

# HESSEN SCHIENE

---

Nr. 65 D: 1,80 Euro  
Sep. - Nov. 2006  
ZKZ 04032

Die Infozeitschrift  
von Pro Bahn & Bus

---



- Kürzungen der ÖPNV-Mittel
- Mülltransporte über Westerwald-Querbahn?
- Entwurf Regionalplan Mittelhessen vorgestellt



## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b> .....	3
<b>Pro Bahn &amp; Bus Pinwand</b> .....	4
Tipps und Infos .....	6
<b>Aktuell</b>	
Kürzungen: Auswirkungen auf das Netz der Kurhessenbahn .....	7
Umbau Fuldastraße hat begonnen .....	10
Zugkürzungen im Wetteraukreis .....	14
Mülltransporte über die Westerwald-Querbahn? .....	15
Bahn & Bus im neuen Regionalplan Mittelhessen .....	18
Butzbach: Stadt übernimmt Fahrkartenverkauf .....	24
Frankfurt: Proteste nach gekippter U-Bahn-Strecke nach Ginnheim .....	26
Neue Stadtbahnfahrzeuge für Frankfurt .....	29
Messfahrten auf der Aartalbahn .....	30
Neuer Geschäftsführer der RTV im Amt .....	30
RMV verspricht Verbesserungen auf der Rheingaustrecke .....	31
120 Jahre Straßenbahnen in Darmstadt .....	32
Bauarbeiten auf der Odenwaldbahn .....	33
Kürzung der Regionalisierungsmittel in Nordhessen .....	34
Regionalisierungsmittel-Kürzung bleibt Niederlage für den ländlichen Raum .....	38
Buchtipp: Die Lahntalbahn .....	44
<b>Streckentelegramm</b> .....	44
<b>Schlusslicht</b> .....	50

*Titelbild: Im Weltmeisterschaftsjahr 2006 darf der Weltmeistertriebwagen VT08 von 1954 nicht fehlen. Am Sonntag, den 16. Juli 2006, durchfährt der Triebwagen den Bahnhof Butzbach auf dem Weg nach Straßburg*

*Rückseite: Der Regionalexpress 25386/25396 ist mit neun Doppelstockwagen der längste Regionalzug auf der Main-Weser-Bahn. Am 18. August 2006 ist er auf den Weg nach Großen-Linden kurz vor Kirch-Göns unterwegs*

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

Liebe Mitglieder,  
liebe Freunde des Schienenverkehrs,


In der verkehrspolitischen Diskussion der 1970er und 1980er Jahren war sie ein feststehender Begriff: Die Salami taktik. Darunter war das mehr oder weniger willkürliche Ingangsetzen der Abwärtsspirale aus weniger Angebot und weniger Nachfrage zu verstehen. Am Ende ließen die in keinem Verhältnis zum Nutzen mehr stehenden Kosten dann eine Streckenstilllegung „vernünftig“ erscheinen.

An der Salami wird just in diesen Wochen wieder gesäbelt. Zwar sind die Schlüssel, die zum Erfolg eines Nahverkehrsangebotes führen, sattsam bekannt: dichte Takte, Wochenendverkehr, attraktive Preise u.v.m. Und dennoch wird an einigen Strecken unter dem allseits bekannten Kostendruck mal wieder ausprobiert, ob die Menschen nicht auch mit dem Angebot von 1970 zufrieden wären. Selbstverständlich werden sie es nicht sein und mit den Füßen abstimmen!

Man darf den Verantwortlichen für solche „Angebote“ aus vier oder wenig mehr Zugpaaren pro Tag ohne allzu viel Böswilligkeit wohl folgende Strategie unterstellen: Diejenigen Kunden, die nicht auf's Auto umsteigen können, gewöhnen sich schon mal an den Bus. Im Fall einer gänzlichen Einstellung halten sich die Proteste dann in Grenzen. Gleichzeitig wird der schwarze Peter der Kompletstilllegung an DB-Netz weitergereicht. Denn dass der Eisenbahn-Infrastrukturriese keine Grundsanierung oder gar Modernisierung auf Strecken vornimmt, auf denen nicht mindestens ein Stundentakt bestellt ist, dürfte bekannt sein.

In Hessen wird die Stilllegung per Salami taktik zum Programm der Landespolitik erklärt. Wie sonst ist die Forderung zu verstehen, keine Strecken stillzulegen, aber möglichst alle Einsparungen im ländlichen Raum vorzunehmen - nicht jedoch bei der S-Bahn und schon gar nicht bei der Anbindung des Frankfurter Flughafens, der heiligen Kuhweide des Roland Koch?

