

HESSEN SCHIENE

Nr. 63 D: 1,50 Euro
März - Mai 2006
ZKZ 04032

Die Infozeitschrift
von Pro Bahn & Bus



- Lossetalbahn nach Hessisch Lichtenau eröffnet
- Vogelsbergbahn vor Zugkürzungen
- Odenwald: VIAS mit Pannenstart



PROBA H N&BUS
Ihr Fahrgastverband

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
Lossetalbahn nach Hessisch Lichtenau eröffnet.....	7
Nordhessens Bahnlinien auf dem Prüfstand	11
Pflege der Bahnstationen im NVV-Gebiet	13
Haltepunkt Oberbimbach soll geschlossen werden	14
Nord-Osthessen-netz wird betrieben von „cantus“.....	16
Glosse: Kurhessen im Großherzogtum	17
Neues aus dem Kurhessenbahn-Südnetz	19
Vogelsbergbahn: Pendler protestieren gegen Fahrplankürzungen	24
Butzbach: Neuer Kreisel mit Bahnübergang eingeweiht	27
Neues von der Lumdatalbahn	30
Neuer Betreiber auf der Kahlgrundbahn	33
Vectus erhöht Platzangebot auf Ländchesbahn	36
Neuer Betreiber auf zwei Buslinien im Taunus	36
Odenwaldbahn - zu knapp geplant oder vom Erfolg überrollt?	37
Kein ICE über Mittelhessen	40
Die Hessische Landesbahn und die Kursbücher	42
Streckentelegramm	44
Schlusslicht	50

Titelbild:

Der offizielle Eröffnungszug zur Regiotram-Verlängerung, bestehend aus den Triebwagen TW611 und TW621, hält am Haltepunkt Waldhof

Foto (28.01.2006): Dr. Heribert Menzel

Rückseite:

Zwei Triebwagen der Regiobahn befahren die Strecke Bullay - Traben-Trarbach an der Mosel

Foto (17.07.2005): Andreas Christopher

Fotos, wenn nicht anders bezeichnet: J. Lerch

Liebe Mitglieder,
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

Eigentlich tun wir von Pro Bahn & Bus nichts lieber, als von Erfolgen zu berichten. Zum Glück bietet auch das vorliegende Heft wieder einige Themen, die weit mehr als einen Silberstreif am Horizont darstellen. Die Lossetalbahn gehört dazu. Sie bietet vieles, wovon man vor einem Jahrzehnte als Fahrgast gerade einmal träumen durfte: Neue Haltepunkte mit sinnvollen Trassenkorrekturen „hin zu den Menschen“, so in Oberkaufungen und Hessisch Lichtenau, und darüber hinaus schnelle Verbindungen bis in das Herz der Kasseler Innenstadt.

Innovative Ideen bekommen dort eine Chance wie beispielsweise die Verknüpfung von Elektro- und Dieselmotoren in einem Fahrzeug. Schon geben sich neugierige Delegationen die Klinke in die Hand. Die Industrie in Kassel mit ihrem Schwerpunkt Fahrzeugbau sollte das aufhorchen lassen.

Auch die Neue Odenwaldbahn gehört schon heute zu den Erfolgsgeschichten, erst recht dann, wenn sich der RMV entschließt, seinen Fehler auszubügeln und schleunigst weitere Fahrzeuge zu organisieren. Die Odenwaldregion zeigt darüber hinaus, wie wichtig politische Unterstützung und Einigkeit vor Ort ist. Mit deutlich mehr Engagement vor Ort könnten wir vielleicht schon bald die Eröffnung der „Neuen Vogelsbergbahn“ oder der „Neuen Lahntalbahn“ feiern.

Wir freuen uns selbstverständlich auch über die kleinen Verbesserungen, auch wenn diese häufig erst auf den zweiten Blick auffallen. Spontan fällt mir die Anschlussgarantie ein. Da hat sich wirklich mal jemand in die Lage der Fahrgäste versetzt, hat überlegt „was passiert, wenn meine Bahn am Abend Verspätung hat, wenn es gar die letzte für den Tag ist?“. Mit geringem Aufwand lässt sich so das Vertrauen der Kunden gewinnen. Viel deutlicher als eine finanziell teure, inhaltlich aber billige Imagekampagne sagt die Anschlussgarantie: „Sie sind mir wichtig als Fahrgast“.

Falls Sie die Neue Odenwaldbahn einmal testen möchten, verbinden Sie doch einfach eine hoffentlich angenehme Fahrt mit einem nützlichen Termin: Kommen Sie als Mitglied von Pro Bahn & Bus am 4. März 2006 zu unserer Jahreshauptversammlung nach Michelstadt. Und bringen Sie viele gute Ideen mit!



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

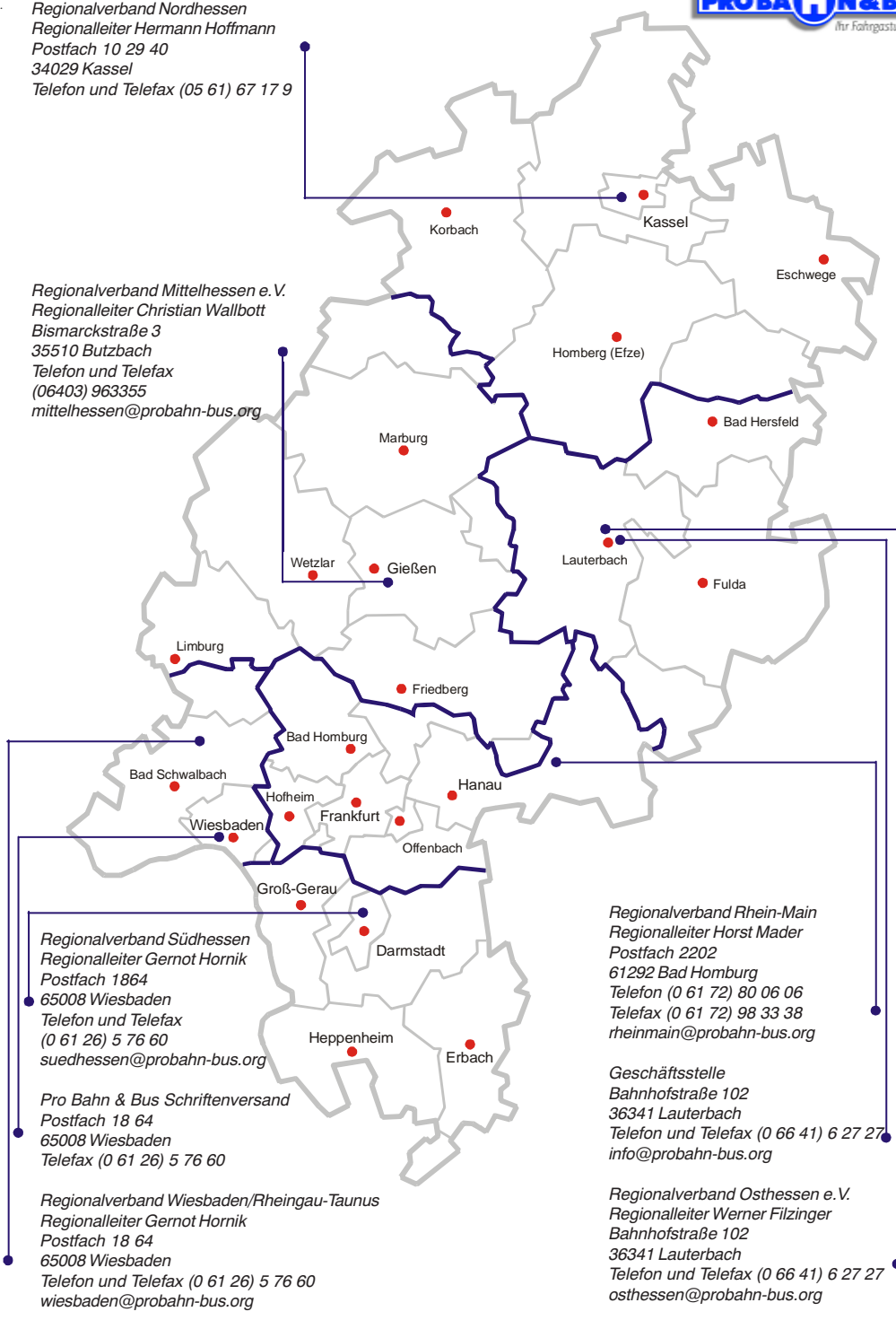
Pro Bahn & Bus Schriftenversand
Postfach 18 64
65008 Wiesbaden
Telefax (0 61 26) 5 76 60

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

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

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

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



Datum	RV	Veranstaltung	Ort
06.03.06 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte "Ziegelhütte", Am Bahnhof 6, Idstein
07.03.06 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
08.03.06 18:00 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Geschäftsstelle Nordbahnhof, Lauterbach
04.04.06 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
06.04.06 18:30 Uhr	NHS	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstr. 21, Melsungen
10.04.06 18:30 Uhr	WRT, SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus, Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr.10, Wiesbaden
02.05.06 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
08.05.06 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte "Ziegelhütte", Am Bahnhof 6, Idstein
10.05.06 18:30 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Bahnhofsgaststätte "Terminal", Fulda

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!



DB-Regionalzüge werden rauchfrei

(lk) Nach einer mit den Aufgabenträgern abgestimmten Entscheidung sollen alle DB-Regionalzüge in Hessen (RE/RB) bis zum 31. Mai 2006 (Welt Nichtrauchertag) rauchfrei werden. Bereits im Januar wurden damit begonnen, Aschenbecher abzuschrauben und Verbotsschilder abzubringen. In Hessen folgt man damit dem Beispiel anderer Bundesländer wie Bayern und Nordrhein-Westfalen, in denen es Nichtraucherzüge bereits seit geraumer Zeit gibt. Ziel ist es, für alle Fahrgäste mehr Komfort anzubieten, da nach Angaben während den Hauptverkehrszeiten häufig in den Raucherabteilen freie Sitzplätze vorhanden sind, während Nichtraucherabteile voll besetzt seien.

Der Fahrgastverband merkt hierzu an, dass im RMV-Gebiet bereits die S-Bahnen und andere Triebwagen wie der VT628/928 und der GTW 2/6 komplett rauchfrei sind.

In eigener Sache: Neue Verkaufsstellen

(og) Mit dieser Ausgabe verändern sich einige Verkaufsstellen der Hessenschiene. In den Bahnhofsbuchhandlungen Frankfurt-Höchst und Marburg erscheint die Hessenschiene in höherer Auflage. Hinzu kommen als neue Verkaufsstellen die Bahnhofsbuchhandlungen Rüsselsheim und Limburg. Durch interne Veränderungen bei den Verkaufsstellen kann die Hessenschiene an den Bahnhöfen Dillenburg und Wetzlar leider nicht mehr angeboten werden. Wir bitten um Ihr Verständnis.

Vorankündigung: Fahrt frei zur nächsten Sonderfahrt!

(jl) Die diesjährige Sonderfahrt von Pro Bahn & Bus führt in den Westerwald. Als Termin sollten Sie sich den 9. September 2006 vormerken. Mit 2 GTW's der Butzbach-Licher Eisenbahn geht es von Gießen, Siegen und Altenkirchen über die dann wieder komplett befahrbare Holzbachtalbahn nach Siershahn. Die Rückfahrt erfolgt über Limburg. Nähere Informationen und Programmpunkte in der nächsten Hessenschiene!



Internet: Alle Reisezentren in Hessen

(jl) Auf der Homepage der Deutschen Bahn (www.bahn.de) findet der ausdauernde Surfer unter anderem eine Auflistung aller Reisezentren (Fahrkartenausgaben) der DB in Hessen. Die Auflistung beinhaltet die jeweilige Adresse sowie die genauen Öffnungszeiten.

Am einfachsten findet man die Unterseite, indem man in der Suchzeile links oben die Begriffe „Reisezentren“ und „Hessen“ eingibt.

Lossetalbahn: Letztes Teilstück nach Hessisch Lichtenau eröffnet

(hm, hh) Am Samstag, dem 28. Januar 2006 wurde das letzte Teilstück der Lossetalbahn nach Hessisch Lichtenau eröffnet. Ein 37 Meter langer Regiotramzug - überfüllt mit Prominenz und vielen anderen Fahrgästen - befuhr die 25 km lange Strecke von Kassel in die diesjährige Hessentagsstadt. Wegen des großen Andrangs wurden noch zwei Straßenbahnzüge in Doppeltraktion vorgeschickt. Nachfolgend ein Überblick über das gesamte Projekt, das im In- und Ausland große Beachtung gefunden hat.

Am 2. Juni 1985 stellte die Deutsche Bundesbahn auf der „Waldkappeler Bahn“ Kassel - Hessisch Lichtenau - Eschwege den Personenverkehr ein. Zuletzt verkehrten hier Dieselloks der Baureihe 216 mit Silberlingen oder Schienenbusse.

Bereits 1986 wurde ein Gutachten erstellt, um zu prüfen, welche Möglichkeiten für die Wiederaufnahme des SPNV

Kassel - Eschwege durch ein nicht bundeseigenes Unternehmen bestehen. Dabei sollten verschiedene Varianten eines NE-Betriebes und ein möglicher Straßenbahnbetrieb mit einem optimierten Omnibusbetrieb verglichen werden. Wie kaum anders zu erwarten, wurde der optimierte Omnibusbetrieb aufgrund seiner betriebswirtschaftlichen Beurteilung als

*RegioTram am Haltepunkt Hessisch Lichtenau, Orthopädische Klinik in Richtung Kassel
Foto: Dr. Heribert Menzel*





RegioTram-Tw 759 am Eröffnungstag auf der Fahrt nach Hessisch Lichtenau, wo er auf den Märchennamen "Frau Holle" getauft wurde Foto: Dr. Heribert Menzel

die optimale Lösung gesehen. Eine Realisierung des Straßenbahnverkehrs wurde nur als möglich angesehen, wenn die jährlichen Zusatzkosten im Personenverkehr von ca. 1,7 Mio. DM gegenüber dem optimierten Omnibusbetrieb von dritter Seite abgedeckt worden wären.

Nach dem Gutachten tat sich lange Jahre nichts in Sachen Schienenverkehr, bis das „Karlsruher Modell“ landesweit Aufsehen erregte. Dr. Dieter Ludwig wurde anfangs auch in Kassel durch eine beratende Funktion zu einem der Väter der „Lossetalbahn“, wie die Strecke der „Waldkappeler Bahn“ nach Hessisch Lichtenau jetzt genannt wird.

Am 27. Juni 1997 erfolgte der erste Spatenstich für die neue Lossetalbahn. Der erste Bauabschnitt Lindenberg - Kaufungen Papierfabrik wurde am 2. Oktober 1998 eingeweiht. Am 8. Juni 2001 erfolgte die Inbetriebnahme des 2. + 3. Bauabschnitts von Kaufungen Papierfabrik nach Helsa.

Der vierte und letzte Bauabschnitt der Lossetalbahn von 11 km Länge wurde in

drei Bereiche untergliedert. Aus Naturschutzgründen baute man zwischen November 2003 und Februar 2004 den 700 m langen „Kammolchabschnitt“ zwischen Eschenstruth und Fürstenhagen.

