsbereich der beiden Rodgau - S-Bahnlinien S1 und S2. Dementsprechend gibt es zahlreiche neu geplante Verknüpfungen mit diesen Linien sowie mit der Dreieichbahn. Darüber hinaus sollen die Linien OF-30 Offenbach – Heusenstamm – Rembrücken – Hainhausen und OF-96 Heusenstamm – Dietzenbach – Offenthal auch eine Stadtbus-Funktion für Heusenstamm bekommen.

### **Fazit**

Von einer groß angelegten Verdrängung kleiner Privatunternehmen zugunsten von Konzernen wie Connex und Arriva oder kommunalen, aber finanzstarken „Großstadt-Verkehrsunternehmen“ kann im RMV-Gebiet bislang keine Rede sein. Vergaben an die Großen der Branche sind die Ausnahme geblieben. Gerade bei dieser Runde der Ausschreibungen gehört eine deutliche Zahl kleiner Unternehmen zu den Gewinnern. RKH und Hessische Landesbahn konnten ihr Terrain in etwa verteidigen.

Ob die erzielten Preise der ausgeschriebenen Verkehre – sie dürften deutlich unter den bislang üblichen ca. 2,50 Euro pro Kilometer liegen – noch das Prädikat „fairer“ Wettbewerb tragen, müssen letztlich die Kräfte des Marktes entscheiden. Zu einem Massensterben von Busunternehmen ist es bis jetzt jedenfalls nicht gekommen.

## **Main-Weser-Bahn Kassel-Wabern-Marburg- Frankfurt KBS 620**

### **Umbau des Bahnhofs Felsberg- Gensungen verspricht attraktives Bild**

(hh/fl) Einem mehrstufigen Konzept folgend modernisieren die Deutsche Bahn und die Stadt Felsberg gemeinsam den Bahnhof Felsberg-Gensungen. Die Hessenschiene berichtete bereits über den Bau zweier neuer Bahnsteige. Baubeginn für die Unterführung ist nun im Herbst. Außerdem zeigt sich die Bahn bereit, das Bahnhofsgebäude mit Nebenflächen an die Stadt zu veräußern.

Ein Bahnhof sei die Visitenkarte der Stadt, sagte Ralf König, Leiter des Bahnstationsmanagements, „der erste und der letzte Eindruck bei einer Reise“. Susanne Henckel vom Nordhessischen Verkehrsverbund erinnerte sich, dass sie seit 1996 regelmäßig nach Felsberg komme. Die Ein- und Aussteigerzahlen am Bahnhof seien gering gewesen. Die wolle man steigern. Man hole den abgehängten Bahnhof wieder in die städtebauliche Mitte und setze nicht nur auf die Berufspendler, sondern auch auf die Freizeitnutzer. In der Tat wird der Bahnhof mit Rampen und Unterführung eine wichtige Verbindung zwischen den Stadtteilen Felsberg und Gensungen für Nicht-Motorisierte werden. Nach der Meldung der Allgemeinen vom 8. Juli 2005 liegen die Hauptarbeiten auf der Gensunger Seite. Die kurvige Rampe hat nicht mehr als 6 % Steigung, damit sie auch für

Rollstuhlfahrer taugt. Die beiden Rampen rechts und links der Bahngleise führen durch eine Haarnadelkurve zum neuen Tunnel unter der Main-Weser-Bahn. Sie sind auch für Fahrradfahrer und Menschen mit Kinderwagen geeignet. Für Fußgänger gibt es zusätzlich Treppen. Auf der Westseite führt der Rampenweg zu einer neuen Ederbrücke für Radfahrer und Fußgänger. Hier können in Bahnhofsnähe Boote eingesetzt werden. An der Poststraße in Gensungen ist eine Park-and-Ride-Anlage geplant. Auch auf der Westseite beim Bahnhofsgebäude gibt es Parkplätze. Die Kosten für Rampen und Unterführung sind mit 2,4 Millionen Euro veranschlagt, Land und Bund schießen 85 % zu. Auch für die Brücke, die samt Rampen und Bootsanlegesteg zwischen 700 000 und 750 000 Euro kosten wird, wird die Stadt Felsberg nur etwa 30 % selbst schultern müssen. Mit einer Förderung kalkuliert Bürgermeister Stiegel auch für die Park-and-Ride-Anlage (siehe auch Hessenschiene Nr. 58 Seite 37).