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

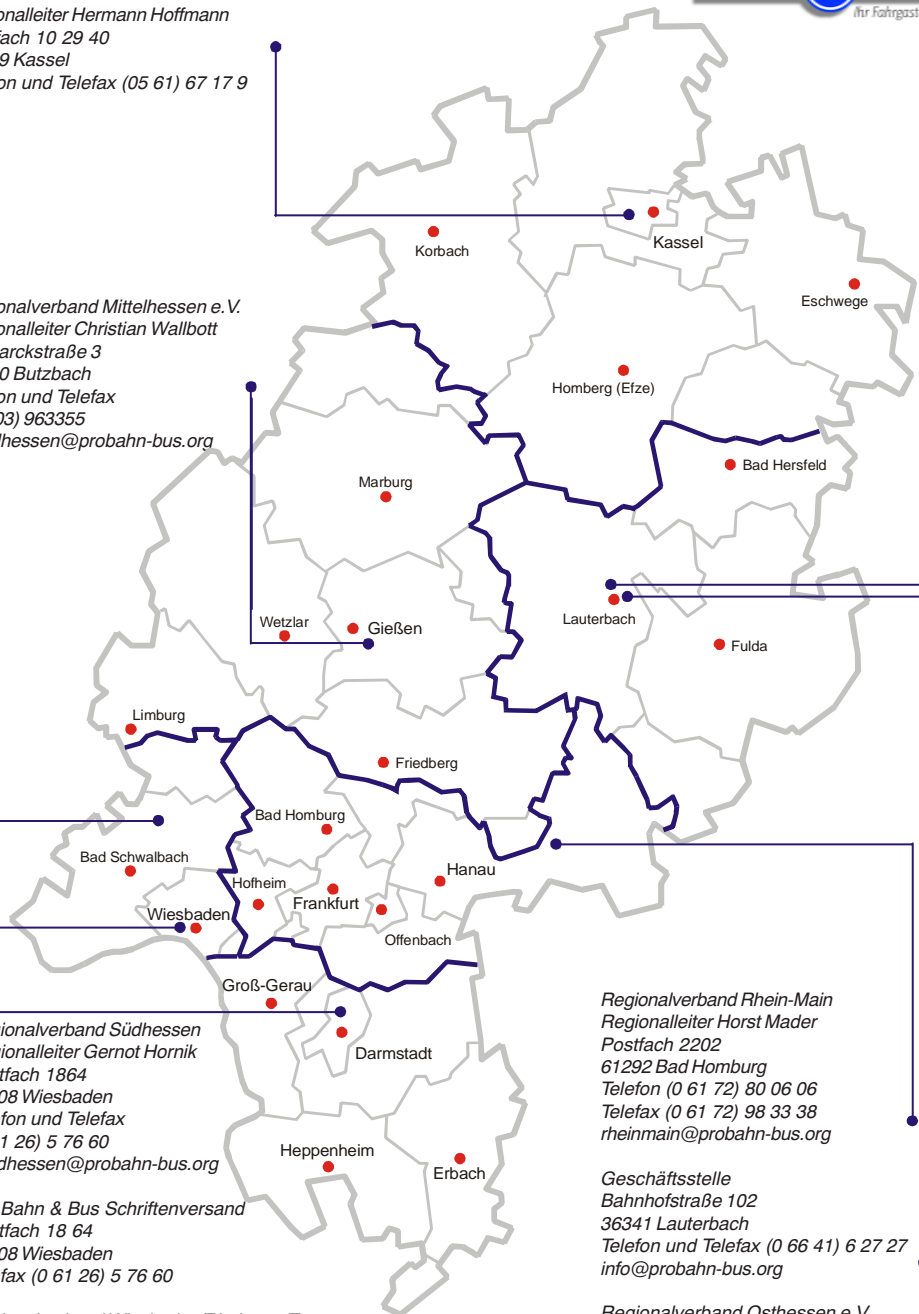
Pro Bahn & Bus Schriftenversand  
Postfach 18 64  
65008 Wiesbaden  
Telefax (0 61 26) 5 76 60

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



<b>Datum</b>	<b>RV</b>	<b>Veranstaltung</b>	<b>Ort</b>
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
13.09.06 18:30 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Gaststätte Terminal im Bahnhof
02.10.06 18:30 Uhr	WRT SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus / Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr. 10, Wiesbaden
05.10.06 18:30 Uhr	NHS	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstr. 21, Melsungen
10.10.06 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
06.11.06 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte "Ziegelhütte", Am Bahnhof 6, Idstein
07.11.06 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
08.11.06 18:00 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Geschäftsstelle im Nordbahnhof

## **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!



## Pendelfahrten auf der Westerwald-Querbahn

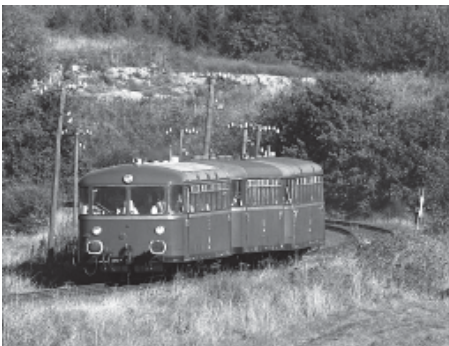
(jl, mz) Anlässlich des Schustermarkts in Montabaur fahren am Sonntag, den 17. September, Schienenbusse zwischen Wallmerod und Montabaur. Insgesamt drei Zugpaare verkehren über die Strecke, wobei man bei der ersten und letzten Fahrt bereits ab / bis Limburg mitfahren kann.

