

HESSSEN SCHIENE

Nr. 62 D: 1,50 Euro
Dez. 2005 - Feb. 2006
ZKZ 04032

Die Infozeitschrift
von Pro Bahn & Bus



- **Stadt Karben übernimmt Fahrkartenausgabe**
- **Hat die Regionaltangente West noch eine Chance?**
- **Hanau verliert ICE-Halte der Linie Nürnberg-Köln**



PROBA H N & BUS
Ihr Fahrgastverband

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
Regiotram: Erste Triebwagen in Hessisch Lichtenau	7
NVV entdeckt Marktlücke.....	8
Erfolgsmodell Ausflugsbus Werra-Meißner	9
Transnet: Umdenken in der Verkehrspolitik	10
100 Jahre Stockheimer Lieschen	11
Stadt Karben betreibt Fahrkartenausgabe in Eigenregie	13
Verkehrsgesellschaft Oberhessen gegründet	18
Neues von der Lumdatalbahn AG	20
Hat die Regionaltangente West noch eine Chance?	21
Neue Triebwagen und Redesign für die Taunusbahn	24
ICE-Line Ruhrgebiet - München künftig ohne Halt in Hanau	27
Frankfurt: Elektronisches Stellwerk geht in Betrieb	32
Frankfurt: Neue digitale Anzeigetafeln in Betrieb	33
Neues aus dem Westerwald	34
Stadtbahn Wiesbaden hätte Betrieb aufnehmen können	37
Änderungen im Fernverkehr in Wiesbaden	37
Zum 11. Dezember Betreiberwechsel auf der Odenwaldbahn	38
Darmstadt: Haltestelle Schloss wurde saniert	41
Bahngeschichte: Drei Schnellzughalte in Frankfurt am Main	42
Deutsche Bahn eröffnet erstes Mobility Center in Frankfurt	44
Reisetipp: Landschaftswandel an der Main-Weser-Bahn	40
Streckentelegramm	45
Schlusslicht	50

*Titelbild: Ein Triebwagen der SWEG fährt in den Bahnhof Waibstadt ein
Rückseite: Am 1. Mai 2005 wartet ein Triebwagen der Nordwestbahn auf dem Haller Wilhelm im
Haltepunkt Oldendorf auf die Weiterfahrt Richtung Bielefeld*

Fotos, wenn nicht anders bezeichnet: J. Lerch

Liebe Mitglieder,
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

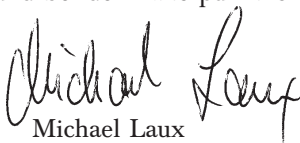
Noch weitaus schneller als erwartet will die neue Koalition in Berlin die Bundeszuschüsse für den Regionalverkehr kürzen. Schneller als erwartet? Zu erwarten war die Kürzung auf jeden Fall. Wegen der Ankündigungen der regierenden Parteien zum Thema Sparen im Allgemeinen und wegen der Personalie Peer Steinbrück als Finanzminister im Besonderen. Schließlich hat dieser Mann als Ministerpräsident von Nordrhein-Westfalen zusammen mit seinem hessischen Kollegen bereits einen Probelauf in Sachen Mittelkürzung unternommen. Der ist gerade einmal anderthalb Jahre her und führte in Hessen zum Ausfall einer Reihe angeblich oder tatsächlich wenig ausgelasteter Zugfahrten mitten in der Fahrplanperiode. Die Proteste hielten sich in engen Grenzen. Eigentlich verwunderlich, summieren sich die bundesweiten Nutzerzahlen der öffentlichen Verkehrsmittel doch auf ca. 10 Milliarden pro Jahr.

Aktuell sollen 350 Millionen Euro eingespart werden, was einem Anteil von fünf Prozent der Transferleistungen an die Länder entspricht. Bis Ende der Legislaturperiode 2007 soll nochmals die gleiche Summe gestrichen werden, womit sich die derzeit noch bereit stehenden sieben Milliarden Euro jährlich um insgesamt 10 Prozent verringern. Erhöht wurden die Regionalisierungsmittel seit ihrer Einführung 1994 übrigens noch nie!

Sparen an sich ist vernünftig und ein gewisser Kostendruck erhöht bekanntlich die Effizienz. In der vorstehenden Größenordnung kann man allerdings nicht mehr von Sparen reden. Es handelt sich vielmehr um einen Frontalangriff auf das System des Öffentlichen Verkehrs. Die Verantwortlichen wissen sehr wohl, dass sie den aus den 60er, 70er und 80er Jahren noch sattsam bekannten Teufelskreis aus weniger Angebot und weniger Nachfrage wieder in Gang setzen. Und dass, nachdem der ÖPNV in vielen Bereichen wieder stabile Zuwächse zu verzeichnen hat.

So muss man registrieren, dass der ÖPNV in Berlin keine Lobby mehr hat, ja nicht einmal mehr als notwendiges Übel, sondern schlicht als überflüssig oder gar schädlich (für die Autoindustrie?) erkannt wird. Ein Teil der Länder sieht das anders und fordert den Verzicht auf die geplanten Kürzungen. Zu denken gibt aber die Position des hessischen Verkehrsministers Alois Riehl: Im Nahverkehr gebe es „weiterhin große Sparpotenziale“, die man durch weitere Ausschreibungen zu realisieren gedenke...

Ich wünsche Ihnen ein schönes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr und bei der Kälte pünktliche Busse und Züge



Michael Laux

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 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

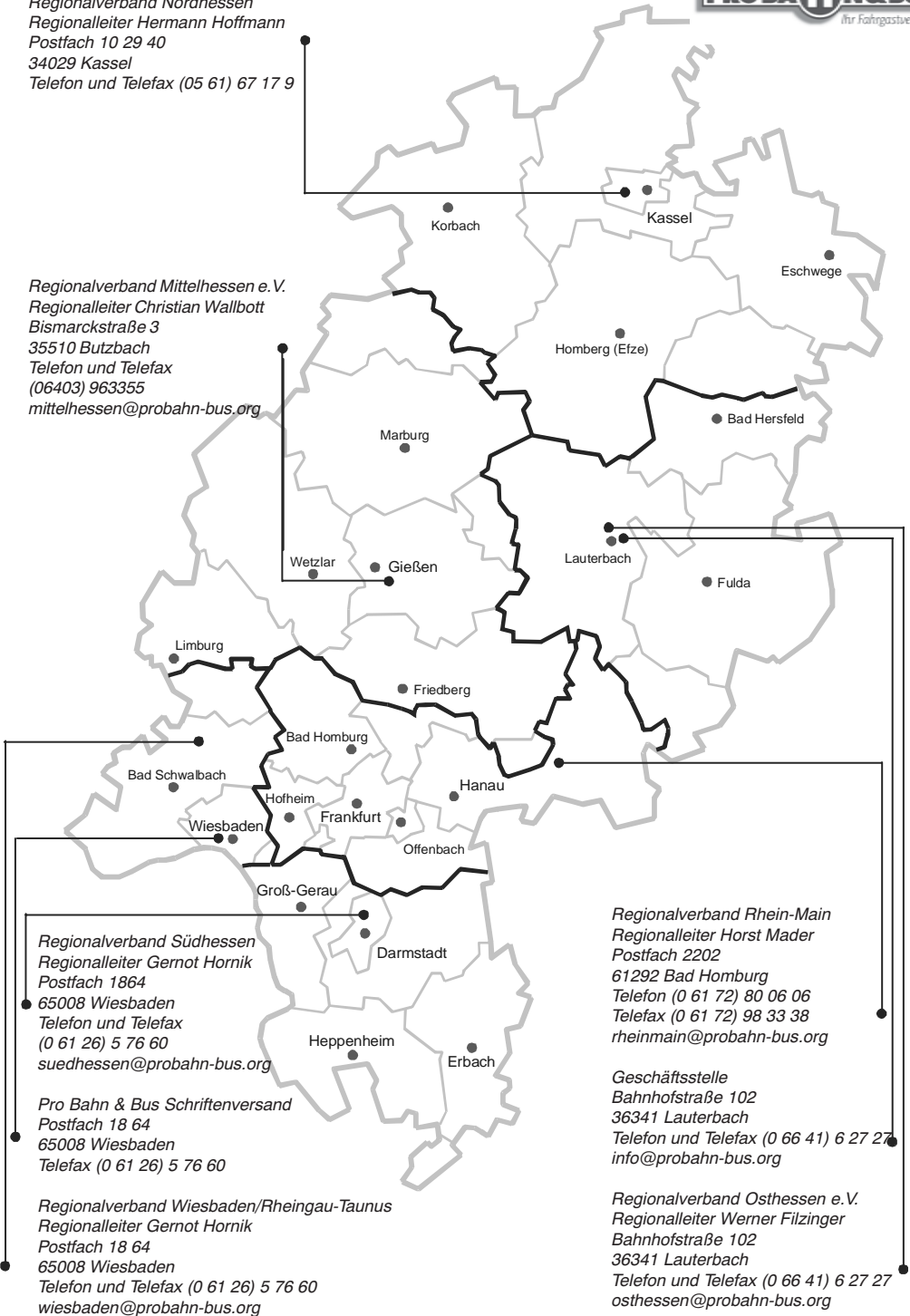
Geschäftsstelle
Bahnhofstraße 102
36341 Lauterbach
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27
info@probahn-bus.org

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

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



Datum	RV	Veranstaltung	Ort
06.12.05 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
09.01.06 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
10.01.06 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
12.01.06 18:30 Uhr	NHS	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
07.02.06 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei Alt Gießen, Westanlage 30-32, Gießen
06.03.06 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
03.04.06 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden

Unsere Treffen vor Ort

Kontaktadressen

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



NVV-Fahrplanbuch erst im April

(og) Das Fahrplanbuch des Nordhessischen Verkehrsverbundes erscheint statt im Dezember 2005 erst im April 2006. Grund dafür ist eine größere Fahrplanumstellung im April. Viele neu konzipierte Busverkehre starten nach öffentlichen Ausschreibungen zu diesem Zeitpunkt. Betroffen von den Linienumstellungen sind vor allem die Landkreise Kassel und Schwalm-Eder sowie die RegioTram.

Weitere Einschränkungen beim Mitfahrer-Sparpreis

(jl) Nachdem letztes Jahr schon der Mitfahrerrabatt für den Normalpreis entfiel, fällt ab Fahrplanwechsel auch der Mitfahrer-Rabatt für BahnCard-Kunden weg. Bisher fuhren alle Mitfahrer eines BahnCard-Besitzers für die Hälfte des Normalpreises mit.

Eine Sparmöglichkeit bleibt jedoch erhalten: Bei den Sparpreisen 25 (Kauf 3 Tage vor Fahrtantritt, beliebiges Hin- und Rückfahrtsdatum) und beim Sparpreis 50 (Kauf 3 Tage vorher, Wochenendbindung) bleibt der Mitfahrerrabatt erhalten. Bis zu 4 Mitfahrer zahlen nur 50%.

Zusätzliche Züge von Dillenburg nach Siegen: RMV bestellt Sonderverkehr zum Advent

(jl) An allen vier Adventssamstagen können Weihnachtseinkäufer im Stundentakt von Dillenburg nach Siegen und zurück fahren. Mit vier zusätzlichen Fahrten schließt der RMV auf dieser Strecke die

Angebotslücke und sorgt damit für spannendes Fahren zum Weihnachtseinkauf.

Die zusätzlichen Züge verlassen Dillenburg um 15.21 Uhr und 17.21 Uhr, in Siegen fahren sie um 16.08 Uhr und um 18.08 Uhr ab. Weitere Informationen dazu gibt es im Internet unter www.rmv.de oder bei der RMV-Hotline unter Rufnummer 01805/rmvinfo (768 46 36).

NVV:Trotz hoher Energiekosten nur geringer Preisanstieg in Nordhessen

(jl) Zum Fahrplanwechsel am Sonntag den 11. Dezember 2005, werden die Preise für Bus- und Bahnfahrkarten auch in Nordhessen den gestiegenen Kosten im ÖPNV angepasst.

Mit durchschnittlich 2,7% Erhöhung liegt der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) im unteren Bereich der deutschen Verkehrsverbünde, deren Erhöhungen zwischen zwei und fünf Prozent liegen.

Die Erhöhung ist aufgrund der gestiegenen Produktionskosten und der Kürzung von staatlichen Ausgleichsleistungen wirtschaftlich erforderlich. Besonders Kosten treibend wirkt sich die Treibstoffverteuerung der letzten 12 Monate aus.

Jedoch nicht alle NVV-Fahrpreise unterliegen einer Erhöhung. Zum Beispiel bleiben die Kinderfahrpreise und das Hessenticket im Preis stabil. Die Erhöhung der Fahrpreise im Kassel Plus-Gebiet beträgt durchschnittlich 2,16%. Das Kassel-Plusgebiet umfasst: Stadt Kassel, Ahnatal, Baunatal, Espenau, Fuldaabrück, Fuldatal, Habichtswald, Kaufungen, Lohfelden, Nieste, Niestetal, Schauenburg und Vellmar.

Regiotram: Erste Triebwagen in Hessisch Lichtenau

(me) Am 4. Oktober 2005 fand am späten Nachmittag die erste Probefahrt nach Hessisch Lichtenau bis zur Wendeschleife statt. Zum Einsatz kam dabei ein Hybrid-RegioTram-Triebwagen, der die Strecke im Dieselbetrieb befuhr, da die Oberleitung noch nicht ganz fertiggestellt war.

Neun Tage später erreichte am 13. Oktober gegen Mittag der erste Straßenbahnwagen Hessisch Lichtenau mit elektrischer Traktion. Der 8ZNGTw 638 führte die Bügelfahrt durch, um die korrekte Lage der Oberleitung auf der fast fertig gestellten Strecke Helsa - Hessisch Lichtenau zu kontrollieren. Auf der Rückfahrt nach Wilhelmshöhe wurde auch erstmals die neue Wendeschleife in der Leipziger Straße befahren, um dort die Oberleitung zu überprüfen.

Schulungsfahrten nach Hessisch Lichtenau beginnen

Die Bauarbeiten an der Strecke nach Hessisch Lichtenau sind so weit fortgeschritten, dass ab 14. November 2005 die ersten Schulungsfahrten durchgeführt werden können. Zunächst erfolgt in der 46. Woche die Streckenkunde für die Mitarbeiter, die als Fahrdienstleiter in der KVG-Leitstelle eingesetzt sind. Ab 28. November 2005 wer-

Tw 638 befährt in Hessisch Lichtenau die Friedenstraße. Einige Anwohner standen am Straßenrand und verfolgten staunend die erste Fahrt einer Straßenbahn in ihrer Kleinstadt

Foto: Dr. Heribert Menzel



den ca. 100 Fahrerinnen und Fahrer jeweils in Sechser-Gruppen die Einweisung in die Besonderheiten des Streckenabschnitts Helsa - Hessisch Lichtenau bekommen. Die Fahrten nach Hessisch Lichtenau werden mit 8NGTW durchgeführt. Im Januar 2006 gibt es dann noch eine Schulung für einige FahrerInnen auf dem Die-

sel-RegioTram-Triebwagen, der die Direktverbindung zwischen Nieder- und Oberkaufungen nutzen soll. Bis zur Einweihung der Strecke nach Hessisch Lichtenau am 28. Januar 2006 soll dann das gesamte für den Einsatz nach Hessisch Lichtenau vorgesehene Fahrpersonal auf der Strecke kündigt sein.