Eine friedliche Koexistenz zwischen wandernden Kammolchen und einem vertakteten Schienenverkehr konnte mit der Aufständigung der Gleistrasse auf eine Höhe von 219 mm geschaffen werden. Gleich einer Straße wurde eine feste Fahrbahn errichtet, auf die das Schwellengleis aufgedübelt wurde. So können die Kammolche unbeschädigt und ungehindert unter dem schotterlosen Gleis hindurchwandern. Die feste Fahrbahn wurde abschließend mit einem Natursubstrat eingedeckt, damit zum einen die Tiere eine natürliche Querungsoberfläche vorfinden und zum anderen die Gleisstabilität durch eine dauerhaft intensive UV-Bestrahlung der bituminösen Tragschicht nicht beeinträchtigt wird.

Ab Mai 2004 erfolgte der Bau des 8 km langen EBO-Abschnittes. Der dritte Bereich, die 1,7 km lange Straßenbahn-

Neubaustrecke in Hessisch Lichtenau, wurde vom April bis Dezember 2005 errichtet. Am vierten Bauabschnitt gibt es sieben Haltestellen, davon zwei neue an der EBO-Strecke und drei im Straßenbahn-Bereich in Hessisch Lichtenau.

Die Strecke zwischen Kaufungen, Industriestraße und dem Abzweig in die Innenstadt nach Hessisch Lichtenau bei Streckenkilometer 34,3 ist nach der EBO ausgebaut, so dass auch weiterhin Eisenbahnfahrzeuge die Strecke nutzen können. Allerdings gibt es auf der Strecke zur Zeit keinen Güterverkehr. Die mit 600 V Gleichstrom elektrifizierte Strecke wird in der Regel mit 2,40 m breiten, niederflurigen Straßenbahnwagen der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) bzw. Regionalbahn Kassel GmbH (RBK) befahren. Damit an den EBO-Haltestellen bei den 2,40 m breiten Straßenbahn-Fahrzeugen bzw. 2,65 m breiten RegioTram-Tw ein stufenloses und behindertengerechtes Ein- und Aussteigen möglich ist, mussten an den eingleisigen Haltepunkten Niederkaufungen Mitte, DRK-Klinik, Waldhof und Orthopädische Klinik ein 6-Schienengleis und an den zweigleisigen Haltepunkten Niederkaufungen Bahnhof, Eschenstruth und Fürstentagen ein 4-Schienengleis verlegt werden.

Die Neubaustrecken Niederkaufungen Bahnhof über Gesamtschule nach Oberkaufungen Bahnhof sowie von Streckenkilometer 34,3 nach Hessisch Lichtenau, Bürgerhaus sind kostengünstiger nach der Betriebsordnung Straßenbahn gebaut.

Die Strecke nach Hessisch Lichtenau ist in das RegioTram-Konzept des Nord-

hessischen Verkehrsverbundes integriert. Da die Planung der Lossetalbahn schon vor der RegioTram-Idee entstand, beschaffte die RBK ab 1999 acht NGTW-Fahrzeuge für den Verkehr auf dieser Strecke. Deshalb werden die neuen RegioTram-Triebwagen nur teilweise nach Hessisch Lichtenau zum Einsatz kommen.

Während die Straßenbahn vom Kasseler Rathaus bis Hessisch Lichtenau 51 Minuten benötigt, schafft es die RegioTram in 43 Minuten. Diese benutzt in Kaufungen das alte Gleis der Waldkappeler Bahn und fährt mehrere Haltestellen nicht an. Da das Waldkappeler Gleis

*In Helsa muss der rote Schal von Landrat Dr. Udo Schlitzberger symbolisch das blaue Band ersetzen, das hier durchschnitten werden sollte
Foto: Dr. Heribert Menzel*



nicht elektrifiziert ist, wird der Wagen innerhalb von Sekunden vom elektrischen auf Dieselbetrieb umgestellt. Die Regionalbahn Kassel (RBK) hat insgesamt 28 Regio-Tram-Wagen zum Stückpreis von 3,4 Millionen Euro beschafft. Der NVV verspricht sich einen Fahrgastzuwachs von 60 Prozent gegenüber dem bisherigen Busverkehr. Mit neuen Straßenbahnlinien in Helleböhn-Brückenhof, Baunatal und Kaufungen-Helsa waren in den letzten 10 Jahren positive Erfahrungen gesammelt worden.

Die Straßenbahnlinie 4 von Kassel, Mattenberg nach Hessisch Lichtenau, Bürgerhaus wird von Montag bis Freitag zwischen 05.30 Uhr und 23.30 Uhr verkehren: morgens während der Früh-Hauptver-

kehrszeit (HVZ) im 15-Min.-Takt, vormittags im 60-Min.-Takt, nachmittags im 30-Min.-Takt und im Spätverkehr im 60-Min.-Takt. An den Wochenenden fahren die Bahnen samstags von 05.30 Uhr bis 23.30 Uhr und sonntags von 07.30 Uhr bis 23.30 Uhr jeweils alle 60 Minuten.

In der HVZ morgens und nachmittags kommen je zwei Zugpaare hinzu, die mit den 2,65 m breiten Hybrid-RegioTram-Triebwagen (8NRTW-D) als RegioTram-Linie RT2 bedient werden. Sie nutzen zwischen Niederkaufungen Bahnhof und Oberkaufungen Bahnhof die alte Direktverbindung der Waldkappeler Bahn, die noch nicht elektrifiziert ist.

Am 28. Januar 2006 wurde der letzte

Wer am Eröffnungstag in Hessisch Lichtenau ankommt, muss in der Friedenstraße aussteigen, da die Haltestelle Bürgerhaus schwarz von Fahrgästen nach Kassel ist. Selbst nach Einbruch der Dunkelheit strömen die Fahrgäste *Foto: Dr. Heribert Menzel*



Bauabschnitt von Helsa in die 14.000 Einwohner zählende Stadt Hessisch Lichtenau in Betrieb genommen. Der offizielle Eröffnungszug mit geladenen Gästen bestand aus dem Gespann Tw 611+621, das gegen 12.40 Uhr ab dem Kasseler Lutherplatz fuhr. Für Besucher der Eröffnung wurde vor dem Eröffnungszug nach die Doppeltraktion 639+640 eingesetzt. Das erste Fahrzeug, das an diesem Tag in Hessisch Lichtenau eintraf - allerdings ohne Fahrgäste - war RegioTram-Tw 758. Er wurde auf Bitten der Polizei eingesetzt, da es eine Stunde vor dem Start der Eröffnungszüge eine anonyme Bombendrohung gegen die neue Strecke gab.

Für die Schnupperfahrten am Eröffnungstag standen 4 Doppeltraktionen aus acht NGTW zur Verfügung, die Tw 611+621, 606+604, 639+640 und 638+635. Diese Gespanne wurden auf der Strecke Ottostraße - Hessisch Lichtenau eingesetzt, ebenso wie die RegioTram-Tw 756

und 759. Die Linie 4 Mattenberg - Helsa wurde ab ca. 15.30 Uhr mit zwei zusätzlichen Fahrzeugen bis nach Hessisch Lichtenau verlängert. Fahrplanmäßig war der maximal mögliche 15-Minuten-Takt vorgesehen. Da aber Tausende von Menschen nach Hessisch Lichtenau strömten und die Wagen total überfüllt waren, blieb der Fahrplan mehr oder weniger Makulatur.

An der Endstation Hessisch Lichtenau Bürgerhaus wurde die erste RegioTram (Tw 759) durch Frau Holle, das Hessentags-Paar und den Eschenstruther Spielmannszug begrüßt und auf den Namen „Frau Holle“ getauft. Nach dem offiziellen Teil feierten ca. 6000 Besucher auf dem Kreuzrasen, der Innenfläche der Wendeschleife.

Die erste große Bewährungsprobe steht der Lossetalbahn vom 26.Mai bis 4. Juni 2006 bevor. Dann findet in Hessisch Lichtenau der Hessentag 2006 statt.

Nordhessens Bahnlinien auf dem Prüfstand Stilllegung von Strecken möglich - RegioTram mit Verspätung

(hh) Falls der Bund seine Zuschüsse für den Nahverkehr wie angekündigt kürzt, drohen Einschnitte in Nordhessens Bahnnetz. Dazu gehören unter anderem die Stilllegung der Bahnstrecke nach Bad Wildungen, die aber gerade modernisiert wird, teilte der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) am 2. Dezember 2005 mit.

Auch die RegioTram müsse ausgedünnt werden und die geplante Reaktivierung der Strecke von Korbach nach Frankenberg komme in Gefahr. Es habe keinen Sinn, in den Wiederaufbau von Gleisen zu investieren, wenn es später kein Geld gebe, dort Züge fahren zu lassen, sagte NVV-Sprecherin Heike Knauff-Oliver. Wenn Geld eingespart werden müsse, sei

eine Stilllegung der nur schwach genutzten Strecke von Wabern nach Bad Wildungen denkbar. Der Vertrag zur Bedienung der Strecke laufe 2006 aus. Parallel gebe es eine Expressbuslinie, mit der die Orte erreichbar blieben. Allerdings sei schon lange vor dem Bekanntwerden möglicher Sparpläne im ÖPNV die laufende Modernisierung von Haltepunkten

und Bahnübergängen an der Strecke beschlossen worden. Dank der Investitionen sollte der Triebwagen auf der Strecke künftig schneller und öfter fahren.

Auch dem Vorzeigeprojekt RegioTram, das ab Ende 2006 das Kasseler Straßennbahnnetz mit den Regionalstrecken der Bahn verknüpfen soll, drohen Beschränkungen. Denkbar sei, dass die Züge nicht so häufig wie geplant durch die Region pendelten, sagte Knauff-Oliver. Bei allen geplanten Einschnitten handle es sich aber nur um ein Szenario. Unterdessen verzögert sich die erste Fahrt der RegioTram zwischen Kassel und Melsungen um mehrere Monate. Die Deutsche Bahn AG habe eine Wendeschleife südlich von Melsungen und signaltechnische Anlagen nicht rechtzeitig fertiggestellt, sagte NVV-Geschäftsführer Thomas Rabenmüller. Bis Ende Mai 2006 wird Ersatzverkehr organisiert. So sind für den Wegfall einiger RB- und RE-Züge zwischen Kassel und Bebra Ersatzbusse geplant. Diese gewährleisten nicht immer die Anschlüsse von Berufspendlern zum Fernverkehr in Richtung Hannover oder Erfurt.

Bei einer Bürgerversammlung in Guxhagen am 1. Dezember 2005 versprach NVV-Chef Thomas Rabenmüller Nachbesserung. Einige Besucher fragten, warum kein Fachmann von DB Netz erschienen sei, der die Versäumnisse erläutert. Rabenmüller erklärte den Besuchern, dass weder der NVV noch hessische Politiker gegenüber dem DB-Konzern weisungsbefugt seien.

Hier könnte der Bebraer Bürgermeis-

ter Horst Groß ein Vorbild sein. Dieser hatte vor mehreren Monaten den CDU-Bundestagsabgeordneten Helmut Heiderich eingeschaltet, der veranlasste, dass im März 2005 zwei namhafte Vertreter der DB AG ins Bebraer Rathaus kamen (siehe Hessenschiene Nr. 60 Seite 8). Es ging um die Zukunft des Rangierbahnhofs. Nur durch Druck auf das Bundesverkehrsministerium kann im Schienennetz etwas erreicht werden. Nun sind Bundestagsabgeordnete aus dem nördlichen Schwalm-Eder-Kreis gefordert.

Der Landrat des Schwalm-Eder-Kreises Frank-Martin Neupärtl sagte gegenüber der Melsunger Allgemeinen, er habe kein Verständnis für die Untätigkeit der Bahn AG in Sachen RegioTram, zumal die gesamten Finanzierungsmittel vom NVV und von den Anliegerkommunen kämen.

Die Bahn sei offensichtlich nicht in der Lage, mit diesem Geld aus Nordhessen die seit langer Zeit bekannten und auch vereinbarten Baumaßnahmen zu organisieren, sagte der Landrat. „Dies ist umso bedauerlicher, weil auf unserer Seite alles Erforderliche getan wurde“. Es sei „ganz offensichtlich Strategie der Bahn, dem modernen und innovativen Verkehrssystem RegioTram den Zugang zum Eisenbahnnetz zu erschweren beziehungsweise unmöglich zu machen.“ Dieses Verhalten sei unakzeptabel und richte sich direkt gegen die Fahrgäste, sagte Neupärtl. Sollte die Bahn die RegioTram weiter behindern, müsse die Bundesnetzagentur eingeschaltet werden, die ab Januar 2006 zuständig sei.

Pflege der Bahnstationen im NVV-Gebiet

Sprung in die Arbeitswelt für junge Menschen ohne Schulabschluss

(hh) Die Bahnstationen im Bereich des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) sind für Fahrgäste oft wenig einladend: Zertrümmerte Scheiben, beschädigte Sitzgelegenheiten, beschmierte Wände, verdreckte Treppen und Tunnel. Das soll sich durch das neue NVV-Projekt „Service Plus“ jetzt ändern. Nun werden die Bahnstationen schöner, gepflegter und damit für die Kunden attraktiver.

Am 21. November 2005 haben NVV und die Station&Service AG der Bahn den neuen Vertrag für Pflegearbeiten an den Bahnstationen unterzeichnet. Bisher wurde vorwiegend Kosmetik betrieben, z.B. an den Grünflächen im Bereich der Bahnhöfe. Jetzt werden auch die Graffiti- und Vandalismusschäden behoben, die Fahrgäste viel mehr ärgern. Die Serviceteams sollen Schäden an den Vitrinen mit Fahrplänen und Informationen, an Fahrgast-Unterständen, Bänken, Fahrradständern und Fahrradboxen, Treppen sowie den Tunnelanlagen innerhalb von 48 Stunden reparieren. „Dabei passen wir höllisch auf, dass den Handwerksunternehmen nichts weggenommen wird“, verspricht Peter Strotmann von der Kommunalen Arbeitsförderung der Stadt Kassel.

Die Service-Teams arbeiten im Rahmen des Galama-Projekts. Das ist ein Beschäftigungs- und Qualifizierungsangebot für Menschen bis 25 Jahre ohne Schulabschluss. Die jungen Erwachsenen werden von den Beschäftigungsgesellschaften der Landkreise und der Kommunalen Arbeitsförderung der Stadt Kassel eingesetzt, um sich beruflich zu orientieren und künftig den Sprung in die Arbeitswelt zu schaffen. Die Jobs sind beliebt, weil für die insgesamt 40 Arbeitskräfte in den Teams Job-Tickets des NVV als Zugabe angeboten werden.

Der NVV rechnet für die Pflege der 82 nordhessischen Bahnstationen nach dem neuen Vertrag mit Kosten von rund 100 000 Euro im Jahr. Zusätzlich kommen jährlich von der Kurhessenbahn und den Kommunen rund 17.000 Euro Materialzuschüsse. „Wir freuen uns, dass die Kommunen auch Verantwortung für ihre Bahnhöfe übernehmen“, sagt Ralf König von der Station&Service AG der Bahn. Die Vandalismus-Schäden im NVV-Gebiet werden auf annähernd eine Million Euro jährlich geschätzt. Kaum war z.B. der Bahnhof Altmorschen neu gestaltet, „ist nach vier Wochen die Uhr eingeschmissen worden“, so König. Schaden rund 2000 Euro.