Am 12. Juli 2005 teilte die HNA mit, dass die Dreiburgenstadt Felsberg im Schwalm-Eder-Kreis für beispielhafte Angebote in Sachen Kinder und Familie vom Land Hessen und von Bundesfamilienministerium ausgezeichnet worden sei.

### **Neue P&R-Anlage am Bahnhof Butzbach wird gebaut**

(jl) Auf der ehemaligen Ladestraße am Bahnhof Butzbach wird ab Mitte Oktober ein P&R-Parkplatz gebaut. Wie der Butzbacher Bürgermeister Oswin Veith auf einer Pressekonferenz mitteilte, werden 167

Parkplätze, ca. 15 Stellplätze für Fahrräder sowie 5 Kiss + Ride-Plätze auf der westlichen Seite der Main-Weser-Bahn entstehen. Auf der Ostseite existiert bereits ein Pendlerparkhaus sowie weitere Parkplätze. Auf der Westseite hingegen fehlen bis jetzt geeignete Abstellmöglichkeiten in größerem Umfang, so dass die Pendler die nahe dem Bahnhof liegenden Anwohnerstraßen zurparken.

Das Grundstück hat die Stadt Butzbach 2003 für 182 000 Euro von der Bahn erworben. Die 493 000 Euro teure Investition wird vom Land Hessen mit 423 000 Euro gefördert. Die Bauzeit soll 9 Monate betragen, so dass die Maßnahme rund ein Jahr vor dem 2007 in Butzbach stattfindenden Hesttag abgeschlossen werden kann.

## **Rhönbahn Fulda - Gersfeld RMV-Linie 52 Bauarbeiten auf der Rhönbahn**

(pbb-oh) Vom 29. März bis zum 08. April war die Rhönbahn Fulda – Gersfeld für den Zugverkehr wegen Oberbauarbeiten gesperrt. Saniert wurde der letzte große Streckenabschnitt zwischen dem Haltepunkt Altenfeld und dem Endbahnhof Gersfeld. Auf dem rund 4 km langen Teilstück wurden die Metallschwellen durch neue Betonschwellen ersetzt und

die Schienen ausgetauscht. Anders als bei den bereits sanierten Streckenabschnitten, bei denen zum Teil neue S 54 Schienen verlegt wurden, kamen im oberen Streckenabschnitt nun gebrauchte UIC 60 Schienen zum Einsatz.

Mit dem Ende der Bauarbeiten gehören störende Schienenstöße auf der Rhönbahn nun endgültig der Vergangenheit an. Seit Beginn der Streckensanierung im Jahre 1997 im Rahmen des Vertrages zum Erhalt und zur Sanierung der Rhönbahn wurde mittlerweile - mit Ausnahme eines kurzen Abschnitts zwischen Eichenzell und Welkers - der gesamte Oberbau des ca. 20 km langen Streckenabschnitts vom Bahnhof Fulda – Bahnhofsteil Bronnzell bis zum Endbahnhof Gersfeld erneuert.

*Der Bereich des Bahnhofs Gersfeld diente während der Bauarbeiten als Ablageplatz für die ausgedienten Schienen*  
*Foto: Pro Bahn & Bus Osthessen*



## Lahntalbahn Gießen - Limburg - Koblenz RMV-Linie25

### Verstärkter Güterverkehr im Lahntal

(hpg) Seit 12. Juni 2005 verkehren erstmals seit mehreren Jahren wieder durchgehende Güterzüge zwischen Koblenz-Lützel und Gießen, die mit Loks der Baureihe 225 bespannt werden. Zuletzt war die Gesamtstrecke der Lahntalbahn nur noch bei Bedarf befahren worden. Außerdem sind weitere Güterzüge von Koblenz und Gießen im Einsatz, die jeweils in Limburg beginnen oder enden.