### Limburg – Montabaur – Wallmerod

	ZUG 1	ZUG 3	ZUG 5
Limburg ab	08:35		
Montabaur an	09:15		
Montabaur ab	09:30	11:00	15:30
Bannbersch-Staudt	09:35	11:05	15:35
Moschheim	09:41	11:11	15:41
Niederahr	09:45	11:15	15:45
Meudt	09:50	11:20	15:50
Wallmerod an	09:56	11:26	15:56

### Wallmerod – Montabaur – Limburg

	ZUG 2	ZUG 4	ZUG 6
Wallmerod ab	10:15	12:45	16:15
Meudt	10:21	12:51	16:21
Niederahr	10:26	12:56	16:26
Moschheim	10:31	13:01	16:31
Bannbersch-Staudt	10:35	13:05	16:35
Montabaur an	10:40	13:10	16:40
Montabaur ab			16:50
Limburg an			17:30



Die Fahrten werden von der Interessengemeinschaften Westerwald-Querbahn veranstaltet; die Schienenbusse gehören den Oberhessischen Eisenbahnfreunden. Vom ICE-Bahnhof Montabaur verkehren kostenlose Pendelbusse zum Schustermarkt. Die Fahrpreise betragen für die einfache Strecke Wallmerod - Montabaur 5 Euro und für Limburg -Montabaur - Wallmerod 10 Euro.

## RMV beschafft zusätzliche Fahrzeuge für Odenwaldbahn

(jl) Nach anhaltenden Protesten von Fahrgästen wegen zu geringer Fahrzeugkapazitäten will der RMV über seine Tochtergesellschaft „fahma“ drei weitere Triebwagen vom Typ Itino bestellen. Bedingung ist jedoch, dass sich die Anliegerkommunen finanziell mit rund 400.000 Euro pro Jahr beteiligen. Wenn man sich in den nächsten Monaten einig wird, sollen die neuen Triebwagen in rund 2 Jahren für den Betrieb zur Verfügung stehen.

## Sonderzugfahrt von Pro Bahn & Bus ausverkauft

(jl) Schon drei Wochen vor der Fahrt war die Sonderfahrt in den Westerwald komplett ausverkauft! Dank der starken Nachfrage wäre ein dritter Triebwagen nötig geworden. Aufgrund der geringen Bahnsteiglänge am Haltepunkt der Burgruine Reichenstein war dies jedoch nicht möglich. Bei der Sonderfahrt im nächsten Jahr empfiehlt sich deshalb eine rechtzeitige Anmeldung.

## Reduzierung der ÖPNV-Mittel: Auswirkungen auf das Netz der Kurhessenbahn

(js) Nachdem nun das Land Hessen für einen Großteil, der vom Bund gekürzten Mittel, aufkommt, konnten NVV und Kurhessenbahn erneut die zur Verfügung stehenden Mittel in ihre Planungen einrechnen. Hieraus ergeben sich die nun folgenden Angebotseinschränkungen für die einzelnen Strecken.

### **Strecke Kassel – Korbach – Brilon-Wald**

Auf dieser Strecke wird das Angebot lediglich um ein RE-Zugpaar gekürzt. Die geplante Regio-Tram-Linie auf dem Abschnitt Kassel – Wolfhagen wird im Dezember 2006 eröffnet, allerdings gegenüber den ursprünglichen Planungen in reduzierter Form.

### **Strecke Wabern - Bad Wildungen**

Auch wenn diese Strecke gerade eben noch der Betriebseinstellung entgangen ist, so soll hier doch gnadenlos zugeschlagen werden, sodass der übrig bleibende Fahrbetrieb einer Betriebseinstellung schon bedrohlich nahe kommt.

So sollen auf dieser Strecke 63 % der Züge gestrichen werden, sodass gerade noch vier Zugpaare am Tag übrig bleiben. Als ÖPNV-„Angebot“ ist das nicht mehr zu bezeichnen.

### **Strecke Marburg - Frankenberg - Korbach**

Neben der Strecke Wabern – Bad Wildungen ist die Burgwaldbahn der zweite große Verlierer der Mittelkürzung in Nordhessen. Hier sollen 36 % der Züge gestrichen werden, dass würde somit fünf Zugpaare täglich betreffen. Ein solcher Kahlschlag ist eigentlich unverantwortlich auf einer Strecke, die von den Fahrgastzahlen gar nicht so schlecht dasteht.

*Düster sieht es für die  
Strecke Bad Wildungen -  
Wabern aus: Nur noch 4  
Züge pro Tag und  
Richtung werden im  
Bahnhof Wega halten*

*Foto: Andreas  
Christopher*





*Zum Hesttag nach Korbach verkehrten 1997 letztmalig zahlreiche Sonderzüge zwischen Korbach und Frankenberg. Die Strecke soll weiterhin befahrbar gemacht werden, planmäßige Züge wird es jedoch nicht geben. Foto: Jürgen Schmied*

Die Planungen für die Wiedereröffnung der Strecke Frankenberg – Korbach sollen weitergeführt werden. Somit kann mit der Wiederinbetriebnahme der Edertalbahn gerechnet werden.