Die Verkehrsunternehmen appellieren deshalb an die Fahrgäste, dem Vandalismus nicht zuzuschauen, sondern die Täter zu ermahnen und rasch der Polizei zu melden. Schäden an der Ausstattung der Bahnstationen können ab sofort unter 0561/709490 oder per E-Mail an kundenanfragen@nvv.de dem NVV gemeldet werden, damit schnell repariert werden kann. „Die Fahrgäste sollen jederzeit eine Bahnstation vorfinden“, so NVV-Sprecherin Heike Knauff-Oliver, „deren Qualität und Pflege sichtbar zum Bahnfahren einlädt.“

Haltepunkt Oberbimbach soll geschlossen werden

(wf) Als im Jahre 1871 der Ort Bimbach durch den Bau der Bahnlinie Gießen - Fulda an das Schienennetz angeschlossen wurde, hieß es Abschied nehmen vom Postkutschen-Zeitalter. Heute, fast 135 Jahre später, soll Bimbachs Schienenanschluss zu Gunsten einer Stadtbusanbindung nach Fulda entfallen.

Was bedeutet das konkret? 26 Zughalte pro montags bis freitags in Oberbimbach, die den Ort mit Fulda, Großlüder, Bad Salzschlirf, Lauterbach und Alsfeld direkt verbinden sollen gestrichen werden. Die Bahnfahrzeit nach Fulda beträgt zehn Minuten, nach Großlüder sind es drei Minuten nach Großlüder. Der Stadtbus Fulda benötigt vierzig Minuten in die Kreisstadt.

Von der Kerngemeinde Großlüder würde der Ortsteil abgeschnitten werden. Auch Verbindungen in Richtung Lauterbach – Alsfeld entfielen ersatzlos. Einige wenige Busfahrten an Schultagen nach Großlüder blieben erhalten.

Auf einer Informationsveranstaltung am 19.12.2005 in Bimbach berichteten

Vertreter der Gemeinde und der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft des Landkreises Fulda, dass sie direkte Einflussmöglichkeiten auf Fahrplan, Fahrzeit und Laufweg des Stadtbusses besitzen, da der Stadtbus Fulda in der Verantwortung der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Fulda steht.

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus kritisiert, dass eine frühzeitige Einbeziehung von Fahrgästen und Bürgern nicht stattgefunden hat. „Bis zum heutigen Tag ist die LNG Fulda nahezu die einzige lokale Nahverkehrsgesellschaft in Hessen, die sich gegen die Einrichtung eines Fahrgastbeirates ausspricht“, sagt Pro Bahn & Bus Regionalleiter Werner Filzinger. „In solchen Gremien lassen sich andernorts Probleme in der Regel



Der Haltepunkt Oberbimbach an der Vogelsbergbahn ist gefährdet

Foto: Stefan Sitzmann

rechtzeitig und einvernehmlich lösen.“ Er vermißt wird bei der Modernisierungsüberlegungen für die Vogelsbergbahn eine aktive Beteiligung des Landkreis Fulda. „Der Landkreis Fulda profitiert ohne größeres Zutun von den Zusatzbestellungen und finanziellen Aufwendungen des Vogelsbergkreises sowie des Landkreises Gießen, die die Notwendigkeit des Ausbaus der Vogelsbergbahn schon früh erkannt haben.“

Das 2.200 Einwohner zählende Bimbach könnte noch mehr als bisher von

der Vogelsbergbahn profitieren, wenn die Attraktivität des Bahnhofpunkts samt Umfeld und gesteigert werden könnte. „Eine Verbindung des Haltepunktes Oberbimbach mit Unterbimbach durch bedarfsorientierte Bedienungsangebote (z.B: Anruf-Sammeltaxi) ist eine günstige und angemessene Lösung, an Stelle einer Stadtbusanbindung“, stellt Werner Filzinger fest und fordert die Nutzung der vorhandenen Ressourcen, der ohnehin verkehrende Züge und den Erhalt des Bahnhofpunktes Oberbimbach.

Kommentar

Schließung des Haltepunktes Oberbimbach bei Fulda ist ein Rückfall in das Postkutschenzeitalter

Da haben die Fuldaer ÖPNV Verantwortlichen an der Spitze Landrat Kramer und sein beratungsresistenter Geschäftsführer Stüttgen von der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft (LNG) wieder einmal eine Glanzleistung vollbracht. Ab dem Fahrplan 2006/2007 soll der Haltepunkt Oberbimbach geschlossen werden. Als Alternative fährt bereits jetzt ein Stadtbus des Überlandwerkes an die 40 Minuten nahezu leer durch die Gegend, obwohl der Zug für die gleiche Strecke gerade mal 12 Minuten benötigt! Das bedeutet neben der langen Fahrzeit morgens für die Pendler wesentlich früher aufstehen, obwohl der Tag für sie doch bei der Entfernung ins Rhein-Main-Gebiet weiß Gott lang genug ist.

Das Schlimme an dem ganzen Vorgehen ist, dass die ehemalige Landtagsabgeordnete und jetzige Bürgermeisterin von Großenlüder, Silvia Hillenbrandt (SPD), in dasselbe schwarze Horn bläst. Sie hat jedenfalls auf der öffentlichen Podiumsdiskussion erklärt, dass sie voll hinter der Schließung steht, die letzten Endes von ihrem Parteikollegen Münker (SPD), der gleichzeitig Kreisausschussmitglied im Landkreis ist, anscheinend vorangetrieben wurde, nur weil er in Unterbimbach wohnt und somit einen weiteren Weg zum Bahnhof hat. Und das, obwohl es auch Park & Ride-Möglichkeiten am Bahnhof gibt.

Hätte es zur Gründung der LNG einen Fahrgastbeirat gegeben, wie es in Hessen fast überall Standard ist, wären diese weltfremden Entscheidungen sicher nicht gefallen, weil dann nicht am Fahrgast vorbei geplant worden wäre.

Dieser Sachverhalt wird auch untermauert durch das im Dezember 2004 von der LNG präsentierte Verkehrschaos, wo der Landkreis Fulda und die Umgebung als Versuchsballon für die vom Land vorgegebenen Ausschreibungsverfahren erhalten musste, die weder dem Fahrgast, noch den Busunternehmen und erst Recht nicht der Sicherheit im ÖPNV gedient haben.

Der vom RMV entsandte Podiumsvertreter Busch erzählte den Bürgern immer nur, dass gespart werden müsse, dass das Land die Kürzungen auch des Bundes verkraften müsse und somit kein Geld für eine Ausdehnung der Angebote im ÖPNV habe.

Pro Bahn & Bus Osthessen ist da ganz anderer Meinung. Solange das Land Hessen unter Ministerpräsident Koch gleichzeitig unter den allseits gespannten Bedingungen in der Lage ist, ein Schloss im Odenwald für ca. 15 Mio Euro zu kaufen, ein Schloss im Rheingau zu einem Elite – Gymnasium für wenige Schüler für 24 Mio Euro umzubauen und zu unterhalten und schließlich das Schloss Staufenberg weit unter Wert am bisherigen Betreiber vorbei zu verkaufen, ist auch noch finanzieller Spielraum für den ÖPNV vorhanden.

Nachdem Pro Bahn & Bus Osthessen die neuen Fahrpläne für das Jahr 2006/2007 vorliegen, müssen wir feststellen, dass die Fahrzeitverkürzung durch die Aufgabe des Haltepunktes Oberbimbach in einen längeren Aufenthalt im Bahnhof Lauterbach eingeflossen sind...

Werner Filzinger

Nord-Osthessen-Netz wird betrieben von „cantus“

(j1) Das neue Unternehmen, an dem die Hamburger Hochbahn AG (HHA) und die Hessische Landesbahn (HLB) zu je 50 % beteiligt sein werden, heißt cantus Verkehrsgesellschaft und wird seinen Firmensitz in Kassel-Wilhelmshöhe haben. Der Begriff cantus kommt aus dem Lateinischen und heißt nicht nur "Gesang" sondern auch "eiserne Räder".

Die Gesellschaft nimmt Ihren Betrieb zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 auf. Der Zuschlag erfolgte für das Streckennetz

* Göttingen - Eichenberg - Kassel

* Kassel - Bebra - Fulda

* Bebra - Eisenach und

* Göttingen - Eschwege - Bebra.

Die Laufzeit des Vertrages läuft von Dezember 2006 über 10 Jahre. Eingesetzt werden sollen Fahrzeuge vom Typ FLIRT von Stadler Rail. Die Fahrzeuge sollen in einer neu zu errichtenden Wartungshalle in Kassel-Wilhelmshöhe Süd gewartet werden. Dieses Gelände wird zur Zeit noch von der Museumseisenbahn „Hes-

sencourrier“ genutzt, ist aber im Besitz der Hessischen Landesbahn. Die Museumseisenbahner müssen deshalb in Kürze ihren Standort räumen und sind auf der Suche nach einem neuen Standort. Die vereinseigenen Dampfloks werden wahrscheinlich in Naumburg unterkommen, während die Wagen entlang der Strecke auf den Unterwegsbahnhöfen eine vorläufige Bleibe finden sollen.

Glosse: Kurhessen im Großherzogtum

(og) Ende der 1980er Jahre wurden durch den Zusammenschluss von Postbus und Bahnbus unter dem Dach der Deutschen Bundesbahn regional verankerte Bahnbusgesellschaften gegründet. Seit dieser Zeit fährt in Nordhessen sowie in den Landkreisen Gießen, Lahn-Dill und Vogelsberg der Regionalverkehr Kurhessen (RKH). In den übrigen Teilen des Landes sowie in den fränkischen Landkreisen Aschaffenburg und Miltenberg etablierte sich die Verkehrsgesellschaft Untermain (VU). Rund um Wiesbaden ist der Omnibusverkehr Rhein-Nahe (ORN) und im Landkreis Bergstraße der Busverkehr Rhein-Neckar (BRN) unterwegs.

Der hessische Teil der VU ist vor einigen Wochen in die RKH eingegliedert worden. Damit fahren nun Kurhessenbusse auch im

ehemals großherzoglich-hessischen Darmstadt. Nicht zum ersten Mal wird der Begriff Kurhessen ein wenig strapaziert: Die DB Kurhessenbahn hat ihren zentralen Netzknoten in Korbach im ehemaligen Fürstentum Waldeck-Pyrmont und fährt ein beträchtlichen Teil ihrer Zugleistungen im ehemals zu Hessen-Darmstadt gehörenden Hinterlandkreis rund um Biedenkopf und Battenberg. Es ist also nur noch eine Frage der Zeit bis die Kurhessenbahn die Wetterau und das Maintal besetzen wird.



*Ein Bus des Regionalverkehr Kurhessen (RKH) in Kassel
Foto: Oliver Günther*



Wellness, Sport und Spaß



Die Welle

Bade- und Saunavergnügen

- Riesenrutsche
- Wellenbad
- Saunabereich mit 4 finnischen Saunen, Dampfbad, Solarien



Das Eis

Eislaufvergnügen unter Dach

- Eishockey
- Eiskunstlauf
- Eisstockschießen
- Schlittschuhverleih



Das Freibad

Spaß und Badevergnügen

- Wellenrutsche
- Kleinkindbereich
- Strömungskanal
- Beach-Volleyballfeld
- Massagedüsen
- Freilandschach



Minigolf

18 Bahnen

Freizeitzentrum Lauterbach

36341 Lauterbach · Am Sportfeld · Infotelefon 066 41/6 27 29

Telefon während der Öffnungszeiten 066 41/45 05

www.stadtwerke-lauterbach.de · www.lauterbach-hessen.de

Neues aus dem Kurhessenbahn-Südnetz

Güterverkehr rückläufig - Wiedereröffnung Edertalbahn Ende 2008

(js) Wie auf den meisten Bahnlinien, ist auch hier der planmäßige Güterverkehr weiter rückläufig. Nachdem die Obere Lahntalbahn bereits ihren gesamten Güterverkehr verloren hat, sieht es danach aus, als ob der einstmals größte Verlader im oberen Edertal, die Firma Viessmann, nun auch ihren gesamten Schienengüterverkehr auf die Straße verlagert hat.

Seit fast einem Jahr konnte kein einziger Güterwagen mehr auf der Strecke gesehen werden, der das neu gebaute Ladegleis der Firma in Allendorf/Eder benutzen könnte. Anfangs wurde dies seitens des Verladers noch mit einem Umbau auf dem Werksgelände begründet. Glaubwürdiger scheint hier dann doch das Argument, dass die aus Kostengründen von DB-Cargo auf den Vormittag verlegte Rückfahrt der Übergabe den Ausschlag für die Verlagerung des Verkehrs auf die Straße gegeben hat. Seit dem

besteht der Zug nur noch aus einem täglichen Gaskesselwagen zur Fa. Balzer in Allendorf/Eder und mehr oder weniger umfangreichen Holztransporten. Die Holzwagen werden von DB-Cargo in der Regel in Frankenberg zum Be- oder Entladen bereitgestellt. Kurioserweise können in den meisten Zugleistungen beladene und leere Wagen gleichzeitig beobachtet werden. Das ist darauf zurückzuführen, dass mehrere Verlader ihr Holz auf der Schiene empfangen und auch versenden. Durch die nur noch geringe

Am 18.12.2004 wartet der "Blue Tiger" 330091 der Osthannoverschen Eisenbahn (OHE) im Bf. Frankenberg auf die Rückankunft des Holzszuges aus Battenberg Foto: Jürgen Schmied





*Im Bf. Battenberg/Eder rangiert die "Herkules"-Diesellok 253 015-8 der Preßnitztalbahn (PRESS)
Foto (14.04.2005): Jürgen Schmied*

Auslastung, kommt es auch immer häufiger zu Zugausfällen.

Neben diesen Holzverkehren nach Frankenberg durch DB-Cargo im planmäßigen Güterzug finden auch häufig Holztransporte in Ganzzügen von verschiedenen Privatbahnen statt. Diese haben meist über 30 Wagen und steuern den Bahnhof Battenberg an. Die Fahrten finden sehr unregelmäßig statt, es ist aber mit etwa zwei Fahrten pro Monat zu rechnen, die allgemein abends zwischen 19 und 20 Uhr den Bahnhof Battenberg erreichen und am folgenden Tag zwischen 18 und 19 Uhr wieder die Rückfahrt antreten. Auch hier wird das Holz sowohl angeliefert sowie auch abgeholt.

Zum Einsatz kam mehrfach die moderne Diesellok vom Typ "Herkules" (253 015-8) der PRESS (Preßnitztalbahn), die den Zug dann allein bis Battenberg und zurück beförderte. Dagegen setzte die OHE (Osthannoversche Eisenbahn) meist Loks vom Typ Blue Tiger ein. Im vergangenen Jahr wurden auch von DB-

Cargo zusätzliche Holz-Ganzzüge (Gießen - Frankenberg) gefahren, die meist mit ein bis zwei Loks der Baureihe 225 bespannt wurden. Es bleibt zu hoffen, dass diese Holztransporte auch in den nächsten Jahren noch per Schiene abgewickelt werden, zumal das Holz immer auf Lastwagen umgeladen wird, um sein Ziel, meist das Sägewerk Ante in Somplar (bei Bromskirchen an der ehem. Strecke nach Winterberg) zu erreichen.