*Güterzug Gießen - Koblenz bei Villmar*



mator zum RWE-Umspannwerk in Limburg-Offheim transportiert, zwei Tage später ein defekter 235 Tonnen schwerer Transformator von dort zum Bahnumlade-gleis. Am Morgen des 29.07.2005 trat der Schwertransport die Reise zur Instandsetzung nach Halle (Saale) an.

Bereits im Juni wurde das Gebäude des Bahnhofs Dehrn abgerissen. Die Gleise vom ehemaligen Bahnübergang an der Dehrner Ortseinfahrt aus Richtung Steeden bis zum Bahnhof waren schon im Frühjahr entfernt worden. Auf dem ehemaligen Industriegelände zwischen Eisenbahn und Lahn soll in Kürze ein Neubaugebiet entstehen.

*Der Trafoschwertransport bei Kerkerbach  
Foto: Hans-Peter Günther*



### Kerkerbachbahn: Trafo-Schwertransport und Rückbau

Ende Juli 2005 erlebte das ehemalige Gleis der Kerkerbachbahn in Richtung Steeden eine kurzzeitige Renaissance. Für die Umladung von Transformatoren hatte die RWE rund 100.000 Euro in die Sanierung eines Gleises im ehemaligen Betriebsbahnhof Kerkerbach-West investiert. Am 26.07.2005 wurde von Kerkerbach ausgehend ein 213 Tonnen schwerer Transfor-

### Vectus-Züge planmäßig nach Gießen

Seit dem internen Fahrplanwechsel am 3. Juli 2005 fahren Triebwagen der vectus Verkehrsgesellschaft regelmäßig in den Abendstunden und an Samstagen als Regionalbahnen nach Gießen, um die dort vorhandene Waschanlage zu nutzen. Als Kilometerausgleich sind DB-Triebwagen der Reihe 628 zu vergleichbaren Zeiten zwischen Limburg und Wiesbaden im Einsatz.

## **Frankfurt - Niedernhausen -**

### **Limburg**

#### **RMV-Linie 20**

##### **Bauarbeiten auf der Taunusstrecke**

(gh) Die Taunusstrecke zwischen Limburg und Frankfurt wird neben den dort verkehrenden Regionalzügen auch von den schweren Güterzügen, die jeweils in bis zu 35 Waggons Tonerde aus dem Westerwald nach Italien transportieren, befahren. Durch die starke Streckenbelastung ist der Oberbau inzwischen so in Mitleidenschaft gezogen worden, dass zwei Langsamfahrstellen zwischen Niederbrechen und Bad Camberg eingerichtet werden mussten. Die Sanierung dieses Abschnitts wurde inzwischen europaweit ausgeschrieben.

##### **Vectus tauscht Zugpaar mit DB Regio**

(gh) Seit einigen Wochen verkehrt wieder eine Regionalbahn von DB Regio zwischen Limburg und Wiesbaden. Der Zug fährt Montag bis Freitag von Limburg um 19.19 Uhr direkt bis Wiesbaden Hbf und von dort um 20.35 Uhr nach Niedernhausen. Nach einer dortigen Wartezeit von einer Stunde fährt der Triebwagen um 22.01 Uhr weiter nach Limburg.

Als Gegenleistung fährt die Vectus Verkehrsgesellschaft zwei Zugpaare von Limburg bis Gießen, um die dortige Triebwagen-Waschanlage aufsuchen zu können. Schade nur, dass der größere DB Regio-Triebwagen nicht in den Hauptverkehrszeiten auf der Ländchesbahn eingesetzt werden kann. Zu diesen Zeiten verkehren hier teilweise noch immer die ungeeigneten, weil zu kleinen, LINT-27-Triebwagen, die leider nicht allen Reisenden Sitzplätze

bieten können.