NVV entdeckt Marktlücke Öffentlicher Personennahverkehr wirbt in Zeiten steigender Benzinpreise um mehr Kunden

(hh) Seit Ende September können nordhessische Kunden im Internet prüfen, ob sich das Umsteigen und der Kauf von Monats- oder Jahreskarten finanziell für sie lohnt. Auf der Homepage www.nvv.de bieten der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) und die Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) eine elektronische Fahrplanauskunft an.

Der Computer muss dabei mit folgenden Daten gefüttert werden: Von wo nach wo wird gependelt? Wie weit ist die Fahrstrecke? Für wie viel Geld wurde zuletzt getankt? Wie viel Benzin verbraucht das Auto? Der Computer errechnet dann den Benzinpreis und die monatliche Ersparnis beim Kauf einer Monatskarte für den öffentlichen Personennahverkehr. „Schließlich hat jeder seine eigenen persönlichen Bedingungen“, erklärte Thomas Rabenmüller, Geschäftsführer des NVV.

Im ersten Halbjahr 2005 sind - im Vergleich zum Vorjahreszeitraum - eine Million Menschen mehr mit dem öffentlichen Nahverkehr gefahren. Rabenmüller macht dafür die hohen Benzin-kosten verantwortlich: „Das Umsteigen hat jetzt begonnen.“ Bei einer täglichen Pendlerstrecke von Melsungen nach Kassel spare der Kunde beim Kauf einer Monatskarte 67 Euro, von Schwalmstadt

nach Kassel 101 Euro und von Korbach nach Kassel 121 Euro.

Natürlich gebe es in Nordhessen auch schlechte Verbindungen und lange Wege zu Haltestellen, gab Rabenmüller zu. Da würde sich das Park-and-Ride-System anbieten: Mit dem Auto zum nächsten Bahnhof fahren und von dort mit Bahn oder Bus weiter zum Zielort. Und was tun NVV und KVG dafür, damit die Kunden umsteigen? „Wir bauen die Qualität aus“, sagt Rabenmüller und nennt Pünktlichkeit und Komfort als Stichworte. In Kassel würden ab Ende des Jahres 20 neue Busse fahren. Auch würden Haltestellen attraktiver gestaltet.

Pro Bahn & Bus wird mit Interesse verfolgt, wie computerinteressierte Autofahrer das Angebot nutzen und wie sich die Fahrgastzahlen in Bussen und Bahnen entwickeln.

Erfolgsmodell - AusflugsBus Werra-Meißner **Außergewöhnlich gute Inanspruchnahme und hohe Zufriedenheit**

(hh/fl) Der auch in diesem Jahr zwischen 30. April und 30. Oktober 2005 an allen Samstagen, Sonn- und Feiertagen im Werra-Meißner-Kreis angebotene AusflugsBus hat sich zum Erfolgsmodell entwickelt.

Aktuelle Zählungen in diesem Jahr zeigen, dass bis dato durchschnittlich 45 Fahrgäste am Tag das Angebot nutzten. Bereits auch in den Vorjahren 2003 (41 Fahrgäste) und 2004 (36 Fahrgäste) war die durchschnittliche Zahl der Mitfahrer schon sehr gut gewesen.

Neu hinzugekommen im Linienverlauf des AusflugsBusses ist in diesem Jahr der Ringgau, welcher auf der Hinfahrt von Kassel und Eschwege nach Treffurt bedient wird. Befragungen der Fahrgäste haben darüber hinaus gezeigt, dass die Zufriedenheit bezüglich dieses Angebo-

tes besonders hoch war.

Angeboten wird der AusflugsBus mit Fahrradanhänger von der Nahverkehrsgesellschaft Werra-Meißner (NWM) und dem Nordhessischen VerkehrsVerbund (NVV) in Zusammenarbeit mit dem Regionalverkehr Kurhessen (RKH).

In einer NVV-Informationsbroschüre sind alle wichtigen Daten zum Ausflugs-Bus zusammengefasst. Darin werden neben den Fahrplänen auch Touren, Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele entlang der Strecke ausführlich beschrieben.

In die Stadt ohne Auto **Landkreis Kassel startet Wettbewerb**

(hh) Zum europäischen Aktionstag „In die Stadt ohne Auto“ am 22. September startet laut HNA vom 14.09.2005 der Landkreis Kassel einen erneuten Wettbewerb. „Nachdem wir im letzten Jahr Familien gesucht haben, die eine Woche auf ihr Auto verzichten, können in diesem Jahr alle Bürger im Landkreis mitmachen“, sagt Kreispressesprecher Harald Kühlborn.

Jeder, der am Donnerstag, 22. September eine gültige Fahrkarte für den ÖPNV im Kreisgebiet hat, kann diese zur Kreisverwaltung senden und das ÖPNV-Angebot bewerten. Eingesandt werden können Einzelfahrscheine, Wochen-, Monats- oder Jahreskarten.

Die Bewertung erfolgt von 1 für sehr gut bis 6 für ungenügend. Diese Schulnoten können für Busse und Bahnen im

Kreisgebiet vergeben werden. Unter den Teilnehmern werden Preise verlost. Der erste Preis ist eine Woche Kurzurlaub für zwei Personen je nach Wahl im Jugendseeheim Sylt oder im Haus Panorama in Schönau. Fahrscheine und Bewertung mussten bis 15. Oktober beim Landkreis Kassel eingegangen sein.

Pro Bahn & Bus begrüßt alle Aktionen, die den umweltfreundlichen ÖPNV

fördern. Vor schlechten Noten, z.B. bei ungünstigen Fahrzeiten, schlechten Anschlüssen oder überfüllten Schülerbussen, braucht sich die Kreisverwaltung nicht zu fürchten. Fehler lassen sich beheben.

Der Wettbewerb wird dazu beitragen, mehr Fahrgäste für Bahnen und Busse zu gewinnen und - so hoffen wir - die Ortsdurchfahrten vom Autoverkehr zu entlasten.

Transnet: Umdenken in der Verkehrspolitik

Güterverkehr in Kassel und Bebra fördern

Railion beabsichtigt Autotransportbahnhof in Bebra

(hh) Laut Hessisch-Niedersächsischer Allgemeine vom 18. August 2005 fordert die Gewerkschaft Transnet ein verkehrspolitisches Umdenken für Kassel. Die zu erwartenden Steigerungen im Güterverkehr auf den Straßen würden Investitionen im Rangier- und Güterverkehr rechtfertigen, heißt es in einer Pressemitteilung. Dass sich das Schienentransportunternehmen Railion immer weiter zurückzieht, sei schwer zu verstehen.

Wolfgang Scherff von Transnet in Kassel sieht Politik und Bahn gefordert, den Standort Kassel zu modernisieren. Es sei eine Investition in die Zukunft, der Rangierbahnhof sei dafür schon jetzt solide ausgelastet. Ebenso habe der Güterverkehr eine Chance auf dem Bahnhof in Bebra. Auch dort müsse gehandelt werden, so Scherff. Würde die Chance in Nordhessen verpasst, stünden Arbeitsplätze auf dem Spiel.

Handlungsbedarf sieht Transnet auch wegen der Umweltschäden, die das hohe Lastwagenaufkommen verursacht. Die LKW-Maut sei zu gering, um eine Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene zu bewirken.

Bereits am 5. August berichtete die Melsunger Allgemeine, dass die Bahntochter Railion beabsichtigt, in Bebra einen nationalen Knotenpunkt für den Autotransport auf der Schiene einzurichten. Das heißt: Alle verfügbaren Wagen, auf denen Autos transportiert werden können, werden in Bebra bereitgehalten und von dort aus eingesetzt.

Eckart Fricke, Vorstandsmitglied der Railion Deutschland AG, hatte in Briefen an den ehemaligen Bundesfinanzminister Hans Eichel und CDU-Abgeordneten Helmut Heiderich angekündigt, dass der Cargo-Bahnhof in Bebra diese neue Aufgabe bekommen soll.

HESSENSCHIENE-ABO

für 12 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause

Bestellungen bitte an die Landesgeschäftsstelle in Lauterbach

100 Jahre Stockheimer Lieschen

Jubiläumsfahrten auf der Niddertalbahn

(j1) Punktgenau auf den Tag wurde entlang der Niddertalbahn am Samstag, den 1. Oktober 2005, gefeiert, denn ebenfalls an einem 1. Oktober hat die im Volksmund als „Stockheimer Lieschen“ bezeichnete Bahnverbindung zwischen Glauburg-Stockheim über Altenstadt und Nidderau nach Bad Vilbel ihren Betrieb aufgenommen. Den Höhepunkt der Feierlichkeiten bildeten Nostalgiefahrten mit zwei Dampflokomotiven der Museumseisenbahn Hanau.

Trotz schlechten Wetters hatten sich an den zahlreichen Bahnhöfen Hunderte eingefunden, um das Jubiläum sowohl mit einem alten Dampfzug als auch mit modernen Dieseltriebwagen zu begehen. Die für den Dampfzug benötigten Fahrkarten waren bereits Tage vorher ausverkauft. Dreimal je Richtung verkehrten moderne Triebwagen LINT41 und GTW 2/6, die kostenlos genutzt werden konnten. An

fast allen Bahnhöfen war für Bewirtung und Unterhaltung gesorgt. Fotoausstellungen, Modellbahnvorführungen sowie teilweise Speisen wie aus dem Eröffnungsjahr rundeten das Angebot ab.

Der Wetterauer Landrat Rolf Gnadt bezeichnete diesen Geburtstag als eine ganz großartige Gelegenheit, all jenen Dank zu sagen, die sich in den vergan-

*Trotz schlechten Wetters waren die Dampfzüge bis auf den letzten Platz ausverkauft.
Im Bild fährt der Sonderzug gerade aus dem Bahnhof Stockheim in Richtung Bad Vilbel aus*



Erstmals kamen DB-Triebwagen vom Typ Lint (links im Bild) in Mittelhessen zum Einsatz. Rechts kreuzt ein Planzug der Butzbach-Licher Eisenbahn den Sonderzug



genen Jahren für die Modernisierung der Strecke stark gemacht haben. „Gerade in der Arbeitsgemeinschaft „Nahverkehr Niddertal“ haben sich Menschen leidenschaftlich eingesetzt, um Verbesserungen für die vielen Pendlerinnen und Pendler zu erzielen“, so der Landrat.

In den vergangenen Jahren wurden viele Bahnhöfe mit neuen Bahnsteigen ausgestattet, der Büdesheimer Tunnel saniert sowie Doppelstockwagen beschafft. Dann kam der weitere Ausbau ins Stocken: Der Bund bewilligte bereits zugesagte Gelder für ein elektronisches Stellwerk nicht. Nach langen Verhandlungen konnte vor wenigen Wochen die Freigabe der Gelder erzielt werden. Somit werden die letzten noch fehlenden Bahnhöfe in Altstadt und Kilianstädten modernisiert, die Höchstgeschwindigkeit angehoben und nach Abschluss der Arbeiten der Wochenendverkehr wieder eingeführt.

Heute verkehren die Züge nur von

Montag bis Freitag. In der Hauptverkehrszeit ist das Stockheimer Lieschen im 30-Minutentakt mit durchgehenden Zügen bis in den Frankfurter Hauptbahnhof unterwegs. Durch das attraktive Angebot haben sich die Fahrgastzahlen in den vergangenen Jahren erfreulich entwickelt; rund 6000 Fahrgäste nutzen täglich die Züge.

Zu ihrem Namen kam das „Stockheimer Lieschen“ über den Knotenpunkt Stockheim. Dort nutzten Reisende und Zugpersonal den Aufenthalt und kehrten in der Bahnhofsgaststätte bei Liesel Brand ein. Da die Gäste sich dort sehr wohl fühlten, fuhr man von Frankfurt „zum Lieschen“. Das Zugpersonal taufte die zwischen Frankfurt und Stockheim fahrenden Züge bald in „Stockheimer Lieschen“ um. Der Name gehörte schon nach kurzer Zeit nicht nur zum Sprachgebrauch des Personals, sondern der Bevölkerung in der ganzen Region.

Stadt Karben betreibt Fahrkartenausgabe in Eigenregie erfolgreich

(eb.jl) Überall das gleiche Bild: In kleinen und mittelgroßen Bahnhöfen werden die Fahrkartenausgaben geschlossen, weil sie sich nach Angaben der Deutschen Bahn nicht rechnen. Dass es anders geht, zeigt die Stadt Karben. Nachdem auch im Bahnhof Groß-Karben die Fahrkartenausgabe geschlossen werden sollte, übernahm die Stadt den Fahrkartenverkauf in Eigenregie. Ekkehart Böing, bei der Stadt Karben unter anderem für Verkehr und ÖPNV zuständig, schildert den Werdegang der „neuen“ Fahrkartenausgabe Groß-Karben.

Mit ihrer Nähe zu Frankfurt am Main unterliegt die Stadt Karben (ca. 22.000 Einwohner und 8.000 Arbeitsplätze) aufgrund der vielfältigen Verkehrs- und Pendlerverflechtungen im Rhein-Main-Gebiet einem erheblichen Verkehrsdruck. Das Straßennetz ist hoch belastet und Überlastungserscheinungen sind alltäglich. Aus diesem Grunde hatte sich die Stadt Karben Mitte der neunziger Jahre dazu entschlossen, neben der Erweiterung des Straßennetzes auch die Verkehrsträger des sog. Umweltverbundes auszubauen.

Dazu gehört der Ausbau des ÖPNV (30-Minuten-Takt im örtlichen Busverkehr, Umsetzung Busbeschleunigungsprogramm, Einführung AST-Verkehr) und des Radverkehrs sowie die Errichtung eines Car-Sharing-Angebots. Ziel des integrierten Verkehrskonzeptes ist die Nutzung von Verlagerungspotentialen. Das ÖPNV-Angebot unterstützt die Stadt Karben jährlich mit rund 500.000,- Euro.

Zentraler Verkehrsknotenpunkt ist der Bahnhof Groß-Karben. Hier werden alle Stadtteile über den ÖPNV miteinander und mit der S-Bahnlinie 6 (Friedberg –

Frankfurt-Süd) verknüpft. Eine Park+Ride-Anlage mit 270 Parkplätzen und eine Bike+Ride-Anlage mit 470 überdachten und diebstahlsicheren Abstellplätzen, eine zentrale Bushaltestelle und ein Taxi-stand sichern die intermodale Vernetzung aller Verkehrsträger mit dem SPNV. Täglich finden am Bahnhof Groß-Karben über 5.200 Umsteigevorgänge statt.

Eine wichtige Einrichtung des ÖPNV ist auch die Fahrkartenverkaufsstelle am Verkehrsknotenpunkt, die bis 2003 mit Personal der DB Personenverkehr im DB Empfangsgebäude durchgeführt wurde. Seit 1. Januar 2004 stellt die Stadt Karben das Personal und betreibt als Agenturpartner der DB Personenverkehr dort den Fahrkartenverkauf. Und das mittlerweile recht erfolgreich.