Reaktivierung Edertalbahn

Wie bereits in der Hessenschleife Nr. 61 berichtet wurde, sind die Verträge zur Wiedereröffnung der Edertalbahn (Frankenberg - Korbach) und zum Ausbau der Burgwaldbahn (Marburg - Frankenberg) bereits am 10. August des vergangenen Jahres unterzeichnet worden. Als dann im Dezember des gleichen Jahres bekannt wurde, dass die neue Bundesregierung plant, die Regionalisierungsmittel zu kürzen, geriet der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) sofort in Panik. Der NVV stellte nicht nur die Wiederinbetrieb-

nahme der Edertalbahn in Frage, sondern drohte sogar mit der Stilllegung der Strecke Wabern - Bad Wildungen im Personenverkehr.

Doch hier schritten gleich mehrere Politiker ein, und der Landrat des Landkreises Waldeck-Frankenberg, Helmut Eichenlaub, pochte sofort auf die Einhaltung der unterzeichneten Verträge. Die Edertalbahn selbst wurde bereits im August 2005 auf der gesamten Länge vom Bewuchs freigeschnitten. Im Hinblick auf die geplante Reaktivierung der Strecke ging man dabei sehr großzügig vor. Mit Zweiwege-Spezialfahrzeugen wurden selbst dicke Bäume in Gleisnähe beseitigt, deren Standsicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Dies zog schwerwiegende Proteste und Forderungen nach Ausgleichsmaßnahmen nach sich. Anschließend wurde die Strecke zwischen Frankenberg und Herzhausen noch von einem Gleismesszug befahren.

Die komplette Strecke bis Korbach kann derzeit nicht befahren werden, da die Itterbrücke am ehemaligen Bahnhof Itter wegen Baufälligkeit gesperrt ist. Trotz der oben beschriebenen Zitterpartie wird nach Auskunft der Kurhessenbahn im Jahr 2007 mit dem Ausbau der Edertalbahn Frankenberg - Korbach begonnen. Mit der Wiederaufnahme des Betriebes ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 zu rechnen. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit soll 80 - 100 km/h betragen. Als Kreuzungsmöglichkeiten sollen die Bahnhöfe Cölbe, Wetter, Birkenbringhausen (Neubau), Frankenberg und Herzhausen Bbf. (Ausbau) zur Verfügung stehen. Der derzeitige Kreuzungsbahnhof Münchhausen wird dann wahrscheinlich nicht mehr betrieben.

Ebenfalls noch nicht entschieden ist, ob ein neuer Haltpunkt in Kirchlotheim oder bei der Freizeitanlage Teichmann entstehen soll. Angrenzend an dieses

Gleismesszug 719 519-9 1720 001-7 / 719 001 -0 legt auf dem Weg nach Battenberg am 29.03.2004 eine kurze Pause im Bf. Frankenberg ein Foto: Jürgen Schmied



Gelände ist auch das zukünftige Info-Zentrum des Nationalparks Kellerwald-Edersee geplant. Als Zugang vom Bahnhofpunkt wäre allerdings der Neubau einer Brücke über die an dieser Stelle sehr breite Eder nötig, wogegen in der Nähe des Ortes Kirchlotheim bereits eine Brücke existiert.

Sonderverkehre

Bereits im vergangenen Jahr verkehrten jeweils an Samstagen vom 30. April bis 1. Oktober 2005 zwei Sonderzugpaare (vormittags und nachmittags) zwischen Frankenberg und dem Haltepunkt Battenberg-Auhammer. Über die Auslastung der Züge gibt es unterschiedliche Angaben. Während die Touristenverbände nur eine sehr dürftige Nutzung der Züge feststellten, gab sich die Kurhessenbahn zufrieden mit der Auslastung.

Das mittlerweile sehr beliebte Kurhessenbahnfest zum Korbacher Töpfermarkt findet auch in diesem Jahr wieder statt. Alle daran interessierten Leser sollten sich schon einmal das Wochenende 6./7. Mai 2006 vormerken. Die genauen Planungen liegen bisher noch nicht vor, es ist aber auch wieder Dampfbetrieb geplant, der im vergangenen Jahr leider der langen Trockenheit zum Opfer fiel.

Auch in diesem Jahr hat man sich bei der Kurhessenbahn wieder dazu entschlossen, einen ausgiebigen Sommer-Sonderverkehr auf eigene Rechnung anzubieten. Zu dem brandneuen Sonderfahrplan, der dieser Ausgabe der Hessenschiene beiliegt, sollen an dieser Stelle noch einige Informationen gegeben werden. Die Sonderzüge verkehren dieses Jahr an Sonn- und Feiertagen zwischen dem 16. April (Ostersonntag) und dem

Eine Triebwagengamitur, gebildet aus zwei 628, überquert die Eder als Eröffnungszug bei Battenfeld. Die Fahrt am 30. April 2005 war der Auftakt zu den wöchentlichen Sonderfahrten auf oberen Edertalbahn *Foto: Jürgen Schmied*



3. Oktober (Tag der deutschen Einheit). Im Hinblick auf die bevorstehende Wiederinbetriebnahme der Edertalbahn wurde in diesem Jahr der Edersee und der Nationalpark als Ausflugsziel der Sonderfahrten gewählt.

Es werden zwei durchgehende Züge Marburg - Frankenberg - Herzhausen gefahren. Die Fahrt um 8:44 ab Marburg stellt sogar ein Zusatzangebot auf der Burgwaldbahn dar. Dieser Zug erhält in Frankenberg auch einen Anschluss mit kurzer Übergangszeit aus und in Richtung Battenberg. Der Umstieg am selben Bahnsteig ist eine Selbstverständlichkeit.

Nach der Ankunft in Vöhl-Herzhausen wartet bereits ein Anschlussbus, der die Fahrgäste entlang des Edersees an alle wichtigen Ziele bringt. Als Ausflugsziele sind hier das Maislabyrinth in Basdorf, die Halbinsel Scheid, das Waldecker Strandbad, die Waldecker Bergseilbahn, die Sperrmauer, der Aquapark in Edertal und die Kaveme in Hemfurth mit Standseilbahn zu nennen. Die Busfahrt führt weiter über Frankenau zurück zum Bahnhof Herzhausen.

Es werden sonntäglich drei Zugpaare

Frankenberg - Herzhausen und vier Zugpaare Frankenberg - Battenberg angeboten. Besonders zu erwähnen ist hier auch der zusätzliche abendliche Regional-express (!) Battenberg/Eder (19:03 Uhr) - Frankenberg/Eder (19:29) Marburg / Lahn (20:12). Dort können Anschlusszüge in Richtung Frankfurt und Kassel erreicht werden! Alle Züge sollen mit Zugbegleiter gefahren werden.

Die Fahrradmitnahme ist in den Zügen und Bussen möglich, soweit es die Auslastung erlaubt. Gruppen sollten sich dringend vorher anmelden. Nach Ankunft der Kurhessenbahn gelten in den Sonderzügen die Tarife der Verbundfahrtscheine sowie Hessenticket und Wochenendticket.

An dieser Stelle soll den Lesern der Hessenschiene nahe gelegt werden, dieses Sonderzugangebot reichlich aus zu nutzen. Es ist nämlich fraglich, ob ein ähnliches Angebot in 2007 nochmals stattfinden kann. Im Jahr 2008 kann definitiv kein Sonderverkehr auf der Schiene an den Edersee erfolgen. Der Grund dafür ist aber ausnahmsweise erfreulich: der Baubeginn für den Ausbau der Edertalbahn zur Wiederinbetriebnahme.

Fahrplanhinweise

Der diesjährige Sonderfahrplan für die Ausflugszüge nach Herzhausen und Battenberg ist bereits in das Fahrplanprogramm der Deutschen Bahn eingepflegt. Auskünfte im Internet sind unter der bekannten Adresse www.bahn.de abfragbar, ebenso bei allen Fahrkartenausgaben und Verkaufagenturen.

Weitere Informationen im Internet unter www.kurhessenbahn.de oder www.streckenfest-kurhessenbahn.de

Vogelsbergbahn: Pendler protestieren gegen geplante Fahrplankürzungen

(hl) Nachdem das geplante neue Betriebskonzept für die Vogelsbergbahn mit konkreten Informationen bekannt wurde, haben mehr als 20 betroffene Pendler und Eltern sich zusammengetan und seit September 2005 mit verschiedenen Leserbriefen den Fraktionsvorsitzenden der Vogelsberger CDU-Kreistagsfraktion aufgefordert, ihnen ihre berechtigten Fragen zu diesem Thema zu beantworten.

Die derzeitige Mehrheit im Vogelsbergkreis bildet die bürgerliche Koalition aus CDU, FWG und FDP. Die Kreistagsfraktion der Vogelsberger CDU hatte sich in der Vergangenheit nahezu jeden Monat mit einer Presseerklärung zum Thema Vogelsbergbahn an die Öffentlichkeit gewandt, meistens unterzeichnet vom Fraktionsvorsitzenden Dr. Heuser, der auch Mückenbürger ist.

Somit wäre es eigentlich naheliegend, Informationen im gegenseitigen Dialog auszutauschen, zumal in dem zukünftig geplanten Betriebskonzept der Haltepunkt Gießen Licher Straße für Züge aus und in den Vogelsbergkreis nicht mehr als Halt vorgesehen ist, Nieder-Ohmen nur noch jede zweite Stunde angefahren werden soll und die verstärkenden Regionalbahnen an der Kreisgrenze in Grünberg enden und nicht 7 km weiter bis zum Bahnhof Mücke durchgebunden werden sollen. Dieser Bahnhof besitzt die größte Park+Ride Anlage an der Vogelsbergbahn.

Allerdings mußten die Fragesteller eine herbe Enttäuschung hinnehmen, denn erst auf den dritten Leserbrief gab es am 22. Dezember eine Reaktion. Mehr als 1/

3 dieser Antwort des Fraktionsvorsitzenden ging völlig am Thema vorbei, des weiteren unterstellte man eine Parteilichkeit, eine Verbindung zur SPD und letztendlich wurde die Möglichkeit einer Einflussnahme absolut abgewiesen. So wurde u. a. argumentiert: „Noch nie in der Geschichte des Vogelsbergkreises wurde die CDU Fraktion von irgendjemanden zur Zahl der Zugverbindungen, geschweige denn um eine Entscheidung dazu gebeten. Es gibt immer noch eine DB AG (Hauptaktionär ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Verkehrsminister, zurzeit Herr Tiefensee von der SPD, welche die uns so berührende Bahnstrecke betreibt). Im Aufsichtsrat des RMV hat die CDU des Vogelsbergkreises weder Sitz noch Stimme.“ *Anmerkung der Red.: Der Landrat des Vogelsbergkreises Rudolf Marx wird von der CDU gestellt, jeder Landrat ist automatisch Mitglied des Aufsichtsrates beim RMV.*

Am 12. Januar 2006 fordert die Bürgerinitiative in einem erneuten Leserbrief nochmals die amtierende CDU-Fraktion auf, den Bürgern im Vogelsbergkreis endlich zu erklären, welche Einschnitte ab der Kreisgrenze des Landkreises Gießen ab dem Jahre 2007 auf sie warten und

welche Maßnahmen zum Abfedern geplant sind. Auch hier gibt es keine Reaktion zu verzeichnen. Lediglich im Wahlprogramm der Vogelsberger CDU fordert der Fraktionsvorsitzende u. a. die zügige, durchgehende Modernisierung der Vogelsbergbahn. Jeder Leser möge sich dazu, in Verbindung zu obigen Zitat, seine eigene Meinung bilden.

Nachmittags Züge im 3h-Takt ausreichend?

Ausgelöst durch die vorhergehenden öffentlichen Diskussionen ab der 2. Jahreshälfte 2005 kommt nun die mitregierende FDP im Vogelsbergkreis mit ihrer Jugendorganisation JuLi auf den Plan und vertritt nach außen hin ganz offen die Meinung, wenn es nach der Wirtschaftlichkeit ginge, müsse die Vogelsbergbahn abgeschafft werden, und fordert eine Überprüfung der Fahrpläne nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Dies gipfelte sogar darin, dass nach Mei-

nung des stellvertretenden Kreisvorsitzenden der JuLi, der auch gleichzeitig Vorsitzender des Mücker FDP-Ortsvereins ist, es nicht einzusehen sei, warum es nicht reichen soll, wenn nachmittags nur alle drei Stunden ein Zug fährt. In die gleiche Presche schlug der Vorsitzende FDP-Kreistagsfraktion im Vogelsbergkreis beim Neujahrsempfang im Schloß Romrod.

Wie nicht anders zu erwarten, gab es aus den Reihen der Vogelsberger Koalitionspartner keine Proteste oder Widersprüche zu diesem realitätsfremden Ansinnen. Lediglich die Opositionsparteien SPD und Grüne sowie Pro Bahn & Bus protestierten aufs Schärfste.

Bemerkenswert ist es schon, wenn derzeit wegen Unterschriftenfälschungen bei den Mücker FDP-Wahlunterlagen zur Kommunalwahl gegen den vorgenannten Ortsvereinsvorsitzenden ermittelt wird. Inzwischen musste er dieses Amt zur



*Bahnhof
Mücke: Trotz
voll belegtem
P&R-Park-
platz sollen in
Zukunft
nachmittags
weniger Züge
fahren*

*Foto:
Horst Lorenz*

Verfügung stellen, steht aber noch auf Platz 12 der Kreistagsliste.

Vorstellung der Agenda 2009 der Vogelsbergbahn auf Wunsch der Vogelsberger SPD

Laut Pressemitteilung des Verkehrsausschusses der SPD Kreistagsfraktion hatte diese Anfang Februar die Repräsentanten der DB Netz AG für den Bereich Mitte eingeladen, um sich über den neuesten Stand der Sanierungsarbeiten bei der Vogelsbergbahn zu informieren. So wurde berichtet, daß als nächstes die letzte Langsamfahrstelle der Vogelsbergbahn bei einer Brücke in Renzendorf durch deren Erneuerung bis zum Frühjahr 2007 beseitigt und somit die alte Streckenlastklasse wieder durchgängig hergestellt sein wird.

Durch weitere Investitionsmaßnahmen solle die Strecke beschleunigt und Bahnübergänge beseitigt werden. Dies setze auf jeden Fall mehr denn je die positive Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden voraus. Mit einem weiteren Investitionsprogramm könne man die alte Leit- und Sicherungstechnik auf einen aktuellen Stand bringen. Wie in der Mitteilung weiter berichtet wird, forderte der Bürgermeister der Gemeinde Mücke (SPD) die Reaktivierung des Kreuzungsbahnhofes Mücke, um ab 2007 verstärkende Regionalbahnen des geplanten neuen Fahrplankonzeptes bis zum Bahnhof Mücke durchzubinden.

Kommunale Arbeitsgemeinschaft Vogelsbergbahn

Wie aus der Presse zu entnehmen war,

tagte Ende Januar / Anfang Februar die kommunale Arbeitsgemeinschaft Vogelsbergbahn im Rathaus Mücke. Während die osthessischen Nachrichtenblätter ihre Berichte von diesem Treffen mit „Hoher volkswirtschaftlicher Nutzen der Vogelsbergbahn“ mit Verweis auf die täglichen 7.500 Nutzer betitelten, verwies die Alsfelder Allgemeine Zeitung in ihrer Überschrift auf die zu erwartenden Leistungskürzungen.

