

HESSEN SCHIENE

Mit vielen Infos zur
Westerwald-Sonderfahrt!

Nr. 64 D: 1,50 Euro
Juni - August 2006
ZKZ 04032

Die Infozeitschrift
von Pro Bahn & Bus



- **NVV zahlt bei Verspätungen Geld zurück**
- **Kürzung der Regionalisierungsmittel**
- **Wird die Landesbahn verkauft?**



PROBA H N&BUS
Ihr Fahrgastverband

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
NVV zahlt Fahrgeld zurück	7
Hessens erste Draisinenbahn startet am Edersee	8
Cantus erhält erstes Fahrzeug für das Nordosthessen-Netz	9
Arolsen: Intelligente Nutzung eines Bahnhofs	10
RegioTram-Testfahrten nach Melsungen	11
Wer ist zuständig? „Ich“	12
Umbaumaßnahme Kassel Hbf für die RegioTram	12
Bahnfahren und Wandern durch das Edertal	13
Stadt Gießen erwirbt den Bahnhofsvorplatz	15
Bahnhof in Marburg soll modernisiert werden	17
Lumdatalbahn aktuell: Verkauf der Ladestraße in Treis an privat	18
Deutsche Bahn investiert weiter in den Frankfurter Hauptbahnhof	20
Taxen statt Busse als Ersatz für Bahnen	21
Frankfurt: Sperrung des S-Bahn-Tunnels	22
Vergabe von Busleistungen im RMV-Gebiet	25
Neuer Verein will Überwaldbahn retten	26
Infos zur Sonderfahrt	28
Kürzung der Regionalisierungsmittel: gezielt am Kernproblem vorbei	34
Neues vom Elektronischen Fahrschein	40
Verkauft das Land Hessen die Landesbahn?	43
Streckentelegramm	44
Schlusslicht	50

Titelbild: Sommerzeit - Reisezeit! Vielleicht fahren Sie in die bahnfrendliche Schweiz und reisen mit dem Rheintalexpress Richtung Sargans - Chur (Bahnhof Altstätten SBB, 21.05.2006)

Rückseite: Oder doch lieber Deutschland? IC2084 ist gerade in Oberstdorf losgefahren und mit Ziel Augsburg im Allgäu unterwegs (22.05.2006)

Fotos, wenn nicht anders bezeichnet: J. Lerch

Liebe Mitglieder,
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

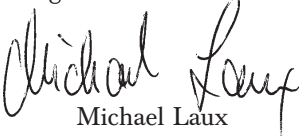
Der zur Zeit alles beherrschende Begriff in der Welt des Öffentlichen Verkehrs lautet „Kostendruck“. Und da der Mensch ein Herdentier ist, war auch ich kurzzeitig geneigt, dieses Vorwort dem Kostendruck zu widmen. Die kleine Stichwortsammlung umfasste Themen wie „Aufbau eines Verwaltungsapparates seit 1995“, „Geschäftsführerposten“, „Verwendung der Werbeetats“ und einiges mehr. Dann fiel mir ein: Beim Sprechen über Kosten kommt das Thema „Nutzen“ fast immer zu kurz.

In Frankreich, Spanien und Italien boomen neue Nahverkehrssysteme. Sie gelten als anerkanntes Mittel, um von der Verödung bedrohte Innenstädte und problematische Stadtviertel aufzuwerten. In der Systemfrage wird mutig experimentiert – der Bus entwickelt sich mit Spurführung und Mehrfachgelenken zur „Straßenbahn auf Rädern“ – oder umgekehrt? Den meisten Systemen gemein ist jedoch eine begeisterte Freude am Design. Da werden ganze Linien in einem künstlerischen Look gestaltet, z.B. in Montpellier mit großflächigen Blumenmotiven. Und Mühlhausens neue Straßenbahn – gleich hinter der Grenze zu Deutschland – rollt einheitlich im freudig-gelbschwarzen Tigerenten-Design durch die bislang eher graue Stadt.

Selbstverständlich muss eine gute Gestaltung von Fahrzeugen und Haltestellen nicht zwangsweise nur den „Bauch“ ansprechen. Auch der Kopf ist empfänglich, zum Beispiel für Aussagen wie „Mit der Bahn / dem Bus alle X Minuten von A nach B“.

Schon ein mittleres Stadtbussystem mit 50 Fahrzeugen bietet hochgerechnet mehr als 1000 Quadratmeter Fläche für eine Botschaft, wie die Offiziellen einer Stadt zu ihrem Verkehrsbetrieb und damit letztlich zu ihrer Kommune und den Bürgerinnen und Bürgern stehen: Sind alle Flächen mit kommerzieller Werbung versehen, so sagt das „wir verkaufen gerade unser letztes Hemd...“. Lässt man sie einfach weiß, wie in meiner Heimatregion Gießen/Wetzlar häufig praktiziert, lautet die zugehörige Suggestion „Ideen haben wir keine und Nahverkehr ist uns egal“. Die Fachpresse hat die Aufwertung von Bahnen und Bussen mittels Design mit dem Schlagwort „Nahverkehr sexy machen“ versehen. Übersetzt man „sexy“ mit „anziehend, attraktiv, begehrenswert“, so trifft es genau den Kern der Aufgabe.

Das wäre also einer der Gründe, warum in Sachen öffentlicher Verkehr mehr über Nutzen und (etwas) weniger über Kosten geredet werden sollte. Für die übrigen Gründe braucht es noch etwa 999 Vorworte.



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

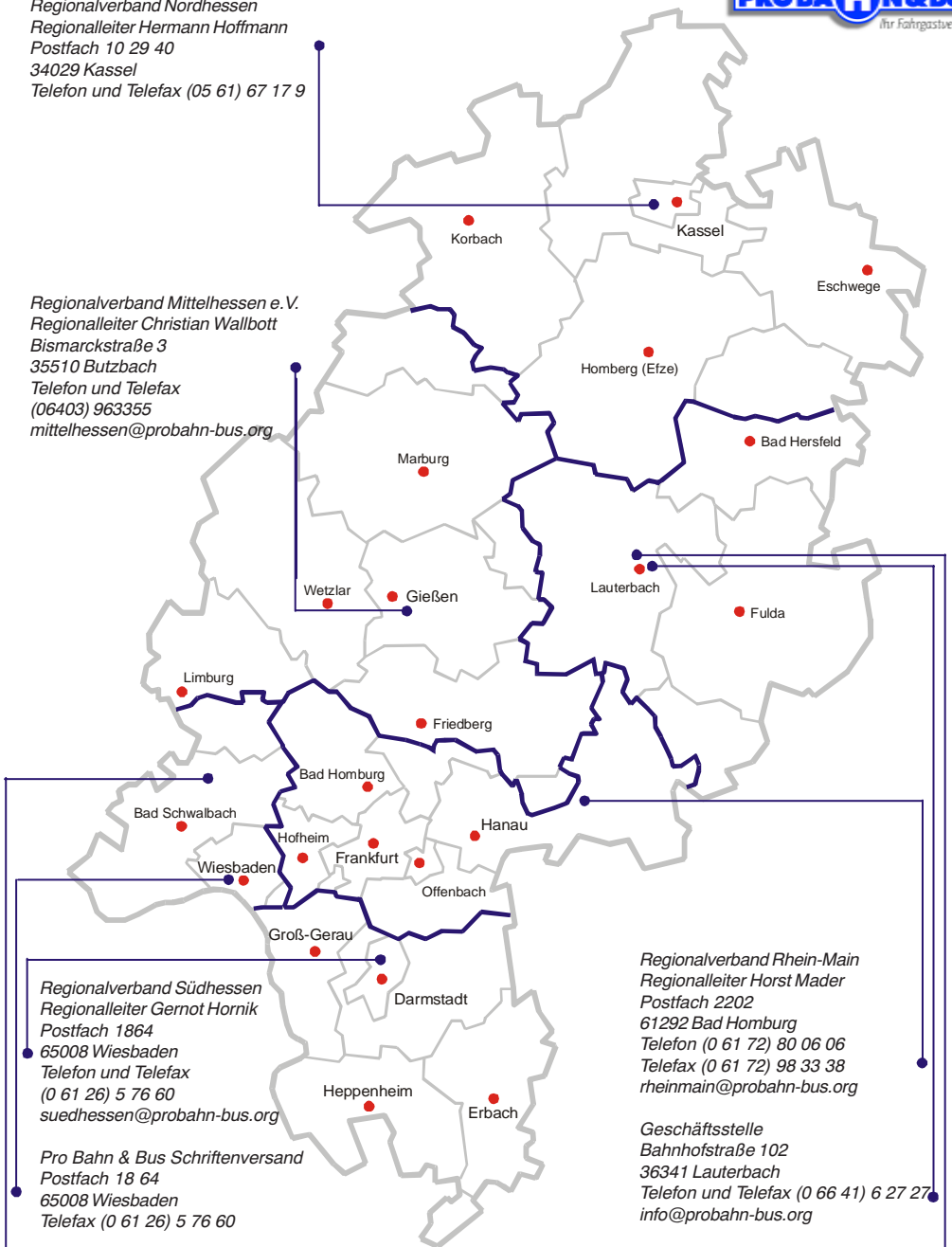
Pro Bahn & Bus Schriftenversand
 Postfach 18 64
 65008 Wiesbaden
 Telefax (0 61 26) 5 76 60

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
06.06.06 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
03.07.06 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte "Ziegelhütte", Am Bahnhof 6, Idstein
04.07.06 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
06.07.06 18:30 Uhr	NHS	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstr. 21, Melsungen
04.09.06 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte "Ziegelhütte", Am Bahnhof 6, Idstein
05.09.06 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
09.09.06 08:30 Uhr	HS	Sonderfahrt in den Westerwald	ab Butzbach / Gießen

Unsere Treffen vor Ort

Kontaktadressen

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



Weltmeister-Pass: Netzkarte während der WM für jedermann

(db, jl) Während der fünfwöchigen Fußball-Weltmeisterschaft sind Sie mit dem Weltmeister-Pass der Bahn besonders günstig unterwegs: Die Netzkarte zur Fußball-WM gilt vom 7. Juni bis 11. Juli 2006 deutschlandweit im gesamten Nah- und Fernverkehr der Deutschen Bahn.

Der Weltmeister-Pass kostet in der 2. Klasse 349,- EUR und in der 1. Klasse 549,- EUR. Er gilt für beliebig viele Fahrten, ist nicht übertragbar und kann mit den jeweiligen Aufpreisen auch in den Nachtzügen genutzt werden. Man muss nicht Fußballfan sein, um dieses attraktive Angebot nutzen zu können!

Weltmeister-Bahncard 25

(db, jl) Die Weltmeister-Bahncard lohnt sich schon ab einer ersten Reise im Wert von 76,- EUR. Von April bis zum 31. Juli 2006 sind Sie mit der Weltmeister BahnCard 25 entweder überall dabei, wo König Fußball regiert oder Sie nutzen die Gelegenheit, mal wieder mit der Bahn Deutschland zu bereisen.

Damit aber nicht genug: Der Nationalelf die Daumen drücken lohnt sich. Denn für jede Runde, die die deutsche Elf bei der FIFA WM 2006 weiterkommt, verlängert sich die Weltmeister BahnCard 25 kostenlos um einen Monat. Holt Deutschland den Titel, ist Ihre Weltmeister BahnCard 25 sogar bis zum 31. Dezember 2006 gültig – ganz ohne weitere Kosten. Die Weltmeister BahnCard wird

ohne ein Passfoto erstellt und ist nur in Verbindung mit dem eigenen Personalausweis im Zug gültig.

Ganz gleich, ob Sie zu den WM-Spielen oder nur mal so mit der Bahn fahren. Darüber hinaus genießen Sie alle weiteren Vorteile der BahnCard 25 wie z.B. City-Ticket, TEE Rail Alliance oder DB Carsharing.

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: 1600 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. August 2006

Zu spät oder zu früh: NVV zahlt Fahrgeld zurück Pünktlichkeitsgarantie im Nahverkehr - 130 Beschwerden in drei Tagen

(hh) Am 8. Mai 2006 gab der NVV in einer Presseerklärung die 5-Minuten-Garantie ab: Wenn sich Busse und Bahnen im NVV-Bereich zwischen Göttingen und Schwalmstadt, zwischen Willingen und Bad Hersfeld um mehr als 5 Minuten verspäten, wird auf das entwertete NVV-Ticket das Fahrgeld in voller Höhe erstattet.

Besitzer von Spartickets sowie von Zeitkarten werden anteilig entschädigt. Darüber hinaus übernimmt der NVV Taxikosten bis zu 25 Euro, falls ein Fahrgast nach 20 Uhr seinen Anschluss verpasst. Bis zur gleichen Höhe werden auch Reinigungskosten für den Fall getragen, dass ein Gast seine Kleidung an unzureichend gereinigten Sitzen im Fahrzeug oder an Haltestellen verschmutzt hat. Die 5-Minuten-Garantie gilt mit jedem NVV-Ticket auf allen Strecken und rund um die Uhr. Ausgenommen sind lediglich die NVV-Schülertickets, die durch den Schulträger bezahlt werden, und Tickets für die Anruf-Sammeltaxen, die im Taxi verkauft werden.

NVV-Kunden können sich bis spätestens drei Tage nach einem Vorfall beschweren und ihren Garantie-Anspruch geltend machen: persönlich in allen Info-points und NVV-Kundenzentren, am Service-Telefon unter der Rufnummer 0180-234-0180 oder online unter www.nvv.de. Innerhalb der folgenden drei Monate erhält der Fahrgast in jedem NVV-InfoPoint oder in den NVV-Kundenzentren seine Fahrtkosten 1:1 in bar erstattet. Hierbei muss er sein entwertetes Ticket vorlegen, bei einer gewünschten Erstattung von Taxi- und Reinigungskosten sein Ticket und Quittungen. Bei Erstattungsbeträgen

über fünf Euro ist grundsätzlich der Personalausweis vorzulegen. Garantieformulare liegen in Fahrzeugen aus.

Am 11. Mai, also drei Tage nach der Presseerklärung, teilte NVV-Geschäftsführer Thomas Rabenmüller in einer Pressekonferenz mit, dass seit Bekanntgabe der 5-Minuten-Garantie 130 Beschwerden eingegangen seien. Das seien 0,02 % aller Fahrgäste im genannten Zeitraum. „Die Tatsache, dass einige unserer Gäste überhaupt ihr Fahrgeld zurückgefordert haben, werten wir ausdrücklich nicht als Misserfolg, im Gegenteil“, sagt Rabenmüller. „Jeder, der berechtigt etwas an unseren Leistungen zu bemängeln hat, findet bei uns Gehör und wird für Verspätungen und Versäumnisse entschädigt. Es ist ja gerade unser Ziel, Unzulänglichkeiten aufzudecken und auszuschließen, von denen wir auf anderem Wege womöglich nie etwas erfahren hätten.“

So kann der Fahrgast mithelfen, Leistungen in seinem Sinne zu optimieren. Die Pünktlichkeitsgarantie soll auch gelten, wenn Bus oder Bahn zu früh fahren und der Fahrgast dadurch einen wichtigen Anschluss versäumt. Da über 95 % aller NVV-Fahrten pünktlich sind, werden die Erstattungsansprüche in überschaubaren Grenzen bleiben.

Kommentar: Der Fahrgast wird Kontrolleur

Wer seine Kunden für berechtigte Beschwerden bezahlt, kann einigermaßen sicher sein, dass Fahrgäste auch den Zustand von Fahrzeugen und Haltestellen kontrollieren. Allerdings wird die Garantie nicht ganz reibungslos ablaufen: Lange Schlangen beim Buseinstieg vor einer Ampel (z.B. am Altmarkt in Kassel) führen ebenso leicht zu einer Verspätung wie das Verladen von Kinderwagen und Rollstühlen. Probleme gibt es auch bei langer Wartezeit nach einem Unfall. Auch überlastete eingleisige Strecken (Hessentag in Hessisch Lichtenau) führen leicht zu Verspätungen.