Allerdings fällt dem Weiterbetrieb der Burgwaldbahn und der weiterhin geplanten Wiedereröffnung der Edertalbahn der geplante Ausbau derselben Strecken zum Opfer. Alle geplanten Baumaßnahmen werden auf ein Minimum reduziert, da die dafür geplanten Gelder in den Fahrbetrieb umgeschichtet werden sollen. Die gewünschte Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 80 km/h wird nach dem derzeitigen Anschein ebenso ein Traum bleiben wie die Modernisierung der Stellwerkstechnik. Die Burgwaldbahn wird derzeit noch durch vier mechanische Stellwerke gesteuert.

Nach Auskunft der Kurhessenbahn wird derzeit an den Fahrplankürzungen durch die Kürzung der Regionalisierungsmittel gearbeitet. Für die Burgwaldbahn prüft man die Streichung von vier der derzeit 14 Zugpaare an Werktagen. An Samstagen könnte der Stundentakt in einen Zwei-Stunden-Takt umgewandelt werden. Da derzeit samstäglich elf Zugpaare verkehren, würde dadurch der Ausgleich zu den Vorgaben des NVV geschaffen.

### **Strecke Marburg – Laasphe – Erndtebrück**

Nach den derzeitigen Planungen soll auf dieser Strecke auch nur ein Zugpaar gestrichen werden. Diese Linie gehört als einzige Kurhessenbahnstrecke vollständig zum RMV-Gebiet.



## Kommentar: Kahlschlag in Nordhessen

Auch wenn das Land Hessen einen Großteil der vom Bund gekürzten Regionalisierungsmittel aufbringen will, so sind die Streichlisten in Nordhessen noch lang. Die leidtragenden Strecken sind besonders die Strecke Wabern – Bad Wildungen und die Burgwaldbahn Marburg – Frankenberg. Die beiden Stichstrecken müssen hier bluten, so ist das vom NVV gewünscht. Dramatisch daran ist, dass sich die Wiedereröffnung der Edertalbahn leider um einige Jahre verzögert hat. Wäre diese Bahn jetzt schon in Betrieb und damit die Burgwaldbahn keine Stichstrecke mehr, würden die Kürzungen wahrscheinlich auf viele Strecken verteilt. Bedingt durch diese Verzögerungen lässt der geplante Ausbau der Burgwaldbahn natürlich auch noch auf sich warten, da die Gesamtstrecke verständlicherweise am Stück in Angriff genommen werden soll.

Tragischerweise ist das jetzt auch noch der Anlass für die drastischen Kürzungen auf dieser Linie. Schließlich kann man es nicht verantworten, an einer Strecke, die gerade erst modernisiert ist, wieder große Kahlschläge vorzunehmen. So hat die Sanierung der vier großen Viadukte auf der Strecke Korbach – Brilon-Wald erst Millionensummen verschlungen, und der Streckenabschnitt Wolfhagen – Kassel ist derzeit für mehrere Monate (15. Juli bis 5. November) wegen Bauarbeiten voll gesperrt. Dann streicht man doch besser Züge auf zwei Strecken, in die noch nicht so viele Gelder für Ausbaumaßnahmen geflossen sind, obwohl man damit viel mehr Fahrgäste verlieren wird. Auf der Burgwaldbahn sind die Fahrgastzahlen sicherlich höher als auf den Abschnitten Wolfhagen – Korbach – Willingen. Zu den vorgenannten Tatsachen kommt noch hinzu, dass sich die Burgwaldbahn zu ca. 2/3 auf RMV-Gebiet und zu 1/3 auf NVV Gebiet befindet. Durch die Lage auf der Verbundgrenze ist die Entfernung zu den Oberzentren Frankfurt und Kassel groß. Daher fühlt auch keiner der beiden Verkehrsverbände eine besondere Verantwortung für diese Strecke.

Aus Kreisen der Kurhessenbahn ist zu hören, dass man die Edertalbahn unbedingt benötigt, um das Nord- und das Südnetz miteinander zu verknüpfen. Dies ist nötig, um alle Triebwagen in der Kasseler Werkstatt warten und betanken zu können. Es wird als vorstellbar erachtet, die Trasse mit einem Minimum an Aufwand befahrbar herzurichten, um die Triebwagen überführen zu können, auch ohne die Strecke im Personenverkehr zu nutzen. Aber ist es wirklich zu verantworten, den neuen Nationalpark Kellerwald-Edersee auszuweisen, während gleichzeitig alle Bahnstrecken, die auch nur in die Nähe dieses Nationalparks führen, ihres Verkehrs beraubt werden? Es soll eine Oase der Erholung in der Natur geschaffen werden, dann darf diese aber nicht gleichzeitig wieder zerstört werden, indem die umweltfreundlichen Verkehrsadern gekappt werden.

Jürgen Schmied

## **Straßenbahn Kassel: Umbau Fuldataalstraße hat begonnen**

**(hm)** Seit Jahren ist die Fuldataalstraße zwischen Weserspitze und Alte Stadtgrenze eine Zumutung für Autofahrer, Straßenbahn und Fußgänger, eine schlechte Visitenkarte für eine Einfallstraße nach Kassel. Die Fahrbahn ist größtenteils mit großen Blaubasaltsteinen gepflastert. Schlaglöcher dienen nicht dem Fahrkomfort.