## **Niddertalbahn**

### **Stockheim -Bad Vilbel**

#### **RMV-Linie 34**

##### **Niddertalbahn wird bis 2008 ausgebaut**

(jl) Für die weitere Modernisierung der Niddertalbahn zwischen Bad Vilbel und Glauburg-Stockheim haben das Bundesverkehrsministerium und die Deutsche Bahn die Weichen gestellt. Mit der Unterzeichnung von Sammelvereinbarungen hat Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) auch das lange erwartete Geld für die Erneuerung der Strecke des „Stockheimer Lieschens“ freigegeben, wie der seit fast 100 Jahren auf der Bahnlinie verkehrende Zug im Volksmund heißt.

Nach Auskunft von Bahnsprecher Torsten Sälinger stehen für die Erneuerung der 31 Kilometer langen Strecke nun weitere 21 Millionen Euro zur Verfügung. Mit dem nun bewilligten Geld sollen bis 2008 neue signaltechnische Anlagen errichtet, ein neues Stellwerk gebaut, 19 Bahnübergänge sowie die auffälligen Bahnsteige in Altenstadt und Niederdorfelden erneuert werden. Alle Haltepunkte werden zudem mit Lautsprecheranlagen ausgestattet.

Sälinger zufolge sollen die Arbeiten nach und nach im nächsten und übernächsten Jahr erledigt werden. Nach dem Ende der Modernisierung in drei Jahren verkehren die Züge dann mit einer Geschwindigkeit von bis zu 80 Kilometern pro Stunde anstatt der bislang erlaubten 60 km/h zwischen Glauburg-Stockheim

und Bad Vilbel. Weiter Richtung Frankfurt sind schon heute bis zu 130 km/h möglich. Zwar wird sich die Fahrtzeit nur um einige Minuten verkürzen, doch viel wichtiger ist den Pendlern, dass die Züge künftig pünktlicher und zuverlässiger als bislang fahren.

Schon seit Jahren hatte sich die kommunale Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Niddertal (AGNV), an der sich die Kreise, Städte und Gemeinden entlang der Bahnlinie beteiligen, für den weiteren

Streckenausbau der Niddertalbahn eingesetzt. In Zusammenarbeit mit der Bahn und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) gelang es in den neunziger Jahren, Verbesserungen zu erreichen und mit der Modernisierung der Strecke zu beginnen. Der Wetterauer Landrat Rolf Gnadt (SPD), der auch Verkehrsdezernent in der Wetterau ist, kritisierte jetzt allerdings, dass es viel zu lange gedauert habe, bis das Geld bewilligt worden sei. Gleichwohl werde mit der Modernisierung die Bahnstrecke für die Pendler des südöstlichen Wetteraukreises und aus dem Main-Kinzig-Kreis attraktiver. Geplant sei auch, das Fahrtenangebot in den Abendstunden und am Wochenende auszuweiten.

Wann im nächsten Jahr die Modernisierung der Strecke fortgesetzt wird, steht noch nicht fest. Zunächst müssten noch mit dem Eisenbahnbundesamt entsprechende Vereinbarungen getroffen werden, berichtete Bahnsprecher Sälinger. Die Bahntochter DB Netz wolle sich nun jedoch zügig um die Baugenehmigungen kümmern.

### Hessenschiene

Herausgeber:

Pro Bahn & Bus e.V.