Trotzdem begrüßt Pro Bahn & Bus die NVV-Initiative mit der Bargelderstattung. Dagegen müssen sich DB-Fahrgäste auf Nicht-NVV-Strecken meistens mit einem Gutschein zufriedengeben, dessen Einlösung oft schwierig ist – und auch das nur im Fernverkehr. Die Garantieregelungen des RMV bleiben ähnlich weit hinter denen des NVV zurück. Bis Ende 2006 wird der NVV das Garantie-Projekt systematisch beobachten, auswerten und danach über eine Verlängerung entscheiden.

Hermann Hoffmann

Hessens erste Draisinenbahn startet am Edersee

(fl) Seit dem 1. Mai 2006 besteht die Möglichkeit, eine zwei Kilometer lange Teilstrecke des ehemaligen Kraftwerksanschlusses Hemfurth am Edersee mit Fahrraddraisinen zu befahren. Die Strecke war zuletzt in den 1990er Jahren mit NVV-Ausflugstriebwagen bedient worden.

Wegen der hohen Sanierungskosten für das Gleis mussten diese Fahrten leider wieder eingestellt werden. Die Draisinenstrecke führt direkt am Affolderner See entlang und weist die Start- und Endpunkte Affoldern und Hemfurth auf. Betrieb ist von Anfang Mai bis Ende Oktober an Sonn- und Feiertagen ab 11.00 Uhr. In der Hauptsaison im Juli und August besteht täglicher Betrieb ab 10.00 Uhr. Gestartet wird im Stundentakt, und zwar zur vollen Stunde in Affoldern und zur Minute

30 in Hemfurth. Nähere Informationen unter www.eder-draisine.de oder unter Tel. 05634 7566 bzw. Fax 06227 78-02512.

In Hemfurth lohnt natürlich auch eine Fahrt mit der 917 Meter langen Peterskopf-Standseilbahn des Energiekonzerns E-ON. Die Bahn wurde vor zwei Jahren saniert und bietet bis Oktober täglich außer montags Betrieb im Stundentakt. In ganz Hessen existieren nur zwei Standseilbahnen.

cantus Verkehrsgesellschaft erhält das erste Fahrzeug für das Nordost-Hessen-Netz

(fl) Am 15. Mai 2006 wurde der erste von insgesamt 20 Triebzügen des Typs FLIRT an die neu gegründete cantus Verkehrsgesellschaft mbH übergeben. Bei der cantus handelt es sich um eine Tochter der Hessischen Landesbahn GmbH (HLB) und der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN).

Vom 10. Dezember 2006 an betreibt die cantus Verkehrsgesellschaft die Strecken des „Nordost-Hessen-Netzes“ für die nächsten zehn Jahre. GeFLIRTet wird zukünftig auf den Strecken Göttingen-Eichenberg-Kassel, Kassel-Bebra-Fulda, Göttingen-Eschwege-Bebra und Bebra-Eisenach. Insgesamt werden 3,6 Millionen Zugkilometer jährlich mit den neuen Regionaltriebzügen befahren.

Die neuen Regionaltriebzüge des Typs FLIRT (Flinker Leichter Innovativer Regional Triebzug) werden bei der Stadler Pankow GmbH in Berlin gefertigt. Der FLIRT verfügt über klimatisierte Innen-

räume und großzügig gestaltete Multifunktionsabteile in den Eingangsbereichen. Der helle, freundliche Fahrgastbereich ist barrierefrei und verfügt über volle Durchgängigkeit. Der problemlose Zugang mit sperrigem Gepäck sowie mit Fahrrädern, Kinderwagen und Rollstühlen wird durch eine Rampe im Einstiegsbereich unterstützt. Das Fahrzeug ist in Grau- und Blautönen lackiert, die Front und Teile der Seitenwände sind in kräftigem Orange abgesetzt. Leider wurde dieser Farbton nicht für die Türen verwendet, was deren Erkennbarkeit für Sehbehinderte verbessert hätte.

Der erste FLIRT-Triebwagen für cantus präsentiert sich vor dem Herstellerwerk in Berlin-Pankow

Foto: Stadler-Werksbild



Intelligente Nutzung eines Bahnhofs Inzwischen 15 Mieter im Bad Arolser Bahngebäude

(hh) Der für den Bad Arolser Hessestag 2003 aufpolierte Bahnhof zwischen Kassel und Korbach zeigt, wie wichtig Engagement von ideenreichen Kaufleuten und von Kommunalpolitikern ist (s. auch Hessenschiene Nr. 46 Seite 8 und Nr. 49 Seite 7). Im Herbst 2001 berichtete die Presse, dass der Eiergroßhändler Arno Reuschel monatelang mit der Bahn wegen dem Verkauf des Gebäudes verhandeln musste.

Ein Jahr später, also wenige Monate vor dem Hessestag, wurde mitgeteilt, dass der Bahnhof - inzwischen von Arno Reuschel erworben - für 502 000 Euro renoviert werden soll. Hiervon seien 437.000 Euro als Beteiligung des Landes Hessen vorgesehen. Nach einem Bericht der Waldeckischen Allgemeinen vom 13. März 2006 konnte nun Arno Reuschel den Kommunalpolitikern das Nutzungskonzept und die Betriebsansiedlungen im Bahnhof erläutern.

Reuschel berichtete über anfängliche Schwierigkeiten bei der Umsetzung seiner Vorhaben. Sehr hilfreich hätte ihm jedoch das Ordnungsamt zur Seite gestanden. Die Umgestaltung des Vorplatzes sei ebenfalls durch städtische Gelder erfolgt. Laut Reuschel haben sich inzwischen 15

Mieter auf 1500 qm Fläche angesiedelt. Neben Reuschels Betrieb haben u.a. ein Schlachtmaschinenhersteller sowie eine Autovermietung Platz gefunden. Im Bahnhof verkaufen Mitarbeiter der Firma Digitar (BBW) Fahrkarten und beraten die Fahrgäste. Der FC Porto nutze die alte Bahnhofsgaststätte an Wochenenden als Kulturzentrum und Kneipe. Beides werde gut angenommen. Auch ein Logistikzentrum hat für neue Arbeitsplätze gesorgt. Dazu sind Wohnräume entstanden.

Ein Politiker sagte: „Diese Liegenschaft wird intelligent genutzt.“ Der Erste Stadtrat Helmut Hausmann nannte es einen Glücksgriff für die Stadt, dass Reuschel den Bahnhof erworben habe. Dazu habe Mut und Risikobereitschaft gehört.

Sicher lohnt es, wenn Politiker und Geschäftsleute aus anderen Regionen einen Blick in Bad Arolsens Bahnhof werfen. Ein persönlicher Fahrkartenverkauf in Verbindung mit Gewerbebetrieben dient dem Arbeitsmarkt, sorgt für mehr Fahrgäste und könnte mancher Bahnhofsruine neues Leben einhauchen. Vor einigen Jahren wurde bereits auf eine Seite im Internet hingewiesen, die Bilder und Eindrücke vom Arolser Bahnhof und anderen Stationen im Waldecker Land zeigt: www.gleis4.de

*Im Bahnhof Arolsen ist wieder Leben
Foto: Andreas Moll*



RegioTram-Testfahrten nach Melsungen

(hm, jl) Ab 28. Mai 2006 sollen auf der Strecke Kassel Hbf. - Melsungen endlich die RegioTram-Triebwagen rollen. Deshalb fanden Mitte Mai Probefahrten statt, die allerdings in Beiseförth endeten, da das Umsetzgleis in Melsungen-Süd erst bis Ende Mai freigegeben werden soll.



Bei Probefahrten nach Melsungen wird der Guxhagener Tunnel durchfahren

RegioTram-Tw 757 zu Präsentationsfahrten in Schweden

Am 25. April 2006 wurde der Kasserler RegioTram-Triebwagen 757 auf die Reise nach Südschweden geschickt, um dort für die Firma ALSTOM/LHB Test- und Vorführfahrten durchzuführen. Es

fanden an verschiedenen Orten Probe- und Präsentationsfahrten statt, so vom 10. bis 12. Mai 2006 zwischen Linköping und L'tvidaberg, am 13. und 14. Mai 2006 auf der Strecke Västervik-Jenny und vom 15. bis 19. Mai 2006 täglich zwei Fahrten von Linköping nach Kisa, die auch für Fahrgäste zugelassen waren.



*Die RegioTram-Probefahrt hat den Bahnhof Melsungen erreicht
3 Fotos: Dr. Heribert Menzel*



Die Einfahrt in den Gleisstumpf Melsungen-Süd. Hier soll später auch noch ein Haltepunkt errichtet werden

Abnahme und Aufgleisübung an RegioTram

Am 4. Mai 2006 erfolgte in Kassel Hbf. eine weitere Abnahme für die RegioTram-Triebwagen. Sie dürfen jetzt im DB-Netz in Vierfach-Traktion eingesetzt werden, obwohl das im Augenblick für den Regelbetrieb nicht vorgesehen ist. Im Juni 2005 fanden im Raum Donauwörth Testfahrten in Vierfach-Traktion statt. U.a. mussten danach noch Modifikationen an Stromabnehmern vorgenommen werden.

Wer ist zuständig? „Ich“

Probleme in Hessen mit der Deutschen Bahn könnten sich verbessern

(hh) Bei Sanierung von Bahnhöfen oder Brücken haben viele Bürgermeister Probleme mit der Bahn. Wer ist zuständig? Welches Tochterunternehmen der DB darf verhandeln? In Kassel geht es um die Einrichtung eines Technikmuseums im Kulturbahnhof und um eine neue Bleibe für den Dampfzug Hessencourrier, wenn die Hessische Landesbahn das jetzige Gelände für andere Zwecke benötigt. Auch die lebensgefährliche Bahnschranke an der Wegmannstraße im Kasseler Norden wartet auf eine Lösung.

Am 27. Januar war der Konzernbevollmächtigte der Bahn für Hessen, Dr. Klaus Vornhusen, bei der DB-Fahrzeug-instandhaltung GmbH Kassel zu Gast. Hier berichteten der Kasseler Bürgermeister Thomas-Erik Junge, der Pressesprecher des Landkreises Kassel, Harald Kühlborn, und auch Klaus Ossowski, Geschäftsführer des Zweckverbandes Raum Kassel, davon, dass es schwierig sei, Verantwortliche bei der DB zu ermitteln und zu erreichen. Auf die Frage, wer von der Bahn für Kassel zuständig sei, zückt Dr. Klaus Vornhusen seine Visitenkarte: „Ich“. Er sei häufig in Kassel, mindestens einmal im Monat. Allerdings wollte sich Dr. Vornhusen zu den Fragen Technikmuseum und Hessencourrier nicht sofort äußern. Dies würde aber mit

Bürgermeister Junge bzw. mit der HLB abgeklärt.

Nun hoffen wir, dass für Verhandlungspartner und Fahrgäste der Bahn mit Dr. Vornhusen, seit einem Jahr Konzernbevollmächtigter, mehr Bewegung in die Bahnprobleme kommt. Als allerdings im Februar die HNA von der Bahn AG eine Auskunft über nicht genutzte RegioTramwagen erhalten wollte (Gleisanlagen zwischen Kassel und Melsungen waren nicht rechtzeitig regiotramtauglich fertig gestellt), teilte die Pressestelle in Frankfurt mit, Dr. Vornhusen sei nur Ansprechpartner für Landräte und Bürgermeister. Für Presseauskünfte sei er nicht zuständig.

Umbaumaßnahme Kassel Hbf für die RegioTram

(hm) Im Bereich der ehemaligen Gleise 3 und 4 haben die Bagger mit der Absenkung der Gleistrasse begonnen. Die Baugrube für die Tunnelrampe der RegioTram im Kasseler Hauptbahnhof wird immer tiefer. In der Bahnhofshalle wurden bereits vor einigen Monaten Bohrungen für den RegioTram-Tunnel durchgeführt.

Foto: Dr. Heribert Menzel



**Die Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs im Raum Marburg e.V.
bietet für Mitglieder und Freunde einen Tagesausflug an:**

Bahnfahren und Radwandern durchs Edertal am Sonntag, den 25. Juni 2006

Dabei soll auch die Möglichkeit der Kurhessenbahn genutzt werden, die im Sommer an Sonn- und Feiertagen stattfindenden fahrplanmäßigen Sonderfahrten von Battenberg nach Frankenberg auf der Ederberglandbahn kennenzulernen. Diese Strecke wird seit fast 30 Jahren nicht mehr mit Personenverkehr bedient und ist der Rest der einstmaligen Verbindung bis Bad Berleburg. Dabei wird eine Teilstrecke im



Edertal mit dem Fahrrad von Bad Berleburg bis Battenberg-Auhammer abschnittsweise auf dem ehemaligen Bahndamm befahren. Die An- und Abfahrt bis Bad Berleburg bzw. Battenberg erfolgt mit Regelzügen bzw. dem Sonderzug.

Fahrtbeschreibung: Direkt von Gießen geht es mit einer Regionalbahn ab 07:42 Uhr los. Über Marburg ab 08:24 Uhr führt die Fahrt weiter mit der Oberen Lahntalbahn ohne Umsteigen nach Erndtebrück. (Anschlussmöglichkeiten in Marburg bestehen aus Richtung Kirchhain).

Auf allen weiteren Halten der Oberen Lahntalbahn z.B. Friedensdorf, Biedenkopf, Bad Laasphe ist der Zustieg ebenfalls möglich. Nach Umsteigen in Erndtebrück erreichen wir über die Rothaarbahn Bad Berleburg um 10:24 Uhr. Dort ist Ausgangspunkt der Radstrecke, die uns dann durch das Edertal teilweise auf der ehemaligen Bahntrasse bis nach Battenberg-Auhammer bringt. Wir sollten bis 14:00 Uhr eintreffen, was auch mit einigen Pausen gut zu schaffen ist. (Ausreichende Verpflegung sollte günstigerweise mitgebracht werden, damit genügend Zeit für individuelle Rastplätze auf der Strecke bleibt).

Jetzt geht es wieder mit dem Zug über die Ederberglandbahn nach Frankenberg. Dort geht es dann mit Umsteigen über die Burgwaldbahn zurück nach Marburg,

welches um 15:17 Uhr erreicht wird, und weiter direkt nach Gießen (Ankunft um 15:47 Uhr). In Marburg bestehen Anschlussmöglichkeiten zu den anderen Ausgangsbahnhöfen.

Teilnehmer: Mitglieder der A.F.S. sowie von Pro Bahn & Bus mit Familie, Freunde und deren Bekannte. Jeder Teilnehmer sollte gut Fahrrad fahren können, denn es ist eine Fahrstrecke von ca. 40 km zu bewältigen. Ein geeignetes Fahrrad mit entsprechender Ausrüstung (auch Schotterwege werden befahren) sowie Schutz vor leichtem Regen ist erforderlich.

Mindestteilnehmerzahl: 7 Personen, maximal: 12 Personen. Sollte eine sehr hohe Teilnehmerzahl zu erwarten sein, so kann an den folgenden Sonntagen die Fahrt wiederholt werden.

Fahrpreis: Der Fahrpreis beträgt pro Person 10 €. Er beinhaltet die Fahrtkosten einschließlich des Sonderzuges für die Strecke Battenberg - Frankenberg. Da wir mit dem „Schönes-Wochende-Ticket,“ fahren, ist eine Kinder- oder Familienermäßigung begrenzt möglich. Der Fahrpreis wird am Fahrttag bezahlt.

Schlechtes Wetter: Sollte es am Fahrttag stark regnen, wird die Fahrt nicht durchgeführt und kurzfristig telefonisch abgesagt. Bei der Anmeldung ist daher unbedingt eine Rufnummer anzugeben.