Die Straßenbahn fährt eingleisig auf diesem Streckenabschnitt. Dabei kommt sie stadtauswärts dem entgegenkommenden IV sehr nahe. Die Haltestelle „Alte Stadtgrenze“ hat keine Insel, was aus- und einsteigende Fahrgäste gefährdet. Für Fußgänger gibt es keine Querungshilfe über die viel befahrene Straße.

Eine erste Verbesserung gab es im Sommer 2003, als im Zuge des Umbaus der Kreuzung Weserspitze auch der Abschnitt Weserspitze - Ostring erneuert und zwei-

gleisig ausgebaut wurde. Die Erneuerung des Abschnitts Ostring bis kurz vor Am Fasanenhof scheiterte bisher an den knappen Finanzen der Stadt Kassel. Aber wie bei so vielen Straßenbauprojekten in der Stadt Kassel kam auch hier die KVG zur Hilfe, da es einen großen Erneuerungsbedarf für Gleise und Oberleitung gibt. Da die KVG Zuschüsse nach dem GVFG für den Umbau des Gleiskörpers erhält, sind für den Straßenbau, der auch bezuschusst wird, nicht mehr so viele Mittel

*Gleisbau von der Haltestelle Alte Stadtgrenze in Richtung Wolfsanger*

*2 Fotos: Dr. Heribert Menzel*



*Die Gleisbaustelle in der  
Fuldatalstraße in Richtung  
Weserspitze*

der Stadt Kassel notwendig.

Die Planungen für den Abschnitt Ostring - Fuldataalschule konnten recht schnell erstellt werden. Die Strecke Ostring - Am Fasanenhof wird zweigleisig ausgebaut. Im Bereich Ostring - Alte Stadtgrenze wird es aber wegen der beengten Platzverhältnisse keinen eigenen Gleiskörper geben. Von Alte Stadtgrenze bis zur Fuldataalschule gibt es eine Rasentrasse für die Straßenbahn. Die Haltestellen Alte Stadtgrenze, Am Fasanenhof und Fuldataalstraße werden behindertengerecht ausgebaut. Mit Ausnahme des benachbarten Ortsbeirates Fasanenhof sprachen sich die politischen Gremien für den Umbau aus. Kritiker sprechen von einem Rückbau der Fuldataalstraße, da im Bereich Alte Stadtgrenze - Fuldataalschule die zweite Fahrspur für den Individualverkehr verschwindet. Allerdings wurde ein Fahrstreifen bisher immer zum Parken genutzt, ohne dass es zu Behinderungen kam. Außerdem wird durchgängig in beiden Richtungen ein Fahrradweg angelegt, der besonders wichtig ist, da starker Radverkehr ins Fuldataal herrscht.

Im Juni erfolgten die vorbereitenden Maßnahmen. Versorgungsleitungen und Schächte der Städtischen Werke wurden verlegt, Arbeiten zur Aufstellung von ca.



80 neuen Stahlfahrleitungsmasten liefern an. Die alten Schleuderbetonmasten können nicht mehr benutzt werden. Sie sind zu marode, um eine Hochkettenfahrleitung zu tragen.

Ab Mitte Juli 2006 wurde die Umleitungsstrecke für den IV eingerichtet, da eine Vollsperrung der Fuldataalstraße zwischen Ostring und Am Fasanenhof notwendig ist. Am 15. Juli 2006 wurde mit dem Ausbau der Schienen und dem Abbau der Oberleitung begonnen. Die vier vorhandenen Weichen wurden sorgsam geborgen, da sie noch als Hilfswweichen bei anderen Baumaßnahmen dienen sollen. Um das Baupensum in der vorgesehenen Zeit schaffen zu können, wird in zwei Schichten gearbeitet. Allein 12.000 m<sup>3</sup> Erdaushub fallen an. Bis zum Ende der Sommerferien am 27. August 2006 sollen die wichtigsten Arbeiten abgeschlossen sein. Die Arbeiten in den Randbereich werden sich bis ins Frühjahr 2007 hinziehen. Während der Gleisbauarbeiten wird es einen Schienenersatzverkehr zwischen der Weserspitze und Wolfsanger geben.

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

## **Bahnfahren und Wandern am Edersee**

Dabei soll das diesjährige Angebot der Kurhessenbahn genutzt werden, die vom 16. April (Ostersonntag) bis zum 3. Oktober (Tag der deutschen Einheit) an allen Sonn- und Feiertagen stattfindenden fahrplanmäßigen Sonderfahrten von Frankenberg nach Herzhausen und Battenberg auf der Ederberglandbahn kennen-zulernen. Die Strecke von Frankenberg nach Herzhausen / Korbach (Edertalbahn) wird seit 1986 nicht mehr im Personenverkehr bedient. Ledig zum Hessestag in Korbach im Jahr 1997 wurde die Strecke für zwei Wochen aus ihrem Dornröschenschlaf erweckt. Die Strecke Frankenberg – Battenberg (- Hatzfeld – Bad Berleburg) wird seit fast 30 Jahren nicht mehr im Personenverkehr bedient, wenn man von den samstäglichen Sonderfahrten im vergangenen Jahr einmal absieht



**Fahrttermin: 17.09.2006**

.Wir behalten uns vor, den Fahrttermin bei extrem schlechten Wetter auf einen späteren Termin zu verschieben. Die Fahrtteilnehmer würden in diesem Fall kurzfristig telefonisch benachrichtigt.