Ausgangssituation

Fahrkartenverkauf und die Kundenberatung durch geschultes Personal sind aus Sicht der Stadt Karben ein wichtiger Bestandteil des ÖPNV-Angebots. Für viele Kunden stellen ein Fahrkartenaufomat, die unübersichtlichen Tarife und Angebote unüberwindbare Schranken zur Nutzung des ÖPNV dar. Diese können in der



Der Bahnhof Groß-Karben macht einen etwas heruntergekommenen Eindruck. Links neben der Tür die neue Fahrkartenausgabe im ehemaligen Bahnkiosk Alle Fotos: Stadt Karben

persönlichen Beratung durch Fachpersonal ausgeräumt werden. Damit können Fahrgäste gehalten und neue hinzugewonnen werden.

Im Zuge der Umstrukturierung der Bahn wurde der Betrieb der Fahrkartenausgabe (FKA) am Bahnhof Groß-Karben immer mehr unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachtet. Bereits im Jahr 2000 wurde seitens des Betreibers der FKA, heute DB Personenverkehr, die Schließung der FKA erwogen. Damit der personenbezogene Fahrkartenverkauf aufrecht erhalten werden konnte, verpflichtete sich die Stadt Karben, die FKA jährlich mit rund 6.500 Euro zu bezuschussen. Im Gegenzug verkaufte das Bahnpersonal Artikel der Stadt Karben.

Zum 1. Juni 2003 kündigte die DB AG aber auch diese Vereinbarung mit dem Hinweis, dass sie zur Aufrechterhaltung der FKA einen Zuschuss in Höhe von rund 20.700,- Euro im Jahr benötige. Aufgrund der zunehmenden Schwierigkeiten der öffentlichen Haushalte war das von der Stadt Karben nicht mehr leistbar. Die Schließung der FKA im Empfangsgebäude stand zum 31. Dezember 2003 bevor.

Gemäß Verkehrsvertrag mit RMV ist die DB AG jedoch dazu verpflichtet, bei Schließung ihrer Reisezentren alternative Verkaufsstellen in Bahnhofsnähe anzubieten. In der Regel werden dazu von der DB AG Agenturverträge mit Reisebüros, Kiosks, Bäckereien o. ä. geschlossen. Dies wäre auch am Bahnhof Groß-

Karben aufgrund der dortigen Geschäftsstruktur möglich gewesen.

Umbau des DB-Empfangsgebäudes Groß-Karben zu einer fahrgastgerechten Dienstleistungseinrichtung

Das Empfangsgebäude am Bahnhof Groß-Karben stellt den „Schandfleck“ im Bahnhofsbereich dar. Es zerfällt! Die Stadt Karben beabsichtigt daher die Übernahme des Gebäudes, um dort ein fahrgastgerechtes Dienstleistungszentrum einzurichten. Das Konzept sieht die Kooperation mit einem privaten Geschäftsbetreiber vor. Zur Zeit ist hierfür ein Fahrradgeschäft im Gespräch. Das Fahrradgeschäft mietet die Räume an und betreibt dann den Fahrkartenverkauf als Agentur der DB Personenverkehr mit. Weiter soll ein Warteraum mit behindertengerechter Toilette und Schließfächern errichtet werden. Dabei sind Öffnungszeiten an Werktagen von 7.00 - 19.00 Uhr vorgesehen.

Die Finanzierung des Erwerbs und Umbaus erfolgt auch mit Fördermitteln des Landes Hessen. Für die Berechnung der Fördermittel wird der ÖV-Anteil der Maßnahme zugrunde gelegt. Der Fahrscheinverkauf und die Fahrgastberatung sind daher die wichtigsten Bestandteile des Konzepts und haben natürlich Auswirkung bei der Berechnung des ÖV-Anteils. Aus diesem Grunde musste die FKA im Empfangsgebäude gehalten werden. Würde sie in externe Geschäfte verlagert werden, ginge sie der geplanten Fahrgastdienstleistungseinrichtung verloren und die Zuschüsse würden in einem wesentlich geringeren Maße zur Verfü-

gung gestellt werden. Das gesamte Vorhaben wäre dann nicht mehr finanzierbar. Aus diesem Grunde hatte die Stadt Karben großes Interesse daran, dass die FKA im Gebäude bleibt und sie nicht nach außen verlagert wird.

Stadt Karben wird Agenturpartner der DB Personenverkehr

Der Vorschlag kam von der DB Personenverkehr: Warum wird die Stadt nicht selbst Agenturneher und betreibt die FKA im Empfangsgebäude in Eigenregie weiter? In einer gemeinsamen Kalkulation wurde sehr bald deutlich, dass der zunächst ungewöhnliche Vorschlag unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Hintergründe durchaus sinnvoll war. Unter Beachtung reduzierter Öffnungszeiten (20 statt 40 Wochenstunden), den damit verbundenen Umsatzrückgängen und den zu erwartenden Provisionen, der Schaffung einer städtischen Halbtagesstelle und der zu erwartenden Nebenkosten (Miete, Telekom, Heizung, Miete für Verkaufstechnik) wurde ein jährlicher Zuschuss von 11.100 EUR kalkuliert, der wesentlich unter der geforderten Zuschusssumme der DB AG lag.

Die Übernahme der FKA traf bei den politischen Gremien in der Stadt auf Zustimmung. Somit ist die Stadt Karben seit 1. Januar 2004 Agenturpartner der Deutschen Bahn AG und verkauft im Bahnhofsgebäude Groß-Karben Fahrkarten. Sie hat somit eine Vorreiterrolle übernommen, denn eine derartige Agenturpartnerschaft ist sehr selten.

Im Empfangsgebäude wurde der Raum des ehemaligen Kiosks von DB Station

& Service angemietet und entsprechend eingerichtet. Die Außenfassade im Bereich der neuen FKA wurde hergerichtet. Für die Beratung und den Verkauf der Fahrkarten wurde eine neue Halbtagsstelle geschaffen und besetzt.

Am 14. Januar 2004 ging die neue FKA in Betrieb. Ihre Öffnungszeiten sind jetzt montags bis mittwochs und freitags 7.00 bis 11.00 Uhr sowie donnerstags 14.00 bis 18.00 Uhr. Die Öffnungszeiten wurden so gewählt, dass sie dem Bedarf am weitesten gerecht werden und insbesondere den Berufspendlern zur Verfügung stehen. Natürlich wären längere Öffnungszeiten, insbesondere am Nachmittag wünschenswert. Sie sind jedoch unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit zu betrachten. Ein höheres Zuschussrisiko, das insbesondere durch höhere Personalkosten entstanden wäre, hätte keine Unterstützung durch die Politik erhalten.

Betreut wird die FKA von der Verkaufsleitung Kassel der DB Personenverkehr sowie vom DB Reisezentrum im Bahnhof Friedberg. Die Zusammenarbeit erfolgt hierbei oft über den kurzen Dienstweg und ist durchweg als positiv zu bewerten.

Technische Ausstattung der FKA

Zunächst erfolgte nur der Verkauf des RMV-Fahrkartensortiments, mit Ausnahme der RMV-Jahreskarten. Dazu wurde in der FKA ein Adranz Drucker – wie in den Linienbussen des Rhein-Main-Gebietes - aufgestellt und das Personal eingewiesen.



Der NTA-Desktop war das erste Gerät, mit dem die Stadt Karben selbst Fahrkarten verkauft hat. Das Gerät wurde mittlerweile durch ein kleineres Nachfolgemodell ersetzt, welches noch mehr Angebote verkaufen kann

Die Aufstellung eines Fahrscheindruckers für DB-Fernreisen konnte erst im Juli 2004 erfolgen, da in der ersten Jahreshälfte 2004 eine neue Verkaufstechnik entwickelt wurde. Zum 1. August 2004 ging in der FKA dann der NTA Desktop in Betrieb, mit dem eine Agentur eine Vielzahl an DB-Leistungen verkaufen kann. Ausgenommen waren Produkte wie Internationaler Verkehr, Partnerangebote, separate Platzreservierungen, Storno/Erstattungen, BahnCard Anträge und Gruppenfahrkarten. Der Verkauf des Sortiments findet unter Verwendung einer modernen Online-

technik statt, die einfach zu bedienen und wozu lediglich ein Telefonanschluss erforderlich ist.

Im März 2005 wurde die zweite Generation, der VTA (Verkaufsterminal Agenturen) installiert. Hierbei handelt es sich um eine Weiterentwicklung des NTA, der als kleineres Tischgerät handlicher ist. Mit dem VTA sind jetzt auch Buchungen von Sitzplätzen ohne Fahrkarte, der Ausdruck der vorläufigen BahnCard, Stornierungen von Fahrkarten und der Ausdruck von DB Journalen möglich. Somit kann jetzt fast die gesamte Angebotspalette der Deutschen Bahn AG verkauft werden (ausgenommen Personalfahrkarten sowie Einschränkungen bei Auslandsverbindungen). Die monatliche Miete für den VTA beträgt 210,- EUR.

Wirtschaftliche Entwicklung der FKA

Der Jahresumsatz 2004 betrug knapp 160.000,- EUR und lag weit unter den erwarteten Umsätzen. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass der Verkauf des DB-Sortiments erst zum 1. August 2004 einsetzte. Die eingenommene Provision 2004 betrug rund 5.000,- EUR. Trotzdem betrug der städtische Zuschuss zum Betrieb der FKA 7.620,- EUR und lag damit unter dem kalkulierten von 11.100 EUR. Das lag auch daran, dass der Raum zu einem günstigen Mietzins angeboten und auch von vornherein auf eine Begrenzung der Ausgaben geachtet wurde.

Für das Jahr 2005 wird ein Umsatz von 215.000,- EUR erwartet, also ein erhebliches Umsatzplus. Dieser Umsatzansatz berücksichtigt die Monate Januar bis Oktober und ist daher realistisch. Für das



Wirtschaftlich arbeitet die Agentur fast kostendeckend: Für das Jahr 2005 wird ein Defizit von nur 500 Euro erwartet

Jahr 2005 wird ein städtischer Zuschuss zum Betrieb der FKA von nur wahrscheinlich 500,- EUR nötig! Hintergrund hierfür ist eine gerechtere Provisionsberechnung der DB AG seit 1. Januar 2005. So wurde z.B. die Provision für RMV-Fahrkarten verdoppelt, aber auch beim DB-Sortiment gibt es Verbesserungen.

Fazit und Ausblick

Die Übernahme der FKA Groß-Karben durch die Stadtverwaltung Karben hat sich als richtig erwiesen. Um die geplante Dienstleistungseinrichtung im Empfangsgebäude umsetzen zu können, war der Verbleib der FKA im Gebäude notwendig. Wenn die Zahlen für das Jahr 2005 zutreffen, dann war die Übernahme auch aus wirtschaftlicher Sicht richtig. Das

hängt aber auch damit zusammen, dass seit 1. Januar 2005 ein gerechteres Provisionssystem der DB AG besteht, was den Akteuren vor Ort mehr wirtschaftliche Anreize schafft. Für die Stadt Karben bedeutet das ein fast kostendeckender Betrieb.

Die Stadt Karben plant weiterhin die Übernahme des DB Empfangsgebäudes, in der sich jedoch noch Bahnanlagen wie Fahrdienstleitung, Stellwerk und Telematikanlagen befinden. Das macht das Entwidmungsverfahren schwierig und umständlich. Seit 1998 ist die Stadt Karben um eine Lösung bemüht. Bei den

berühmten „runden Tischen“ konnte dann eine einvernehmliche Vorgehensweise gefunden werden. Das Umgestaltungs-konzept ist abgestimmt, die Fördermittel nach Plus-X beim Land Hessen beantragt und die Baugenehmigung vom Eisenbahn-bundesamt liegt bereits vor. Nun stehen noch schwierige Kaufverhandlungen bevor. Sollte die wirtschaftliche Entwicklung keinen Strich durch die Rechnung machen, so könnte in nächster Zeit aus dem derzeitigen „Schandfleck“ am Bahnhof Groß-Karben bald ein kleines, kundenorientiertes Schmuckstück am Eingangstor zur Stadt Karben werden.

Ekkehart Böing

Kontakt:

Ekkehart Böing
Rathausplatz 1
61184 Karben

Telefon: 06039 – 4810
www.karben.de

Fahrkartenausgabe Groß-Karben
Bahnhofsstraße 200 / 61184 Karben

Telefon: 06039 – 485 961
fka.karben@gmx.de

Mo, Di, Mi, Fr: 9.00 – 11.00 Uhr
Do: 14.00 – 18.00 Uhr

Verkehrsgesellschaft Oberhessen gegründet

(lk) Bereits am 25. August 2005 wurde offiziell bei einem Empfang auf Schloss Romrod im Vogelsbergkreis die neu gegründete Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO) aus der Taufe gehoben. Sie ist entstanden aus einem Zusammenschluss der bisherigen eigenständigen Gesellschaften V.V.G. Verkehrsverbund Gießen GmbH, VBV Vogelsberger Verkehrsgesellschaft mbH und WVG Wetterauer Verkehrsgesellschaft mbH.

Wirksam wurde die Fusion zur VGO Verkehrsgesellschaft Oberhessen mbH am 14. September 2005. Das abgedeckte Gebiet reicht von Bad Vilbel bis Lauter-

bach mit 62 Städten und Gemeinden auf 3414 qkm und umfasst 2238 Haltestellen, 98 Buslinien und 17 AST-Angebote. Weiterhin gibt es noch 54 Regionalbus-

linien und 9 Schienenstrecken. Damit ist die VGO gleichzeitig der zweitgrößte Gesellschafter im RMV, wovon man sich auch mehr Einfluss erhofft. Zudem möchte man den Service ausbauen, z.B. mit der Einführung des elektronischen Tickets.

Die Finanzierung erfolgt über einen steuerlichen Querverbund durch den Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe unter dem Dach der ovag Energie AG. 35 Mitarbeiter werden bei der neuen Verkehrsgesellschaft tätig sein. Geschäftsführer sind Armin Klein und Wilfrid Venerius. Die Zentrale befindet sich in Friedberg mit Niederlassungen in Alsfeld und Gießen. In Friedberg und Alsfeld finden sich auch Mobilitätszentralen der VGO, in Gießen befindet sich ein Servicezentrum.

Aufgabe der VGO ist es, in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsdezernat des Zweckverbandes Oberhessischer Versor-

gungsbetriebe (ZOV) im Rahmen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) den ÖPNV zu organisieren, finanzieren und weiter zu entwickeln.

Der Fahrgast wird auf die neue Gesellschaft durch neu lackierte Busse aufmerksam. Innerhalb weniger Jahre sollen alle Busse im VGO-Gebiet einheitlich in einem weißen Grundton lackiert sein, der am Wagenboden durch einen roten Strich begrenzt wird. Busbetreiber wie die Butzbach-Licher Eisenbahn oder der Regionalverkehr Kurhessen (RKH) haben bereits erste Busse mit der neuen Lackierung im Einsatz.

Ein Bus der Butzbach-Licher Eisenbahn im neuen VGO-Design



Neues von der Lumdatalbahn AG

(ml, jl) Leider wieder nur bis Mainzlar führten die Sonderfahrten der Lumdatalbahn AG mit Triebwagen des Typ GTW 2/6 der Butzbacher Eisenbahn am 21. August 2005 anlässlich des autofreien Sonntags und am 4. September 2005 anlässlich des Lollarer Schmaadleckermarktes. An beiden Fahrtagen wurden zusammen etwa 800 Fahrgäste befördert. Zu diesen unterschiedlichen Aktionstagen machten sich auch unterschiedliche Zielgruppen bemerkbar.