Anmeldung: Bitte verbindlich bis 18. Juni 2006 bei M. Marinc Tel.:06461/5101 oder P. Stephan 06461/87183 (17-19.00 Uhr) anmelden (wir bitten wegen des frühen Termins um Verständnis, da bei nicht ausreichender Teilnehmerzahl über die örtliche Presse Interessenten für die Fahrt angesprochen werden sollen).

Am Sonntag, den 9. Juli 2006,

unternimmt der AFS eine weitere Fahrt zum Edersee. Unter dem Motto

Bahnfahren und Wandern am Edersee

wird mit dem Zug bis nach Herzhausen gefahren. Genaue Fahrtinfos erhalten Sie bei Jürgen Schmied, Tel.: 06457 / 8081 (abends) oder Michael Marinc, Tel.: 06461 / 5101 sowie im Internet unter

www.probahn-bus.org/edersee

Stadt Gießen erwirbt den Bahnhofsvorplatz Umgestaltung des Marktplatzes sorgt für Kritik

(fl) Die mehrjährigen Verhandlungen zwischen der Deutschen Bahn AG und der Stadt Gießen über den Kauf des Bahnhofsvorplatzes wurden kürzlich zum Abschluss gebracht. Die Stadtverordnetenversammlung hat am 19.05.2006 dem Erwerb zugestimmt. Der Platz geht zum 1. Juli 2006 in das Eigentum der Stadt über, der Kaufpreis soll Presseberichten zu Folge bei 920.000 Euro liegen.

Die Bemühungen um die Umgestaltung dauern bereits viele Jahre. Zunächst war ein Umbau unter Regie der Deutschen Bahn AG geplant. Dem standen zuletzt angeblich unfallhaftungsrechtliche Bedenken entgegen. Ein schneller Baubeginn ist jedoch auch mit dem Erwerb der Fläche noch nicht absehbar. Die Finanzierungsverhandlungen stehen noch ganz am Anfang. Auch die Planung wird nochmals überarbeitet. Vertreter der Stadt Gießen gehen von einem Baubeginn

frühestens im Jahr 2008 aus. Die jetzige Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes im Bereich der Stadtbushaltestellen erfolgte übrigens 1941 im Rahmen der Eröffnung der ersten Oberleitungsbus-Linien...

Für den Platz existiert eine beschlossene Entwurfsplanung aus dem Jahr 2001. Demnach wird die Fläche vor dem Gebäude für Fußgänger reserviert. Die Haltestellen von Stadt- und Regionalbussen werden zusammengelegt und die bisherige Stadtbushaltestelle wird zur Park-

Der Gießener Bahnhofsvorplatz soll ab 2008 modernisiert werden 2 Fotos: Friedrich Lang





Der neugestaltete Gießener Marktplatz. Die glasgrünen Wartehäuschen überzeugen aufgrund ihrer Form und dem geringen Wetterschutz an der größten Gießener Bushaltestelle nicht

fläche umgestaltet. Die Zufahrt für Busse soll parallel zur DB-Kantine erfolgen, wofür die dort noch liegenden, aber nicht mehr ans Netz angeschlossenen Gleise voraussichtlich entfallen. Einigkeit besteht in dem Wunsch, die historische Treppenanlage als Zugang zum Steg über den Oberhessischen Bahnhof zu erhalten.

Pro Bahn & Bus hat die Zentralisierung der Bushaltestellen stets gefordert, damit sich die langen Umsteigewege zum Stadtbus verkürzen. Allerdings möchte unser Verband auch eines der Gleise zwischen Gleis 1 und der DB-Kantine erhalten, um es später als Bahnsteiggleis für Regionalbahnen der nördlichen Main-Weser-Bahn und der Lumdatalbahn ausbauen zu können. Es böte zusammen mit den Gleisen 1 und 11 die kürzesten Umsteigewege zwischen dem Regionalschienen- und Stadtbusverkehr.

Vor dem Abschluss steht die Umgestaltung des Marktplatzes und damit der zentralen Stadtbushaltestelle der Gießener Innenstadt. Positiv ist zu vermerken, dass die bisherige Führung möglichst vieler Linien durch die Innenstadt nun auch weiterhin möglich ist. Im Vorfeld der Umbauplanungen waren Forderungen aufgekommen, den Linienverkehr an dieser Stelle zu reduzieren. Für Kritik sorgt die vielfach als einfalllos empfundene Gestaltung mit weiten Asphaltflächen. Dem gegenüber stehen vier aufwändig verglaste und recht klobig wirkende Wartehäuschen, deren Bau nach Presseberichten über 300.000 Euro verschlang.

Seit Eröffnung der Galerie am Neustädter Tor bedient die Buslinie 2 auch diesen Bereich. Damit verbessert sich die Anbindung des benachbarten Bahnhofpunktes Gießen-Oswaldsgarten nochmals.

Bahnhof in Marburg soll modernisiert werden

(js) Bereits seit über 15 Jahren angekündigt, aber immer noch nicht in Angriff genommen worden, ist der Umbau der Bahnhofshalle in Marburg. Es ist geplant, den kompletten Innenbereich, inklusiv der Fahrkartenschalter und der Buchhandlung, umzubauen.

Außerdem sollen Verkaufsräume, endlich wieder ein Restaurant und im Obergeschoss Studentenwohnungen entstehen. Träger der Studentenwohnungen in den beiden derzeit leer stehenden Geschossen soll die GeWoBau Marburg werden. Baubeginn könnte 2007/2008 sein-

Lassen wir uns überraschen, ob es dieses Mal endlich wahr wird. In vorgenanntem Zeitungsbericht wurde bewusst darauf verzichtet, einen Termin für den ebenfalls geplanten Umbau des Bahnhofsvorplatzes zu nennen. Aus Kostengründen wurde diese Maßnahme wieder einmal verschoben! Bei dieser Baumaßnahme sollte der gesamte Bahnhofsvorplatz autofrei gestaltet werden. Nur Busse und Taxen sollten den Bereich zwischen Autobahnbrücke und ehemaliger Güterabfertigung noch befahren dürfen. Stattdessen soll der Straßenverkehr durch die Ernst-Giller-Straße, parallel zur Autobahn, geleitet werden. Im Gegenzug soll der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) aus seiner Verbannung unter der Autobahn endlich auf den Bahnhofsvorplatz gerückt werden. Doch bis dieser Umbau stattfinden wird, wird noch so mancher auswärtige Fahrgast seinen Bus ins Marburger Umland vergeblich suchen müssen!

Der monatelang gesperrte, sogenannte „Ortenbergsteg“, die Fußgängerbrücke vom Bahnhofsvorplatz über das Gleisfeld

zum hinter dem Bahnhof liegenden Wohngebiet „Am Ortenberg“ ist wieder teilweise benutzbar. Da der alte Steg bereits marode geworden war, war dieser im vergangenen Jahr abgetragen worden. An gleicher Stelle wurde inzwischen eine neue Fußgängerbrücke aufgebaut, die sich in einem ähnlichen Stil wie die alte zeigt. Die neue blaue Gitterbrücke ist etwas höher als die alte und besitzt erstmals auch (Wendel-) Treppenabgänge auf beide Bahnsteige. Die Wiedereröffnung des neuen Ortenbergsteges ließ lange auf sich warten, da vor dem Einbau ein falscher Gehwegbelag auf die Brückenteile aufgetragen worden war. Nach dem Einbau der Brückenteile musste dieser zuerst wieder entfernt werden, bevor der richtige Belag aufgetragen werden konnte.

Damit hat inzwischen auch das Kuriosum des kostenlosen Pendelbusses ein Ende gefunden, der die beiden Brückenden über die viel weitere Straßenbrücke miteinander verband. Wer allerdings die neue Brücke benutzen möchte, wird den Zugang am Bahnhofsvorplatz noch vergeblich suchen, denn dieser ist bisher ebenso wenig freigegeben, wie der Zugang vom Bahnsteig der Gleise 2/4. Seit Anfang April ist bisher nur der Zugang vom Bahnsteig der Gleise 5/8 benutzbar. Der Einbau von Aufzügen ist leider unterblieben, da sich die Bahnsteige hierfür als nicht breit genug erwiesen haben.

Verkauf der Ladestraße in Treis an Privat

(ml/fl) Über 10 Jahre versuchte die Stadtverwaltung Staufenberg unter Bürgermeister Horst Münch den Ankauf der ehemaligen Ladestraße im Staufenberger Stadtteil Treis.

Für den Ankauf waren Mittel in Höhe von 90.000 Euro in den Haushalt eingestellt worden. Den Kommunen werden von der Verkäuferin DB Services Immobilien GmbH (DB SImm) Vorkaufsrechte eingeräumt. Die Kommunalaufsicht beim Regierungspräsidium Gießen untersagte jedoch der Stadt den Ankauf wegen ihrer defizitären Haushaltslage. Nunmehr zeichnet sich der Verkauf der Fläche an Privat ab. Der Kaufpreis orientiert sich an der Bewertung der Fläche als Bauerwartungsland, was für DB SImm sehr lukrativ ist.

Die Fläche ist aber nach wie vor dem Eisenbahnverkehr gewidmet. Ursprüngliche Planungen sahen sogar vor, das eigentliche Gleis der Lumdatalbahn in die Verkaufsfläche einzubeziehen, was aber das Eisenbahn-Bundesamt auf Initiative der Lumdatalbahn AG (LB AG) hin untersagte. Bei der Entscheidung dürfte der laufende Antrag der LB AG auf Zulassung als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) eine Rolle gespielt haben. Wünschenswert wäre es gewesen, die Gesamtfläche für P+R-Anlagen oder ein

Die ehemalige Ladestraße in Staufenberg-Treis, vom Bahnhof aus gesehen. Die Ladestraße wurde in den letzten Jahren als Abstellplatz und Viehweide genutzt Foto: Archiv LB AG



Ausweichgleis zu reservieren.

Weiter zäheste Verhandlungen um den Streckenerwerb

Die Verhandlungen zur Übernahme der Lumdatabahn als zusammenhängende Gesamtinfrastruktur dauern inzwischen auch schon über 10 Jahre an. Ein der LB AG am 6. Februar 2006 durch DB Services Immobilien GmbH unterbreiteten Angebots lautet auf 590.000 Euro für das Gesamtareal der Lumdatabahn ab Bahn-km 21,800 (hinter Didierwerke) bis Bahn-km 12,395 (Rabenau-Londorf), was einer Fläche von etwa 140.000 qm entspricht. Die Ladestraße in Treis ist in diesem Paket bereits nicht mehr enthalten.

Laut DB SImm handelt es bei dem Preis bereits um ein Entgegenkommen, denn bei einem Verkauf als Einzelgrundstücke ließen sich angeblich 1,25 Mio. Euro erzielen. Eine Nachforderung bis zu dieser Höhe wäre auch fällig, sollte die LB AG die Flächen nicht für den Betrieb einer Eisenbahn nutzen, sondern selbst den Einzelverkauf vorantreiben (was nebenbei bemerkt den Zielen der LB AG völlig widersprechen würde).

Die Finanzmisere der öffentlichen Haushalte einerseits und die Kapitaldecke der LB AG andererseits lassen aber auch die Summe von 590.000 Euro als unrealistisch erscheinen.

Bahnsteig Mainzlar

Die Bauarbeiten in Mainzlar sind fast abgeschlossen. Für die Vereinfachung betrieblicher Abläufe und zur Vermeidung von Gefahren für aussteigende Fahrgäste



wurden im Mai die beiden Einschalttasten für die Betätigung der drei Bahnübergänge zusammengefasst und an das Bahnsteiggleis versetzt.

Sonderfahrten

Die Sonderfahrten 2006 sind finanziell noch nicht abgesichert. Spenden zur Deckung eines möglichen Defizits sind willkommen. Näheres unter www.lumdatabahn.de

Vegetationskontrolle

Die Arbeiten konzentrieren sich auf den Streckenabschnitt Allendorf – Londorf. Obwohl hier bis zur Aufnahme von Sonderfahrten noch größere Bauarbeiten an Brücken und am Bahnübergang der Kreisstraße nach Allertshausen zu erledigen wären, soll sich auch dieser Streckenabschnitt der Bevölkerung optisch einwandfrei präsentieren. Außerdem dient der Rückschnitt dem Schutz des Stahlschwellengleises vor exzessiver Korrosion.



Deutsche Bahn investiert weiter in den Frankfurter Hauptbahnhof

(lk) Am Frankfurter Hauptbahnhof wird auch im Hinblick auf die WM fleißig gewerkelt. Nach Abschluss der Erneuerung des Hallendaches im Jahr 2005 wurden im Februar in der Mitte des Querbahnsteiges Teile des Hallenbodens entfernt, um ihn durch schwarzen Granit zu ersetzen.

10000 Quadratmeter Boden sollen nach DB- Presseinformationen noch in diesem Jahr mit 1000 Tonnen des Gesteins erneuert werden. Zwischen den neuen Verkaufspavillons und den Gleiströgen will man auf einer Breite von sechs Metern und einer Länge von 190 Metern bereits bis zur Fußballweltmeisterschaft (Beginn 9. Juni) den alten Bodenbelag ersetzt haben. Ein Bestandteil des neuen Bodenbelages soll ein „taktiles Leitsystem“ sein.

Es besteht aus hellen Keramikplatten mit Rillen an der Oberfläche, welche Sehbehinderten und Blinden die Orientierung im Bahnhof erleichtern sollen. Dabei sollen auch erstmals neuartige Aufmerksamkeitsfelder mit besonderer Oberflächenstruktur verwendet werden. Diese Felder machen z.B. auf die vom Querbahnsteig abzweigenden Bahnsteige aufmerksam. Der Hauptbahnhof Frankfurt soll hier Pilotcharakter haben.

Ende März wurde dann mit der Erneuerung und Vervollständigung der Decken- und Wandverkleidungen in den Abgängen zur unterirdischen S Bahn-Station begonnen. In der ersten Baustufe bis Ende April wurde der nördliche Abgang vom Querbahnsteig zur Zwischenebene und der Abgang zu den Gleisen 103 und 104 im Tiefbahnhof fertig gestellt. Im Monat Mai sollen nun die Bauarbeiten auch auf die restlichen Abgänge zu den S Bahnen stadteinwärts (Gleis 101 und 102) ausgeweitet werden. Pünktlich zur Fußballweltmeisterschaft sollen auch hier die Arbeiten fertig gestellt sein und die Abgänge mit poliertem schwarzen Granit neu erstrahlen. Nach Bahnangaben beträgt die Gesamtinvestition für dieses Projekt mehr als 400.000 Euro.

Bis zur Fußball-WM 2006 werden die Bauarbeiten am Frankfurter Hauptbahnhof weiter gehen

Foto: Pro Bahn & Bus Rhein-Main



Taxen statt Busse als Ersatz für Bahnen

Neuer Service bei der Verkehrsgesellschaft Frankfurt

(og) Die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) will künftig flexibler auf Betriebsstörungen entlang ihrer U-Bahn- oder Straßenbahn-Linien reagieren können - und damit nicht nur Kosten sparen, sondern den Service für ihre Fahrgäste erheblich verbessern: Bei Betriebsunterbrechungen auf den Schienenlinien - Unfälle, egal ob mit oder ohne Beteiligung der VGF, Stromausfall, Falschparker etc. - werden seit dem 1. Mai Taxen den benötigten Ersatzverkehr übernehmen.

Bislang hat die VGF dazu eigene Fahrer und Busse aufgeboden, wobei sie einerseits auf Personal aus der Bereitschaft zurückgreifen musste und andererseits auf Fahrzeuge aus der Werkstattreserve angewiesen war. In bestimmten Fällen wurden sogar Busse von regulären Linien abgezogen, um die Bahnen zu ersetzen. Dies ist nicht nur mit erheblichen Kosten verbunden, sondern - zumindest in Einzelfällen - auch mit Benachteiligungen für eigentlich nicht betroffene Bus-Fahrgäste auf den entsprechenden Linien.