### **Die Anreise**

Der Sonderzug der Kurhessenbahn startet um 8:44 Uhr im Bahnhof Marburg/Lahn. Die Anreise nach Marburg wird in Regelläufen erfolgen: Frankfurt/Main (7:22 Uhr), Gießen (8:04 Uhr), Ankunft Marburg (8:19) und mit RE 4104 Treysa (7:39 Uhr), Stadtallendorf (7:58 Uhr), Ankunft Marburg (8:18 Uhr) mit RB 25.377

Eine Anreise aus Kassel ist mit dem IC möglich, kann aber nicht im Reisepreis mit eingeschlossen werden. Für Teilnehmer aus Richtung Biedenkopf wird die Anreise nach Absprache mit dem Auto organisiert. Der Zustieg in die Ederberglandbahn wird voraussichtlich in Wetter sein.

Von Marburg aus geht es mit der Ederberglandbahn um 08:44 Uhr über die Burgwaldbahn nach Frankenberg. Natürlich bestehen auch auf dieser Strecke Zustiegsmöglichkeiten auf allen Haltestellen. In Frankenberg (Ankunftszeit ist 9:33 Uhr) besteht auch noch ein Anschluss aus Richtung Battenberg. Wir erreichen

dann ohne Umsteigen über die Edertalbahn den Bahnhof Herzhausen um 10:05 Uhr. Selbstverständlich kann an jedem Bahnhof der Strecke zu- und ausgestiegen werden.

### **Das Tagesprogramm**

An diesem Tag stehen ab Herzhausen folgende Aktivitäten zur Auswahl:

10:15 – 16:00 Geführte Wanderung mit einem Scout in den Naturpark. Auf der Wanderung über ca. 14 km bestehen keine Einkehrmöglichkeiten.

16:00 – 17:30 Besichtigung mit Führung durch die „Alte Mühle“ in Herzhausen.

### **Rückreise**

Der Bus der Kurhessenbahn steht natürlich am Abend auch wieder zur Rückfahrt nach Herzhausen zur Verfügung. Die Ankunft am Bahnhof Herzhausen wird dann um 17:55 Uhr sein. Dort kann der Triebwagen um 17:58 Uhr bestiegen werden. Ankunftszeit in Marburg ist dann 19:17 Uhr, mit Anschlussmöglichkeiten nach Gießen/Frankfurt mit RE und Kassel mit RB.

### **Teilnehmer**

Mitglieder der A.F.S. sowie von Pro Bahn & Bus mit Familie, Freunden und deren Bekannte. Eine entsprechende Ausrüstung für die Wanderung, sowie Schutz vor leichtem Regen ist ggf. erforderlich. Mindestteilnehmerzahl: 8 Personen.

### **Fahrpreis**

Der Fahrpreis beträgt pro Person ca. 8,- € (je nach Teilnehmerzahl). Er beinhaltet die Fahrtkosten für die Strecke Marburg – Herzhausen einschließlich des Abstechers nach Battenberg. Ebenfalls eingeschlossen ist die An- und Abreise in den vorgenannten Zügen. Der Fahrpreis wird am Fahrtag bezahlt.

### **Schlechtes Wetter**

Sollte es am Fahrtag stark regnen, wird die Fahrt nicht durchgeführt und kurzfristig telefonisch abgesagt, bei der Anmeldung ist daher unbedingt eine Rückrufnummer anzugeben.

### **Anmeldung**

Alle Teilnehmer sollten sich bitte verbindlich bis 14. September 2006 bei J. Schmied Tel. 06457 / 8081 (abends) oder M. Marinc Tel. 06461 / 5101 anmelden.

## Zugkürzungen im Wetteraukreis

**(lk) Die Kürzungen der Regionalisierungsmittel treffen auch den Wetteraukreis. Ab Dezember 2006 werden voraussichtlich auf drei RMV-Linien weniger Züge verkehren. Betroffen sind die RMV-Linien 32 (Nidda-Friedberg-Frankfurt), 33 (Hanau-Friedberg) und 36 (Gelnhausen-Gießen).**

Auf der Linie 32 soll die Durchbindung 08.28 Uhr ab Friedberg nach Frankfurt aufgegeben werden, auf der Linie 33 wird die erste Fahrt um 05.07 Uhr ab Hanau Hbf Richtung Friedberg gestrichen. Zudem werden drei Fahrten nachmittags auf der Linie 36 (Lahn-Kinzig-Bahn) entfallen, nämlich die Verbindung Gießen-Nidda (Abfahrt 17.50 Uhr), die Verbindung Gelnhausen-Glauburg/Stockheim, (Abfahrt 17.36 Uhr) und die Verbindung zwischen Stockheim und Nidda (Abfahrt 18.31 Uhr). Weitere geplante Einschnitte wie auf der Linie 16 (Friedberg-Friedrichsdorf), der Linie 31 (Friedberg - Wölfersheim-Södel) oder der S-Bahn-Linie 6 (Friedberg - Frankfurt-Süd) konnten abgewendet werden.