Waren es am autofreien Sonntag überwiegend Radtouristen, die die Lumdatalbahn ab Gießen zu Anfahrt nutzten, wurden zum Lollarer Schmaadleckermarkt überwiegend Einheimische in der Kurzdistanz ab Mainzlar gesehen. Der fast fertiggestellte Bahnsteig in Mainzlar hat seine Bewährungsprobe damit bestanden. Weil jetzt die beiden Stationen Staufenberg-Daubringen/Vitale Mitte Staufenberg und Staufenberg-Mainzlar über SPNV-taugliche Bahnsteige verfügen, könnte damit schon heute der planmäßige SPNV bis Mainzlar aufgenommen werden, wenn kleinere Installationen in die Sicherungstechnik unternommen würden.

Radweg parallel zur Lumdatalbahn im Bau

Nach recht kurzer Vorbereitungs- und Planungszeit wurde mit dem Bau des Lumda-Wieseck-Radrundweges begonnen. Der nach seiner Fertigstellung asphaltierte drei Meter breite Weg führt im wesentlichen auf ehemaligen Wirtschaftswegen neben der Bahn entlang. Beispielsweise wurden am "Heller Willem" durch den parallelen Radweg neben der funktionierenden Bahnlinie große Synergieeffekte festgestellt. Die Idee des Radweges auf der Bahntrasse sind längst ad akta gelegt.

Bürgermeisterwahlen im Lumdatal

Ende November finden gleich in zwei Orten im Lumdatal Bürgermeisterwahlen statt. Bürgermeister Eckl aus Rabenau scheidet aus Altersgründen aus dem Amt aus. Es bewerben sich drei Kandidaten. Bürgermeister Münch aus Staufenberg stellt sich zur Wiederwahl für die dann vierte Amtsperiode. Er hat einen Mitbewerber. Bereits zum Jahresanfang wurde in Lollar ein neuer Bürgermeister, Herr Dr. Bernd Wiczorek, gewählt. Dieser steht dem Vorhaben der Reaktivierung der Lumdatalbahn positiv gegenüber.

Homepage runderneuert

Mit erheblichem Einsatz wurde die Homepage der Lumdatalbahn runderneuert. Eine neue Navigation erleichtert das Auffinden der gewünschten Informationen. Ergänzt wird das Angebot durch einen Downloadbereich, in dem Sie Vorstandsberichte und Konzepte herunterladen können. Schauen Sie doch unter www.lumdatalbahn.de einmal herein!



Hat die Regionaltangente West noch eine Chance?

(sm) „Hat die Regionaltangente West noch eine Chance?“, so lautete das Motto einer öffentlichen Veranstaltung der Fahrgastlobby Hochtaunus am 24. Oktober 2005 in Bad Homburg-Kirdorf. Anlass dafür waren Zweifel, die Anfang des Jahres in der Öffentlichkeit aufgetreten waren, ob mit der baldigen Verwirklichung einer Bahnverbindung vom Hochtaunuskreis durch den Main-Taunuskreis über Frankfurt-Höchst zum Flughafen Rhein-Main und weiter nach Neu-Isenburg noch gerechnet werden könne.

Obwohl die RTW im Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes als wichtiges Zukunftsprojekt dargestellt wird, hatte ihr die Stadt Frankfurt einen Alternativplan gegenübergestellt. Danach sollte die Verbindung von Bad Homburg zum Flughafen nicht mehr auf einer in

wesentlichen Teilen neuen Trasse durch den Vordertaunus über Eschborn und Höchst führen, sondern über Rödelheim – Westbahnhof – Messebahnhof und Hauptbahnhof.

Die Fahrgastlobby Hochtaunus befürchtete, dass die Diskussion über eine

Die Regionaltangente West soll von Bad Homburg und dem Nordwest-Zentrum über Eschborn-Süd und Frankfurt-Höchst zum Flughafen und weiter nach Neu-Isenburg verlaufen

Grafik: RMV-Nahverkehrsplan



An der Stadtgrenze zwischen Frankfurt (links) und Eschborn (rechts) soll die RTW unter anderem verlaufen. Die benötigten Flächen werden freigehalten



völlig neue Streckenführung zu einer unzumutbaren Verzögerung der Verwirklichung führen könnte. Bei der finanziellen Lage von Bund, Ländern und Kommunen ist es schwer genug, derartige Projekte zu realisieren. Völlig aussichtslos erscheint dies jedoch, falls die beteiligten Körperschaften keine einheitliche Meinung über Ziel und Ausgestaltung des Bauvorhabens äußern.

In der Podiumsdiskussion, die von dem Redakteur der Frankfurter Neuen Presse, Günter Murr, geleitet wurde, waren alle Beteiligten mit dem Publikum einig, dass die Tangentialverbindungen rund um Frankfurt erhebliche Lücken aufweisen, die nach und nach beseitigt werden müssen. Ein wesentliches Teilstück könnte eine Bahnlinie im Westen Frankfurts von Bad Homburg zum Flughafen bilden. Sie könnte auch viele Wege für Fahrgäste aus der Wetterau abkürzen. Allerdings stimmte die Meinung des Vertreters der Stadt

Frankfurt hinsichtlich der Linienführung nicht mit den Auffassungen der übrigen Teilnehmer überein.

Norbert Fischer, der Geschäftsführer des Verkehrsverbandes Hochtaunus (VHT), wollte die Skepsis der Fahrgastlobby nicht teilen. Er hielt das Motto des Abends für zu pessimistisch und begründete dies mit den laufenden Verhandlungen, die auf einem guten Weg seien, um die noch offenen Fragen zu klären.

In diese Richtung zielten auch die Beiträge von Gerhard Stanek, der im RMV den Geschäftsbereich Planung leitet. Er wies darauf hin, dass Investitionen in die Infrastruktur der Region Voraussetzung für ihre erfolgreiche Weiterentwicklung seien. Gerade die RTW sei – nach den bisherigen intensiven Untersuchungen – ein gutes Geschäft, denn sie bringe 15.000 neue Fahrgäste und somit 14 Millionen Euro zusätzliche Einnahmen für den Verbund.

Als Mitarbeiter im Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt erläuterte Rüdiger Voerste die Gründe für von seiner Behörde bevorzugte Alternativplanung einer „City-Tangente“. Die Trasse sei in den von ihr betroffenen Teilen der Stadt umstritten. Ferner müssten noch die richtigen Fahrzeuge gefunden werden, die auf S-Bahn- und Stadtbahnstrecken eingesetzt werden könnten. Wichtig sei aber vor allem, dass die Frankfurter Vorschläge einerseits billiger, andererseits auch schneller realisierbar seien, weil sie ausschließlich bisherige Eisenbahntrassen benutzen.

Jens Scheller, der Erste Beigeordnete des Planungsverbandes Frankfurt/Rhein-Main, wies auf die Verantwortung der Stadt Frankfurt hin, die noch in diesem Jahr in der Stadtverordnetenversammlung über das Projekt entscheiden müsse. Die Mehrheitsverhältnisse dazu seien noch nicht restlos geklärt. Er forderte die Stadt Frankfurt auf, zu den Beschlüssen zu stehen, die in den letzten Jahren gefasst worden seien. Bisher habe die Stadt stets die Planung der RTW auf der bisherigen Trasse befürwortet.

Kommentar:

Die Teilnehmer der Podiums-Diskussion konnten mit dem Gefühl nach Hause gehen, dass alle verantwortlichen Stellen bemüht sind, das Problem der Tangentialverbindungen im Westen der Stadt Frankfurt zu lösen. Sie waren aber nicht sicher, wie und wann das geschehen wird.

Die Stadt Frankfurt sitzt am längeren Hebel, denn ein Großteil des Projektes wird auf ihrem Territorium gebaut werden müssen. Nicht allein wegen der Finanzierung, sondern wegen ihrer Planungshoheit wird niemand gegen den Willen der Großstadt die RTW in der geplanten Form durchsetzen wollen oder können.

Es zeigt sich hier wieder einmal, dass die Verwaltungsstrukturen im Rhein-Main-Gebiet viel zu kleinteilig für eine zukunftsweisende Planung sind. Man fühlt sich an die Zeiten des 19. Jahrhunderts erinnert, als man für eine 19 km lange Eisenbahnstrecke von Frankfurt nach Homburg die Konzessionen von vier Landesregierungen brauchte und das fünfte Staatsgebiet noch umfahren musste.

Andererseits sind die Gründe der Stadt Frankfurt nicht einfach vom Tisch zu wischen: Ein langwieriges Planfeststellungsverfahren mit ungewissem Ausgang bliebe wohl erspart, Grundstückserwerb weitgehend überflüssig. Auch eine direkte S-Bahnverbindung vom Flughafen zur Messe ist ein gewichtiges Argument. Ärgerlich ist nur, dass man bei Beginn der Planung im ehemaligen

Umlandverband vor vielen Jahren schon einmal die Benutzung der S-Bahntrassen geprüft hat, dass damals aber die Deutsche Bundesbahn diese Möglichkeit verworfen hat. So fühlt sich der Bürger, der endlich eine schnelle und umsteigefreie Bahnverbindung – abseits der staugeplagten Autobahn – finden möchte, wieder enttäuscht, weil immer neue Überlegungen ins Feld geführt werden, das Ziel der Verwirklichung immer weiter hinausgeschoben wird. Jahreszahlen von 2009 bis 2014 werden genannt, sind sie realistischer, als das was man seit Jahren gehört hat?

Wir wünschen uns, dass die verantwortlichen Planer und Politiker die Sätze beherzigen, die ihnen zwei bekannte Persönlichkeiten schon vor 15 Jahren „ins Stammbuch“ geschrieben haben: „ÖPNV – das ist in erster Linie keine Frage der Ideologie, sondern der pragmatischen Lösungen. Den Kunden interessiert es dabei wenig, wer organisatorisch, gesetzlich, finanziell oder technisch für das Verkehrssystem verantwortlich ist. Er verlangt vielmehr ein zuverlässiges und leistungsfähiges Netz.“

So Roland Koch – heute hessischer Ministerpräsident - und Jürgen Banzer – heute Landrat des Hochtaunuskreises - im Januar 1991 im Vorwort zu der von ihnen angeregten Schrift „Verkehrsverbund 2000“. Darin wird – vor rund 15 Jahren - eine direkte S-Bahnlinie von Bad Homburg zum Rhein-Main-Flughafen befürwortet!!!

Norbert Schmidtke

Neue Triebwagen und Redesign für die Taunusbahn

(hm) Ab November/Dezember 2006 sollen zehn neue, bequemere, leisere und zugkräftigere Dieseltriebwagen auf der Taunusbahnstrecke fahren. Der Verkehrsverband Hochtaunus rechnet vor: Von den derzeit 23 Triebwageneinheiten werden drei verkauft, zehn neue kommen hinzu – macht künftig 30 Triebwagen. Damit verfügt die Taunusbahn dann über einen um ein Drittel erweiterten Fuhrpark.

Auch andere Maßnahmen gehören zum „Programm Zukunftssicherung“, das der Verkehrsverband Hochtaunus zusammen mit der Hessischen Landesbahn, dem RMV, den Städten Frankfurt und Bad Homburg sowie den Landkreisen Main-

Taunus und Lahn-Dill nun umsetzen wird. Hier ist vor allem die Generalüberholung der 20 Triebwagen zählenden Fahrzeugflotte des Typs VT2E zu erwähnen.

Der Vorsitzende des Verkehrsverbandes Hochtaunus, Landrat Jürgen Ban-

*Die vorhandenen
Triebwagen vom TYP
VT2E werden
modernisiert*

Foto: Horst Mader



zer, und der Geschäftsführer der Hessischen Landesbahn, Dipl.-Ing. Peter Berking, haben kürzlich im Bad Homburger Landratsamt einen Vertrag mit dem Unternehmen Bombardier Transportation GmbH geschlossen, dem zufolge die Triebwagen nach und nach innerhalb des nächsten Jahres verschönert und verbessert werden sollen. Zum 1. März 2006 soll bereits ein erstes Fahrzeug ausgeliefert werden. Die Kosten pro Triebwagen werden rund 400.000 Euro betragen, mithin geht es bei 20 Fahrzeugen um ein Auftragsvolumen in Höhe von etwa 8 Millionen Euro.

Die Fahrzeugflotte wird auch während der Umbauphase zur Verfügung stehen, mit Ausnahme der Triebwagen, die sich jeweils im Redesign befinden. Hierfür sollen leihweise andere Fahrzeuge eingesetzt werden. Das Redesign führt nicht zu massiven technischen Eingriffen oder einer Neuzulassung der Fahrzeuge, jedoch werden folgende Neuerungen damit verbunden sein:

- Verbesserung der klimatischen Verhältnisse durch Erneuerung der Heizung und ein neues Lüftungskonzept;

- Innenanzeigen und eine neue akustische Fahrgastinformation;

- Einbau einer Videoüberwachung;

- Verbesserungen beim Lärmschutz;

- Neue Sitze mit Armlehnen, neue Fußboden- und Seitenwandverkleidung sowie neue Fensterscheiben aus wärmedämmendem und getöntem Sicherheitsglas samt sogenannten Anti-Scratching-Folien;

- Einbau eines Erste-Klasse-Abteils mit Tisch und Steckdose;

- Neugestaltung des Mehrzweckbereiches für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder;

- Neue Außenlackierung in Absprache mit der Firma Alstom als Hersteller der zehn Neufahrzeuge für ein einheitliches Design im Sinne von „Corporate Identity“.

Weiter ist der Einbau von Russpartikelfiltern geplant, die nicht zu einer Leistungsminderung führen. Damit geht man bei der Taunusbahn zukunftsweisend in Richtung eines verbesserten Umweltschutzes und trägt dazu bei, den Ruf der



Zugkreuzung in Wilhelmsdorf. Die bei den Fahrgästen sehr beliebten Triebwagen vom Typ VT628 (rechts im Bild) sollen nach dem Eintreffen der neuen LINT-Triebwagen verkauft werden

Foto: Horst Mader

Bahn als umweltschonendes Verkehrsmittel zu stärken.

„Ziel des Redesigns“, so Landrat Jürgen Banzer, „ist in erster Linie eine Aufwertung des Fahrgastraumes und eine Verbesserung der Klimaverhältnisse in den Fahrgast- und Führerräumen.“ Mit vertretbarem Aufwand solle den Fahrgästen ein zeitgemäßes und modernes Erscheinungsbild in Anlehnung an heutige neue Regionaltriebwagen geboten werden. Hierbei werde auf eine behindertenfreundliche Gestaltung besonderen Wert gelegt.

Die neu zu beschaffenden Triebwagen werden je 110 Sitzplätze aufweisen, so dass ein aus vier Einheiten bestehender Zug insgesamt 440 Sitzplätze bieten wird. Die Fahrzeuge werden einen geringeren Geräuschpegel, höhere Zugkraft und übrigens auch Toiletten aufweisen. Die Kosten für die zehn Fahrzeuge werden sich auf rund 26,5 Millionen Euro belaufen.