Diese Möglichkeit wird sich die VGF zwar auch weiterhin offen halten, ein Ver-

trag mit der Taxi Frankfurt e.G. bietet aber eine weitere Option: Die Betriebsleitstelle des Frankfurter Verkehrsunternehmens wird in Zukunft bei Störungen entlang der sieben U-Bahn- und acht Straßenbahn-Linien über eine Direktleitung die Taxizentrale verständigen und die gewünschte Zahl der Fahrzeuge, die zu ersetzende Linie und den gestörten Streckenabschnitt mitteilen. Die Zentrale übernimmt dann die Koordination ihrer Taxen, die wiederum mit einem speziellen Schild „Ersatzverkehr im Auftrag der VGF“ hinter der Windschutzscheibe unterwegs sein werden. Sollte es nötig sein, werden von der Taxizentrale aus auch weitere Autos angefordert.

Die Taxen pendeln für die Dauer der Störung nur in dem betreffenden Abschnitt und befördern

Im Taxi sollen in Zukunft Fahrgäste weiter kommen, wenn die Straßen- oder U-Bahn wegen einer Störung nicht fährt

Foto: Alexander Otto



auch nur dort Fahrgäste. Sie bedienen alle regulären Stationen und gegebenenfalls einzurichtende Ersatz-Haltestellen; sofern dort kein Fahrgast wartet oder einzelne Taxen vollbesetzt sind, fahren sie durch. Die Taxizentrale sorgt im letzten Fall dafür, dass andere Taxen die wartenden Fahrgäste aufnehmen. Bei Bedarf und sofern der Haltepunkt innerhalb der betroffenen Fahrstrecke liegt, wird der Taxifahrer auch vor der Haustür der Fahrgäste halten.

Die Taxi Frankfurt e.G. vertritt insgesamt rund 1.500 Taxen in der Stadt, die von 130 Standorten aus flächendeckend eingesetzt werden können. In wesentlich kürzerer Zeit stehen damit genügend Fahrzeuge bei Störungen zur Verfügung, denn im Gegensatz zu den wenigen Bussen, die entweder aus Betriebshöfen oder von den Linien angefordert werden müssen, sind Taxen schneller am gestörten Abschnitt. Wegen größerer Flexibilität und schnellerer Einsatzbereitschaft als bei den eigenen Bussen erwartet die VGF

deshalb, dass sich die Einschränkungen einer Betriebsstörung für die Fahrgäste erheblich verringern werden.

Da der Einsatz von Taxen als Ersatz für Bahnen neu in Frankfurt ist, wird die VGF besonders auf die Fahrgastinformation achten. Im Störfall sollen deshalb Lautsprecher-Durchsagen in Fahrzeugen und auf Bahnsteigen, Text auf den Laufzeilen der Anzeiger der dynamischen Fahrgastinformation oder extra eingesetzte Fahrgastbetreuer auf den neuen Service aufmerksam machen.

Die Regelung befindet sich zunächst in einer sechsmonatigen Probephase und geht auf einen intern honorierten Verbesserungsvorschlag eines VGF-Mitarbeiters zurück. Nach Einschätzung der VGF entsprechen die durch die Zusammenarbeit mit der Taxi-Genossenschaft entstehenden Kosten pro Jahr in etwa der Summe, die für Personal- und Materialkosten beim jetzt üblichen Schienen-Ersatzverkehr anfallen.

Vom 31. Juli bis zum 19. August 2006: Frankfurt: Sperrung des S-Bahn-Tunnels

(og) Im S-Bahn-Tunnel in Frankfurt werden von Montag, 31. Juli bis Freitag, 18. August 2006 die Weichen zwischen den Stationen Frankfurt Hauptbahnhof (tief) und Konstablerwache ausgetauscht. Die Strecke ist deshalb für die S-Bahn-Linien dieser Zeit gesperrt.

Die Stationen Hauptbahnhof (tief), Taunusanlage, Hauptwache und Konstablerwache entfallen daher und es kommt zu folgenden Änderungen im Betriebsablauf:

Linien S1, S8, S9

· Die Bahnen aus Richtung Wiesbaden enden alle in Frankfurt Hauptbahnhof (oberirdisch) und fahren von dort wieder zurück.

Von Anfang bis Mitte August wird keine S-Bahn die Tunnelstrecke zwischen Hauptbahnhof und der Konstabler Wache befahren

Foto: Alexander Otto



· Von Hanau und Rödermark-Ober-Roden kommend fahren die S-Bahnen bis Montag, 7. August nur bis zur Station Konstablerwache und wenden dort. Ab Dienstag, 8. August ist der Halt Hauptwache als Wendehaltestelle vorgesehen.

Linie S2

· Die S-Bahnen aus Richtung Niederrhausen enden in Griesheim und wenden dort.

· Von Dietzenbach kommend fahren die S-Bahnen ab Offenbach Ost nach Offenbach Hbf und von dort wieder zurück.

Linien S3 und S4

· Die S-Bahnen aus Bad Soden und Kronberg fahren nur bis zur Station Galluswarte und wenden dort.

· Aus Richtung Darmstadt/ Langen kommend fährt die S-Bahn-Linie S3 bis zur Konstablerwache und die S-Bahn-Linie S4 bis zum Frankfurter Südbahnhof. Ab Dienstag, 8. August ist dann die Hauptwache als Wendehaltestelle für die Linie S3 vorgesehen.

Linien S5 und S6

· Die S-Bahnen aus Richtung Friedrichsdorf und Friedberg enden alle in Frankfurt Hauptbahnhof (oberirdisch) und fahren von dort wieder zurück.

· Die S-Bahn-Linie S5 fährt ab Rödelheim ohne Zwischenstopp nach Frankfurt Hauptbahnhof. Die Halte in Frankfurt West, Messe und Galluswarte entfallen.

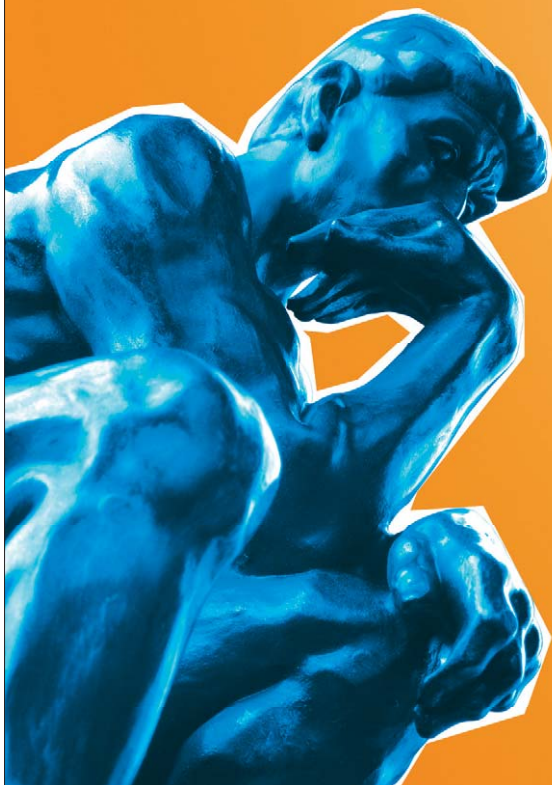
· Zwischen Frankfurt Süd und Frankfurt Hauptbahnhof werden die beiden Linien komplett eingestellt.

Ersatzverbindungen

Fahrgäste werden gebeten, während der Tunnelsperrung auf die Straßenbahnen und U-Bahnen in der Frankfurter Innenstadt auszuweichen. Vor allem die U-Bahn-Linien U4 und U5 stellen die Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Konstablerwache über Willy-Brandt-Platz/EZB und Dom/Römer sicher. Die Hauptwache wird nur von den Linien U1, U2 und U3 bedient.

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

Vergabe von Busleistungen im RMV-Gebiet

(fl) Für zwei Linienbündel und eine Einzellinie des RMV-Gebietes wurden in den vergangenen Wochen Ausschreibungsergebnisse bekannt gegeben. Demnach werden vier Buslinien mit neuen Liniennummern im Ostkreis Offenbach ab Fahrplanwechsel im Dezember 2006 von der Firma Wehnert ETI GmbH bedient:

OF-85 Obertshausen – Seligenstadt – Mainhausen

zell-Kerzell / Wernher-von-Braun-Schule – Neuhof – Giesel

OF-86 Obertshausen – Hainburg – Seligenstadt – Mainhausen

FD 51 Wernher-von-Braun-Schule – Neuhof Bahnhof - Opperz – Schweben – Rückers – Flieden/Zentrum – Flieden Bahnhof

567 Hanau – Seligenstadt – Mainhausen

FD 52 Albert-Schweitzer-Schule – Neuhof Bahnhof – Opperz – Wernher-von-Braun-Schule - Niederkalbach – Mittelkalbach – Veitsteinbach – Eichenried – Sparhof – Oberkalbach – Mittelkalbach – Niederkalbach - Wernher-von-Braun-Schule – Opperz – Neuhof Bf - Albert-Schweitzer-Schule

651 Frankfurt-Flughafen – Neu Isenburg – Heusenstamm – Obertshausen

Die Anschlüsse werden auf die S-Bahn in Obertshausen und Heusenstamm sowie in Neu Isenburg ausgerichtet. Es ist geplant, an den Verknüpfungsstationen dynamische Fahrgastinformationen zu installieren, welche auch den Busfahrern die Anschlussicherung ermöglichen.

FD 53 Wernher-von-Braun-Schule – Neuhof – Rommerz – Flieden/Zentrum – Flieden Bahnhof

Die Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH) erhielt den Zuschlag für die Regionallinie 551 Bad Vilbel – Frankfurt-Enkheim – Offenbach Hbf. Die Linie heißt heute noch 940. Das Fahrplanangebot bleibt unverändert.

FD 54 Wernher-von-Braun-Schule – Neuhof – Rommerz – Hauswurz – Kauppen – Buchenrod

Im südlichen Kreisgebiet von Fulda kommt ebenfalls die RKH mit ihren Bussen zum Zug. Das Linienbündel Neuhof-Flieden dient überwiegend dem Schülerverkehr und stellt Anschlüsse an die Bahnhöfe in Neuhof und Flieden her:

FD 55 Flieden Bahnhof – Flieden/Zentrum – Döngesmühle – Magdlos – Buchenrod

FD 50 Wernher-von-Braun-Schule – Neuhof – Dorfborn – Tiefengruben – Eichen-

FD 56 Flieden Bahnhof – Flieden/Zentrum – Auf der Struth - Flieden/Zentrum – Flieden Bahnhof

FD 57 Flieden Bahnhof – Flieden/Zentrum – Rückers – Höf und Haid – Stork – Oberstork

Neuer Verein will Überwaldbahn retten

(gh) Der Überwaldbahn e.V. möchte die Überwaldbahn wieder zum Leben erwecken. Das soll zum einen durch eine attraktive Verbindung ins Rhein-Neckar-Zentrum, zum anderen durch einen Museumsbetrieb geschehen. Hintergrund für den Museumsbetrieb ist das Anlocken von Touristen in die Region.

Der museale Bahnbetrieb erfreut sich zur Zeit einer wachsenden Zahl von Anhängern. Besonders die kleineren Museumsbahnen profitieren davon, da die Deutsche Bahn AG in jüngster Vergangenheit einen großen Teil ihrer Nostalgiefahrten eingestellt hat, weil sie nicht in ihr Börsenkonzept passen. Zudem ist die Überwaldbahn durch ihren Verlauf über die Viadukte bekannt für ihre Schönheit. Im Besitz des Vereins befinden sich bereits zwei Dieseltriebwagen, welche ab Mörlenbach oder ab Weinheim Fahrgäste nach Wald-Michelbach befördern können. Für Abwechslung können dann Triebwagen und Dampflok anderer Museumsbahnvereine sorgen. Vom Bahnhof Wald-Michelbach gelangen die Besucher schnell zu den gastronomischen Einrichtungen im Ortskern, den Museen und einem Museumsbergwerk.

Der Überwald-Express (ÜWEX) soll die neue Verbindung zwischen Wald-Michelbach und dem Rhein-Neckar-Dreieck darstellen. Mannheim und Ludwigs-hafen sind die beiden wichtigsten Städte des Wirtschaftsraumes Rhein-Neckar. Entsprechend viele Pendler kommen jeden Morgen in diese Städte und fahren abends wieder zurück. Die größten Pendlerströme kommen aus den Gemeinden Mörlenbach, Fürth und Wald-Michelbach und teilweise sogar aus dem Odenwaldkreis. Zwar gibt es für Pendler aus

Fürth die Weschnitztalbahn nach Weinheim. Diese bietet jedoch keine idealen Anschlüsse und büßt somit an Attraktivität ein. Direkte Verbindungen nach Mannheim und Ludwigshafen fehlen.

In einer ersten Phase soll zunächst ein Pendelverkehr zwischen Wald-Michelbach und Mörlenbach eingerichtet werden. Angestrebt ist für die kurz darauf folgende zweite Phase ein Flügelungskonzept, welches vorsieht, dass sich in Mörlenbach der Fürther und der Wald-Michelbacher Zug zusammenkoppeln und als Doppeleinheit nach Weinheim fahren. Ein Anschluss an die Regionalbahnen und später an die S-Bahn wird gewährleistet.

In einer dritten Phase ist vorgesehen, in der Hauptverkehrszeit Züge direkt nach Mannheim fahren zu lassen. Das wird möglich, wenn die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim fertig gestellt ist und damit Kapazitäten auf der Main-Neckar-Bahn frei werden. Außerdem sollte geprüft werden, ob eine Reaktivierung des Abschnitts Wald-Michelbach – Wahlen sinnvoll wäre, um den Urzustand der Überwaldbahn wiederherzustellen und weiteren Pendlern eine umsteigefreie Verbindung anzubieten.

Weitere Informationen sind im Internet unter <http://www.ueberwald-express.de> abzurufen.