Inhaltlich waren aus den Presseberichten keine Neuigkeiten zu entnehmen. Lediglich für die Bahnhöfe Burg-/ Nieder-Gemünden und Angersbach fordern die zuständigen Bürgermeister einen RE-Halt ein. Aus Sicht von Pro Bahn & Bus ist es allerdings wegen des höheren Fahrgastaufkommens sinnvoller, ein RE-Halt in Nieder-Ohmen einzurichten als am Bahnhof Burg-/ Nieder-Gemünden.

Weiterhin ist es nicht nachvollziehbar, dass man im Bezug auf eine eventuelle Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes noch kein Konzept formuliert hat, um die berechtigten Wünsche der Region sofort in die Verhandlungen mit dem RMV einzubringen. Oder macht man es bewusst nicht öffentlich?

Für den Außenstehenden entsteht hier der Anschein, dass der Vergleich mit dem Kaninchen, das gelähmt auf die Schlange starrt, zutreffend ist. Aus Sicht von Pro Bahn & Bus sind bei verordneten finanziellen Kürzungen auf jeden Fall Einsparungen bei den geplanten Regionalbahnen zwischen Gießen und Grünberg gegenüber weiteren Kürzungen in den Vogelsbergkreis vorzuziehen.

Butzbach-Licher Eisenbahn / Wetterauer Eisenbahnfreunde: Neuer Kreisel mit Bahnübergang eingeweiht

(jl) Nach nur zweieinhalb Monaten Bauzeit wurde am 9. Dezember 2005 der neue Verkehrskreisel an der Butzbacher Autobahnabfahrt eingeweiht. Interessant ist der Kreisel aus Bahnsicht, denn die Bahnstrecke Butzbach - Griedel - Münzenberg führt fast mittig durch den Kreisel hindurch.

Butzbachs Bürgermeister Oswin Veith dankte nicht nur der bauausführenden Fa. Jost für die schnelle Fertigstellung, sondern auch den Eisenbahnfreunden Wetterau, die sich immer kooperativ gezeigt hätten. Selbst Pro Bahn & Bus dankte der Bürgermeister für die konstruktive Kritik.

Im Vorfeld des Baus war es zu teilweise größeren Meinungsverschiedenheiten zwischen der Stadt Butzbach und dem Fahrgastverband Pro Bahn & Bus gekommen. Da die technische Sicherung des

Bahnübergangs (BÜ) nach Ansicht des mit der Planung betrauten Straßenbauamts erhebliche Kosten in Höhe von mehreren 100.000 Euro verursachen würde, sollte der Bahnübergang nur in einer Sparausführung gebaut werden.

Dies hätte aber starke Einschränkungen für die auf der Strecke verkehrenden Holzzüge zur Folge gehabt. Faktisch hätte es das Aus für den Holzverkehr bedeutet, der für die Eisenbahnfreunde Wetterau ein wichtiges finanzielles Standbein darstellt. Mit den Einnahmen aus

Der neue Kreisel im Überblick: Links und hinten die Zufahrten aus Richtung Butzbach und Gambach, rechts hinter dem Zelt die Zufahrt von der Autobahn und Griedel her. Das Gleis verläuft hinter dem Kreiselmittelpunkt; rechts ein Güterzug der Eisenbahnfreunde





Der Kreisel wird durch Reiner Weil (Amt für Straßen und Verkehrswesen), Bürgermeister Oswin Veith, Staatssekretär Bernd Abeln und Erstem Kreisbeigeordneten Bertram Huke eröffnet

Verlegung von Kabeln für den BÜ und die Kreiselleuchtung konnten die BÜ-Kosten auf rund 100.000 Euro gesenkt werden.

dem Holzverkehr wird ein Teil des Streckenunterhalts finanziert.

Bei der schließlich gefundenen Lösung konnten die Kosten für den Bahnübergang stark reduziert werden, ohne dass die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer leidet und trotzdem jederzeit Bahnverkehr durchgeführt werden kann. Erreicht wurde dies durch den Verzicht von langen Einschaltkabeln und die Reduzierung von Lichtsignalanlagen an den Kreiseleinfahrten. Durch die gleichzeitige

Mit dem Durchschneiden eines schwarz-rot-goldenen Bandes eröffneten Staatssekretär Bernd Abeln, Bürgermeister Oswin Veith sowie der Erste Kreisbeigeordnete Bertram Huke und Reiner Weil vom Amt für Straßen und Verkehrswesen den Kreisel. Schon nach wenigen Minuten konnte man erkennen, dass der Straßenverkehr am ehemaligen Unfallsschwerpunkt wesentlich flüssiger lief.



Probefahrt mit einem kleinen Güterzug der Eisenbahnfreunde Wetterau

*Holzverladung im
Bahnhof Münzenberg
Mitte Februar 2006*

Jetzt folgte noch der Test des Bahnübergangs: Die Eisenbahnfreunde Wetterau hatten einen kleinen Güterzug mit zwei Kesselwagen und einer blauen Diesellok vom Typ V36 gestellt. Die Prominenz schwang sich in den Führerstand und los ging die Fahrt bis kurz vor den BÜ. Die Lok löste über eine dort verlegte Induktionsschleife die Straßenampeln aus. Nach kurzer Zeit stand der Autoverkehr und der Zug konnte über den BÜ fahren. Nachdem der letzte Wagen den BÜ passiert hatte, verlöschten die Ampeln und der Straßenverkehr normalisierte sich in kurzer Zeit.



Wenige Wochen später nahmen die Eisenbahnfreunde Wetterau den durch die Bauarbeiten unterbrochenen Holzverkehr wieder auf. Die Holzzüge werden jetzt von der Osthannoverschen Eisenbahn OHE nach Butzbach gebracht und wieder abgeholt. Zum Einsatz gelangen Großdieselloks vom Typ Blue Tiger sowie eine Privatbahn V90.

Ein OHE-Blue Tiger wartet im Bahnhof Butzbach auf den fertig beladenen Holzzug



Neues von der Lumdatalbahn

(ml, jl) Positive wie negative Jubiläen kann die Lumdatalbahn dieses Jahr verzeichnen. So jährt sich die Inbetriebnahme der Lumdatalbahn zwischen Grünberg und Rabenau-Londorf zum hundertzehnten Mal. Vor 25 Jahren wurde zum Fahrplanwechsel am 31. Mai 1981 die Bedienung mit regelmäßigen Personenzügen eingestellt.

Schon damals machten Bürger laut Zeitungsberichten insbesondere aus dem mittleren Lumdatal ihrem Ärger Luft. Darin tauchen Namen von Personen auf, wie etwa Daniela Rabenau und Peter Steinbach aus Staufenberg-Treis, die schon 1981 die Kernvorteile des Eisenbahnverkehrs allgemein, nämlich die Sicherheit, den Komfort, und die Schnelligkeit zutreffend beschrieben. Im Lumdatal ist indess der Bürgerprotest gegen die Stilllegung über die Jahre dann aber nie abgeebbt.

Im Zeitraum bis April 1991 gab es immer mal wieder Sonderverkehre ab/bis Rabenau-Londorf auf der in diesem Zeitraum nur noch im Güterverkehr bedienten Strecke. Es gelangten teilweise mit bis zu sechs Wagen bespannte Lokzüge ins Lumdatal, was die rege Inanspruchnahme zeigt. Den Fahrscheinverkauf übernahmen in dieser Zeit für diese Sonderzüge übrigens die Bürgermeistereien.

Mit der Einstellung des Güterverkehrs zum 1. April 1991 (15 jähriges Jubiläum) im Abschnitt zwischen Staufenberg-Mainzlar Anst. Didierwerke (Bahn-km 22,5) und Rabenau-Londorf erfolgte dann

auch für diesen Bereich die Stilllegung noch nach altem Bundesbahnrecht.

Doch inzwischen hatte sich aus dem anfangs unorganisierten Bürgerprotest eine Bewegung gebildet. Unter dem Namen "Bürgerverband zur Förderung des Schienenverkehrs e.V." leisteten engagierte Verteidiger des Schienenverkehrs konstruktive Kritik. Das Phänomen der sich aus der Bedienung der Fläche zurückziehenden ehemaligen Bundesbahn war jedoch flächendeckend feststellbar, so dass sich anfangs der neunziger Jahre der BFS dem bundesweit organisierten Fahrgastverband "PRO BAHN" anschloss.

Unter dieser Fahne formierte sich in Mittelhessen eine schlagkräftige Gruppe, die unter anderem mit vielen Sonderfahrten auf sich aufmerksam machte. Spektakulär waren Sonderzüge zum Hessentag nach Lich oder der Sonderverkehr zum Allendorfer Nikelsmarkt am 31. Oktober 1993. Der Sachverhalt, personenbesetzte Züge fahren auf einem stillliegenden Gleis, wirkt heute wie ein Wunder, denn heute werden solche Aktionen nicht mehr genehmigt. Die aber bis zum Bersten überbesetzte Doppeltraktion von DB VT 628 trug indess bei den Organisatoren erheblich und nachhaltig zur Motivation bei.

Anlass zum Glauben an eine Änderung in der deutschen Verkehrspolitik ergab



Ein Akkutriebwagen der Baureihe 515 befährt im Januar 1979 die Lumdatalbahn in Höhe Hundesportplatz Allendorf

Foto: Gerald Seibel



sich in 1994 mit der Bahnreform. Schon bald zeigte sich in verschiedenen Regionen der BRD, dass Innovation, Konzeption und Engagement zu deutlichen Fahrgaststeigerungen führen. Dies ist auch der Nährboden für Reaktivierungen. Mehrere Studienfahrten z.B. nach Düren, demonstrierten anschaulich die Wirksamkeit geeigneter Rezepte (Taktfahrplan, neue leistungsstarke und komfortable Fahrzeuge, passende Anschlüsse, gepflegtes Ambiente, bedarfsgerechte Zugangsanlagen).

Für die Lumdatalbahn wichtig war auch die Gründung des RMV in 1995. Leider ist dessen "Zielnetzplan 2005" des Jahres 1995, in dem auch die Lumda-

talbahn neben anderen Bahnlinien enthalten war, nicht realisiert worden.

Der in den neunziger Jahren wahrzunehmende Boom an den Kapitalmärkten ließ auch hier im Lumdatal den Gedanken an eine Änderung der Rechtsform in eine Aktiengesellschaft keimen, waren doch für die weiteren Vorhaben größere Rücklagen vonnöten. Bei der Gründung der Lumdatalbahn AG am 25. August 1995 wurden 3.450 Namensaktien zu je 50 DM ausgegeben. Die deutliche Mehrheit der Aktionäre wohnt denn auch im Lumdatal.

Durch die Veränderung der Rahmenbedingungen (Bahnreform, RMV Gründung, zahlreiche Reaktivierungen im SPNV insbesondere in den Räumen

Januar 2006: Dank guter Pflege der LB AG präsentiert sich das Gleis an der gleichen Stelle wie vor 27 Jahren

Foto: Karin Schmidt





Freischnitt im Bahnhof Londorf

Foto: Karin Schmidt

Karlsruhe und Kassel, Gründung bzw. Expansion einiger NE-Bahnbetriebe und die neue Rechtsform als AG) führten zu einem weiteren Sonderfahrttag ins Lumdatal am 21. Juli 1996 (10 jähriges Jubiläum) unter dem Slogan "das Lumdatal erleben" mit Fahrzeugen der HLB Typ VT 629, welche das seit der Bahnreform existierende Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Aufsichtsbehörde damals auch genehmigte. Inzwischen muss bei allen langjährig stillliegenden Nebenstrecken aufgrund der Befreiung zur betriebsfähigen Vorhaltung der Infrastruktur von einer Unbefahrbarkeit der Gleise ausgegangen werden, weshalb nachvollziehbar das EBA heute keine Ausnahmegenehmigungen mehr erteilt.

Für die Reaktivierung müssen folgende Kriterien erfüllt sein:

1. positiver NKU-Faktor im Rahmen einer standardisierten Bewertung
2. gemeinsamer Wille von Entscheidungs-

trägern vor Ort an einer Reaktivierung
3. Beauftragung von SPNV Leistungen (wird heute europaweit ausgeschrieben)

Im Lumdatal wurden in 1991, 1995 und zuletzt 1999 im Rahmen einer Vorstufenprüfung Untersuchungen zu einer standardisierten Bewertung angestoßen, die Chancen für eine Reaktivierung im SPNV feststellen sollten. Alle Berechnungen belegten um etwa 4.000 Fahrgäste/Tag, was für eine nur 14 km lange Nebenstrecke ein beachtlicher Wert darstellt. Leider gelangte die 1999er Prüfung aber auch zu verhältnismässig hohen Kostenansätzen, was den NKU-Faktor dann knapp unter den Schwellenwert 1 gelangen liess. Der Wert der Kostenanteile wird seitens der LB AG aber angezweifelt.

Inzwischen haben sich aber einige Parameter zugunsten einer Inbetriebnahme im SPNV verändert. Insbesondere der heute teure Benzinpreis fällt stärker ins Gewicht.

Neuer Betreiber auf der Kahlgrundbahn

(ac, jl) Am 11. Dezember 2005 übernahm die Hessische Landesbahn den Betrieb auf der Nebenbahn Kahl-Schöllkrippen, nachdem sie die Ausschreibung für diese Strecke gewonnen hatte. Die Hessische Landesbahn (HLB) beschaffte dafür sechs Dieseltriebwagen des Typs Desiro (VT 301-306), die in Butzbach gewartet werden und in den Wochen vor Fahrplanwechsel auf der Strecke Friedberg - Friedrichsdorf probegefahren wurden.

Die Werkstatt in Schöllkrippen steht für Wartungsarbeiten bislang noch nicht zur Verfügung, allerdings gibt es entsprechende Verhandlungen. Und zwar hat die Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft (KVG) mit der neugegründeten DB-Tochter Westfrankenbahn (WFB) einen Kooperationsvertrag unterzeichnet. Die WFB nutzt für ihre 23 Triebwagen die für ca. 3,5 Mio Euro umfassende modernisierte Wartungshalle in Schöllkrippen und übernimmt von der KVG auch das Wartungspersonal. Möglicherweise können hier künftig auch die Desiro-Triebwagen der HLB gewartet werden.

Bei der Kahlgrund Verkehrs-Gesellschaft (KVG) ist man ziemlich verärgert darüber, dass die HLB die Ausschreibung gewonnen hat. Die KVG ist jetzt nur noch Infrastrukturbetreiber für die Strecke. Auch die Bevölkerung steht dem neuen Betreiber sehr reserviert gegenüber. Insbesondere in der ersten Woche, als es wegen des neuen Personals und der neuen Fahrzeuge noch zu einigen Verspätungen kam, führte das zu Beschimpfungen des Personals und zu Vandalismusschäden in den neuen Triebwagen (z.B. aufgeschlitzte Sitze).

Drei Desiros (VT 301 + VT304 + VT305) mit Schülerzug nach Schöllkrippen bei Schimborn am 21.12.2005

Foto: Andreas Christopher



Das Fahrplanangebot wurde ausgeweitet. So wird die Strecke jetzt samstags bis gegen 16:00 Uhr im Stundentakt betrieben (bisher Zweistundentakt). Auch wurde ein täglich verkehrender abendlicher Zug und am Wochenende (FR, SA) ein Spätzug neu eingeführt. Der werktägliche Schülerzug wird jetzt aus einer dreiteiligen Triebwageneinheit gebildet.