Was aber nützen neue und aufpolierte Triebwagen mit insgesamt mehr Sitzplätzen, wenn wegen zu kurzer Bahnsteige nicht genügend Einheiten gekoppelt werden können? Folgerichtig sollen auch die Bahnsteige verlängert und bei dieser Gelegenheit auch deren Beleuchtung und Technik renoviert werden. Alle Bahnhöfe erhalten ein Info-System, so wie es bereits in Grävenwiesbach vorhanden ist.

Die Taunusbahn hatte zum Zeitpunkt der Übernahme des Betriebes in den Jahren 1992/93 gerade einmal 1.500 Fahrgäste am Tag aufzuweisen. Prognosen gingen von bis zu 4.000 Benutzern aus. Inzwischen werden fast 9.400 Fahrgäste bedient. Die Fahrzeuge der Baureihe VT/VS 2 E, die derzeit auf der 61 Kilometer langen Strecke zwischen Brandoberndorf und Frankfurt fahren, wurden in zwei Bauserien zwischen 1987 und 1992 in Dienst gestellt. Zusätzlich verkehren drei später hinzu gekommene Triebwagen der Baureihen 628/928.4 und 628/629, deren Verkauf nun geplant ist.

ICE-Linie Ruhrgebiet – München künftig ohne Halt in Hanau

(cb/fl) Zum Fahrplanwechsel am 11.12.2005 entfällt ein wesentlicher Teil der ICE-Halte in Hanau. Wie Ulrich Müller (SPD), Baudezernent der Stadt Hanau, erfahren hat, wird die Deutsche Bahn AG mit dem kommenden Fahrplanwechsel die ICE-Züge der Relation Nürnberg – Hanau – Frankfurt-Flughafen – Köln nicht mehr in Hanau halten lassen.

Damit verliert die Goldschmiedestadt den direkten und schnellen ICE-Anschluss nach Würzburg und Nürnberg auf der einen, und ab Frankfurter Flughafen über die Schnellfahrstrecke Richtung Köln / Ruhrgebiet auf der anderen Seite. Müller bezeichnete diese Änderung für Fernverkehrsfahrgäste als katastrophal und kündigte an, dass die Stadt die ersatzlose Streichung der ICE-Halte auf der

zukünftig bis München verlängerten ICE-Verbindungen nicht hinnehmen werde. Müller will schnellstens Gespräche mit der Bahn AG suchen um diese drastische Verschlechterung im Fernverkehr für den Bahnknoten Hanau so rasch wie möglich zu korrigieren. Leider würden solche entscheidenden Veränderungen von der Bahn AG weder mit den Betroffenen im Vorfeld besprochen noch sei die Stadt Hanau

Das westliche Ende des Hanauer Fernverkehrsbahnsteigs. Rechts der erst vor wenigen Jahren erhöhte Betonbahnsteig für die ICE-Züge Foto: Stadt Hanau



hierüber informiert worden. Dies sei sehr bedauerlich und unbefriedigend, so Baudezernent Müller. Er hofft nach eigenen Worten jedoch, dass sich die Entscheidungsträger bei DB Fernverkehr gesprächsbereit zeigen und nach Lösungen für die Fahrgäste suchen.

Auch die IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern hat unmittelbar in einer Resolution gegen die Verschlechterung protestiert. „Das schadet dem Standort und kostet Arbeitsplätze bei uns“, so Thomas Bauer, der Vorsitzender des Verkehrsausschusses und zugleich IHK-Vizepräsident.

Nach Ansicht des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus ist die Streichung der Halte ein Musterbeispiel sowohl für verfehlte Infrastrukturpolitik als auch für einen bedenklichen Mangel an Planungs- und Kommunikationskultur. Die Knotenfunktion des ICE-Haltes Hanau als östliches Eingangstor ins Rhein-Main-Gebiet wird damit entscheidend geschwächt.

Für die Qualität der Reiseverbindungen von und nach Hanau ergeben sich spürbarer Konsequenzen:

Bisher (umsteigefrei!):

Hanau Hbf – Köln Deutz 1:25 h
Hanau Hbf – Nürnberg Hbf 1:46 h

Künftig (mit 1x Umsteigen in den verspätungsanfälligen Regionalverkehr)

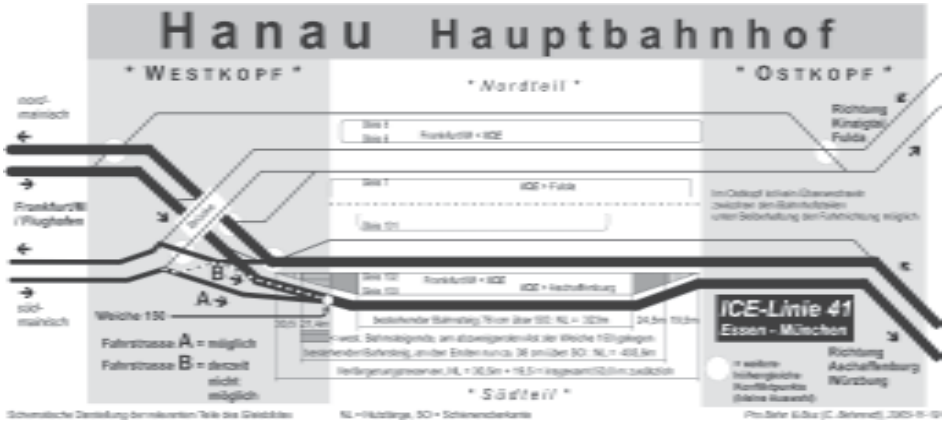
Hanau Hbf – Köln Deutz 1:39 h
Hanau Hbf – Nürnberg Hbf 2:06 h von Mo-Fr, an Wochenenden/Feiertagen sogar 2:18 h

Das Oberzentrum Hanau profitiert insbesondere auch nicht von den erheblichen Reisezeitkürzungen durch die Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt zum 28. Mai 2006. Die Schnellfahrstrecke ist ein Projekt des Bundesverkehrswegeplanes, von dem möglichst viele Bürger profitieren sollten. Durch die Schnellfahrstrecke wäre - unter Beibehalt des ICE-System-Stopps Hanau Hbf - die Reisezeit an die Isar verringert und zugleich der bisherige Umsteigezwang vermieden worden. Die Bundesgelder zum Schienenausbau flossen nach Bayern - und der Raum Hanau schaut nun in die Röhre.

Die verbleibende ICE-Verbindung über Stuttgart ist „dank“ der aufgeschobenen Neu- und Ausbaustrecken Frankfurt – Mannheim sowie Stuttgart – Ulm mit ihrer Reisezeit von 4.04 h deutlich länger und zudem derzeit auch noch 13 Euro (2. Kl. einfache Fahrt) teurer als der Weg über Würzburg.

Nachteile auch für den Raum Aschaffenburg

Die Umsteige-Beziehung Aschaffenburg Hbf – Hanau Hbf – Fulda und weiter Richtung Hannover bzw. Erfurt geht verloren. Somit verlängert sich nicht nur die ICE-Reisezeit aus dem Raum Aschaffenburg in Richtung Norden und Osten (z.B. in der Relation Aschaffenburg – Fulda von derzeit 56 Min mit Umstieg in Hanau zum Preis von 21 Euro für die einfache Fahrt 2. Kl. auf künftig 1 Std. 13 Min. über Würzburg zum Preis von 37 Euro.



Der Hintergrund

Inhaltlich wird die Streichung nicht mit zu geringer Nutzung, sondern mit zu geringer Bahnsteiglänge an den Gleisen 102 und 103 begründet. Während bisher die Züge der 2-stündlich verkehrenden ICE-Linie 41 (Dortmund – Essen – Köln Deutz – Montabaur – Limburg Süd – Frankfurt Flughafen – Frankfurt Süd – Hanau – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg nur mit einem einzigen ICE3-Triebzug (Länge ca. 200,3m) bestückt waren, verkehren ab Fahrplanwechsel auch zunehmend Züge in Doppeltraktion. Dafür reicht die derzeitige Länge der Bahnsteige, die auf 323m ihrer Gesamtlänge von 403,6m mittels Beton-Fertigelementen auf 76 cm über Schienenoberkante erhöht wurden, nicht mehr aus. An beiden Enden des „alten“, unaufgehöhten Bahnsteigs befinden sich insgesamt sogar noch ca. 50m Verlängerungsreserve. An sich ist es – von den Finanzmitteln einmal abgesehen – technisch kein großes Problem, den bestehenden Bahnsteig zu er-

höhen bzw. in den Endbereichen die angrenzenden Flächen als Bahnsteigerweiterung zu nutzen.

Doch die Sache ist komplizierter. Das westliche Bahnsteigende am Gleis 103 liegt im Bereich der abzweigenden „Weiche 150“, so dass die „alte“ Gesamtbahnsteiglänge auch in erhöhtem Zustand nur nutzbar ist, wenn die ICE-Züge in Richtung Nürnberg - München nordmainisch über Maintal einfahren. Es kommt jedoch häufig vor, dass sie im hoch belasteten Korridor Frankfurt – Hanau südmainisch umgeleitet werden müssen. Dann jedoch können die Züge, obwohl die entsprechenden Weichen durchaus vorhanden wären, das Gleis 103 signaltechnisch offenbar nur über eine „Fahrstraße“ erreichen, mit der die gesamte Bahnsteiglänge von Gleis 103 nicht ausgenutzt werden kann. Zwar bestehen bereits heute Weichenverbindungen, die es auch aus Richtung Offenbach ermöglichen, die gesamte Bahnsteiglänge von Gleis 103 zu nutzen. Doch aufgrund der

Signaltechnik ist es wohl derzeit nicht möglich, eine solche „Fahrstraße“ alternativ zu schalten.

Eine Bahnsteigverlängerung nach Osten ist zwar machbar, wird aber angesichts des immer enger werdenden Gleisabstandes schon nach 19,5 m von einem Oberleitungsmast begrenzt, der kurzfristig nicht verlegt werden kann.

Einzig kostengünstige Möglichkeit, um eine kurzfristige Wiedereinrichtung der ICE-Halte in Hanau zum Fahrplanwechsel Ende Mai 2006 zu ermöglichen, wäre 1. die Erhöhung der fehlenden Bahnsteigteile und 2. die Sperrung der hinteren ICE-Türen, sofern ICE3-Züge in Doppeltraktion in Richtung Nürnberg südmainisch fahren.

Forderungen aus Fahrgastsicht

Kurzfristig

- Erhöhung des Bahnsteigs zwischen den Gleisen 102 und 103 auf 76cm über Schienenoberkante auf einer ausrei-

chenden, nord- wie südmainisch anfahrbaren Nutzlänge

- Dauerhafte Einbeziehung von Hanau als Systemhalt der Linie 41

Mittelfristig

- Stundentakt der Linie 41 Ruhrgebiet – Rhein/Main – Nürnberg – München

- Linienführung über den Frankfurter Hauptbahnhofes (statt dem „Notnagel“ Südbahnhof)

Mittel- bis längerfristig

- Ausbau des Fahrweges Flughafen – Frankfurt Hbf (Zeitgewinn)

- Grundlegender Ausbau des Knoten Hanau Hbf (Umbau auf Richtungsbetrieb, Beseitigung von höhengleichen Konfliktpunkten, Schaffung mobilitätsbehindertengerechter Bahnsteigzüge)

- Ausbau des Abschnittes Hanau – Aschaffenburg – Nantenbach (Zeitgewinn)

Kommentar

Alles andere als märchenhaft finden Fahrgäste, Wirtschaft und Politik die ICE-Streichung in der Stadt der Brüder Grimm. Es ist schwer nachvollziehbar, wenn im Vorgriff auf eine *erwartete* Nutzungssteigerung mehr und längere Züge verkehren sollen – aber zunächst einmal die in Hanau (noch...) zu steigenden Fahrgäste durch Umsteigezwänge, längere Reisezeiten oder höhere Preise vergrätzt werden. Zumal deren Anzahl sich durchaus sehen lassen kann und bei Stundentakt noch deutlich zunähme.

„Ja haben die das mit den Bahnsteigen denn nicht *vorher* gewusst?“, so Volkes Stimme. Ist das hessische Standort- und Infrastrukturpolitik? Das östliche Rhein-Main-Gebiet von einer wichtigen Fernverkehrsachse abgehängt – weil

ein paar Betonteile fehlen bzw. sich drei Weichen nicht so steuern lassen, wie es sinnvoll wäre – sich aber *keiner* rechtzeitig darum kümmert? Wo bleibt die Information, wo das Krisenmanagement? Was nützt ein angeblich „staufreies“ Hessen – wenn sich bei der Bahn die Reisebedingungen Stück für Stück verschlechtern, während die Straßen immer breiter und „schneller“ werden? Zu jeder Ortsumfahrungeröffnungen zieht es ganze Almauftriebe politischer Prominenz pressewirksam ins hinterste Provinznest. Aber wenn es um fundamentale Standortfragen von Rhein-Main und dem angrenzenden Unterfranken geht, bewegt sich das Engagement an der Nachweisgrenze.

Fundament jeglicher, wirklich „integrierter“ Verkehrspolitik ist eine vorausschauende Infrastrukturplanung. Beim Schienenverkehr ist diese untrennbar mit dem System des Integralen Taktfahrplans (ITF) verzahnt. Erst kommt der Fahrplan – und dann der Maulwurf. Dr. Rudolf Göbertshahn – ehemaliger „Beauftragter der Konzernleitung“ für Hessen und inzwischen im wohlverdienten Ruhestand – war einst bundesweiter Pionier des „ITF“. Gelegentlich gewinnt man den Eindruck, dass so mancher „neue Besen“ (noch) nicht gelernt hat, wie man richtig kehrt.

Im Bermudadreieck der diversen DB-Geschäftsbereiche (so empfindet leider nicht nur die Kommune Hanau) muss Göbertshahns Nachfolger als Konzernbevollmächtigter – Dr. Klaus Vornhusen – nun seine Managementqualitäten unter Beweis stellen. Zu wünschen ist dabei kein fauler Kompromiss, denn Komplexprojekte mit strategischer Langzeitwirkung dulden keinerlei Kurzatmigkeit.

Geradezu paradiesisch: Die gemeinsame Verantwortung beider großer Volksparteien in Berlin. Somit wird das herkömmliche Herumgeschiebe des Schwarzen Peters nicht mehr funktionieren. Für alle heißt es jetzt: Farbe bekennen.

Eisenbahn wie auch persönliche und ökonomische Standortentscheidungen haben eines gemeinsam: sie funktionieren in der Langzeitperspektive – oder eben gar nicht. Ein stimmiges *Gesamtkonzept* für das Bahndreieck Spessart und damit auch den Knoten Hanau ist überfällig! Der von Berlin aufoktroierte Unsinn einer faktischen Denk- und Planungssperre muss weg – und zwar so schnell wie möglich. Ansonsten wird es jedes Jahr neue Hiobsbotschaften geben und die Menschen werden entweder der Bahn oder der Region - oder beiden - den Rücken kehren.

Christian Behrendt

Frankfurt: Elektronisches Stellwerk geht in Betrieb

(lk) Seit dem 5. November läuft offiziell die Inbetriebnahme des elektronische Stellwerks (ESTW) im Frankfurter Hauptbahnhof. An vier Wochenenden im November wird schrittweise auf die digitale Technik umgestellt, so dass schließlich zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 keine Beeinträchtigungen mehr auftreten. Die erste Phase verlief nach Bahnangaben reibungslos. Am 6. November wurde gegen 13.30 Uhr der erste Zug digital in den Bahnhof gesteuert.