**Am 9. September 2006
auf Entdeckungsreise gehen:**



Mit der Eisenbahn durch den Westerwald

**Tagesausflug der besonderen Art zur Burgruine Reichenstein
auf Bahnstrecken, die im Regelverkehr nicht bedient werden!**

Holzbachtalbahn: Altenkirchen - Dierdorf - Siershahn

Westerwaldquerbahn: Montabaur - Wallmerod

Besichtigung der Burgruine Reichenstein bei Puderbach

Einstiegsbahnhöfe:

Butzbach
Gießen
Wetzlar
Herborn (Dillkr)
Dillenburg
Haiger
Siegen
Betzdorf (Sieg)
Au (Sieg)
Altenkirchen (Westerwald)



Ausführliche Informationen
zu Fahrt und Fahrplan sowie Fahrkarten
bei Pro Bahn & Bus e.V., c/o Hermann Lerch
Bismarckstraße 3, 35510 Butzbach

**Mail: sonderfahrt@probahn-bus.org
Internet: www.pprobahn-bus.org
Info-Telefon werktags: (06033) 79 29 05**

PROBAHN & BUS
Ihr Fahrgastverband

Mit der Eisenbahn durch den Westerwald

<i>RE von Frankfurt (M) Hbf</i>	<i>an</i>	<i>8.26</i>
Butzbach	ab	8.36
Gießen	an	8.50
<i>RB von Fulda - Alsfeld (Oberhess)</i>	<i>an</i>	<i>8.44</i>
<i>RB von Treysa - Marburg</i>	<i>an</i>	<i>8.47</i>
<i>RE von Fulda - Alsfeld (Oberhess)</i>	<i>an</i>	<i>9.09</i>
Gießen	ab	9.22
Wetzlar	an	9.31
<i>RB von Limburg (Lahn)</i>	<i>an</i>	<i>9.25</i>
Wetzlar	ab	9.32
Herborn (Dillkr)		9.45
Dillenburg		9.50
Haiger		9.57
Siegen	an	10.17
<i>RE von Hagen Hbf</i>	<i>an</i>	<i>9.44</i>
Siegen	ab	10.18
Betzdorf (Sieg)	an	10.38
<i>RB von Neunkirchen</i>	<i>an</i>	<i>10.21</i>
<i>RB von Daaden</i>	<i>an</i>	<i>10.21</i>
Betzdorf (Sieg)	ab	10.45
Au (Sieg)	an	11.08
<i>S12 von Düren - Köln</i>	<i>an</i>	<i>10.39</i>
Au (Sieg)	ab	11.10
Altenkirchen (Westerwald)		11.34
Neitersen		11.46
Flammersfeld		12.02
Burg Reichenstein		12.30

Mittagspause

Burg Reichenstein		13.40
Selters (Westerwald)	+	14.35
Siershahn	an	14.53
Siershahn	ab	15.16
Montabaur		15.30
Wallmerod	+	16.05
Montabaur	an	16.40
Montabaur	ab	17.05
Diez Ost		17.47
Limburg (Lahn)	an	17.53
<i>RE nach Koblenz Hbf</i>	<i>ab</i>	<i>18.10</i>
<i>RB nach Frankfurt (M) Hbf</i>	<i>ab</i>	<i>18.18</i>
<i>RB nach Wetzlar</i>	<i>ab</i>	<i>18.23</i>
Limburg (Lahn)	ab	18.00
Weilburg		18.30
Wetzlar	an	18.50
<i>RE nach Dillenburg - Siegen - Köln</i>	<i>ab</i>	<i>19.23</i>
Wetzlar	ab	18.51
Gießen	an	19.00
<i>RE nach Frankfurt (M) Hbf</i>	<i>ab</i>	<i>19.15</i>
<i>RB nach Marburg - Treysa - Kassel</i>	<i>ab</i>	<i>19.09</i>
<i>RB nach Alsfeld (Oberhess)</i>	<i>ab</i>	<i>19.11</i>
Gießen	ab	19.08
Butzbach	an	19.21

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

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus lädt zum Tagesausflug durch den Westerwald am 9. September 2006 ein. Zum Einsatz kommen zwei moderne Triebwagen vom Typ GTW 2/6 der HLB Hessenbahn mit Klimaanlage und Panoramafenstern.

Die Fahrt startet in Friedberg und führt über Gießen, Dillenburg und Siegen nach Au (Sieg). Von dort geht es auf der Oberwesterwaldbahn nach Altenkirchen (Westerwald). Auf der nur im Güterverkehr befahrenen Holzbachtalbahn verläuft die Reise mit Unterwegshalten in Neitersen und Flammersfeld bis zur Burgruine Reichenstein bei Puderbach. Die Burgruine ist an diesem Tag zur Besichtigung geöffnet.

Nach einer Mittagspause streift der Triebwagen das Kannenbäckerland und erreicht den ICE-Bahnhof Montabaur. Auf dem Reststück der Westerwaldquerbahn fährt der Zug bis Wallmerod (diese Strecke wird nur noch im Güterverkehr betrieben). Anschließend führt die Reise auf der Unterwesterwaldbahn von Montabaur nach Limburg und entlang der Lahn über Weilburg und Wetzlar nach Gießen und zum Startbahnhof Butzbach.

Einstiegsbahnhöfe sind alle links aufgeführten Stationen bis einschließlich Altenkirchen (11.34 Uhr). Ausstiegsmöglichkeiten bestehen an allen genannten Stationen (außer Betriebshalte). Wegen begrenzter Sitzplatzzahl wird ein rechtzeitiger Fahrkartenauf empfohlen! Während der Fahrt wird ein Sitzplatz garantiert. Es werden keine Stehplatztickets angeboten. Der Zug ist bewirtschaftet.

Bestellung/Kauf:

Ihre Bestellung wird durch schriftliche Anmeldung beim Veranstalter oder Anmeldung im Internet und Überweisung des Fahrgeldes verbindlich. Sie erhalten die Fahrkarten nach Zahlungseingang per Post. Der endgültige Fahrplan steht erst wenige Tage vor dem Fahrttag fest. Einzelne Abfahrtszeiten an Zwischenstationen können sich daher noch geringfügig ändern. Wir informieren Sie in diesem Fall über die Tagespresse und im Internet.

Eine Stornierung gekaufter Fahrkarten ist nur möglich, wenn dem Veranstalter andere - noch nicht berücksichtigte - Vorbestellungen vorliegen. Sollte der Zug aus Gründen, die der Veranstalter nicht zu verantworten hat, ausfallen (z.B. Nichtgenehmigung der Fahrt durch das Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen), erhält der Besteller/Käufer den gesamten Fahrgeldbetrag zurück. Die Haftung für weitergehende Schäden ist ausgeschlossen. Sollten einzelne Abschnitte der Fahrtroute infolge Betriebsstörungen durch höhere Gewalt nicht befahrbar sein, begründet dies keinen Anspruch auf Ersatz. Das Verlassen des Fahrzeuges während der Veranstaltungsdauer erfolgt auf eigene Gefahr; eine Haftung des Veranstalters für Personen- und Sachschäden der Teilnehmer ist in diesem Fall ausgeschlossen.

Veranstalter: Fahrgastverband Pro Bahn & Bus e.V.
 c/o Hermann Lerch, Bismarkstraße 3, 35510 Butzbach

Info-Telefon werktags: (0 60 33) 79 29 05

E-Mail: sonderfahrt@probahn-bus.org

Internet: www.probahn-bus.org

Rabatt 6 = 1x gratis: beim Kauf von 6 Erwachsenen- oder Mitglieder-Fahrkarten fährt eine Person gratis

Fahrpreise Euro 1 incl. Vorverkauf	Erwachsene	Mitglieder 2	Kinder bis 14 Jahre	Kinder bis 5 Jahre
Gesamte Fahrt	49,00	42,00	25,00	10,00
Teilstrecke Au (Sieg) - Limburg (Lahn)	32,00	29,00	19,00	10,00

1 = Im Fahrpreis ist der Eintritt zur Burgruine Reichenstein sowie ein Gutschein für eine Bratwurst und ein Getränk auf Burg Reichenstein enthalten.

2 = Mitglieder von Pro Bahn & Bus e.V. und des Deutschen Bahnkunden-Verbandes e.V. (bitte Mitglieds-Nr. bei Bestellung angeben)

Streckenbeschreibung Sonderfahrt

(j1) Die diesjährige Sonderfahrt von Pro Bahn & Bus führt in den Westerwald. Grund ist die Wiederinbetriebnahme des Abschnitts Selters - Raubach der Holzbachtalbahn Siershahn - Altenkirchen. Seit 6. März 2006 wird die Firma Schütz in Selters wieder über Altenkirchen mit Blechrollen (Coils) auf der Bahn beliefert.

Dazu wurde der stillgelegte Abschnitt in den Monaten vorher wieder befahrbar gemacht. Neben einem Rückschnitt der zum Teil schon üppig wuchernden Natur wurden Schwellen, Weichen und Schotter ausgetauscht. Noch nicht abgeschlossen ist die Erneuerung der Bahnübergänge, sodass auf unserer Sonderfahrt einige Bahnübergänge mit Posten gesichert werden müssen.

Auf den folgenden Seiten finden Sie

ein paar weitere Informationen zur Strecke der Holzbachtalbahn, der Burgruine Reichenstein sowie zum ICE-Bahnhof Montabaur.

Strecke Altenkirchen - Siershahn

Nach Verlassen des Bahnhofs Altenkirchen folgen wir dem Wiedtal abwärts Richtung Flammersfeld. Nach dem ehemaligen Haltepunkt Schöneberg erreichen wir den Bahnhof Neitersen, wo noch heute Güterverkehr abgewickelt wird. Die

Der Güterzug der Westerwaldbahn hat soeben aus Richtung Au kommend, den Bahnhof Altenkirchen erreicht

Foto: Dieter Riehemann





*Ein Güterzug der
Westerwaldbahn rangiert im
Bahnhof Neitersen*

Foto: Dieter Riehemann

Fa. Keystone verlädt hier Eisenbahn-
puffer. Mehrmals wird jetzt die Wied
überquert und über den ehemaligen Hal-
tepunkt Berzhausen gelangen wir zum
Bahnhof Flammersfeld. Hier zweigte frü-
her die Strecke nach Kalenborn und wei-
ter nach Linz am Rhein ab. Die Strecke
Linz-Kalenborn ist heute noch erhalten
und wird im Sommer am Wochenende
im Ausflugsverkehr betrieben. Mit einer
Steigung von bis zu 55 Promille gehört
sie zu den steilsten
Strecken in Deutsch-
land.

In Flammersfeld
biegt unsere Strecke
Richtung Süden ab

*Der ehemalige
Haltepunkt
Reichenstein, noch zu
Zeiten des
planmäßigen
Personenverkehrs
Foto: Andreas
Christopher*



die Mittagspause einlegen. Der gleichnamige Haltepunkt liegt nur wenige Meter von der Burgruine entfernt. Leider sind die früher vorhandenen Bahnsteige entfernt worden, sodass das Ein- und Aussteigen etwas erschwert wird. Wir führen jedoch Hilfstreppen mit, damit alle Fahrgäste leicht ein- und aussteigen können.

Burgruine Reichenstein

Die Hangburg wurde in den Jahren 1310 bis 1320 von Ludwig III. von Reichenstein zum Schutz seines Territoriums und eventuell auch als Zollstation errichtet. Bereits seit dem 16. Jahrhundert galt sie als Ruine und wurde im Jahre 1618 von dem damaligen Besitzer Graf zu Wied zerstört, als der damalige Graf von Sayn sie erwerben wollte. Seitdem ist die Ruine immer weiter verfallen und war bis ins 20. Jahrhundert in Privatbesitz. Seit einigen Jahren wird die Ruine von einem Förderverein betreut und in ihrem jetzigen Zustand erhalten.

Sie kann zu bestimmten Zeiten besichtigt werden, daneben finden auch immer



wieder Feste und Veranstaltungen in und um die Burg statt. Neben den Grundmauern der sonstigen Burggebäude und einem teilweise zugeschütteten, ehemals 40 Meter tiefen Brunnen geben gerade die noch immer hoch aufragende Ruine eines viergeschossigen Wohnturmes der Burg ihr charakteristisches Aussehen.

(Quelle: www.wikipedia.org)



Anschluss Papierfabrik Hedwigsthal
Foto: Dieter Riehemann

Nach der Mittagspause setzen wir die Fahrt fort und erreichen nach kurzer Zeit Puderbach. Hier ist die Bödenpresserei Afflerbach tätig und bezieht über die Schiene Bleche. Zwei Kilometer weiter befindet sich der Anschluss der Papierfabrik Hedwigsthal, der nur selten bedient wird. Anschließend wird der Bahnhof Raubach erreicht. Hier endete früher eine 9 km lange Schmalspurbahn, die aus der Gegend von Roßbach Tonerden zur Staatsbahn beförderte.

Der nun folgende Abschnitt Raubach - Dierdorf - Selters hatte fast 22 Jahre lang keinen Güterverkehr mehr. Der letzte Güterzug fuhr von Dierdorf am 1. Juni 1984. Vor rund 40 Jahren war dagegen in

Dierdorf noch viel Verkehr: Die Eisenerzgrube Georg verludt hier ihr Erz auf die Bahn. Außerdem wurden in Dierdorf die zwischen Koblenz und Betzdorf verkehrenden Schienen-Straßen-Busse aufgleist oder verließen hier die Schienen.

Über die weiteren Bahnhöfe / Haltepunkte Brückrachdorf, Mariarachdorf, Goddert kommen wir nach Selters. Früher zweigte hier die schmalspurige Kleinbahn Selters - Hachenburg ab, die bei Herschbach zahlreiche Steinbrüche erschloss. Heute ist das Bahnhofsgebäude von Selters im Privatbesitz, die Gleisanlagen gehören der Fa. Schütz, die hier unter anderem Flüssigkeitsbehälter herstellt. Vor und nach dem Bahnhof befinden

sich auf der Gleistrasse Tore, die nur von der Fa. Schütz oder dem Zugpersonal geöffnet werden können. Eine freie Durchfahrt ist sonst nicht möglich. Die Fa. Schütz hat seit diesem Frühjahr Stahltransporte auf die Schiene verlagert, was die Wiedereröffnung der kompletten Holzbachtalbahn erst möglich machte (Nähere Infos dazu im untenstehenden Kasten „Güterverkehr auf der Holzbachtalbahn“).

Nach dem Bahnhof Selters überqueren wir den Sayntalviadukt und gelangen über die ehemaligen Haltepunkte Nordhofen und Mogendorf zum noch heute im Güter- und Personenverkehr betriebenen Bahnhof Siershahn. Am Südkopf

Güterverkehr auf der Holzbachtalbahn

(ac) Die Westerwaldbahn übernahm zunächst im Auftrag der DB den Güterverkehr von Betzdorf über Wissen, Au, Altenkirchen nach Raubach. Das Verkehrsaufkommen war anfangs sehr gut, im Laufe der Jahre wanderten aber verschiedene Kunden ab. Zuletzt wurden nur noch die folgenden Kunden bedient:

Röhrig, Altenkirchen (Schrott)
10.000 t pro Jahr

Keystone, Neitersen (Eisenbahnpuffer)

Aflerbach, Puderbach
(Schrott, Stahlbleche)

Papierfabrik Hedwigsthal, Raubach

Das Gesamtaufkommen lag nach 2000 bei etwa 20.000 Tonnen pro Jahr. Dies war nicht mehr ausreichend für ei-

nen wirtschaftlichen Betrieb. Die Einstellung dieses Verkehrs und die Streckenstilllegung wären unausweichlich gewesen, wenn nicht die Firma Schütz (Behälterbau) in Selters ihr Aufkommen gesteigert hätte.

So übernahm die Westerwaldbahn von der DB die Strecke Altenkirchen - Selters - Siershahn komplett. Dabei wurde der schon lange stillgelegte Abschnitt Raubach - Selters (12 km) wieder reaktiviert.

Die Sanierungskosten lagen bei 1,3 Mio Euro, wovon 50% durch das Land Rheinland-Pfalz finanziert wurden. Es ist geplant, dass pro Jahr 150.000 t Stahlblechrollen aus Finnentrop und Salzgitter über Altenkirchen angeliefert werden.



Ein ICE rauscht mit fast 300 km/h durch den Bahnhof Montabaur

des Bahnhofs ist noch ein Teil der Anlagen des ehemaligen Bahnbetriebswerks zu erkennen. Hier zweigte auch die Strecke der Brexbachtalbahn Richtung Engers / Neuwied ab. In Siershahn findet heute noch eine umfangreiche Verladung von Tonerde statt, die größtenteils nach Italien exportiert wird.

Weiter geht es auf der Strecke Siershahn - Montabaur - Limburg. In Montabaur wurden vor wenigen Jahren mit dem Bau der ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Köln die gesamten Bahnanlagen umgestaltet. Der alte Bahnhof Montabaur wurde aufgegeben. Parallel zur Autobahn A3 entstand der neue Bahnhof, wo entgegen dem Limburger ICE-Bahnhof auch alle Nahverkehrszüge halten. So ist es möglich, durch Umsteigen am gleichen Bahnsteig von kleinen Westerwaldgemeinden wie Goldbach oder Siershahn nach Köln oder sogar Amsterdam zu gelangen.