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

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

Druck: Druckhaus Gratzfeld, 35510 Butzbach  
Auflage: 1300 Exemplare,  
Erscheinungsweise: 4 x jährlich,  
Einzelpreis: 1,50 Euro

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 2 vom 01.01.2005

Erhältlich bei den Bahnhofsbuchhandlungen Bad Nauheim, Darmstadt Hbf, Dillenburg, Frankfurt (M) Hbf, Frankfurt (M) Süd, Frankfurt (M) Flughafen Gleis 1, Frankfurt (M) Höchst-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, Hans-Peter Günther, Oliver Günther, Lars Kühnemund, Michael Laux, Jürgen Lerch, Andreas Christopher, Dr. Heribert Menzel

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:  
1. November 2005

### Büdesheimer Tunnel fertiggestellt

(j1) Der Tunnel bei Schöneck-Büdesheim ist für 6,8 Millionen Euro saniert worden. Die Bausubstanz an den Portalen und der Tunnelauskleidung war immer schlechter geworden. Die Bahn ließ daher 2600 Kubikmeter altes Mauerwerk und 3200 Kubikmeter Fels herausbrechen und anschließend 2600 Kubikmeter Beton und 310 Tonnen Stahl verbauen. Und weil auch die Böschungen an die neuen Portale angepasst werden mussten, musste der Tunnel an beiden Enden um jeweils 16 Meter auf eine Gesamtlänge von 200 Metern verlängert werden.





*Links und am Schlüchterner Tunnel erkennt man die Rodungsflächen. Mit dem Bau des neuen Tunnels soll noch in diesem Jahr begonnen werden* *Foto: Andreas Christopher*

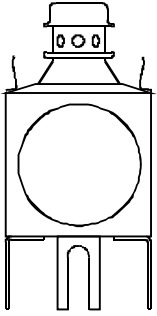
## **Frankfurt -Hanau - Fulda Kinzigalbahn RMV-Linie 50 Erste Arbeiten für neuen Schlüchterner Tunnel haben begonnen**

(ac) Im Bereich des südlichen Tunnelportals des Schlüchterner Tunnels wurde im April mächtig abgeholzt, so dass dieser Bereich nun völlig frei von Bewuchs und auch nachmittags gut fotografierbar ist. Die Rodungsaktion steht im Zusammenhang mit dem geplanten Bau einer neuen zweiten Tunnelröhre. Die Arbeiten beginnen voraussichtlich noch in diesem Jahr. Dabei dürfte dieser Bereich dann völlig umgestaltet werden, wobei auch die architektonisch reizvolle „schiefe“ Brücke abgebrochen werden soll, die auf zahlreichen Fotos den passenden Hintergrund bildet. Den Eisenbahnfreunden ist daher ein baldiger Besuch dieser Fotostelle anzuraten.

## **Frankfurt -Königstein RMV-Linie 12 Anzahl der Fahrgäste steigt um bis zu 20%**

(og) Die durchgehenden Züge von Königstein zum Frankfurter Hauptbahnhof und zurück auf Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn werden sehr gut von den Fahrgästen angenommen. Bereits vom Jahr 2002 auf 2003 steigerte sich die Anzahl der Fahrgäste an einem Werktag von 4.950 auf knapp 5.200 um knapp 5%.

Seit Dezember 2003 fahren alle Züge bis zum Hauptbahnhof durch, so dass die Anzahl der Fahrgäste im Jahr 2004 von ca. 5.200 auf 5.735 anstieg. Dies entspricht einer Steigerung von mehr als 10%. Im Jahr 2005 steigen die Zahlen weiterhin an, so dass die Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft am Ende des Jahres mit knapp 6.000 Fahrgästen pro Werktag auf der Strecke rechnet.



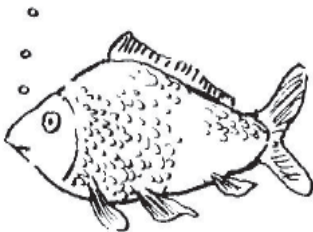
## Endlich: Neue Treppenanlage in Gießen

Mit einem gemeinsamen Spatenstich gaben am 20. Juli 2005 Stadtrat Thomas Rausch, der Dezernent für Stadtentwicklung, Bauwesen, Umwelt, Grünanlagen und Stadtreinigung

der Stadt Gießen, und Matthias Mähliß, Umweltplaner bei der DB ProjektBau, das Startsignal für den Bau einer Fischaufstiegsanlage („Fischtreppe“) an der Kinkel’schen Mühle.