Für das rund 132 Mio Euro teure Projekt laufen die Vorbereitungen bereits seit Ende 2001. Nach DB-Presseinformationen wurden im Gleisfeld vor den Bahnhofshallen und auf den Bahnsteigen vorwiegend in nächtlicher Arbeit 11,5 Kilometer lange Kabelkanäle aus Beton gebaut, 310 Kilometer Kabel verlegt, 254 Signale montiert und 350 Weichen angepasst.

Diese werden zukünftig aus der Betriebsleitzentrale am Pfarrer-Peraboplatz von auf die Computertechnik geschulten Fahrdienstleitern per Mausclick gestellt und an 60 Monitoren überwacht.

Das dafür neu errichtete ESTW-Gebäude an der Camberger Brücke ist mit einem großzügigen 2-Familien-Haus vergleichbar. Es beherbergt den Stellwerksrechner, Computerschränke und das zur Zeit größte Dieselstromaggregat in einem deutschen Stellwerk. Dieses 500-kVA-Aggregat ist mit der Größe eines Traktors vergleichbar. Es ist in der Lage selbst bei einem totalen Stromausfall den Betrieb rund 40 Stunden aufrecht zu erhalten.

Zusätzlich findet sich in dem Gebäude für den Störfall ein Notbedienplatz, von dem aus die Weichen und Signale gesteuert werden können. Nach dreijähriger Bauzeit ist das neue Stellwerk bereits seit Jahresbeginn in Betrieb, die neuen Signale sind bereits angeschlossen und funktionstüchtig. Mit Hilfe eines 250.000 Euro



Versteckt zwischen S-Bahngleisen steht das neue elektronische Stellwerk des Frankfurter Hauptbahnhofs

Foto:Lars Kühnemund

teuren Weichensimulators wurden die Weichen in allen möglichen Kombinationsmöglichkeiten auf ihre Funktionsfähigkeit überprüft. Zusätzlich fanden nachts digital gesteuerte Probefahrten mit Loks statt.

Nach und nach wird nun abschnittsweise auf die neue Digitaltechnik umgestellt und Mitte Dezember geht dann die Relaischnik im bestehenden Stellwerk aus dem Jahre 1957 - seinerzeit galt es als das modernste in Deutschland - in den Ruhestand. Für den Betrieb wurden dort bisher vier Stellischbediener, zwei Fahr-

dienstleiter und ein Koordinator benötigt. In Zukunft werden es vier Fahrdienstleiter, in Spitzenzeiten sechs und ein Koordinator sein.

Vorteile der neuen Technik sind eine Verdoppelung der Ein- und Ausfahrtschwindigkeit der täglich 1200 Züge des Nah- und Fernverkehrs von zur Zeit 30km/h auf bis zu 60km/h. Zudem können auch erstmals zwei ICE-Halbzüge in Hauptbahnhof aneinander gekuppelt werden und zusammen weiter fahren. Das neue Stellwerk wird mehr Flexibilität und auch eine Kapazitätssteigerung ermöglichen.

Frankfurt Hbf: Neue digitale Anzeigetafeln in Betrieb

(lk) Seit kurzer Zeit sind im Frankfurter Hauptbahnhof und seinem S-Tiefbahnhof neue digitale Anzeigetafeln in Betrieb. Sie ersetzen die alten großen Abfahrtstafeln bzw. die Faltblattanzeiger an den Bahnsteigen.

Im S-Bahnbereich werden zukünftig die ankommenden Linien in „Echtzeit“ mit ablaufender Minutenzahl an den verschiedenen Gleisen angezeigt. Pro Bahn & Bus hofft jedoch noch auf den nachträglichen Einbau von Uhren, welche sich

zur Zeit im Tiefbahnhof nicht mehr finden lassen. Neue Anzeigetafeln gibt es auch schon an den Bahnsteigen im Bahnhof Frankfurt (Main) Süd. Weitere Stationen sollen folgen. Der Fahrgastverband zeigt sich erfreut über den Austausch, funktionierten doch oft die Faltblattanzeiger an einigen Stationen nur teilweise. Auch in Hinblick auf die Fußball-Weltmeisterschaft 2006 erleichtern die Anzeigetafeln die Orientierung in den Bahnhöfen deutlich.



Die neuen Anzeigetafeln in Betrieb an Gleis 22/23 im Frankfurter Hauptbahnhof

Foto: Lars Kühnemund

Neues aus dem Westerwald

Sanierung der Oberwesterwaldbahn

(fl) In ca. drei Wochen konzentrierter Arbeit Ende Oktober / Anfang November 2005 wurde ein Großteil der Gleise zwischen Niederzeuzheim und Altenkirchen ausgetauscht. Der finanzielle Aufwand für die Erneuerung liegt bei ca. 20 Millionen Euro.

Saniert wurden 28 Streckenkilometer und zahlreiche Bahnhofsgleise . 45.000 Betonschwellen und insgesamt 63 km Schienen sollen für mehr Fahrkomfort in den kommenden Jahrzehnten sorgen. Beim Umbau war sogar eine Dampflokomotive der Eisenbahnfreunde Hanau im Einsatz. Für die Fahrgäste war Schienenersatzverkehr auf Teilstrecken eingerichtet.

Mehrere Bahnhöfe wurden rückgebaut, darunter auch Frickhofen in Hessen. Die Zahl der Kreuzungsbahnhöfe wurde – wie allgemein üblich – dem Fahrplanprogramm des Schienennahverkehrs an-

gepasst. Der Güterverkehr auf der Oberwesterwaldbahn beschränkt sich auf gelegentliche Militärzüge. Einer der letzten Gleisanschlüsse zu einem der einst für die Region typischen Basaltwerke wurde im Rahmen der Bauarbeiten gekappt.

Leider ist die Sanierung der Gleise nicht mit einer Anhebung der Strecken Höchstgeschwindigkeit verbunden. Dazu bedarf es der Schließung bzw. technischen Sicherung weiterer Bahnübergänge sowie der Anpassung der Signaltechnik. Auch die Stationen profitieren nicht von der Erneuerung. Auffallend: Während in

Am 7. Oktober kreuzt ein Vectus-Triebwagen mit einem Bauzug im Bahnhof Hachenburg





Reaktiviert wird der Streckenabschnitt Raubach - Selters der Holzbachtalbahn. Am 7. Oktober waren die Freischneidearbeiten beim ehemaligen Bahnhof Marienrachdorf angelangt

Rheinland-Pfalz ein Teil der Stationen bereits in den letzten Jahren grundlegend erneuert wurde, hinkt der hessische Teil hinterher.

Holzbachbahn bald wieder komplett

Unter Regie der kommunalen Westerwaldbahn GmbH wird derzeit die 12 km lange Teilstrecke Raubach – Selters der Holzbachbahn Altenkirchen - Siershahn für den Güterverkehr hergerichtet. Auslöser der Bemühungen ist der Metall verarbeitende Betrieb Schütz in Selters. Zwar wird das Unternehmen schon von Siershahn her durch DB-Railion auf der Schiene bedient. Da ein Großteil des Verkehrsaufkommens jedoch auf die Zufuhr von Rohmaterial aus Nordrhein-Westfalen entfällt, können durch die Reaktivierung der Holzbachbahn deutlich kürzere

Transportwege realisiert werden. Erst dadurch wird die Schiene wieder gegenüber dem LKW-Transport attraktiv. Insgesamt will die Firma 150.000 Tonnen jährlich per Schiene empfangen bzw. versenden.

Die Arbeiten gestalten sich aufwändig, denn auf dem erwähnten Streckenstück ist vor 17 Jahren (!) der letzte Güterzug gerollt. Den Personenverkehr verlor die Holzbachbahn sogar schon vier Jahre eher im Jahr 1984. Das Streckenstück ging käuflich in das Eigentum der Westerwaldbahn GmbH über.

Neben dem umfassenden Freischchnitt der völlig zugewachsenen Strecke gilt es, einige Brücken und Durchlässe zu sanieren. Insgesamt werden 1,6 Millionen Euro für die Arbeiten zur Reaktivierung veranschlagt. Die Westerwaldbahn GmbH

bedient bereits seit einigen Jahren auch den nördlichen Abschnitt der Holzbachbahn zwischen Raubach und Altenkirchen im Güterverkehr.

Keine Zukunft für die Schiene im Brexbachtal

Der Personenverkehr im Westerwald wird sich auf absehbare Zeit auf die beiden Linien Limburg – Westerburg – Au und Limburg – Montabaur – Siershahn sowie auf die am Rande der Region gelegenen Strecken „Daadetalbahn“ und „Hellertalbahn“ beschränken. Die Hoffnungen auf eine Reaktivierung der Brexbachtalbahn Siershahn – Engers oder gar der Holzbachbahn Siershahn – Selters – Altenkirchen haben sich – wie es scheint – endgültig zerschlagen. Entsprechende Ver-

lautbarungen gibt es aus dem rheinland-pfälzischen Verkehrsministerium. Damit wird die bahnfreundliche Politik des Bundeslandes, die ähnlich strukturierten Regionen (Eifel, Hunsrück) eine Reaktivierung ihrer Bahnlinien ermöglicht, im Westerwald nicht fortgesetzt. Allerdings war der Westerwald nie ein völlig „schienehaftes Gebirge“ wie zum Beispiel der hohe Hunsrück.

Im Brexbachtal denken die Kommunen angesichts der ungenutzten Trassen über eine Folgenutzung nach. Im Gespräch sind die Optionen „Radwanderweg“ und „Draisinenbahn“. Erschwert werden beide Projekte durch die zahlreichen Kunstbauten der romantisch gelegenen Strecke und die damit verbundenen hohen Kosten.

Keine Chance auf Reaktivierung hat die Brexbachtalbahn, hier im Bahnhof Grenzau



Stadtbahn Wiesbaden hätte Betrieb aufnehmen können

(gh) Zu einem kleinen Umtrunk hatte die Bürgerinitiative „Stadtbahn ja“ am 5. November 2005 auf den Luisenplatz in Wiesbaden eingeladen. Dieses Datum wurde als möglicher erster Betriebstag der Stadtbahn in Wiesbaden angenommen, wenn nach den Kommunalwahlen 2001 das damals bereits in der Planungsphase befindliche Projekt nicht gekippt worden wäre.

Claus-Peter Große, verkehrspolitischer Sprecher der Wiesbadener Grünen, stellte bei dieser Gelegenheit eine neue Idee in den Raum. Eine „Hybrid-Stadtbahn“ könnte die Kosten immens senken, da die gesamte Aartalbahntrasse dadurch nicht elektrifiziert werden müsste. Die Züge könnten im Innenstadtbereich elektrisch

verkehren und auf der vorhandenen Bahnstrecke bis Bad Schwalbach mit einem integrierten Dieselantrieb verkehren. In Nordhausen im Harz verkehren solche Stadtbahnzüge bereits und für Kassel ist ein solcher Verkehr in der Realisierung begriffen.

Änderungen im Fernverkehr für Wiesbaden

(gh) Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 wird es einige Änderungen bei den in Wiesbaden haltenden Fernverkehrszügen geben. Wegen zu geringer Auslastung werden zwei Zugpaare auf der ICE-Linie Stuttgart – Köln gestrichen.

So verkehren die ICE-Züge, die in Wiesbaden um 10.32 Uhr und 14.32 Uhr nach Köln fahren, künftig nicht mehr. In der Gegenrichtung entfallen die Züge um 11.33 Uhr und 15.33 Uhr in Richtung Stuttgart.

Frankfurt vier mal täglich pro Richtung verkehrenden IC-Züge werden ebenfalls gestrichen. Neu dafür werden sieben ICE, die bisher von Frankfurt nach Dresden verkehrten, bereits in Wiesbaden eingesetzt. In der Gegenrichtung enden ebenfalls sieben ICE aus Dresden künftig in Wiesbaden.

Die bisher zwischen Wiesbaden und

Hinweis des Schriftenversandes

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.

Zum 11. Dezember Betreiberwechsel auf der Odenwaldbahn

"Für die Kunden auf der Odenwaldbahn beginnt eine neue Ära im Nahverkehr mit neuen Verbindungen und attraktiven Fahrzeugen." Mit dieser Kernaussage stellten Vertreter des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) und der Odenwald-Regional-Gesellschaft (OREG) in Anwesenheit des Landrates des Odenwaldkreises, Horst Schnur, Einzelheiten des neuen Fahrplankonzeptes für die Region zwischen Odenwald, Darmstadt beziehungsweise Hanau und Frankfurt am Main am 11. November 2005 bei einer Pressekonferenz in Erbach der Öffentlichkeit vor.

Mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember verkehren neue Züge auf der westlichen Linie der Odenwaldbahn (RMV-Linie 65) vom Odenwald über Darmstadt-Nord direkt nach Frankfurt. Dafür wurde eine neue Gleisverbindung am Bahnhof Darmstadt-Nord geschaffen, die die Odenwaldbahn und die Main-Neckar-Bahn auf

direktem Weg miteinander verknüpft. Dank dieser Baumaßnahme verkürzt sich die Reisezeit aus dem Odenwald nach Frankfurt um bis zu 20 Minuten.

Montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit verkehren die Züge stündlich, ansonsten im Zweistundentakt. Den Fahrgästen werden damit neunmal täglich

Auch die am Wochenende verkehrenden Doppelstockzüge von DB-Regio wird man ab Fahrplanwechsel nicht mehr auf der Odenwaldbahn finden



über Darmstadt umsteigefreie Verbindungen in die Mainmetropole und auch von dort in der Gegenrichtung in den Odenwald ermöglicht. Darüber hinaus wird der "schnelle Odenwälder" nicht nur zweimal am Tag, sondern regelmäßig im Zweistundentakt Darmstadt Hauptbahnhof und Erbach in knapp einer Stunde verbinden.

RMV-Geschäftsführer Sparmann stellt fest: "Die Eröffnung eines solchen Großprojektes ist ein sehr positives Signal, besonders in finanziell schwierigen Zeiten. Der RMV treibt auch nach zehn erfolgreichen Jahren den Ausbau des Nahverkehrs weiter voran. Unsere Kunden im Odenwald dürfen sich auf mehr Komfort und schnellere Verbindungen sowie auf eine bessere Vernetzung und verbesserte Anschlüsse freuen."

Insgesamt sind die Planer des Rhein-Main-Verkehrsverbundes überzeugt, mit dem vorliegenden Konzept bereits in der ersten Stufe ein deutlich verbessertes Angebot für die Kunden im Odenwald geschaffen zu haben, auch wenn sich die Züge der Odenwaldbahn zwischen Darmstadt und Frankfurt sowie Hanau und Frankfurt die Gleise mit einer Vielzahl weiterer Fernverkehrs-, Regional- und Güterzüge teilen müssen. Dies wiederum hat erheblichen Einfluss auf die Gestaltung des Fahrplans.