Ebenso wurde der Güterverkehr in die neuen Bahnanlagen integriert. Im Umfeld des Bahnhofs haben sich mehrere Dienstleistungsunternehmen angesiedelt. Auch der Bahnhof selbst ist mit Fahrkartenausgabe, beheiztem Warteraum sowie einem Geschäft für Reisebedarf gut ausgestattet.

Der Bahnhof wird von den Reisenden so gut angenommen, dass die umfangreichen Parkplatzanlagen rund um den Bahnhof wochentags komplett ausgelastet sind. Zum Fahrplanwechsel im letzten Dezember wurden die ICE-Zughalte weiter erhöht. Unter diesen Umständen ist die Zukunft des Bahnhofs auch langfristig gesichert. Einzig die politisch nicht gewollte Wiederinbetriebnahme der Brexbachtalbahn trübt den neuen Fernbahnhalt. Die Brexbachtalbahn hätte den Großraum Koblenz mit der Bahn an den ICE-Bahnhof anbinden können.

Kürzung der „Regionalisierungsmittel“: Gezielt am Kernproblem vorbei?

(cb) Die Fakten: Mit den Regionalisierungsmitteln gleicht der Bund die seit der Bahnreform auf die Länder übergegangene Bestellerverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zweckgebunden aus. Zu Recht wird die Regionalisierung des SPNV als Erfolgsgeschichte bezeichnet. Erstmals wurden auf breiter Front attraktive Angebote geschaffen und verbessert.

Nicht im bloßen Herumgeschiebe der Verantwortung lag also das Erfolgsrezept, sondern in der Bereitschaft wie Fähigkeit, zugunsten der Fahrgäste zu investieren! Wesentlicher Erfolgsgarant war, ist und bleibt das Prinzip des Integralen Taktfahrplans: Obwohl nur selten optimal realisiert, haben selbst Teilumsetzungen die Angebote endlich wieder an die Bedürfnisse der Menschen herangeführt. Weiterer zentraler Punkt war die Schaffung von Verkehrsverbänden sowie die Intensivierung des Marketings.

Der VDV meldet bundesweit seit Jahren nicht nur kontinuierlich steigende Fahrgastzahlen, sondern auch eine Erhöhung des Kostendeckungsgrades auf derzeit (2005) 71% - und das trotz bereits erfolgter Kürzungen öffentlicher Zuschüsse. Bahn und Bus sind keine verschwenderischen Kostgänger des Staates. Allein im bundesdeutschen ÖPNV arbeiten nach Angaben der Bundesregierung 230.000 Beschäftigte in 6000 Unternehmen, der ÖPNV-Markt bewegt incl. Investitionen jährlich 30 Mrd Euro.

2002 fand eine Revision der Regionalisierungsmittel statt. Seit dem hat sich der Finanzbedarf durch diverse Zusatzaufgaben strukturell erhöht: Die Streichung von InterRegio-Zügen durch die DB zwang zu Ersatzbestellungen, die DB

erhöhte Trassen- und Stationsgebühren, zugleich stiegen Energiepreise und Steuern. Alles in allem ist schon heute eine klare Unterfinanzierung der Infrastruktur gegeben.

Als Folge des „Koch-Steinbrück-Papiers“ wurden die Regionalisierungsmittel bereits in 2004 pauschal um 2% gekürzt, was in Hessen mitten im Fahrplanjahr zu Zugstreichungen führte.

Der Bundestag hat am 26. Mai 2006 eine Kürzung um insgesamt 3,3 Mrd bis 2010 beschlossen (Haushaltsbegleitgesetz). Die nächste Revision soll nun doch 2007 (für 2008) stattfinden, zugleich will der Bund aber die Kürzungen in den Folgejahren bereits festschreiben. Für 2006 bis 2009 bedeutet das überschlägig eine 8%ige Kürzung, wobei faktisch für 2006 nichts zu kürzen ist, somit die Einschnitte ab 2007 umso deutlicher ausfallen. Nach den ursprünglichen Plänen hätte allein Hessen bis 2010 auf ca. 244 Mio Euro verzichten müssen.

Gegen diese Kürzungsorie haben die Fahrgastverbände, die Verkehrsverbände, der VDV, Vereinigungen wie „Mehr Bahnen“ und „Allianz pro Schiene“, der Deutscher Städtetag, Landespolitiker usw. seit Ende 2005 in breiter Front und meist sachlicher Form Einspruch erhoben -

Grundtenor: „Effizienzsteigerung statt Kahlschlag“. Mit verstärktem Wettbewerb, mehr Qualität, gezielten Netzergänzungen soll vor dem Hintergrund der erwähnten Zusatzaufgaben eine Effizienzsteigerung erzielt und Planungssicherheit hergestellt werden.

Der Bundesrat tagt am 16. Juni 2006 und dürfte vsl. einstimmig den Vermittlungsausschuss anrufen. Das derzeitige Angebot der Länder: Belassung der Mittel für 2006, da Ausgabenkürzungen aus rein praktischen Gründen nicht mehr umsetzbar sind, sowie eine einmalige Aussetzung der Dynamisierung von 1,5% für das Jahr 2007, was zu einer Zahlungsverminderung des Bundes von 106 Mio Euro führt - gegenüber 650 Mio gemäß Bundestagswillen. Unabhängig davon wird versucht, in einer Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft bereits vor einem Vermittlungsverfahren eine Einigung zu erzielen. Immerhin haben die Länder hinsichtlich der Verwendung der Mittel erstmals für Transparenz gegenüber dem Bund gesorgt.

Was wäre wenn...

Die RMV-Gesellschafter haben in einer Resolution die Position der Länderverkehrsminister unterstützt. Selbst wenn nur die Hälfte der von Berlin angestrebten Kürzungen zur Anwendung käme, müssten sich die Fahrgäste, so der RMV, auf eine doppelt so kräftige Preiserhöhung bei gleichzeitiger Streichung von Zugleistungen „möglichst gleichmäßig“ über das gesamte Verbundgebiet einstellen. Der NVV geht sogar von einer 18%igen Tarifierhöhung aus und benennt mehrere Strecken, die stillgelegt werden oder deren

schon beschlossene Reaktivierung unterbleiben müßte.

Die kursierenden „Horrorszenarien“ haben leider einen handfesten ökonomischen Hintergrund: Wegen der hohen Fixkostenbindung sind auch scheinbar „moderate“ Mittelkürzungen tatsächlich nur mit überproportionaler Leistungsreduzierung umsetzbar. Eine Streichung von Angeboten bedeutet, dass die Fixkosten auf immer weniger Leistungskilometer umgelegt werden müssen. Die Erhöhung der Trassenpreise im Gegenzug ist somit vorprogrammiert. Gespart wird im Ergebnis also kaum, wohl aber wird das Angebot verschlechtert. Die Einnahmen sinken, und die aus früheren Jahrzehnten bekannte, inzwischen mühsam gebremste Abwärtsspirale käme erneut in Gang. Wer heute „abbestellt“, legt morgen still. Doch es gibt im Schienennetz nach jahrzehntelangem Aderlass eigentlich nicht mehr viel zum Stilllegen. Ein objektiver Spareffekt wäre zwar kaum spürbar, die Beschneidung künftiger Handlungsmöglichkeiten dafür umso drastischer. Folglich müsste man die Hauptstrecken rupfen – oft parallel zu überlasteten Bundesstraßen oder Autobahnen.

Wie absurd die inszenierte Jagd nach dem „Subventions“abbau ist, zeigt der Blick auf die Fahrpreise. Dank verfehlter Wortwahl („Tarifsubventionierung“) findet derzeit ein Abbau notwendiger Korrekture zu der Frankfurt-orientierten Hochpreispolitik des RMV statt. Folge: Fahrgastverluste, der Nährboden für künftige Angebotseinschränkungen. Gefährdet hiervon sind u.a. bislang funktionie-

rende Stadtbussysteme ausgerechnet in jenen (Mittel-)Zentren, die künftig eine wachsende Bedeutung erlangen werden.

Letztlich bleibt nur die *brutalstmögliche* Lösung: Der Angebotsabbau während der Verkehrsspitzen! Am wenigsten wirtschaftlich sind in der Tat Verstärker-Busse oder -Züge, die ausschließlich in den Hauptverkehrszeiten eingesetzt werden. Doch gerade in den Lastspitzen werden alle Kapazitäten dringend benötigt, da gibt es keine „Geisterfahrten“, sondern oft nur Stehplätze! Wie oft sieht man im Schülerverkehr aus Platzmangel den Nachwuchs neben dem Busfahrer im vorderen Türbereich kauern (was aus Sicherheitsgründen eigentlich verboten ist)... Wenn nun Schulen wegen Schülermangel geschlossen werden, dürften die Kosten für Schülerbeförderung weiter steigen. Schulbusse „produzieren“ hohe Kosten für die Kreise und damit auch Defizite – aber wo ist die Alternative?

Will die Politik wirklich „sparen“, dann müsste sie diese, spezifisch teuersten Leistungen zu allererst streichen. Sollen Schüler morgens bereits um 4 Uhr aufstehen oder mittags „einfach“ auf die nächste Fahrt warten? Sollen die Pendler nicht mehr „nur“ 20 sondern künftig 40 Minuten in den Zügen stehen? Haben Sie schon mal versucht, stehend oder auf dem Boden hockend mit dem Notebook zu arbeiten?

Selbst die Umsetzung wäre ineffektiv. Durch die Ausschreibungen sind nämlich klare vertragliche Bindungen geschaffen worden! Je kürzer nun die Vertragslaufzeiten, je höher die vereinbarten Ab-

bestellquoten, umso teurer werden in der Kalkulation die spezifischen Kilometerkosten! Wird der Vertrag vorzeitig aufgelöst, hat das Verkehrsunternehmen Anspruch auf entgangenen Gewinn. Ein Eingriff in laufende Verträge produziert letztlich nichts weiter als Bürokratie und Geldflüsse für buchstäblich „nichts“.

Fazit:

ENTWEDER man „spart“ nur scheinbar durch Streichung von Leistungen in Nebenzeiten. Dann wird kurze Zeit später der Preis für das verbliebene „Rumpfangebot“ in ähnliche Absoluthöhen steigen wie zuvor – Spareffekt: gleich Null!

ODER der Staat „spart“ wirklich, d.h. baut Transportkapazitäten rigoros und dauerhaft ab. Dann muss dies aber lange zuvor politisch angekündigt werden, damit der Einzelne eine Chance hat, sich darauf einzustellen. Wenn als individuelle Gegenreaktion das immer knappere Geld statt in Bildung und Investitionen sinnlos in zusätzliche PKWs, Steuern, Versicherungen und Treibstoff fließt, wird das die Zukunftsfähigkeit des Gemeinwezens wohl kaum steigern!

Die Politik soll den Menschen endlich sagen, *was* sie will und *warum* sie es will!

Die Situation in Hessen

Einst glänzte Hessen als Vorreiter. Flächendeckende Verkehrsverbünde, die geräuscharme Beerdigung des Prestigeprojektes „Frankfurt 21“, eine konsequente Ausschreibungspraxis im Busbereich. Doch die Karten werden neu gemischt.

Die Fahrgastverbände stehen prinzipi-



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



Minigolf

18 Bahnen

Freizeitzentrum Lauterbach

36341 Lauterbach · Am Sportfeld · Infotelefon 0 66 41/6 27 29

Telefon während der Öffnungszeiten 0 66 41/45 05

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

ell weiterhin zum Ausschreibungswettbewerb als tauglichem Instrument zur Leistungsbemessung, -kontrolle und -durchsetzung. Zur Marktordnung, der Sicherung eines fairen Marktzugangs sowie der Ermittlung echter Marktpreise gibt es bisher nichts Besseres, mit dem die „gesellschaftlich niedrigsten Kosten“ rechtssicher ermittelt werden können.

Doch Ausschreibungen sind kein „Allheilmittel“ - und verkehrlich nur wirksam, wenn zuvor eine fahrgastfreundliche Überplanung mit integrierten Verbesserung bei Bahn und Bus stattgefunden hat. Als Instrument zur Haushaltssanierung taugt die Ausschreibung schon aus logischen Gründen nicht, denn schließlich wurde die Fehlentwicklung der Haushalte bestimmt *nicht* durch einen „zu üppigen“ Ausbau des ÖV verursacht...

Ganz im Gegenteil, noch immer finden sich die klassischen Fehler vergangener Jahrzehnte. Beispiel Samstagsverkehr: Obwohl Einkaufen längst bis 18:00 oder 20:00 Uhr möglich ist, tradieren viele Fahrpläne noch immer die überlebte Vergangenheit, wo um 12:00 oder 14:00 Uhr die Läden schlossen. Dabei ist es ein Märchen, dass am Wochenende oder spätabends generell nur „Geisterbahnen“ oder „Geisterbusse“ fahren. Dort, wo attraktive Angebote kontinuierlich aufgebaut wurden, sind selbst um 20, 21 oder 22 Uhr die Fahrten „ab Zentrum“ noch gut gefüllt.

Ein Abbau dieser Leistungen bedeutet jedoch nicht nur, die Fahrgäste in ihrer Mobilität zu beschneiden. Gerade außerhalb der Verkehrsspitzen sind die spezi-

fischen Einnahmen je Fahrgast relativ hoch, während umgekehrt zur Erstellung dieser Leistungen auf die ohnehin vorhandene Infrastruktur (Fahrzeuge, Fahrweg, Personal) zu Grenzkosten zurückgegriffen werden kann. Beispiele wie die Linie 383 (Schlierbach – Marburg) im ländlichen Marburg-Biedenkopf zeigen, dass mit einem guten Angebot tatsächlich Fahrgäste gewonnen werden, wegen der starken Nachfrage sogar weitere Fahrten hinzubestellt werden müssen.

Ein durchaus kritischer Blick gebührt manchen Kommunen, die sich z.B. um die Aussagen von Nahverkehrsplänen kaum kümmern, „selbstverständlich“ kein Geld für Bestellungen aufwänden, umgekehrt jedoch von den genervten Mitarbeitern der meist unterbesetzten Lokalen Nahverkehrsgesellschaften stets umfassend „beteiligt“ und „informiert“ werden wollen – am besten je Fraktion und Ortsteil getrennt. Zur Krönung wird das Neubaugebiet dann so ausgewiesen, dass eine günstige Bedienung mit Bus oder Zug von vornherein ausgeschlossen ist. Soll die Wirtschaftlichkeit des ÖV nachhaltig steigen, muss solchem Treiben ein wirksames Ende gesetzt werden!

Positiv hingegen die Signale aus Frankfurt am Main zur künftigen Beschränkung des U-Bahn-Baus, konkret der gekippten D-Strecke nach Ginnheim sowie der U-Bahn ins Europaviertel. Richtungsweisend ist hier jedoch nicht das „Wegsparen“ oder gar Umlenken in den Straßenbau, sondern die Umsetzung bislang ausgebremsster Straßenbahnprojekte.

Kommentar

Ist *Sparen* wirklich nur rigoroses Kürzen von Haushaltstiteln? Am besten mit dem „Rasenmäher“, bedienbar auch durch ungelernete Hilfsarbeiter? Offenbar deshalb ist das Vehikel politisch so beliebt. Auch bei einer anderen Gerätschaft hapert es: Mit einer „Gießkanne“ ist es gartenbaulicher Usus, besonders *gezielt* zu bewässern – man muss nur den Verteilungsaufsatz abnehmen. Wenn schon die Sprachbilder nichts taugen, wie ist es wohl mit den Inhalten bestellt?

Offenbar katastrophal schlecht. Wie kann man glauben, dass Langsamfahrstellen auf Hauptstrecken, die Streichung von Zügen mit mehreren hundert Fahrgästen, Fahrpreiswucher bis hin zur Einführung eines „negativen Elterngeldes“ durch geänderte Schulzeitkartenfinanzierung und weiteren Schikanen *Beiträge für ein zukunftsfähiges Deutschland* sein sollen?