Die älteren Triebwagen der Typen NE81 und Regio-Shuttle der KVG wurden nach Butzbach überführt und sind auf den Gleisen der BLE abgestellt. VT80 steht unfallbeschädigt im Bahnhof Blankenbach der KVG. Die drei neuen Triebwagen des Typs Desiro hat die KVG an ein Leasingunternehmen abgegeben.

Entgleisung in Alzenau

Am 8. Februar 2006 entgleiste gegen 8:05 Uhr die Leergarnitur des Schülerzuges im Bahnhof Alzenau beim Zurücksetzen auf einer Weiche. Dabei wurde der VT 303 beschädigt, nachdem ein Drehgestell auf dem abzweigenden, das zwei-

te auf dem geradeaus führenden Gleis fuhr. Für den Rest des Tages wurde zwischen Kahl und Michelbach im Schienenersatzverkehr gefahren. Zum Einsatz kam auch ein Hilfszug, der mit Lok 831 aus Butzbach bespannt wurde. Der VT303 konnte am 11.02.2006 aufgebockt in der Werkstatt in Schöllkrippen angetroffen werden. Als Ersatz werden seitdem zwei GTW 2/6 der HLB in Schöllkrippen vorgehalten: VT 112 und VT 128.

HLB unter kritischer Beobachtung

Anfang Februar berichtete das Main-Echo (Aschaffenburg), dass sich in Mömbris Eltern, deren Kinder mit der Kahlgrundbahn zur Schule fahren, zu einer »Bembelinitiative« formiert haben. Sie fordern von der HLB Pünktlichkeit, Sicherheit und eine ausreichende Kapazität der Züge, erläuterte Sprecherin Judith Dobler. Darauf will man mit Briefen an die Verantwortlichen bei HLB und in der Politik aufmerksam machen. Außerdem will die Initiative mit den Elternbeiräten der betroffenen Schulen zusammenarbeiten.

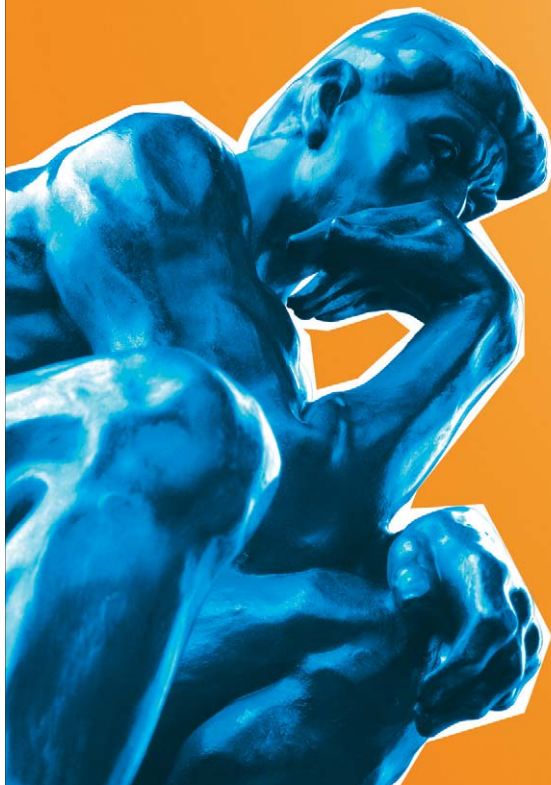
Erwähnt werden Bremsprobleme an den neuen Fahrzeugen, nicht vorgeheizte Züge morgens sowie Verspätungen wegen einer Weichenstörung bei der Deutschen Bahn.



Am ersten Betriebstag mit HLB-Triebwagen fährt in Schöllkrippen der mittlere Zug Richtung Kahl aus

Denkmal an Deine Gesundheit.

© www.marketing-vision.de



- Rückenschmerzen?
- Knieprobleme?
- Fußbeschwerden?

Ihr Sanitätshaus hilft gerne weiter. Mit qualitativ hochwertigen Produkten und einer umfassenden Beratung.

Mehr Informationen unter:
www.ihre-gesundheitsprofis.de

Ihre Gesundheitsprofis im Sanitätshaus:



Sitzmann

Obergasse 32 · 36341 LAUTERBACH
Telefon 0 66 41/91 9095 · Fax -96

Haus der Gesundheit

Vectus erhöht Platzangebot auf Ländchesbahn

(gh) Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember fahren eine Reihe von Zügen auf der Ländchesbahn Niedernhausen – Wiesbaden mit größeren Triebwagen. Bei einigen Zügen wurde sogar noch ein zweiter Triebwagen angehängt.

Pro Bahn & Bus hatte die Halbierung des Platzangebotes durch den Einsatz der Vectus Triebwagen des Typs LINT 27 im Dezember 2004 auf der Ländchesbahn stark kritisiert. Von Seiten der Vectus Verkehrsgesellschaft und des RMV wurde aber ständig auf erfolgte Fahrgastzählungen und dem daraus resultierenden Ausreichen des Platzangebotes verwiesen. Durch Änderungen in den Fahrzeugumläufen konnten nun doch Verbesserungen erzielt werden.

Unzureichend ist weiterhin der Verkehr am Wochenende, bei dem im Zweistundentakt auch die Strecke Niedernhausen – Limburg mit bedient wird. Auch

hier werden häufig die nur 64 Plätze in der 2. Klasse umfassenden LINT 27-Triebwagen eingesetzt. Da diese Züge aber als Zu- bzw. Abbringer zur S-Bahn nach bzw. von Frankfurt dienen, sind sie besonders im Abschnitt Bad Camberg – Niedernhausen häufig überfüllt.

Bis 1. November 2005 wurde entweder ein größerer LINT 41-Triebwagen oder der LINT 27 in Doppeltraktion eingesetzt. Seit diesem Tag verkehren die LINT 27 nur als Einzelfahrzeug, obwohl in Niedernhausen über das ganze Wochenende ein LINT 41 abgestellt ist. Eine Verbesserung am Wochenende wäre also noch dringend erforderlich.

Neuer Betreiber auf zwei Buslinien im Taunus

(gh) Seit dem 1. Januar diesen Jahres betreibt die Nassauische Verkehrsgesellschaft (NVG) aus Bogel (Rhein-Lahn-Kreis) im Auftrag der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) den Busverkehr auf der Linie 201 von Aarbergen-Rückershausen nach Wiesbaden.

Das gleiche Unternehmen fährt bereits seit Oktober 2005 die Linie 204 im Bereich Aarbergen und Hohenstein. Zuvor wurden beide Linien von der Aartal Omnibus GmbH aus Hohenstein betrieben, die ihren Geschäftsbetrieb zum 31.12.2005 einstellte.

Die NVG ist ein Unternehmen der Connex-Gruppe. Hervorgegangen ist die

NVG, die auch weiterhin die Buslinie 203 Nastätten – Wiesbaden betreibt, aus der früheren Nassauischen Kleinbahn. Im vergangenen Jahrhundert befuhren Züge der Nassauischen Kleinbahn die Bahnstrecken St. Goarshausen – Zollhaus und Oberlahnstein – Nastätten.

Odenwaldbahn – zu knapp geplant oder vom Erfolg überrannt?

(fl) Der Start der so genannten „Neuen Odenwaldbahn“ unter Regie des Eisenbahn-Verkehrsunternehmens VIAS mit Fahrzeugen der Bauart „Itino“ aus dem Fahrzeugpool der durch den Rhein-Main-Verkehrsverbund initiierten Fahrzeug-Vorhaltesgesellschaft „fahma“ war von heftiger, auch überregional beachteter Kritik begleitet.

Diese richtete sich vor allem gegen die zu knapp bemessenen Zuglängen und die für Verkehrsübernahmen typischen Probleme mit der Fahrplantreue und der Fahrgastinformation. Letztere haben sich mittlerweile gebessert. Die Pünktlichkeit der Züge liegt nach RMV-Angaben mittlerweile bei 95 Prozent.

Für das Problem der zu knapp bemessenen Fahrzeuge ist dagegen keine zufrieden stellende Lösung in Sicht. Bekannt war es bereits lange vor dem Betriebsstart - auch beim RMV, denn schließlich

hat der Verbund die Fahrzeugbeschaffung zu verantworten. Eigentlich sollte der Verbund über entsprechende Fahrgastdaten verfügen und der Planung seriöse Prognosen über Fahrgastzuwächse zu Grunde legen.

Tatsache ist: Mit 107 Sitzplätzen bietet der „Itino“ deutlich weniger Platz als der zuvor häufig eingesetzte VT 628. Ein lokbespannter Zug mit vier Redesign-Nahverkehrswagen kann selbst durch eine dreiteilige Itino-Garnitur nicht ersetzt werden. Zu allem Überfluss bereitete das

Zwei Itinos der VIAS kreuzen am 28.12.2006 im Bahnhof Babenhausen. Trotz stark klappernder Geräusche am rechten Triebwagen verkehrte der Zug pünktlich



Übervoller VIAS-
Zug 85460 nach
Frankfurt (Main)
am 23. Januar
2006 kurz nach
Reinheim

Foto:
Ralf Gunkel



Kuppeln in Dreifachtraktion anfangs technische Schwierigkeiten. Stehende Pendler gehören von Anfang an zum Bild der „Neuen Odenwaldbahn“. Unser schwerpunktmäßig in Südhessen aktiver Partnerverband PRO BAHN hatte wiederholt öffentlich auf die zu erwartenden Kapazitätsengpässe hingewiesen.

Der Betriebsstart Mitte Dezember 2005 erfolgte mit viel Werbung und größeren Veranstaltungen. Auch wurde eine eigene Homepage für das Streckennetz erstellt – insgesamt eine vorbildliche Öffentlichkeitsarbeit, die sicher viele Interessenten in die Züge lockte.

Nach offizieller Lesart des RMV wurde der Verbund dann vom eigenen Erfolg überrascht, eine Darstellung, die angesichts der realen Verluste bei den Sitzplätzen jedoch zu hinterfragen ist. Gut gefüllte Züge im Pendler- und Schülerverkehr gab es nämlich auch schon zu Zeiten des DB-Betriebes.

Die RMV-Presseerklärung: „Die Neue Odenwaldbahn hat insbesondere mit ihren neuen, komfortablen Fahrzeugen sowie mit ihren attraktiven schnellen Verbindungen von und nach Frankfurt die Zahl der Fahrgäste bereits in den ersten Wochen stark ansteigen lassen. Mit Zuwächsen zwischen 20 und 30 Prozent hat das neue Konzept sozusagen schon zum Betriebsstart die erwarteten Steigerungen erreicht.

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund lässt daher vom Montag, 6. Februar, an das Verkehrsunternehmen VIAS einige Züge montags bis freitags mit mehr Wageneinheiten fahren. So fährt künftig auf der RMV-Linie 65 der Zug 7.39 Uhr ab Groß Umstadt - Wiebelsbach über Darmstadt Nord nach Frankfurt (Ankunft 8.30 Uhr) als Doppeltraktion. Ebenso der Zug in der Gegenrichtung, der um 18.25 Uhr Frankfurt verlässt. Der Zug, der bereits um 16.25 Uhr in Frankfurt startet, fährt ab 6. Februar sogar in Dreifachtraktion bis Groß

Umstadt - Wiebelsbach und von dort aus mit zwei Garnituren statt mit bislang einer Einheit weiter nach Erbach. Zusätzlich wurde vom RMV mit dem Verkehrsunternehmen VIAS vereinbart, dass der Zug mit Abfahrt 16.05 Uhr ab Darmstadt Hauptbahnhof künftig auch über Groß-Umstadt Wiebelsbach hinaus als Doppeltraktion sein Ziel Erbach ansteuert. Nach Angaben des RMV sei es auch sinnvoll, den Zug zu verstärken, der um 6.26 Uhr in Frankfurt ankommt. Hierzu müsse man

aber noch an einer Lösung arbeiten.“

Der Verbund verrät auch, wo die zusätzlichen Fahrzeuge herkommen: „Die Fahrgastzählungen haben außerdem ergeben, dass es auf der RMV-Linie 64 von Frankfurt über Hanau und Seligenstadt nach Erbach genügt, wenn die Züge mit Abfahrt um 7.08 Uhr in Groß-Umstadt Wiebelsbach beziehungsweise um 18.38 Uhr in Frankfurt mit bloß einer Wagen garnitur fahren.“

Kommentar: Mehr Sitzplätze!

Es wurde viel Gutes erreicht in Sachen Odenwaldbahn: Ein Abkommen über eine komplette Streckensanierung, der zumindest mittelfristige Erhalt des Südabschnitts, von dem man vor 15 Jahren allenfalls träumen durfte, ein akzeptabler – wenn auch im Detail verbesserungsfähiger – Fahrplan und nicht zuletzt allen aktuellen Problemen zum Trotz ein gewisses Maß an Aufbruchstimmung, vermittelt durch eine wirklich gelungene Öffentlichkeitsarbeit.

Dass der RMV sich schwer tut, die Fahrgastzahlen vom Umfang her richtig zu bemessen, hat er schon beim Vectus-Start bewiesen (siehe auch Meldung in dieser Hessenschiene). Wäre es da nicht recht und billig, mit dem bislang einzigen größeren Fehler offen und ehrlich umzugehen? Die Fahrzeuge sind zu klein und ihre Zahl ist zu knapp bemessen. Eine teilweise Erweiterung der Fahrzeuge um ein zusätzliches Mittelteil mit ca. 40 bis 50 weiteren Sitzplätzen oder weitere Fahrzeuge sind notwendig.

Wenn eine Nachbestellung nicht zeitnah realisierbar ist, könnten die Fahrgäste sicher auch gut mit einigen angemieteten lokbespannten Zügen leben. DAS würde helfen, nicht aber irgendwelche Zahlenspiele oder Hinweise im Jargon alter DDR-Reichsbahnerinnen, man müsse künftig halt zusammenrücken und nicht mehr jeder Fahrgast könne eine Vierergruppe von Sitzplätzen beanspruchen. Auf schönfärbende Presseerklärungen des RMV können die eingezwängten Fahrgäste gerne verzichten.

Jürgen Lerch

DB lehnt Antrag der Regionalversammlung Mittelhessen ab - keine ICE-Linie über Gießen

(hl) Die Regionalversammlung Mittelhessen, deren Vorsitzender der Kirtorfer Bürgermeister Ulrich Künz ist, setzt sich aus 31 Vertretern der fünf Landkreise Gießen, Lahn-Dill, Marburg Biedenkopf, Limburg-Weilburg und Vogelsberg sowie der drei Sonderstatusstädte Gießen, Marburg und Wetzlar zusammen.

Die Fraktionsvorsitzenden der Regionalversammlung, der Marburger Landrat Robert Fischbach (CDU), sein Stellvertreter Dr. Karsten McGovern (Bündnis90/ Die Grünen), der ehemalige Wetzlarer Oberbürgermeister Walter Froneberg (SPD), der Freiensteinauer Bürgermeister Friedel Kopp (FWG) und der FDP-Politiker Karl Zissel waren mit einem Antrag an den Regierungspräsidenten herangetreten, mit der DB AG über eine umsteigefreie Fernverkehrslinie in ICE-Qualität von Frankfurt über die Main-Weser-Bahn nach Berlin und/oder Norddeutschland, zum Beispiel Hamburg, zu verhandeln. Ziel dieses Antrages war es, eine oder mehrere Linien, die derzeit ohne Stopp über Fulda verkehren, über die Main-Weser-Bahn umzulenken.