Die eigentlichen Ausbaumaßnahmen auf dem Netz der Odenwaldbahn stehen jedoch noch bevor. Daher können weitere Fahrzeitverkürzungen oder auch zusätzliche Fahrten erst nach Abschluss der Modernisierung zum Fahrplanwechsel Ende des Jahres 2007 realisiert werden. Bis dahin wird das Elektronische Stellwerk in Betrieb sein, das ab Dezember

2007 verkürzte Fahrzeiten auf dem Netz der Odenwaldbahn erlaubt sowie die Leistungsfähigkeit der Strecken verbessert. Außerdem sollen bis Ende 2007 die Bahnsteige der meisten Stationen für die neuen Anforderungen gerüstet sein. Sie werden auf 120 Meter Länge ausgebaut und auf 55 Zentimeter erhöht, damit ein barrierefreies Einsteigen in die neuen Fahrzeuge möglich ist.

Der Fahrplan wird in zwei Jahren dann häufigere Verbindungen mit verkürzten Fahrzeiten auf allen Relationen zwischen Eberbach, Erbach, Darmstadt, Hanau und Frankfurt bieten. Die Leistung steigt von 1,8 Millionen Zugkilometer (2006) pro Fahrplanjahr auf fast zwei Millionen Zugkilometer. Dies bedeutet zusätzliche Fahrten in der Hauptverkehrszeit und im Abendverkehr.

Betrieben werden die beiden RMV-Linien 64 und 65 ab Fahrplanwechsel vom Unternehmen VIAS, einem Zusammenschluss aus der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) und der Rurtalbahn GmbH. Die Laufzeit des im Wettbewerb ausgeschriebenen Vertrages beträgt zehn Jahre. VIAS setzt 22 neue Dieseltriebfahrzeuge des Typs Itino D2 ein. Sie sind - eine bundesweit beachtete Entscheidung - nicht im Eigentum der Betreiberfirma, sondern werden von der RMV-Tochter fahma (Fahrzeugmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH) dem Betreiber zur Verfügung gestellt. Für Wartung und Instandhaltung ist aber der Betreiber zuständig. Der RMV erhofft sich von diesem Modell gute Impulse für mittelständische Unternehmen im Verkehrsmarkt.

Landschaftswandel an der Main-Weser-Bahn

(fl) Wer öfter die Main-Weser-Bahn benutzt, wird im Raum Borken schon aus dem Fenster heraus einen stetigen Wandel der Landschaft beobachten. Ehemalige Tagebaue füllen sich, Werkbahntrassen verschwinden und ein Freilichtmuseum nimmt Gestalt an.

Noch spannender ist eine Wanderung oder eine Radtour in dieser Region. Dazu lädt ein insgesamt 32 Kilometer langer „Braunkohle-Rundweg“ ein, der sich auch in Teilstrecken erfahren lässt. Diese Teilstrecken sind gesondert markiert. Sie führen an 20 Stationen des ehemaligen Bergbaus vorbei, darunter so markanten Punkten wie dem Borkener See – heute ein Naturschutzreservat – und den unter Denkmalschutz stehenden Resten des alten Kraftwerkes. Einer der letzten Groß-

tagebaue bei dem Dorf Gombeth füllt sich langsam mit Wasser. In einigen Jahren soll auch dort ein See entstanden sein.

Kernpunkte der Route sind die beiden Museen in Borken: Das Hessische Braunkohle - Bergbaumuseum in der Altstadt und der etwas außerhalb liegende Themenpark „Kohle und Energie“. Letzterer hat auch für Eisenbahnfreunde einiges zu bieten: Originalfahrzeuge in den Spurweiten 900 und 1435 mm, darunter

Auf dem Freigelände finden sich zahlreiche Exponate, darunter eine Kohleverladeanlage sowie im Hintergrund ein Abraumbagger *2 Fotos: Friedrich Lang*



Elektroloks und Wagen sowie Spezialitäten wie die „Gleisrückmaschine“ und das transportable Stellwerk. Die Abbau-technik ist u.a. mit zwei Großbaggern vertreten. Und eine Feldbahn fährt die Besucher rund um das Ausstellungsgelände.

Angeschlossen ist ein kleines Besucherzentrum, welches über geologische Grundlagen und ökologische Folgen des Bergbaus informiert. Wobei letztere keineswegs ausschließlich negativer Art sind, denn im erwähnten Borkener See hat sich beispielsweise ein einzigartiger Lebensraum mit klarem, nährstoffarmem Wasser herausgebildet.

Jetzt in der Winterzeit ist nur das Bergbaumuseum geöffnet:

Dienstag bis Sonntag 14 bis 17 Uhr.

Ab Ostern 2006 sind Themenpark und Museum zugänglich:

Dienstag bis Samstag 14 bis 17 Uhr

Sonntag 12 bis 17 Uhr

Besucherservice: 0 56 82 8 08-271
Internet:

www.braunkohle-bergbaumuseum.de

Der Bahnhof Borken ist idealer Ausgangspunkt für Touren in die Region, auch wenn die Verantwortlichen vor Ort dies vielleicht noch nicht ganz erkannt haben und es an Hinweistafeln mangeln lassen.

Zahlreiche Bahnfahrzeuge, wie diese Henschel-Diesellok, sind ausgestellt



Darmstadt: Haltestelle Schloss wurde erneuert

(gh) Mehr als 1500 mal halten Busse und Bahnen an Wochentagen an der Haltestelle „Schloss“. Damit zählt sie zu den wichtigsten ÖPNV-Stationen in Darmstadt. Niederflurig und mit Überholmöglichkeiten für Bus- und Straßenbahnen bietet die Haltestelle „Schloss“ künftig alle Voraussetzungen, die man von einer zentralen Umsteigehaltestelle im Stadtzentrum erwarten kann und entlastet damit auch den Luisenplatz.

Die neuen Haltestelle, die am 12. November in Betrieb genommen werden konnte, ist nach neuesten Gesichtspunkten ausgestattet. Blindenleitstreifen, Hochborde für einen niederflurigen Einstieg

in die Fahrzeuge, transparente Wartehallen, Fahrkartenautomaten, dynamische Fahrgastinformation und ausreichende Beleuchtung gehören dazu. Insgesamt wurden 4,5 Mio. Euro investiert.

Drei Schnellzugbahnhöfe in Frankfurt am Main - Eisenbahn-Fernverkehr vor sechzig Jahren -

(sm) Bei allem Ärger und Frust über die heutigen Fahrpläne der Deutschen Bahn sollten wir nicht vergessen, wie schwierig der Anfang nach dem Zweiten Weltkrieg war. Ein Blick in das „Mitteilungsblatt für das Land Hessen“ vom 15. Oktober 1945 zeigt uns die Anfänge des Fernverkehrs auf den Schienen der Deutschen Reichsbahn im Rhein-Main-Gebiet.

Anm.: Das Land Hessen war ja noch gar nicht gegründet und hieß bis 1. Dezember 1946 zunächst auch „Groß-Hessen“. Das o.g. Amtsblatt bezieht sich auf das – noch bestehende – Land Hessen(-Darmstadt), also den Regierungsbezirk Darmstadt.

Es werden vier Schnellzugpaare und ein Eilzugpaar aufgeführt, die im Oktober 1945 verkehrten. Die Fahrpläne änderten sich damals oft von Woche zu Woche, wie der Blick in den Fahrplan vom 1. Januar 1946 zeigt.

Etwa Anfang September 1945 begann der Einsatz des „ersten Schnellzuges der amerikanischen Zone“. Er verband Frankfurt, das damals als Zentrum der US-Zone galt, mit Bremen, das ebenfalls zur US-Zone zählte. Der D 175 verließ den Frankfurter Hauptbahnhof um 18.25 Uhr und erreichte sein Ziel Wesermünde-Lehe am andern Morgen um 9.36 Uhr. Der Gegenzug D 176 war dort um 17.38 Uhr abgefahren und traf um 8.25 Uhr in Frankfurt ein, wenn er denn pünktlich war. Für Reisende innerhalb Hessens war der Zug gesperrt; allerdings gab es Zulassungskarten für Dienstreisen und ähnliche Zwecke.

Besonders interessant ist, dass das Zugpaar in Bad Homburg, Friedrichsdorf,

Friedberg und Bad Nauheim hielt. Offenbar gab es auf der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt und Friedberg noch Probleme; denn das Eilzugpaar E 79/80 von Frankfurt nach Kassel benutzte den Umweg über Hanau. Dorthin konnte man wegen der zerstörten Mainbrücken vom Hauptbahnhof aus nicht fahren; deshalb begann und endete es im Frankfurter Ostbahnhof.

Die fehlende Verbindung über den Main war auch der Grund dafür, dass drei weitere Zugpaare nur den Ostbahnhof oder den Südbahnhof als Ausgangs- und Endpunkt benutzten:

D 57/58 um 7.05 Uhr ab Frankfurt Ost über Nürnberg nach München, wo er um 19.25 Uhr eintraf. Rückfahrt 7.50 Uhr mit Ankunft in Frankfurt Ost um 20.00 Uhr.

D 115/116 von Frankfurt Ost nach Würzburg – Bamberg – Hof und zurück.

Ein zweiter Schnellzug nach München, D 369/370, begann im Südbahnhof um 7.20 Uhr und erreichte München um 17.50 Uhr. Rückfahrt ab München 8.00 Uhr, Ankunft Frankfurt Süd um 18.00 Uhr. Dieses Zugpaar fuhr nicht über Stuttgart Hbf, sondern hielt in Kornwestheim.

Mitteilungsblatt für das Land Hessen vom 15. Oktober 1945

Es verkehren folgende Schnell- und Eilzüge im Rhein-Main-Gebiet:

D 175/176	18.25	ab Frankfurt Hbf	an 08.25
	19.12	Bad Homburg	07.54
	19.24	Friedrichsdorf	07.43
	19.53	Friedberg	07.19
	20.04	Bad Nauheim	07.08
		über Gießen – Marburg u.a.	
	00.08	Kassel Hbf	03.20
	über Göttingen – Hannover – Bremen u.a.		
	09.36	an Wesermünde-L.	ab 17.38

Der Zug ist für Reisende von Frankfurt bis Kassel gesperrt !

D 57/58	München Hbf 07.50 – Nürnberg 13.01 – Frankfurt Ost 20.00 Frankfurt Ost 07.05 – Nürnberg 14.21 – München Hbf 19.25
E 79/80	Frankfurt Ost – Hanau Hbf – Friedberg – Gießen – Kassel Hbf und zurück
D 115/116	Frankfurt Ost – Würzburg – Schweinfurt – Bamberg – Hof und zurück
D 369/370	Frankfurt Süd 07.20 – Heidelberg – Kornwestheim – Ulm – München 17.50 München 08.00 – Ulm – Kornwestheim – Heidelberg – Frankfurt Süd 18.00

In der Hauptversammlung der **Butzbach-Licher Eisenbahn AG** am 29.07.1946
im Bahnhof Butzbach Ost steht u.a. auf der Tagesordnung:

Übertragung der Betriebsführung auf die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft AG

Mitteilungsblatt des Regierungspräsidenten Darmstadt für das Jahr 1945

Mit Genehmigung der Militärregierung –
Nr. 2 vom 28. August 1945

Beschränkter Postverkehr in Frankfurt, Oberhessen und Starkenburg ab 01.08.1945
Gegenseitiger Postverkehr in den Postleitgebieten 16 Hessen-Nassau, 17a Baden und 14
Württemberg ab 10.09.1945

Fahrplan der SEG-Bahnlinie Reinheim – Reichelsheim

06.55	14.15	17.10	ab Reinheim	an 05.40	11.50	16.50
07.45	15.05	18.00	an Reichelsheim	ab 04.50	11.00	16.00

Deutsche Bahn eröffnet erstes DB Mobility Center in Frankfurt

(fl) Die Deutsche Bahn eröffnete am 26.11.2005 in Frankfurt am Main das bundesweit erste DB Mobility Center. Seitdem werden dort das komplette Bahnsortiment, die Produktpalette von Ameropa, Angebote von DB Carsharing und dem DB-Fahrradmietsystem Call a Bike sowie Produkte des Bahnshops verkauft.

Die Kunden erhalten zudem auf Wunsch eine umfassende Mobilitätsberatung. Die Bahn plant bei einem erfolgreichen Start die Eröffnung weiterer DB Mobility Centers, unter anderem in Berlin.

Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG: „Mit dem DB Mobility Center erreichen wir vor allem die Menschen, die bisher nicht Bahn fahren. Wir sprechen sie direkt in ihrem Stadtgebiet an und beraten sie umfassend. Wir präsentieren uns damit als der Mobilitätsanbieter in Deutschland und gewinnen neue Kunden für die Bahn.“

Mit der Eröffnung des DB Mobility Centers will die Bahn ihre bestehenden Vertriebswege ergänzen. Das Vertriebsnetz von Verkaufsstellen mit persönlicher Bedienung der Bahn werde ausgebaut und die Marktpräsenz verstärkt. „Wir wählen bewusst Standorte, in deren Nähe die Menschen heute weder ein Reisezentrum noch eine DB-Agentur vorfinden“, so Mehdorn weiter. „Damit stärken wir die Präsenz der Bahn in der Fläche und bieten den Kunden ein Mobilitätsangebot direkt vor ihrer Haustür.“

Soweit die Pressemitteilung der Deutschen Bahn, die uns kurz vor Redaktionsschluss erreichte. Leider konnten wir auf die Schnelle nicht recherchieren, wo genau sich in der „Fläche“ Frankfurts das „Mobility-Center“ befindet. Der Presstext nennt keine Adresse. Pro Bahn & Bus be-

grüßt ausdrücklich alle Bemühungen, den Verkauf von Verkehrsleistungen wieder persönlicher und kundennaher zu gestalten. Wir gehen davon aus, dass zu dem erwähnten Bahnsortiment auch die Zeitkartenangebote des Rhein-Main-Verkehrsverbundes gehören.

Hessenschiene

Herausgeber:

Pro Bahn & Bus e.V.

Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach

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

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

Email: hessenschiene@probahn-bus.org

Layout: Jürgen Lerch

Druck: Druckhaus Gratzfeld, 35510 Butzbach

Auflage: 1300 Exemplare,

Erscheinungsweise: 4 x jährlich,

Einzelpreis: 1,50 Euro

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 2 vom 01.01.2005

Erhältlich bei den Bahnhofsbuchhandlungen Bad Nauheim, Darmstadt Hbf, Dillenburg, Frankfurt (M) Hbf, Frankfurt (M) Süd, 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, Horst Mader, Friedrich Lang, Lars Kühnemund, Michael Laux, Jürgen Lerch, Andreas Christopher, Dr. Heribert Menzel, Christian Behrendt, Norbert Schmidke, Oliver Günther

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:

1. Februar 2006

Fuldatailbahn Kassel-Bebra-Fulda KBS 610 ; NVV-Linie R 5 Probleme bei der Finanzierung von Park and Ride

(hh) Der NVV beabsichtigt - laut Melsunger Allgemeine vom 3.9.05 - im Januar oder Februar 2006 die ersten Regiotram-Züge zwischen Kassel und Melsungen rollen zu lassen. In Nähe der Melsunger Innenstadt ist die neue Haltestelle „Bartenwetterbrücke“ geplant. Am Bahnhof Melsungen wurde ein behindertengerechter Zugang fertig gestellt (Kutschengraben).