Wahr ist: *Unten* muss es wieder stimmen, Grundleistungen wie Mobilität haben gefälligst auch im 21. Jahrhundert zu funktionieren! Nicht „*Leuchttürme*“, sondern die Standortqualitäten im Alltagsgeschäft sind entscheidend – genau dort wird nämlich im Zweifelsfall die „Weltmarktfähigkeit“ verspielt. Das geht nur mit Kompetenz und Glaubwürdigkeit. Nicht seelenloses Finanz-Gezocke der „Ebenen“, sondern das, was als Ergebnis bei den Fahrgästen und Bahnkunden tatsächlich ankommt, ist entscheidend.

Die aktuellen Kürzungspläne stellen Teile des ländlichen Raumes faktisch zur Disposition. Das soll man dann klar sagen, muss aber zugleich Perspektiven bieten, damit die Einzelnen ihre Lebens-, Investitions- und Konsumplanung rechtzeitig anpassen können. Politik darf dabei aber nicht übers Ziel hinausschießen, nicht sinnlos *alles* in Frage stellen – wie aktuell bei den Regionalisierungsmitteln.

Werden die *Mittel der Regionalisierung* zweckwidrig zusammenstrichen und darf zugleich der Kostentreiber DB mit Blick auf einmalig erhoffte Abstoßungsgewinne unkontrolliert agieren, stehen Ziele und Erfolg des bisher Erreichten auf dem Spiel. Das großkoalitionäre Berlin klebt noch immer an uneffektiven Prestigeprojekten, für deren marktferne Pöppelung der gut funktionierende ÖV nunmehr existenzbedrohend zur Ader gelassen werden soll. Manch Bundesland hält dreist an purer Geldvernichtung fest - Transrapid in München, die U-Bahn unter dem Thüringer Wald, „Stuttgart 21“ - politisch wie ökonomisch ein Skandal!

Der Öffentliche Verkehr aber ist – frei nach Gorbatschow – nicht „Teil des Problems, sondern Teil der Lösung“. Werden Lösungen blockiert, wachsen die Probleme zu Gebirgen. Wer die „Gießkanne“ beklagt, sollte nicht mit dem „Rasenmäher“ rumfuchteln. Die nachlaufenden Messer könnten so manchem den Kopf kosten...

Christian Behrendt

Neues vom Elektronischen Fahrschein traffiQ Frankfurt führt Fahrscheinverkauf per Handy ein / Testphase mit „Fahrschein-Handy“ in Hanau erfolgreich abgeschlossen

(f1) Einen Fahrschein auf's Handy oder in den PDA (das ist ein tragbarer Kleinstcomputern) können Fahrgäste in Frankfurt erwerben. Dazu ist die Anmeldung per Internet erforderlich. Die Kunden können wählen zwischen Einzelfahrkarten und Tageskarten für das Frankfurter Tarifgebiet mit oder ohne Flughafen.

Abgerechnet wird über die bei der Anmeldung angegebene Kreditkarte oder per Lastschrift. Geeignet sind alle neueren Handys und PDAs, die mit JAVA-Applikationen arbeiten können. Das sind in der Regel alle Foto-Handys. Die Internet-Seite www.rmv.de bietet zusätzliche Informationen und erläutert die Anmeldung. Es können mehrere Tageskarten gleichzeitig erworben werden.

Projektpartner sind der Rhein-Main-Verkehrsverbund, die lokale Nahverkehrsgesellschaft traffiQ und die Verkehrsgesellschaft Frankfurt VGF. Gültig ist der Fahrschein jedoch in allen Verbundverkehrsmitteln in Frankfurt. Mit dem neuen Vertriebsweg sollen insbesondere jüngere Fahrgäste angesprochen werden.

Dazu die Original-Presseerklärung der Frankfurter Projektpartner: „Die Dynamik, mit der wir vom Rhein-Main-Verkehrsverbund das elektronische Ticketing vorantreiben, wird zur Zeit besonders deutlich“, so RMV-Geschäftsführer Hansjörg Röhrich: „Gerade eine Woche ist es her, dass wir uns in Hanau an die Spitze der Check in-/ Check out-Verfahrens gesetzt haben, indem man dort jetzt auch sein Handy statt einer Chipkarte an den Lesegeräten in den Hanauer Bussen

vorbeiführen kann. In Frankfurt arbeiten wir jetzt mit der JAVA-Technologie. Dank der Möglichkeit, sich im Internet zu registrieren, können alle Interessierten sofort mitmachen, ohne Antragsformulare, Warteschlangen und so weiter. Damit ist der RMV erneut innovativer Vorreiter.“ Generell ist es für den RMV-Geschäftsführer „klares Ziel“, bei einem Erfolg des jetzt gestarteten Piloten – „bei dem wir sicherlich noch vieles aus der Praxis für die Praxis lernen können“ -sowohl das Sortiment der Fahrkarten-Arten als auch den Einzugsbereich für das RMV Handy-Ticket möglichst schnell zu erweitern. (...)

Hanau: Pilotprojekt mit NFC-Handy wird in Regelbetrieb überführt

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) überführt das Hanauer Pilotprojekt zum Ticketing (zu deutsch „fahrscheinen“ bzw. sinngemäß „Verwendung eines Fahrscheins“) mit dem Handy in den Regelbetrieb. Beteiligt an dem Projekt sind neben dem RMV die Hanauer Straßenbahn AG (HSB), Nokia, Philips und als neuer Partner Vodafone. Der Pilotversuch erweitert das Hanauer Get-in-System um die Möglichkeit, statt einer



Das Handy muss beim Ein- und Aussteigen nur kurz vor das Erfassungsgerät gehalten werden. Die Abrechnung erfolgt über die Mobilfunkrechnung

Foto: Royal Philips Electronics

mitentwickelten Near Field Communication-Chiptechnologie (NFC) ausgerüstet ist und so als Fahrkarte dient.

Darüber hinaus ist im Handy die Funktion für die neu eingeführte RMV-ErlebnisCard Hanau integriert. Damit kann das Handy bei 14 ausgewählten Partnern in Hanau und Umgebung als Bonuskarte eingesetzt werden. Zu vergünstigten Konditionen können die Nutzer der RMV-ErlebnisCard Hanau beispielsweise Restaurants besuchen, Einkäufe tätigen und interessante Veranstaltungen erleben. Bei der Nutzung eines Angebotes wird das Telefon vor Ort elektronisch ausgelesen.

Die Funktionen der RMV-ErlebnisCard Hanau werden automatisch und ohne zusätzliche Kosten beim Kauf eines NFC-Handys in Hanau aktiviert. Für die Nutzung als Elektronische Fahrkarte in den Bussen in Hanau muss das Handy – ebenfalls ohne zusätzliche Kosten - bei der HSB registriert werden. Dann kann es wie die bereits im Umlauf befindlichen Chipkarten verwendet werden.

Chipkarte ein speziell ausgerüstetes Handy (NFC-Technik) als elektronischen Fahrschein zu verwenden. Im Gegensatz zur Übertragung von Einzelfahrschein und Tageskarten auf das Handydisplay in Frankfurt richtet sich das Hanauer Modell eher an Dauernutzer, da es Anzahl und Dauer der Fahrten registriert und prinzipiell die Möglichkeit der „Bestpreisabrechnung“ bietet.

Ab sofort kann in den teilnehmenden Vodafone-Läden in Hanau ein NFC-Handy vom Typ Nokia 3220 erworben werden. Es ist mit einer veränderten Rückwand ausgestattet, die mit der von Philips

Bahnhofsentwicklung im RMV-Gebiet „Bahnhofskonferenz“ in Frankfurt-Höchst

(fl) Die Weiterentwicklung des Bahnhofs Frankfurt-Höchst und seines direkten Umfeldes stand Ende März 2006 auf der Tagesordnung der „Bahnhofskonferenz Frankfurt-Höchst“, zu der sich die Bahn und der Frankfurter Planungsdezernent Edwin Schwarz getroffen hatten. Ziel der Gespräche war, eine ganzheitliche Lösung für den Bahnhof und sein Umfeld zu finden. Eine entsprechende gemeinsame Planungsvereinbarung soll in der zweiten Jahreshälfte unterschrieben werden.

Inhalte der Planungen werden die folgenden drei Bereiche sein:

- Die Verkehrsstation mit Bahnsteigen und Unterführung soll modernisiert und barrierefrei erschlossen werden.
- Das aus dem Jahre 1906 stammende Bahnhofsgebäude wird saniert und die umliegenden Grundstücksflächen sollen mit Hilfe eines Investors entwickelt

werden.

- Der Bahnhofsvorplatz soll neu gestaltet werden um den täglich bis zu 26.000 Reisenden einen bequemen Übergang zwischen den Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Hierzu liegt bereits eine Planung der Stadt Frankfurt einschließlich einer Neugestaltung des Busbahnhofs vor.

Der Bahnhof Frankfurt-Höchst soll aufgewertet werden

Foto: Alexander Otto



Verkauft das Land Hessen die Landesbahn?

(jl) Die CDU-Landesregierung prüft den Verkauf der Hessischen Landesbahn (HLB). Ein Sprecher von Finanzminister Karlheinz Weimar (CDU) bestätigte, man prüfe in dieser Frage gerade „alle Optionen“. Zeitliche Vorstellungen zum Verkauf habe man noch nicht. Ungeklärt sei auch, ob es um eine Veräußerung einiger oder der gesamten Anteile gehe.

Die Hessische Landesbahn hat sich in den vergangenen Jahren zum größten Konkurrenten für die Deutsche Bahn in Hessen entwickelt. Ihr Marktanteil liegt zur Zeit bei etwa 10 Prozent. Neben der eigenen Strecke Frankfurt-Höchst - Königstein betreibt die HLB Zugverkehr auf der Taunusbahn (Friedrichsdorf - Usingen - Brandoberndorf), auf mehreren Strecken der Deutschen Bahn in der Wetterau sowie zwischen Wabern und Bad Wildungen und die Kahlgrundbahn in Bayern. Mit verschiedenen anderen Partnern werden

Strecken im Westerwald (vectus, Hellertalbahn), in Thüringen (Südthüringenbahn) und bald auch in Nordhessen (cantus) betrieben. Hinzu kommen teils umfangreiche Busnetze im Taunus.

Seit 1997 schreibt die Hessische Landesbahn schwarze Zahlen. Im vergangenen Jahr wurde bei einem Umsatz von 74 Millionen Euro ein Gewinn von 4,1 Millionen Euro erzielt. Bei den Fahrgästen kommt die Landesbahn gut an. Auf der Taunusbahn werden Jahr für Jahr neue Beförderungsrekorde eingefahren. Im

Ein Triebwagen der Hessenbahn im Frankfurter Hauptbahnhof 2 Fotos: PB&B





Hessenbahn-Triebwagen im Bahnhof Königstein. Sollte ein Verkauf der Landesbahn zustande kommen, ist fraglich, ob der Käufer auch die Streckeninfrastruktur übernehmen wird

Wetteraunetz zeigten sich die Kunden nach anfänglichen technischen Problemen mit den neuen Triebwagen auch zufriedener als beim vorherigen Betreiber Deutsche Bahn. Kundenumfragen des RMV bestätigen dies.

Als Kaufinteressenten hat man entweder Städte und Kreise oder aber private Verkehrsunternehmen ins Auge gefasst. Die Deutsche Bahn als größter Konkurrent scheidet aus kartellrechtlichen Gründen aus. Ebenfalls ausscheiden dürften kommunale Gesellschaften, weil hier kein Geld für Beteiligungen oder einen Kauf vorhanden ist. Bisher konnten in Hessen außer Vias keine privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen Fuß fassen. Aufgrund der Größe der HLB kämen bei einem Komplettverkauf nur große Konzerne wie der französische Konzern Veolia (ex Connex) oder die britische Firma Arriva in Betracht.

Bei der Hessischen Landesbahn scheint man einem Verkauf ruhig entgegen zu sehen. Nach Angaben der Frankfurter

Rundschau sagte der kaufmännische Prokurist Wolfgang Fischer, man sehe die Diskussion über einen möglichen neuen Eigentümer „völlig emotionslos“. Die Inhaber müssten „sehen, was zweckmäßig ist“. Wichtig sei, dass die Rahmenbedingungen in einem „ordentlichen Verfahren“ geklärt würden.

Die Parteien beurteilen einen möglichen Verkauf unterschiedlich. Die FDP zeigte sich erfreut über den geplanten Verkauf: „Der Betrieb von Bussen und Bahnen ist keine originäre Aufgabe des Staates und kann von Privaten mindestens genauso gut oder besser durchgeführt werden“ stellte der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Fraktion im Hessischen Landtag, Dieter Posch, fest. Der künftige Betreiber müsse aber auch sicherstellen, dass das Unternehmen seinen Sitz in Hessen behalte.

Kritik kommt hingegen von der SPD-Sprecherin der Landtagsfraktion, Hildgard Pfaff, die den Verkauf der Hessischen Landesbahn für „verkehrs-

politisch unsinnig“ hält. „Es steckt keinerlei verkehrspolitische Konzeption hinter diesem Handeln, dieser Aspekt wird völlig ausgeblendet. Wir halten es für absolut unsinnig, ein wirtschaftlich gut laufendes Verkehrsunternehmen zu veräußern. Der Verkauf ist ein weiterer Rückzug des Staates aus der Daseinsvorsorge,

zu der auch der Öffentliche Nahverkehr gehört“, so Pfaff. Als Armutszeugnis bezeichnete Pfaff das Eingeständnis des Verkehrsministers, keine weiteren Informationen dazu geben zu können und auf die Zuständigkeit des Finanzministers in Beteiligungsfragen des Landes zu verweisen.

Kommentar: Verkauf der HLB, auch ein Vorteil für den Fahrgast?

Finanzminister Weimar ist chronisch knapp bei Kasse. Er sucht deshalb nach allen Möglichkeiten, mit Einmalverkäufen seinen defizitären Haushalt halbwegs schön zu rechnen. Nach den Universitätskliniken ist jetzt die Hessische Landesbahn dran. Im Gegensatz zu den Krankenhäusern steht sie gut da: Moderne Fahrzeuge und Wartungseinrichtungen sowie eine rationelle Betriebsführung ermöglichen einen gesunden Geschäftsbetrieb, der Gewinne abwirft. Bei Ausschreibungen kann man gegenüber der Konkurrenz meistens bestehen.

Doch was hätte ein Verkauf für Folgen? Man braucht kein Hellseher zu sein, um behaupten zu können, dass der zukünftige Besitzer ein großer internationaler Verkehrskonzern sein wird, der auf dem hessischen ÖPNV-Markt Fuß fassen will. In der Folge werden durch weitere Übernahmen in wenigen Jahren nur noch drei bis fünf große Verkehrsunternehmen bestehen. Ähnlich den Stromkonzernen wird dann der Markt aufgeteilt und die Preise den Bestellern (Verbünde) diktiert. So sind z.B. in Italien bei den Banken die Gebühren fast dreimal so teuer wie in Deutschland, weil außer Privatbanken keine Sparkassen oder Raiffeisenbanken existieren. Auch die meist in kommunaler Hand arbeitende deutsche Wasserversorgung ist wesentlich günstiger für den Endverbraucher als die private englische.

Die Folge: Bei stark steigenden Preisen durch die Verkehrsunternehmen, aber gedeckelten oder in Zukunft sogar fallenden Zuschüssen von Bund und Land werden weniger Zug- und Busleistungen bestellt werden können. Fahrplankürzungen sind die logische Konsequenz und sogar Streckenstilllegungen sind nicht auszuschließen. Heute hat das Land Hessen mit der Landesbahn ein Regulativ an der Hand, um solchen Kartellbildungen entgegen zu wirken. Das Land spart auf Dauer bares Geld, weil es sonst Zugleistungen immer teurer einkaufen muss.