Nur bei Störungen auf der Schnellfahrstrecke Kassel - Frankfurt oder bei Überführungsfahrten verkehren ICE's über die Main-Weser-Bahn, wie hier bei Butzbach am 1.12.2003



Der Konzernbevollmächtigte der DB AG für Hessen, Dr. Vornhusen, gab am 15. Februar vor dem versammelten Gremium der Regionalversammlung deren 31 Mitgliedern eine Nachhilfestunde zum System ICE und den wirtschaftlichen Zwängen. Auch die aus der Versammlung vorgebrachten Argumente zur Anhebung der wirtschaftlichen Attraktivität des mittelhessischen Raumes konnten an der Abweisung des Antrages durch die DB AG nichts ändern.

Im Vorfeld des Beschlusses war es schon zu einer Verstimmung mit der Stadt und dem Landkreis Fulda gekommen, die in diesem Ansinnen der Mittelhessen einen unfreundlichen Akt sahen. Um eine Eindämmung des Streites bemühte sich unterdessen der Vogelsberger Landrat Rudolf Marx, der wie folgt im Gießener Anzeiger vom 13. Februar 2006 zitiert wurde:

„Diskussionen darüber, einer Region etwas wegzunehmen, um es der anderen zu geben, sind nie sehr fruchtbar. Für uns Vogelsberger ist Gießen ein wichtiger Bahnknotenpunkt - Fulda aber auch. Ich selbst nutze den ICE-Halt in Fulda oft“ betont er. „Der westliche Teil des Vogelsbergkreises werde ab 2008 ohnehin einen besseren Anschluss an das ICE-Netz erhalten, wenn die Vogelsbergbahn eine direkte Verbindung zu dem ICE-Bahnhof Limburg erhalte.“

Kommentar:

Der westliche Vogelsbergkreis erhält einen direkten Anschluss an den ICE-Halt in Limburg? Tatsache ist, dass Regionalexpresszüge der Vogelsbergbahn weiter als Regionalbahnen nach Limburg fahren – übrigens schon heute. Die Reisezeiten sind jedoch alles andere als attraktiv, zumal in Limburg ein weiteres Umsteigen in den Pendelbus erforderlich ist, der die ICE-Fahrgäste dann zum Bahnhof auf der grünen Wiese vor den Toren der Stadt fährt.

In Anbetracht dieser Aussage des Vogelsberger Landrates, in Verbindung mit dessen offensichtlicher Unkenntnis zu den verkehrlichen Gegebenheiten des SPNV, ist es nicht verwunderlich, dass die Bedienungshäufigkeit der Vogelsbergbahn im Bereich des Vogelsbergkreises ab dem Fahrplan 2008 merklich reduziert wird.

Wer sich intensiv mit dem deutschen Fernzugsystem beschäftigt, wird verstehen, warum sich die Deutsche Bahn gegen eine ICE-Linie durch Mittelhessen entscheidet. Der ICE verbindet Großstädte mit schnellstmöglicher Geschwindigkeit und – wo möglich – auf neuen Trassen. Zwischen Frankfurt und Kassel kann auf dem Weg über Fulda zumindest auf Teilstrecken eine solche Trasse genutzt werden. Diese wurde in den 80er Jahren mit Milliarden an Steuer-geldern gebaut.

Wie wäre es der Mehrheit der ICE-Nutzer zu vermitteln, dass eine der Linien künftig auf der Fahrt zwischen Frankfurt und Hannover, Hamburg oder Berlin die deutlich langsamere Main-Weser-Bahn nutzen soll? Zumal es für diese so genannten „Altstrecken“ ein eigenes Zugsystem gibt - den IC. Der Hinweis auf andere Mittelstädte mit ICE-Anschluss hinkt, denn beispielsweise Fulda, Limburg oder Eisenach haben das Glück, an einer Fernmagistrale zu liegen. Die Bahn würde auch für diese Städte keine Umwegfahrten machen oder deutliche Fahrzeitverlängerungen in Kauf nehmen.

Wenn die Region Mittelhessen Gutes für den Schienenverkehr tun will, dann sollte sie sich auf ihre eigenen Kompetenzen konzentrieren. So könnten die Landkreise, die zusammen mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund als Auftraggeber für den Regionalverkehr zuständig sind, für eine bessere Koordination der mittelhessischen Regionalexpresslinien (RE) sorgen. Ohne finanziellen Mehraufwand ließen sich die RE-Züge Koblenz – Gießen und Gießen – Fulda miteinander verbinden und so zu einer fernzugähnlichen Zubringerlinie an den ICE in Fulda und – per Pendelbus – in Limburg ausbauen.

Horst Lorenz, Friedrich Lang

Die Hessische Landesbahn und die Kursbücher

(ac) Im vergangenen November gab es schon Gerüchte, und mit der Herausgabe des neuen DB-Kursbuches wurde es zur Gewissheit: Die Hessische Landesbahn unterließ den Abdruck ihrer Fahrpläne in den Printmedien der DB.

Dies betrifft sämtliche Strecken, auf denen sie allein fährt (Taunusbahn, Frankfurt-Königstein, Vectus-Westerwaldnetz, Lahn-Kinzig-Bahn, Friedberg – Hanau, Friedberg – Friedrichsdorf, Wabern-Bad Wildungen, Kahlgrundbahn). Die Strecken im Mischbetrieb mit anderen Verkehrsunternehmen (Lahntalbahn, Hellertalbahn, Friedberg – Nidda / Wölfersheim) sind dagegen enthalten.

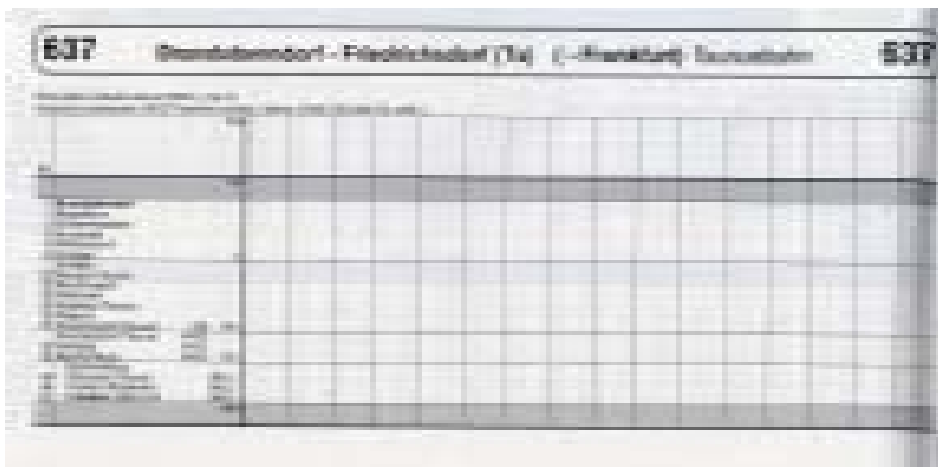
Die Auskunft der HLB-Pressestelle dazu: „Die DB AG hat erstmals zu dieser Fahrplanperiode die Nutzung der verschiedenen Fahrplan-Informationsmedien ‚bepreist‘. In Abhängigkeit von unseren jeweiligen Verkehrsverträgen haben wir unsere Auftraggeber über diesen Sachver-

halt informiert. Insbesondere der RMV war nicht bereit, entsprechende Zusatzkosten zu übernehmen.

Wir haben darauf hin unsererseits beschlossen, die Aufnahme in Online-Medien wie HAFAS zu ‚bestellen‘ (dies war aus unserer Sicht selbstverständlich unumgänglich). Die kostenpflichtige Aufnahme in die Printmedien der DB AG (Kursbuch, Faltblätter ‚Ihr Reiseplan‘ sowie die Städteverbindungen) haben wir jedoch nicht bestellt – selbstverständlich aber auch nicht abgelehnt, was natürlich schon ein Unterschied ist! Im Falle ‚Ihr Reiseplan‘ ist dann offensichtlich sogar seitens der DB pro Fahrgast entschieden worden...“

Laut Kursbuch 2006 der Deutschen Bahn fährt auf der Strecke der Taunusbahn kein einziger Zug mehr

Foto: Pro Bahn & Bus



Kommentar:**Keine halben Fahrplanbücher!**

In jüngster Zeit werden mehr und mehr Internetseiten „barrierefrei“ gestaltet. Das fordert der Gesetzgeber und das ist auch gut so. Aber was ist mit denen, die aus Altersgründen, wegen fehlender Erfahrung oder aus finanziellen Nöten heraus keine elektronischen Medien nutzen können oder wollen? Gerade die Älteren stellen einen treuen Kundenstamm des öffentlichen Verkehrs dar, der Umgang mit ihnen ist aber nicht selten fragwürdig. Das beginnt bei der fortwährenden Schließung von Reisedependenzen und dem noch immer anhaltenden Trend, Züge unbegleitet fahren zu lassen. Der unproduktive Kursbuchstreit zwischen DB, RMV und HLB ist da nur die Spitze des Eisberges.

Und der Streit ist leider symptomatisch für die zunehmende Aufsplitterung der Zuständigkeiten im öffentlichen Verkehr. Diese Zuständigkeiten enden stets an einer Verbundgrenze, einer Kreisgrenze, einer Landesgrenze, einem Geschäftsbereich, einem Verwaltungsbezirk,... . Dabei wird leider übersehen, dass all diese Grenzen für den durchschnittlichen Fahrgast gar keine Bedeutung haben. Er möchte EIN System aus einem Guss mit einheitlichen Regeln, zumindest ähnlichen Tarifen und selbstverständlich mit einheitlichen Informationsmedien.

DB, HLB und RMV sind gut beraten, sich schleunigst auf eine einvernehmliche Lösung zu einigen. Wenn die DB die entsprechenden Strecken verloren hat und „nur“ noch an der Trasse verdient, ist der Wunsch nach einer angemessenen Kostenbeteiligung der neuen Betreiber an den Fahrplanmedien nachvollziehbar. Vielleicht wäre die Herausgabe der Informationsmedien aber bei einer unabhängigen Stelle besser aufgehoben.

Friedrich Lang

HESSENSCHIENE-ABO

für 12 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause
Bestellungen bitte mit der Postkarte am Heftende!

Dörnberg-Twiste-Bahn Kassel-Wolfhagen-Korbach NVV-Linie R4

Bahnübergang ohne Barrieren in Bad Arolsen

(hh) In der Hessenschiene Nr. 62 (Seite 45) wurde die ÖPNV-freundliche Gemeinde Ahnatal mit ihren beiden Bahnstationen Heckershausen und Weimar beschrieben. Mitte Dezember 2005 folgte eine Pressemitteilung, in der ein Schienenübergang im Bad Arolser Bahnhof lobend erwähnt wird. Für Rollifahrer oder Eltern mit Kinderwagen gibt es demnächst keine Hindernisse mehr, um in den Zug zu gelangen.

Für rund 100.000 Euro wird der Bahnsteig erneuert. Zurzeit modernisiert die Kurhessenbahn zwischen Kassel und Korbach das gesamte Schienennetz, die Bahnsteiganlagen und die für die Zug Sicherung erforderliche Stellwerkstechnik.

Schülerinnen und Schüler des Bathildisheims in Bad Arolsen testeten im vergangenen Jahr die Stadt auf Barrierefreiheit - Aktion BLiBA = Barrierefreies Leben in Bad Arolsen. Die Erfahrungsberichte wurden dem Stadtparlament vorgestellt und führten zu den Bahngleisansanierungen.

ex Ederseebahn Korbach - Bad Wildungen Fahrradweg auf der Bahntrasse

(js)Die Pläne des Landkreises, auf der Strecke Korbach - Bergheim-Gifflitz (Wega) einen Radweg einzurichten, wer-



Die ehemalige Bahntrasse Korbach - Bergheim-Gifflitz soll in einen Radweg umgebaut werden. Im Bild der Viadukt bei Buhlen am 31. Januar 1994

den leider immer konkreter. Dieser Radweg soll sogar über das Reiherbachviadukt bei Sachsenhausen geleitet werden. Lediglich im Bereich des Buhleiner Viaduktes ist der Radweg abseits der Bahntrasse geplant. Diese Pläne durchkreuzen leider auch auf dieser Strecke die letzten Hoffnungen, dass dort vielleicht wieder einmal Züge fahren könnten.

Göttingen- Eichenberg - Bebra, NVV-Linie R7 Weitere Verzögerung für „Stadtbahnhof Eschwege“

(fl) Obwohl sich mittlerweile nach Angaben von NVV-Geschäftsführer Thomas Rabenmüller ein Konsortium zur Finanzierung der Strecke Eschwege West - Eschwege Stadt im Rahmen einer „public - private - partnership“ gefunden hat, verzögert sich die Betriebsaufnahme weiter. Momentan finden noch Vertragsverhandlungen statt. Die Prozedur ist schwierig, da es kaum Erfahrungen mit der privaten Finanzierung von Bahn-

*Alt trifft neu: Dampflokomotive 8106 durchfährt am 28. März 2005 den neu gebauten Bahnsteig im Hp. Wiesenfeld
Foto: Jürgen Schmied*



trassen gibt. Im Gespräch ist eine Betriebsaufnahme im Jahr 2009.

Das Projekt umfasst den Umbau des Stadtbahnhofs im Rahmen einer Neubebauung des gesamten Quartiers, die Sanierung und Elektrifizierung der 3,3 km langen Strecke sowie den Bau einer Verbindungskurve Richtung Göttingen. Eingestellt wurde das traditionsreiche Teilstück der historisch bedeutsamen „Kanonenbahn“ 1985. Nach der Reaktivierung soll es Direktverbindungen nach Kassel, Göttingen und Bad Hersfeld geben.

Obere Edertalbahn Frankenberg - Battenberg Gleise am Anschluss Hasenclever ausgebaut

(js) Nachdem die Firma Hasenclever („Auhammer“) in Battenberg schon seit längerer Zeit keine Güter mehr auf der Schiene zugestellt bekommt (MORA-C lässt grüßen), hat man im vergangenen Jahr noch Nägel mit Köpfen gemacht. Auf dem Werksgelände befand sich neben mehreren Ladegleisen auch noch der Streckenrest der Linie nach Hatzfeld /

Bad Berleburg. Das Streckengleis verlief mitten über das Werksgelände und war sogar teilweise durch eine Werkhalle überbaut, unter der der Zug früher hindurch fuhr.

Nach der Ankündigung der Kurhessenbahn im vergangenen Jahr, Sonderzüge bis zum Haltpunkt Battenberg-Auhammer zu führen, reagierte die Firma schnell. In Windeseile wurden alle Gleise auf dem Werksgelände abgebaut. Durch den stark nachlassenden planmäßigen Güterverkehr auf dieser Linie (siehe auch Bericht an anderer Stelle dieser Ausgabe) ist der Bestand der Strecke stark gefährdet.