Schwieriger gestaltet sich der Umbau des Bahnhofs Guxhagen (siehe auch Hessenschiene Nr. 60, Seite 54). Um das Bahnhofsgebäude für etwa 85.000 Euro zu erwerben, fallen zusätzlich Planungskosten von 12.700 Euro an. Die sind nötig, um Fördergelder nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu erhalten. Ein Knackpunkt bei dem Immobilien-geschäft ist, dass die Gemeinde die Parkplätze vor dem Bahnhof braucht. Viele Pendler stellen ganztägig ihre Autos dort ab und steigen in die Bahn um. Der Bedarf werde nach dem Start der RegioTram erheblich zunehmen, meinte Bürgermeister Slawik. Falls die Bahn mit einem anderen Käufer handelseinig würde, wären die Parkplätze für die Kommune ver-loren.

Auch der RE-Bahnhof Altmorschen benötigt eine Park-and-Ride-Anlage. Für den Parkraum will die Gemeinde an die DB „bezahlbare Dorfpreise“ bezahlen.

Bürgermeister Herbert Wohl-gemuth teilte der Melsunger Allgemeinen (9.8.05) mit, dass die DB 20 Euro pro Quadratmeter verlange. Ein Eigenanteil von insgesamt 171.000 Euro sei für die Gemeinde aber kaum finanzierbar.

Immobilien zu hoch bewertet

Nach Thomas Rabenmüller, NVV-Geschäftsführer, stamme die Immobilienbewertung der Bahn aus der ersten Hälfte der 90er Jahre. Diese repräsentiert nicht mehr den Marktwert im Jahr 2005. Grundproblem in ganz Nordhessen - nicht nur in Morschen - sei, dass zahlreiche der Deutschen Bahn oder ihren Töchtern ge-hörenden Immobilien zu hoch bewertet seien. An diesem Thema habe sich schon die Hessische Landesregierung bei der Bahn die Zähne ausgebissen - erfolglos. Rabenmüller resigniert: „Je ländlicher, um so stärker sind die Fehlbewertungen.“

Dörnberg-Twiste-Bahn Kassel-Wolfhagen-Korbach KBS 612 ; NVV-Linie R 4 Sektduche für Kurhessenbahn- Lokomotive „AHNATAL“

(hh) Eine reizvolle Nahverkehrsstrecke umfährt im nordwestlichen Hessen in einem Halbkreis das Segelfluggelände auf dem Dörnberg und berührt bei Bad Arolsen den Twistesee. An dieser Trasse liegen auch die Stationen Heckershausen und Weimar, die zur Gemeinde Ahnatal gehören. Seit Jahren nimmt im Kreuzungsbahnhof Weimar ein RKH-Bus „Der Ahnataler“ im Taktverkehr Fahrgäste in Richtung Kammerbergsiedlung auf.

Nun wurde am 15. Oktober 2005 auch eine Kurhessenbahn-Lok auf den Namen „AHNATAL“ getauft. Nach Korbach, Wolfhagen, Zierenberg und Calden reiht sich Ahnatal als fünfte Gemeinde in den Kreis derer ein, die als Namensgeber für einen Zug auf der Strecke zwischen Kassel und Korbach Pate stehen.

„Mit dieser Taufe wird die Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs in unserer Gemeinde unterstrichen“, sagte Bürgermeisterin Regina Heldmann (SPD) in ihrer Begrüßungsrede und betonte, dass die Bahn in ihrer Gemeinde so gut wie nirgendwo sonst an der Strecke angenommen werde. Die Bürgermeisterin verweist auf 700 Fahrgäste täglich am Bahnhof Weimar. 1995 kaufte die Gemeinde den Bahnhof einschließlich Grundstück von der Deutschen Bahn und richtete ihn her. „Der Bahnhof ist das Entree der Gemeinde“, so Heldmann. Aus diesem Grunde sei die Investition zukunftsweisend.

Auch im Hinblick auf den Ausbau als Regio-Tram-Strecke werde die Bedeutung der Zugverbindung zwischen Kassel, Wolfhagen und dem Waldecker Upland weiter zunehmen. Die feucht-fröhliche Sekttaufe wurde auch vom NVV-Geschäftsführer Thomas Rabenmüller und Kurhessenbahnchef Joachim Kuhn durchgeführt.

Ederberglandbahn Frankenberg - Battenberg Radfahrertriebwagen im Sommer 2005 erfolgreich

(hh) In der Hessenschiene Nr. 60 wurde



Ein Fahrradzug im Bahnhof Auhammer bei Battenberg 2 Fotos: Friedrich Lang

über den Plan der Kurhessenbahn berichtet, zwischen dem 30. April und dem 3. Oktober 2005 an Samstagen auf der Schienenstrecke Frankenberg – Battenberg (-Auhammer) Radfahrertriebwagen einzusetzen. Die Kurhessenbahn erhoffte sich in dieser Saison 1000 Fahrgäste. Inzwischen teilt die Ederberglandtouristik in Frankenberg mit, dass laut Pressebericht vom 14.10.2005 rund 2000 Bahntickets in der Sommersaison auf der gesamten Strecke verkauft wurden. Nach

Auch der Vorsitzende vom Regionalverband Mittelhessen, Christian Wallbott, testete den neuen Fahrradzug der Kurhessenbahn





Eine Sonderzug auf der Westerwaldquerbahn vor Meudt Foto: Friedrich Lang

diesem Erfolg plant die Bahn im kommenden Jahr den Einsatz der Triebwagen an Sonntagen zwischen dem 17. April und dem 3. Oktober 2006.

Pro Bahn & Bus begrüßt die Verdopplung der erwarteten Fahrgastzahlen und hofft, dass sich Landräte und Bürgermeister in anderen Regionen Nordhessens an den NVV wenden, um im Jahr 2006 auf Güterzugstrecken am Wochenende Radfahrertriebwagen einzusetzen. Die Hessenschiene Nr. 60 hatte im genannten Artikel mögliche Strecken vorgeschlagen.

Westerwaldquerbahn Erfolgreiche Pendelfahrten zwischen Montabaur und Wallmenrod

(fl) Gut frequentierte Pendelfahrten veranstaltete die Interessengemeinschaft Westerwald-Querbahn auf dem verbliebenen Abschnitt der Westerwald-Querbahn zwischen Montabaur und Wallmenrod am 18. September 2005. Drei mal

pendelte eine dreiteilige Schienenbusgarnitur der Oberhessischen Eisenbahnfreunde zwischen dem Endpunkt der „Tonerdestrecke“ und dem ICE-Bahnhof. In letzterem sorgten die Schienenbusse für eindrucksvolle Kontraste zu den vorbeirauschenden ICE-Zügen. Von den Bahnhöfen zwischen Montabaur und Wallmenrod wird Tonerde bis nach Italien exportiert. Die Fahrt mit dem Schienenbus durch das Revier des weißen Goldes erlaubte Blicke bis in die Tagebaubetriebe hinein. In Wallmenrod wurden die Fahrgäste bei einem kleinen Bahnhofsfest bewirtet.

Vogelsbergbahn Gießen-Alsfeld-Fulda RMV-Linie 35

Buslinie 110 verschwindet ersatzlos aus dem Vogelsbergkreis

(hl) Zum kommenden Fahrplanwechsel wird die Buslinie 110, die in den Tagesrandlagen als Regionalbahnersatz zwi-

schen Gießen und Mücke verkehrt, zwischen Grünberg und Mücke ersatzlos gestrichen. Eine Alternative zu dieser Maßnahme in Form eines AST-Verkehres wurde nicht geprüft. Außerdem verkehrt diese Linie zukünftig nur noch zwischen Gießen und Grünberg, in den Tagesrandlagen nur noch an Samstagen zu den bisherigen Zeiten.

Mit dieser Maßnahme hat der erste Ausläufer der anvisierten ÖPNV-Streichorgie zur Vogelsbergbahn den westlichen Vogelbergkreis erreicht (s. a. HS-Nr.: 61).

Taunusbahn Friedrichsdorf – Brandoberndorf RMV-Linie 15

Gemeinsame Übung im Tunnel

(hm) „Durch einen technischen Defekt an einem Triebwagen ist es im Tunnel zu einem Brand gekommen. Der Zug konnte aufgrund dieses Brandes nicht mehr eigenständig aus dem Tunnel herausfahren.“ So lautete die angenommene Lage im Rahmen einer gemeinsamen Übung des Hochtaunuskreises und des Lahn-Dill-Kreises im Bereich des Hasselborner Tunnels.

Bei dieser Übung am späten Nachmittag des 23. September 2005 ging es in erster Linie um das Zusammenspiel unterschiedlicher Einsatzkräfte, von Feuerwehren und Rettungsdiensten sowie zwischen den zuständigen Behörden. Zwar lässt eine realistische Risikobetrachtung einen vergleichbaren Vorfall eher unwahr-



*Tunnelrettungsübung am Hasselborner Tunnel
Foto: Horst Mader*

scheinlich erscheinen, doch ist gerade hier übergreifendes Handeln gefordert, da über dem Tunnel die Kreisgrenze verläuft. Schon im Zuge der Reaktivierung des Streckenabschnittes Grävenwiesbach – Brandoberndorf im Jahre 1999 war der Tunnel mit einer Reihe von Sicherheits-einrichtungen ausgestattet worden.

Butzbach-Licher Eisenbahn Triebwagen für Kahlgrundbahn eingetroffen

(jl) Anfang November traf bei der Butzbach-Licher Eisenbahn der erste für die Kahlgrundbahn bestimmte Triebwagen vom Typ Desiro ein. Obwohl die Kahlgrundbahn selbst eine Werkstatt besitzt, in der Desiros gewartet werden können, werden die neuen Triebwagen in Butzbach gereinigt, betankt und untersucht. Die Hessische Landesbahn konnte mit der Kahlgrundbahn keine Einigung über die Wartung der Fahrzeuge in Schöllkrippen erzielen. Bis zum Betriebsstart am 11. De-



*Der erste Desiro der Hessischen Landesbahn
in der Fahrzeughalle der Butzbach-Licher
Eisenbahn*

zember 2005 hat nun das Werkstättenpersonal in Butzbach einen Monat Zeit, um sich mit den neuen Triebwagen vertraut zu machen.

Farblich ist der neue Triebwagen ähnlich wie die GTW's der Hessischen Landesbahn gehalten: Grundfarbe ist ein dunkles Silber, die Front ziert ein schmaler gelber Streifen. An den Seiten ist über den Fenstern ein roter Streifen angebracht.

Einbahnfreundliche Wetterau: Bahnübergang am neuen Kreisel fast fertig

(j1) Der Umbau der Kreuzung an der Autobahnauffahrt Butzbach zu einem Kreisel macht große Fortschritte. Durch den Kreisel führt auch die Bahnstrecke der Eisenbahnfreundliche Wetterau. Lange Zeit war unklar, ob nach dem Kreiselbau der von den Eisenbahnfreunden durchgeführte Holzzugverkehr weiter betrieben



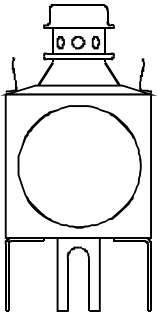
*Die Teerdecke fehlt bereits, als der letzte
Holzzug vor dem Umbau die
Baustelle passiert*

werden kann (die Hessenschiene berichtete). Nach langen Verhandlungen konnte ein für alle Beteiligten kostengünstiger Kompromiss gefunden werden.

Aktuell sind die Teearbeiten fast abgeschlossen, die Schienen und Schwellen neu verlegt und auch große Teile der technischen Bahnübergangsanlage bereits fertig gestellt. Mit dem Abschluss der Arbeiten wird Mitte Dezember gerechnet.



*Der neue Kreisel wird vom Straßenverkehr
schon halbseitig befahren. Bis auch die Züge
wieder verkehren können, müssen noch
Andreaskreuze und Ampeln installiert werden*



Ideen gegen „Verkehrsweiß“

(fl) Auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen lesen immer wieder gerne die Hessen-Schiene. Sicher auch solche, die sich beruflich mit der Gestaltung

von Fahrzeugen oder der Werbung allgemein beschäftigen. Oder vielleicht doch nicht? Schließlich fahren auffallend viele Fahrzeuge in Hessen in nichts sagendem „verkehrsweiß“. Das muss nicht sein und daher wollen wir einige Anregungen liefern, wie sich die attraktiven Werbeflächen an Bahnen und Bussen auch für eigene Zwecke nutzen lassen.



Da wäre wieder einmal die Schweiz als Vorbild zu nennen. Wenn wir die dichten Fahrpläne und blitzsauberen Bahnhöfe schon nicht vollständig kopieren können, so sollten wir uns vielleicht doch einmal von der schweizer Verkehrswerbung inspirieren lassen. Die kostet schließlich nicht viel. „Der Kluge fährt im Zuge“ ist sicher der Klassiker, wenn auch leicht angestaubt.

Moderner kommt die Bremgarten-Dietikon-Bahn daher und nutzt dafür ganz pragmatisch auch Werbeflächen am Bus: „Bringen Sie Zug in Ihr Leben“ ist der klare Tipp der kleinen Bahngesellschaft an alle, die im Leben vorwärts kommen wollen.

„Intelligente Lebewesen steigen in Zürich auf Tram und Bus um“ plakatieren die Verkehrsbetriebe Zürich und zeigen dazu das Bild einer einsam und verlassen da stehenden kleinen fliegenden Untertasse.

Aber auch Deutschland lernt. Konsequenter wirbt etwa die Plauener Straßenbahngesellschaft an all ihren Fahrzeugen. „Wenn alles steht müssen wir uns bewegen“ oder „Seit 110 Jahren fahren wir durch Plauen – fahrt mit uns, dann seid IHR die Schlaunen“ zeugt von viel Engagement der Mitarbeiter für den kleinen Verkehrsbetrieb.

Kurz und prägnant hat übrigens einmal die Duisburger Verkehrsgesellschaft die Vorzüge Ihrer Nahverkehrsleistungen zum zoologischen Garten der Stadt zusammengefasst: „Entspannt zum Elefant“.

Auch Außerirdische fahren in Zürich mit Bahn und Bus
Foto: Friedrich Lang

Broschüren und Schriften

Eisenbahnen im Harz

19,80 Euro

(Michael Rauhe) Eisenbahn-Bildarchiv – Band 14. Zwischen Goslar, Wernigerode und Nordhausen. 96 Seiten, ca. 100 Farbaufnahmen, ca. 23 x 16 cm. EK-Verlag, 2005.

Die Odenwaldbahn

19,80 Euro

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

Esslinger Triebwagen

16,00 Euro

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

Alle Preise zuzüglich Versandkosten. Folgende Listen können gegen Einsendung von 1,44 Euro Rückporto angefordert werden: Hauptliste mit Eisenbahnliteratur, mit Veröffentlichungen von Pro Bahn & Bus, Zugverzeichnisse, Fahrplananordnungen, DR Buchfahrpläne, sonstige Dienstvorschriften, Kursbücher, Fahrplanhefte (In- und Ausland)

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,
Wenddienstleistende, Zivildienstleistende -
Nachweis für Ermäßigung liegt bei
- 120 Euro Kommunen, Verbände, Firmen - Ermäßigung auf
Anfrage

HS 62

Ort Datum Unterschrift

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Einzugsermächtigung

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedbeitrages per Lastschrift von
meinem Konto

Konto-Nr.: BLZ:

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

Ort Datum Unterschrift