Jürgen Lerch

Kassel-Melsungen-Bebra-Fulda

KBS 610 ; NVV-Linie R 5

RegioTram: Bauarbeiten für Wendeanlage in Melsungen Süd /

Weg frei für Stationsbau an der Bartenwetterbrücke

(hh) Während am Kasseler Hauptbahnhofstunnel täglich für die neue RegioTram gearbeitet wird, ist man auch in Melsungen nicht untätig. 200 Meter neue Gleise müssen südlich des Bahnhofs Melsungen neu verlegt und neue Weichen eingerichtet werden. Da der Boden unter der Wendeanlage sehr feucht ist, muss die Erde abgetragen und eine Mischung aus Schotter und Sand aufgetragen werden. Als Abtrennung zu den Wohngebieten entsteht eine neun Meter hohe Lärmschutzwand. Wenn die Gleise verlegt sind, wird ein Betriebsgebäude mit Umkleiden, Toiletten und Waschräumen für die Bahnangestellten errichtet. Ende Mai sollen alle Arbeiten beendet sein.

Für die geplante RegioTram-Station an der Melsunger Bartenwetterbrücke hat das Eisenbahnbundesamt Anfang März die Plangenehmigung erteilt. „Die neue Station spielt eine zentrale Rolle, denn von dort sind es nur wenige Schritte in die historische Innenstadt und die Fußgängerzone“, sagte NVV-Sprecherin Heike Knauff-Oliver. Beauftragt mit der Verwirklichung des Haltepunktes sei die DB ProjektBau. Das mit 3,5 Millionen Euro veranschlagte Vorhaben soll nach rund 10 Monaten Bauzeit im Spätsommer 2007 fertig gestellt werden. Die Fi-

nanzierung wird zu 90 % aus Bundes- und Landesmitteln bezuschusst. Im Juni 2006 soll die erste RegioTram von Kassel nach Melsungen rollen.

Edertalbahn Wabern - Bad Wildungen

KBS 621 ; NVV-Linie R 39

Fortbestand der Strecke hängt von Zuschüssen ab

(hh) Gute Chancen für eine gesicherte Verkehrserschließung der Region Fritzlar - Bad Wildungen sieht Wirtschaftsminister Alois Rhiel (CDU) in einem Antwortschreiben an den Landrat des Kreises Waldeck-Frankenberg Helmut Eichenlaub (CDU). Dieser hatte sich im Dezember 2005 für den Erhalt der Bahnstrecke eingesetzt. Anlass dafür war, dass die neue Bundesregierung die Regionalisierungsmittel für den öffentlichen Personennahverkehr kürzen will. Der NVV hatte für diesen Fall die Stilllegung der Strecke als möglich bezeichnet. Nach Auskunft des Ministers käme die Strecke nach

Der Bahnhof von Bad Wildungen: Erst für die Landesgartenschau schön gemacht, droht nun die Stilllegung? Foto: Andreas Moll



Kürzung der Mittel auf den Prüfstand. Leider lägen die Einnahmen aus dem Fahrgastaufkommen noch deutlich hinter den Erwartungen zurück.

Auch der Kreisverband Schwalm-Eder vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) setzt sich ebenso wie der Kreistag für den Erhalt der Edertalbahn ein. Der VCD vermisst in Fritzlar eine bessere Anbindung des Bahnhofs in Richtung Stadt. Notwendig sei eine Stadtbuslinie zwischen Gewerbegebiet, Bahnhof, Innenstadt und einigen Stadtteilen. Die Edertalbahn binde nicht nur die Kurstadt Bad Wildungen an den Fernverkehr in Wabern und Kassel an, sondern auch den Nationalpark Kellerwald-Edersee.

Burgwaldbahn Marburg - Frankenberg KBS 622, RMV-Linie 42

Frankenberger Lokschuppen abgetragen

(js) Bereits in der letzten Ausgabe der Hessenschiene (Nr. 63) wurde von dem Frankenberger Lokschuppen berichtet, der im vergangenen Jahr einer Brandstiftung zum Opfer fiel. Seinerzeit waren die Abrissarbeiten seitens der DB schon angekündigt, jedoch bis zum Redaktionsschluss der HS-Nr. 63 noch nicht in Angriff genommen worden. Jedoch war schon beim Erscheinen vorgenannter Ausgabe mit dem Abriss der Ruine begonnen worden. Inzwischen ist der 6-ständige, alte Schuppenteil vollständig abgerissen, so dass nur noch der dreistöckige Lokschuppenanbau übrig geblieben ist, welcher den Brand einigermaßen unbe-

schadet überstanden hatte. Entgegen der ursprünglichen Ankündigung, die Außenmauern stehen zu lassen, sind diese jedoch mit abgetragen worden.

Zusätzliche Züge auf der Burgwaldbahn

(js) Vom 16. April bis zum 3. Oktober 2006 verkehren auf der Burgwaldbahn an Sonntagen zusätzliche Personenzüge, die nicht in den normalen Fahrplänen abgedruckt sind. Hierbei handelt es sich um die RB 23700 Marburg (8:44 Uhr) - Frankenberg (9:30 Uhr). Achtung, der Zug hält in Simtshausen, Ernsthausen, Wiesenfeld und Birkenbringhausen nur bei Bedarf. Der Zug verkehrt bis Herzhausen.

Der zweite Zusatzzug ist der RE 23711 Frankenberg (19:03 Uhr) - Marburg (20:12 Uhr). Achtung: Der Zug verkehrt als Regionalexpress (von Battenberg kommend) und hält unterwegs nur in Emsthausen, Münchhausen und Wetter.

Odenwaldbahn RMV-Linien 64/65 Modernisierung in Bad König abgeschlossen

(fl) Abgeschlossen wurde die Modernisierung des Bahnhofs Bad König – Zell (früher Zell-Kirchbrombach). Es ist einer von insgesamt 14 geplanten Bahnsteigerneuerungen an der Odenwaldbahn einschließlich der Zweigstrecke Hanau – Wiebelsbach-Heubach (neu: Groß-Umstadt Wiebelsbach).



*Ankunft des RegioTram-Triebwagens Tw 756 mit den Festgästen am Leipziger Platz
2 Fotos: Dr. Heribert Menzel*

Straßenbahn Kassel Einweihungsfeier Leipziger Straße

(hm) Nach einem Jahr Bauzeit wurde am 20. Mai 2006 der 900 Meter lange Umbauabschnitt der Leipziger Straße zwischen Kunigundishof und Leipziger Platz

Zur Einweihung wurde auf der Leipziger Straße u.a. von Oberbürgermeister Hilgen und KVG-Vorstandsvorsitzenden Helbig ein blaues Band durchgeschnitten.



eingeweiht. Nach kurzen Ansprachen wurde auf der Leipziger Straße ein blaues Band durchgeschnitten. Auf die Weiterfahrt warteten stadteinwärts Oldtimer-Tw 144 mit Beiwagen 655, stadtauswärts der RegioTram-Tw 756. Ab 22. Mai 2006 wird die Leipziger Straße auch für den Individualverkehr wieder in beiden Fahrrichtungen zur Verfügung stehen.

Kein Fahrkartenverkauf mehr beim Straßenbahnfahrer

(hm) Um in Zukunft durch noch kürzere Aufenthalte an den Haltestellen noch bessere und pünktlichere Anschlussverbindungen zu schaffen, werden ab dem 29. Januar 2006 von den Straßenbahnfahrerinnen und -fahrern keine Fahrkarten mehr verkauft. Das Fahrpersonal soll sich noch besser auf die Fahrt, die Pünktlichkeit und auf Sicherheit konzentrieren. Fahrkarten sind dann nur noch aus dem

Fahrkartenautomaten im Fahrzeug erhältlich. Weiterhin gibt es die Fahrkarten wie gewohnt aus den Automaten an stark frequentierten Haltestellen, in den Vorverkaufsstellen und in den NVV- und KVG-Kundenzentren und InfoPoints.

Bei den Niederflurfahrzeugen werden seit einigen Wochen die bisherigen Fahrkartenautomaten der Firma Elgeba vom Typ Ticomat 910 ausgebaut und durch Automaten vom Typ AK0328 der Firma Krauth ersetzt. Mit den neuen Automaten ist es möglich, auch im Lossetal höherwertige Fahrkarten zu verkaufen. Bei diesen Automaten können die Fahrkarten mit Münzen, Scheinen, Geldkarte und EC-Karte bezahlt werden. Die freigewordenen Ticomat 910 - Automaten, die nur Münzgeld und die Geldkarte annehmen, werden in die N8C-Triebwagen eingebaut.

In den Omnibussen bleibt der Fahrscheinverkauf durch die Fahrerinnen und Fahrer erhalten.

Straßenbahn Frankfurt

Grünes Licht für Straßenbahnlinie 16

(ac) Nach den Kommunalwahlen in Frankfurt hat sich dort eine schwarz-grüne Koalition gebildet, welche über eine knappe politische Mehrheit verfügt.

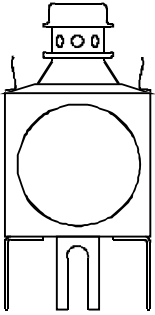
In einigen Sachbereichen hatten beide Parteien bisher teilweise recht unterschiedliche politische Zielsetzungen. Dazu zählt auch der Verkehr in Frankfurt. Im Rahmen der Koalitionsverhandlungen mussten deshalb einige wichtige Entscheidungen getroffen werden.

Während sich die CDU beim Riederwaldtunnel im Zuge der Autobahn A66 durchsetzen konnte, haben die Grünen erreicht, dass die geplante U-Bahn nach Ginnheim nicht gebaut wird und es statt dessen bei der Straßenbahnanbindung (Linie 16) bleibt.

Man kann darüber geteilter Meinung sein, ob die Entscheidung für die Frankfurter Bürger gut war. Vorteile bringt dies sicher für die Einwohner in Ginnheim, die im Falle des U-Bahn-Baus längere Fußwege zur Haltestelle gehabt hätten, denn es war auf der Neubaustrecke nur eine einzige Haltestelle in Ginnheim geplant. Weniger gut sieht es dagegen für die Bewohner des neuen Stadtteils Riedberg aus, denn von dort war eine direkte U-Bahn-Linie über Ginnheim zum Hauptbahnhof geplant. Nun muss die Anbindung des Riedbergs wohl durch die U-Bahn über die Eschersheimer Landstraße erfolgen, die bereits jetzt stark belastet ist und nur noch wenig freie Kapazitäten hat.

Aber vielleicht kann man auch darüber nachdenken, den Riedberg mittels Straßenbahn anzubinden, die vom Riedberg über Ginnheim zum Hauptbahnhof führt. Wenn die Straßenbahn Vorrangschaltungen an den Ampeln hätte - insbesondere im Bereich Messe/Platz der Republik muss hier unbedingt etwas zugunsten der Straßenbahn getan werden - wäre dies sicher eine kostengünstige Alternative zur U-Bahn.





Von Sitzwängen und Reisequalen Das Auto als Gefängnis

„Während Vater hinter dem Lenkrad als Ausgleich zum eigenen Bewegungsmangel befrie-

digt die Geschwindigkeit seines daherrasenden Wagens genießt, langweilen sich seine Kinder auf den hinteren Sitzen. Die Kleinsten liegen im Sicherheitskörbchen wohlverpackt und starren gegen die Auto- decke, die quicklebendigen Größten sind vorschriftsmäßig in Sicherheitsgurte verschnallt.

Voller Bewegungsdrang sind sie zum Stillsitzen gezwungen, voll Vitalität zur Untätigkeit verdammt, aktionsgehemmt und gefesselt, eingezwängt in die „eigens montierte Sitzschale mit Seitenwülsten“ und dem „Tischchen als Aufprallschutz“ oder werden auch in spezielle „Kinder- rückhaltesysteme“ geschnallt und in „Sicherheitspolster“ gepackt. Vom Gesetz- geber (StVO § 21 Abs. 1a) mit gutem Grund auf den Rücksitz verbannt – sind doch ein Drittel aller verunglückten Kinder passiv als Mitfahrer betroffen -, quälen sie sich Stunde um Stunde während der Ferienfahrt dahin. Der am Fenster vorbeibrausenden Landschaft können sie nicht folgen, bleiben ohne Kenntnis, ortsfremd und orientierungslos. So langweilen sie sich übermüdet und aggressiv, bis die lang ersehnte Pause in trostloser Rast- stätte magere Abwechslung bringt. Das

befreiende Fahrzeug wird zum fesselnden Zwang, zur einengenden Zelle, zum Kindergefängnis.“

(Aus: Klaus Spitzer: „Kinderleben und Pferdestärken – Tatsachen, Gedanken und Utopien“ in „Alptraum Auto – eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen“, Raben Verlag München 1986)

(fl) Der zwanzig Jahre alte Text hat wenig an Aktualität verloren – außer dass Kinder heute mehr denn je auch in Flugzeugsitze gezwängt werden, damit sie ihre Sandburgen am anderen Ende der Welt bauen können, wenn die Eltern das so wünschen.

Aber nicht alle machen alles mit. Das „Wochenendticket“ ist für viele zur festen Größe in der Freizeitplanung geworden, Aktionstage rund um das Fahrrad, die Rollerskates oder die eigenen Füße bringen Tausende auf die Straße. Und Bahnen und Busse sind als Transportmittel immer mit dabei, wenn Preis und Fahrplan stimmen.

Die Bahn – vor zwei Jahrzehnten noch nicht ganz so stark auf Wirtschaftsgrößen wie „Erlös pro Sitzplatz“ fixiert – leistete sich übrigens zu dieser Zeit „Kinderland-Abteile“ und rüstete die ersten Interregiowagen mit Panoramasiszen für die Kleinsten aus.

Broschüren und Schriften

Feldbahnen in Hessen

€ 14,80

(Winfried Barth, Andreas Christopher) Sämtliche bekannten Bahnen, die in den letzten 25 Jahren noch in Betrieb waren, werden hier mit einer kurzen Beschreibung und einer detaillierten Fahrzeugliste vorgestellt. 196 Seiten, über 120 Fotos, Format A5, 2002.

100 Jahre Dreieichbahn

€ 16,80

(Andreas Burow, Dieter Fuchs, Sven Arved Koch) Die wechselvolle Geschichte der Dreieichbahn von der Entstehung, der drohenden Stilllegung in den 80er Jahren bis zum Wandel zu einem modernen Nahverkehrssystem. 164 Seiten, über 300 Abbildungen, teilw. in Farbe, Format ca. 24 x 17cm gebunden, AG Drehscheibe, 2005.

50 Jahre Hessische Landesbahn

€ 24,80

144 Seiten, ca. 240 Abbildungen, teilw. in Farbe, Format A4 gebunden, AG Drehscheibe, 2005. Erscheint in Kürze.

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



Bestellung Fahrkarten für Sonderfahrt

Hiermit bestelle ich folgende Fahrkarten für die Sonderzugfahrt in den Westerwald am 9. September 2006 zu den genannten Bedingungen (Hessenschiene Nr. 64) und folgenden Preisen. Den Gesamtfahrpreis überweise ich auf das Konto 67 227 000 bei der Volksbank Mittelhessen e.G. (BLZ 513 900 00). Der Versand der Fahrkarten erfolgt nach Zahlungseingang.

Fahrpreise Euro incl. Vorverkauf	An za hl	Erwach- sene	An za hl	Mitglie- der*	An za hl	Kinder bis 14 Jahre	An za hl	Kinder bis 5 Jahre
Gesamte Strecke		49,00		42,00		25,00		10,00
Teilstrecke Au (Sieg) - Limburg (Lahn)		32,00		29,00		19,00		10,00

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

Name, Vorname

PLZ, Ort

Straße, Hausnummer

Datum, Unterschrift

Bitte als Postkarte oder Fax (06641-62727) versenden