Der Fahrgastverband zeigt sich allerdings über die Wahl der zu streichenden Züge unerfreut: Die Durchbindung von Nidda über Friedberg nach Frankfurt (08.28 Uhr ab Friedberg) mit zwei GTW 2/6 Zügen ist nach Meinung von

Pro Bahn & Bus gut angenommen, da die Fahrgäste gerade hier auf das Umsteigen in Friedberg und Warten von etwa 15 Minuten auf den Anschlusszug verzichten können. Eine Streichung wird sich wohl eher negativ auf das Fahrgastpotential auswirken. Der Entfall des ersten Zuges von Hanau nach Friedberg beschneidet den Integralen Taktfahrplan, was letztendlich dessen Idee eines regelmäßigen Taktes von früh bis spät widerspricht. Erfreulich ist allerdings, dass der Samstagabendverkehr auf der Linie 33 nicht eingeschränkt werden soll.

Pro Bahn & Bus würde eher die zunächst geplanten Kürzungen auf der S6 favorisieren: Es handelt sich hierbei um drei nachmittägliche Züge (montags-freitags) die Ffm-Süd um 16.38, 17.08 und 17.38 Uhr verlassen und anstatt in Groß-Karben zu enden bis zum Endbahnhof Friedberg durchgebunden werden. Allerdings ist anzumerken, dass die Züge um 16.38 Uhr und 17.38 Uhr aufgrund einer Zugüberholung in Bad Vilbel nur etwa 5 Minuten vor der nächsten S-Bahn nach Friedberg verkehren; der Zug um 17.38 Uhr wird nicht in Bad Vilbel überholt.

Nach Ansicht des Fahrgastverbandes wäre ein Entfall im Abschnitt Groß-Karben - Friedberg recht gut zu verkraften gewesen. Anzumerken bleibt allerdings, dass auch die Gegenzüge aus Friedberg um 17.27, 17.57 und 18.27 Uhr von der Kürzung betroffen gewesen wären.



## **Mülltransporte über die Westerwald-Querbahn? IG Westerwald-Querbahn e.V. stellt Konzept zur Reaktivierung vor**

(mz) Unter dem Motto „Mülltransport auf der Schiene - Eine Chance für die Eisenbahn Westerburg - Rennerod“ wurde vom Verein Interessengemeinschaft Westerwald-Querbahn e.V. (IWQ) ein umfassendes Konzept zur Reaktivierung und Nutzung der Strecke Westerburg - Rennerod erstellt und als Broschüre gedruckt.

Die IWQ startet mit diesem Konzept einen weiteren Versuch, die politischen Entscheidungsträger in den Kommunen, in den beteiligten Kreisen und dem Land Rheinland-Pfalz zu mobilisieren. Kerngedanke ist, die Strecke Westerburg - Rennerod für die vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Mülltransporte zur Trockenstabilatanlage in Rennerod zu nutzen.

Zur Auslastung dieser Anlage wird bereits heute der Restmüll über hunderte von Kilometern aus dem Kreis Ahrweiler, dem Werra-Meißner-Kreis sowie dem Landkreis Limburg-Weilburg herangekarrt. Für die anzuliefernden, angestrebten 120.000 t Restmüll werden, da

die Fahrzeuge leer zurückfahren, bei max. 18 t Nutzlast insgesamt ca. 13.000 LKW-Fahrten pro Jahr fällig. Die Produkte der Trockenstabilatanlage werden zur weiteren Verwertung von anderen, leer anfahrnden LKW abtransportiert, für die geschätzten 80.000 t werden somit nochmals mindestens 2600 Fahrten von LKW mit 30 t Kapazität nötig, insgesamt also weit über 15.000 LKW-Fahrten im Jahr oder über 50 LKW-Fahrten pro Werktag, inkl. Samstag!

Über die B 54 fahren aus dem Kreis Limburg-Weilburg täglich 6 bis 7 Sammelfahrzeuge bergauf auf ca. 520 m ü.N.N. und leer wieder zurück und tragen so zur deutlichen Steigerung des

*Noch zu  
Betriebszeiten  
ist die Lok 216  
116-4 mit einer  
kurzen  
Übergabe im  
Bahnhof Höhn  
(WW)  
unterwegs*





LKW-Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Lärm- und Abgasbelastung auf dieser Nord-Süd-Strecke bei.

Nicht der gesamte Müll, aber doch etwa 2/3 der Massen können nach Meinung der IWQ sinnvoll mit der Bahn transportiert werden. Dies würde die Straßen im Westerwald von 10.000 LKW-Fahrten befreien und für ca. 280 Züge mit 500 t Nutzlast sorgen, also von montags bis freitags mindestens ein Ganzzug täglich. Abgas- und Lärmbelastung können so spürbar verringert werden. Der Mülltransport aus dem südlichen Kreisgebiet um Bad Camberg könnte durchaus über die Schiene rollen.