In nächster Zukunft müssten auf dem Abschnitt Frankenberg Allendorf/Eder Investitionen in Millionenhöhe getätigt werden, um die Strecke befahrbar zu halten. Da die Firma Viessmann offensichtlich die Verladung im Schienengüterverkehr aufgegeben hat, ist die Sanierung dieser Strecke sehr fragwürdig. Daran kann auch der minimale Ausflugsverkehr des vergangenen Jahres nichts ändern.

Es bleibt nur zu hoffen, dass die Firma Ante-Holz in Somplar weiterhin ihre Ganzzüge in Battenberg entladen kann, da ein Entladen der Züge im Frankenger Bahnhof zu einer stärkeren LKW-Belastung in dieser Stadt führen würde.

Burgwaldbahn Marburg - Frankenberg NW + RMV-Linie 42 Strecken­höchst­geschwin­dig­keit erhöht

(js) Mit dem Fahrplanwechsel am 11. 12.2005 wurden mehrere kurze Streckenabschnitte von 60 km/h auf 70 bzw. 80 km/h heraufgesetzt. Hierzu zählen Abschnitte zwischen Simtshausen und Münchhausen und zwischen Emsthausen und Wiesenfeld, auf denen sich keine Überwege befinden. Die Fahrzeiten sind dadurch allerdings noch nicht geändert worden.

Frankenger Lokschuppen Brandruine

Der bereits in der Nacht auf den 30. Juni vergangenen Jahres abgebrannte Frankenger Lokschuppen, der einer Brandstiftung zum Opfer fiel, zeigt sich immer noch als Ruine. Allerdings wurde im November 2005 seitens der DB angekündigt, dass die Reste der Dachkonstruktion in Kürze abgetragen werden sollten, so dass die von der Fa. Balzer einge­zogenen und durch das Großfeuer vernichteten Dämmstoffe endlich entsorgt werden könnten. Die Außenwände des Schuppens sollten aber vorerst stehen bleiben. Der



Etwa drei Wochen nach der Brandstiftung rangiert die 253 015-8 der Preßnitztalbahn (PRESS) ihren Holz­zug vor der Brandruine des Frankenger Lokschuppens

Foto: Jürgen Schmied

sechsständige alte Teil des Lokschuppens ist stark ein­sturz­ge­fährdet. Hin­ge­gen hatte der dreiständige Anbau, der aus dem Jahre 1920 stammt, das Großfeuer zum­in­dest äußerlich einigermä­ßen überstan­den. Bisher konnten aber noch keine Maß­nahmen fest­ge­stellt werden, die Brandruine kann also noch immer bewun­dert werden.

Unfall am Bahnübergang bei Ernsthausen

Zu einem etwas kuriosen Unfall kam es am 27. Januar 2006 an dem mit einer auto­matischen Halbschranke gesicherten Bahnübergang der Bundesstraße 252 zwischen Münchhausen und Ernsthausen. Nach einem Bericht in der Frankenger Zeitung waren zwei Arbeiter einer Firma aus Güsten damit beschäftigt, Leitplan­ken der Bundesstraße auszutauschen.

Dabei parkten sie ihren Lastwagen so ungünstig, dass dieser mit dem Heck im Lichtraumprofil auf dem Bahnübergang stand. Als gegen 9:45 Uhr (ca. 1,5 Std.

vor Plan) der Übergabegüterzug auf den Bahnübergang zurollte, senkten sich die automatischen Halbschranken auf die Ladefläche des Lastwagens nieder. Nun versuchte ein Arbeiter mit Hilfe des Montagekrans des Lastwagens, die Schranke wieder anzuheben! Die Übergabe, aus zwei beladenen Holzwagen und einem leeren Gaskesselwagen gebildet und außerplanmäßig von einer V60 (DB-Cargo) geführt, erfasste mit dem rechten Rangierertritt den Lastwagen und schleuderte ihn herum. Der Arbeiter, der den Kran bediente, stand hinter dem LKW, und konnte von dort den herannahenden Zug nicht sehen. Er wurde durch den Aufprall schwer verletzt, der Lokführer erlitt einen Schock.

Bundesstraße und Bahnstrecke waren bis ca. 12 Uhr gesperrt. Sechs Personenzüge endeten bereits in Münchhausen und wurden auf dem Restweg bis Frankenberg durch Busse ersetzt.

Kein weiterer Schülerzug Wetter - Marburg

Schon seit vielen Jahren wird in der Relation Wetter - Marburg im morgendlichen Schülerverkehr eine Entlastung für den überfüllten Schülerzug gefordert. Die Kurhessenbahn hat deshalb den zuständigen Verkehrsverbänden (RMV + NVV) erneut ein günstiges Angebot für einen zusätzlichen Zug Wetter - Marburg gegen 7 Uhr unterbreitet, und bereits die Fahrzeugflotte im Südnetz hierfür um einen achten VT 628 verstärkt. Die Entscheidung fiel letztendlich doch zu Gunsten eines Busses aus. Es wird sich zeigen, ob dieser auch wirklich zu einer Entlastung des Schülerzuges führen wird.

Obere Lahntalbahn Marburg - Laasphe - Erndtebrück RMV-Linie 43

Bahnsteige erneuert, Strecken- höchstgeschwindigkeit erhöht

(js) Auch auf dieser Linie wurden mit dem Fahrplanwechsel am 11.12.2005 mehrere kurze Streckenabschnitte von 60 km/h auf 70 bzw. 80 km/h heraufgesetzt. Hierzu zählt unter anderem ein Abschnitt zwischen Wallau und Laasphe. Im vergangenen Jahr hat die Kurhessenbahn den überwiegenden Teil der Bahnsteige an den Haltepunkten dieser Strecke erneuert. Die Baumaßnahmen wurden auf eigene Rechnung finanziert, ohne die zu Hilfe-nahme von Mitteln aus dem Gemeinde-verkehrsfinanzierungsgesetz.

Bahnhof Gießen

Das Ende der „ Gießener Tropsteinhöhlen“ ist ein Stück näher gerückt

(hl, fl) Mitte Februar verbreiteten die Gießener Zeitungen die Meldung, dass der Vorstand der DB AG 11 Millionen Euro für die Sanierung und Renovierung des Gießener Bahnhofs bewilligt habe. Dies sei ein Verdienst des Gießener Verkehrs-wissenschaftlers Professor Gerd Aberle. Ihm war es im vergangenen Jahr gelungen, den Bahnbevollmächtigten für Hesse-n, Dr. Klaus Vornhusen, nach Gießen zu holen. Bei einem gemeinsamen Gang durch den Bahnhof und Unterführung konnte dieser die zahlreichen Mängel selbst in Augenschein nehmen.



Der Bahnhof Gießen erhält eine komplett neue Bahnstufenunterführung . Foto (22.02.2006): J. Lerch

Es ist geplant, eine komplett neue Fußgängerunterführung zu bauen, was bei laufendem Zugverkehr aber nicht ganz einfach sei. Die Bahnsteige der Gleise 11 bis 15 sollen angehoben, völlig neu gestaltet und mit Aufzügen ausgerüstet werden. Welche Veränderungen in der Bahnhofshalle geplant sind, wurde noch nicht bekannt. In Sachen Bahnstufenvorplatz ist nach wie vor ein Verkauf an die Stadt geplant.

Torsten Sälinger von der Bahn machte gegenüber den Zeitungen deutlich, dass noch einige Fragen zu klären sind, bevor mit dem Umbau begonnen werden kann. Er bestätigte aber, dass bei einem Vorstandsbeschluss in Berlin die entscheidenden Weichen für die Sanierung gestellt worden sind.

Vogelsbergbahn Gießen-Alsfeld-Fulda RMV-Linie 35

Buslinie 110 in den Tagesrandlagen wieder bis Grünberg verlängert

(hl) Beim letzten Fahrplanwechsel im Dezember 2005 wurden die in den Tagesrandlagen als Regionalbahnersatz zwischen Gießen und Mücke verkehrenden Busse zwischen Grünberg und Mücke ersatzlos gestrichen und wochentags im Spätverkehr auf dem Laufweg Gießen – Reiskirchen reduziert. Zwischenzeitlich (seit 9. Januar 2006) verkehren die Busse des Spätverkehrs wieder bis Grünberg. Eine Durchbindung bis Mücke, wie vor dem Fahrplanwechsel im Dezember 2005, wurde nicht mehr eingerichtet, auch eine Anfahrt des Bahnhofes Mücke nur bei Bedarf (Reisende melden sich beim Fahrer) wurde nicht umgesetzt.



Bahnhof Mücke

(hl) Nach einer Pressemeldung in der Alsfelder Allgemeinen wurde der Gemeinde Mücke zwischenzeitlich das Empfangsgebäude für 39.000 Euro zum Kauf angeboten. Obwohl dieser Betrag ein Bruchteil der Summe ausmacht die z. B. im Jahre 2001 für dieses Objekt zur Diskussion stand, spricht sich die FWG Mücke wie bereits auch 2001- gegen den Kauf aus. Der Bahnhof gehört mit zum Förderschwerpunkt der „Neuen Mitte“ der zusammengewachsenen Ortsteile Flenzungen und Merlau und somit auch zu dem Förderungskatalog der Dorferneuerung.

Friedberg-Hanau /Stockheim-Bad Vilbel - Frankfurt RMV-Linien 33 + 34

Anschlussverbesserungen in Nidderau

(lk) Zum Fahrplanwechsel 2005 war es am Knoten Nidderau vom Übergang auf die RMV-Linie 33 auf die Linie 34 und umgekehrt zu Fahrzeitverschiebungen und Anschlussverlusten gekommen (die Hessenschiene berichtete). Zum Fahrplanwechsel wurden am Knoten Nidderau Verbesserungen vorgenommen, so dass in der Relation Friedberg -> Nidderau -> Stockheim nun 13mal werktätlich (außer samstags) die Möglichkeit besteht, umzusteigen, anstatt wie bislang nur zehnmal. In umgekehrter Streckenführung sind acht Übergänge möglich, vormals waren es sechs. Zudem wurde zwei Zügen der Linie 33 nachmittags in Richtung Friedberg im Bahnhof Nidderau eine Wartezeit von

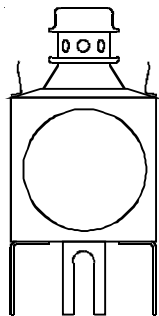
4 Minuten verordnet, so dass auch hier eine Umsteigemöglichkeit besteht.

Die Abfahrtszeiten am Bahnhof Friedberg wurden größtenteils auf die Minute .19 harmonisiert, nach wie vor allerdings –vor allem während des Halbstundentaktes- mit einigen Minuten-sprüngen über den Tag verteilt. Den Bahnhof Hanau verlassen die Triebwagen überwiegend zur Minute .07/.37 und schaffen so mehr Übergangszeit am Bahnhof Friedberg. Die erweiterten Übergangszeiten in Nidderau haben bei ausgewählten Zügen allerdings Anschlussverluste in Friedberg zur Folge.

Pro Bahn & Bus zeigt sich erfreut über die Verbesserungen und möchte allen Mitwirkenden danken. Der Fahrgastverband ist jedoch der Ansicht, dass im Sinne des IntegralenTakt Fahrplans (ITF) weitere Verbesserungen an den Knotenbahnhöfen Friedberg, Nidderau und Hanau nötig sind, um Anschlüsse dauerhaft sicherzustellen und weitere Fahrgäste zu gewinnen.

*Am ersten Betriebstag, dem 11. Dezember
2005, fährt eine Itino-Doppeleinheit aus
dem Bahnhof Seligenstadt Richtung
Babenhausen aus*





Vogelsberg- bahn goes international

(fl) Hessenschiene – Leser Hans-Rolf Thiele aus Buseck fragte bei einem großen hessischen Verkehrsverbund per Internet nach einer Verbindung von Großen Buseck nach Marburg und erhielt in dem ansonsten auf Deutsch verfassten Ausdruck auch folgende Informationen:

„Produkte: Fußweg, Bus 140, RB 35, RE 30,...“ sowie

„Bemerkungen: Number of bicycles conveyed limited, vehicle-mounted accessaid, notification: 01805-512512 (12 ct/Min.).“

Dazu schreibt Herr Thiele: “(...) Die Tatsache, dass in diesem Ausdruck ein Fußweg in der Spalte ‘Produkt’ (aus was, aus Nahrung mal Bewegung?) erscheint, mag einem ja noch ein Schmunzeln entlocken, aber weiter darunter wird es dann richtig arg! Was fängt ein wie ich inzwischen Achtundsiebzigjähriger, der in 1941 aus der Volksschule entlassen worden ist, mit den Angaben in englischer Sprache an?“

Und weiter: „Gewiss, Sprache lebt, ist in gewisser Weise wohl auch ein ständiger Prozess, ähnlich vielleicht dem Wein (aus) bau – nur, wenn man einen solchen Prozess so empfindlich stört, wird da am Ende das Ergebnis noch genießbar sein?“

Einen solchen Wein zu trinken, sollte man die Verantwortlichen des von mir Beanstandeten zwingen!“

Na denn - ein herzliches „Prost“ bzw. „Cheers“ nach Hofheim...

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. 4 vom 01.01.2006

Erhältlich bei den Bahnhofsbuchhandlungen Bad Nauheim, Darmstadt Hbf, Frankfurt (M) Hbf, Frankfurt (M) Süd, Frankfurt (M) Flughafen Gleis 1, Frankfurt (M) Höchst, Friedberg, Gießen, Göttingen, Hanau Hbf, Kassel Hbf, Kassel-Wilhelmshöhe, Limburg, Mainz Hbf, Marburg, Offenbach Hbf, Rüsselsheim, 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, Jürgen Schmied, Friedrich Lang, Lars Kühnemund, Michael Laux, Jürgen Lerch, Andreas Christopher, Dr. Heribert Menzel, Oliver Günther

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:

1. Mai 2006

Broschüren und Schriften

100 Jahre Binger Verkehrsbetriebe

16,80 Euro

(Karl-Heinz Lautensack) Aktiengesellschaft Binger Nebenbahnen – Stadtwerke Bingen am Rhein –Verkehrsbetriebe-. 130 Seiten, sehr viele schwarzweiß- und Farbaufnahmen, ca. 20 x 27 cm. Verlag Lautensack, 2005.

Butzbach – Licher Eisenbahn

24,80 Euro

(Andreas Christopher) Die wechselvolle Geschichte der BLE, präsentiert zum 100-jährigen Jubiläum. 164 Seiten, ca. 300 Fotos und Abbildungen, teilw. in Farbe, ca. 21 x 30 cm, gebunden. AG Drehscheibe, 2004.

Die schmalspurige Dampfstraßenbahn Eltville – Schlangenbad 9,30 Euro

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

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



HESSENSCHIENE-Abonnement

für 12 Euro 2 Jahre 8 Ausgaben druckfrisch nach Hause

Ja, ich möchte die Hessenschiene abonnieren. Das Abonnement gilt für 2 Jahre (8 Ausgaben) und kostet 12 Euro einschließlich Versand. Die Bezugsgebühren werden durch eine Zweijahresrechnung erhoben (bitte keine Vorauszahlung).

Das Abonnement verlängert sich nicht automatisch. Nach 2 Jahren schicken wir Ihnen eine neue Rechnung zu. Wird diese nicht bezahlt, ist das Abonnement beendet.

Datum, Unterschrift