Mit über 400.000 Euro finanziert die Bahn die Bauarbeiten der Fischaufstiegsanlage als ökologischen Ausgleich für die beim Bau der ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Frankfurt und Köln unvermeidlichen Eingriffe in die Natur. Die Fischaufstiegsanlage wird neben der Wasserkraftanlage am Mühlgraben errichtet. Über sie werden ab Ende Oktober Fische stufenweise und mit Becken zum Ausruhen den Höhenunterschied am Wehr überwinden.

Eine Besonderheit der Fischaufstiegsanlage an der Kinkel’schen Mühle wird die



unterirdische Beobachtungsstation. Von dort aus kann die Wanderung der Fische beobachtet und wissenschaftlich ausgewertet werden. Auch für die Öffentlichkeit soll die Station in Zukunft zugänglich sein. Vorerst können dort auf Anfrage interessierte Besucher die heimischen Fischarten wie z.B. Barsch und Aal vorbei schwimmen sehen. Erst wenn alle Hindernisse, wie z.B. die Sperrstufe bei Lahnstein, mit diesen Aufstiegsanlagen ausgestattet sind, werden auch wieder ausdauernde Wanderfische wie der Lachs den Weg nach Gießen finden. Für Bahnreisende ist die Fischaufstiegsanlage über den Haltepunkt Gießen-Oswaldsgarten gut erreichbar.

Sagt ein Barsch zum Aal  
„Es ist ein trauriges Gesetz  
Unsre Brüder enden Mal um Mal  
Am Haken und bisweilen auch im Netz“

Sagt der Aal zum Barsch  
„Dein Tadel scheint mir harsch  
Das Wandern, das ich schätz  
Verdank ich DB-Netz!“

Direkt im Gießener Bahnhofsbereich befindet sich übrigens seit vielen Jahrzehnten ein weiteres ökologisches Kleinod: Die Pilz- und Kleintierbeobachtungsstation unterhalb der Bahnsteiggleise 1 bis 14. Sie ist so angelegt, dass Bahnreisende sogar täglich und direkt im Vorbeigehen einen Blick auf die für heimische Feuchthöhlen typische Flora und Fauna werfen können.

# Broschüren und Schriften

## **Interzonenverkehr Bebra – Eisenach**

**15,50 Euro**

(Dieter Schuster-Wald) EK-Reihe „Regionale Verkehrsgeschichte“ Band 9. Geschichte – Erinnerungen – Zeitdokumente 1945 bis 1989. 112 Seiten, ca. 120 Abbildungen, ca. 16 x 23 cm. EK-Verlag.

## **Eisenbahn Gemünden a.M. - Bad Kissingen**

**13,90 Euro**

(Jürgen Dill, Thomas Hornung) Schienenweg entlang der fränkischen Saale. 96 Seiten, ca. 100 Abbildungen, davon 2 in Farbe, ca. 15 x 21 cm. Verlag Wolfgang Bleiweis, 1995.

## **Rückkehr zur Schiene**

**32,00 Euro**

(Wolfgang Fiegenbaum/Wolfgang Klee) Reaktivierte und neue Strecken im Personenverkehr 1980 - 2001. 192 Seiten, 180 Bilder, davon 90 in Farbe, ca. 21 x 24 cm. 2002.

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

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

Absender

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

\_\_\_\_\_  
*Straße, Hausnummer*

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

Bitte

ausreichend

frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.  
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach

## Beitrittserklärung

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

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

HS 61

Ort

Datum

Unterschrift

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

## Einzugsermächtigung

Mit dem Bankenzug meines Mitgliedbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.:

BLZ:

bei (Kreditinstitut):

in:

bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort

Datum

Unterschrift