Durch den immer deutlicher zunehmenden LKW-Verkehr im Einzugsgebiet der Bahnstrecke Westerburg – Rennerod ist die Wohn- und Erholungsqualität des Westerwaldes bereits merklich gesunken. Gerade durch die Mülltransporte zur Trockenstabilatanlage Rennerod werden die Kommunen zusätzlich belastet. Die IWQ zeigt in ihrem Konzept auf, wie der Müllverkehr auf die Schiene verlagert werden kann und wie man als Politiker vor Ort eine umweltfreundliche, kostengünstige und nachhaltige Verkehrspolitik gestalten und betreiben kann.

Ist eine Grundauslastung für die Strecke vorhanden, so kann ein wirtschaftlicher Eisenbahnverkehr mit vielen beteiligten Güterverkehrskunden durchgeführt werden. Allein durch die Mülltransporte wäre diese Grundauslastung gegeben. Alle Bemühungen sollten zunächst darauf ausgerichtet sein, eine umfassende Machbarkeitsstudie zu erstellen, die möglichst alle Aspekte dieses äußerst

komplexen Themas erfasst. Diese Studie sollte nach Meinung der IWQ von einem renommierten, für die Eisenbahninfrastruktur kompetenten Fachbüro durchgeführt werden.

Landrat Peter-Paul Weinert (Westerwaldkreis) hat nach Erhalt des Konzeptes laut eigener Aussage eine Recherche gestartet und 36 Unternehmen im Umkreis der Strecke angeschrieben. Hierbei habe angeblich keines der Unternehmen Interesse an einer Reaktivierung geäußert. Die IWQ hat jedoch hierzu festgestellt, dass der Landrat weder das Konzept der IWQ und den Hintergrund diesen Unternehmen vorgestellt hat noch konkrete Fragen dazu gestellt hat. Leider wurden Bemühungen der IWQ, das Konzept in einem Gesprächstermin zu erläutern, stets blockiert. Gleichzeitig war die IWQ auch niemals an den Recherchen beteiligt.

Nach Ansicht der IWQ gleicht das Verhalten des Landrats einem abgekarteten Spiel, wo die Antwort bereits von vornherein feststand: Die Strecke soll nicht reaktiviert werden! Auch gibt es entlang der Strecke maximal fünf bis sechs Unternehmen, die sich aufgrund ihrer Frachten und Erzeugnisse bei einem potentiellen Schienenverkehr beteiligen könnten, und nicht 36! Die Liste der angeschriebenen Unternehmen hat die IWQ vom Landrat eingefordert.

Die IWQ will als Folge in Eigenregie weitere Recherchen betreiben und gezielt die Vertreter der Politik und Unternehmen ansprechen. Infos zu Arbeit und Aktivitäten der IWQ erhalten Sie unter:

Tel.: 0174/5935342 oder

Internet: [www.westerwald-querbahn.de](http://www.westerwald-querbahn.de)



## Einladung



### Zur Mitgliederversammlung von Pro Bahn & Bus Mittelhessen e.V.

Sehr geehrte Mitglieder von Pro Bahn & Bus Mittelhessen,

ich lade Sie herzlich zur ordentlichen Mitgliederversammlung für das Jahr 2006 ein.

**Zeit: Dienstag, 07.11.2006, 19.30 Uhr**

**Ort: Gießen, Gasthaus Alt Gießen (Westanlage)**

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Feststellung der Tagesordnung
2. Bericht des Vorstands
3. Kassenbericht
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstands
6. Wahl der Kassenprüfer
7. Mitteilungen und Anfragen

Ich freue mich auf Ihr Kommen!

gez. Christian Wallbott  
I. Vorsitzender

## **Bahn und Bus im neuen Regionalplan Mittelhessen**

**(fl) Der neue Regionale Raumordnungsplan – kurz Regionalplan – Mittelhessen liegt als Entwurf vor. Die Städte, Gemeinden und Kreise sind aufgerufen, bis 31.10. 2006 Stellung zu beziehen.**

Bisher alle fünf Jahre, neuerdings alle acht Jahre ist er aufzustellen: der Regionalplan Mittelhessen, der den maßgeblichen raumordnerischen Rahmen für alle weiteren öffentlichen Planungen (z. B. Siedlungs- und Verkehrsplanungen) vorgibt. Den meisten Bürgern dürfte er relativ wenig sagen, den Städten und Gemeinden ist er aber wohl vertraut - denn er ist für alle Planungsträger (neben den Kommunen also auch z. B. die Straßenverkehrsverwaltung) verbindlich: wo können neue Siedlungsflächen ausgewiesen werden, wo neue Verkehrsstrassen oder Windparks geplant werden u.s.w..

Weniger verbindlich als die Aussagen zur Flächennutzung sind viele der benannten Ziele. Gerade im Bereich Bahn und Bus tragen sie überwiegend den Charakter von Empfehlungen bzw. zeigen Möglichkeiten oder gar Visionen auf.

Wesentliche regionalplanerische Veränderungen werden sich u. a. durch den absehbaren demographischen Wandel ergeben. Denn die Bevölkerung Mittelhessens wird bis zum Jahr 2020 voraussichtlich um rund 20.000 Einwohner (2 Prozent) abnehmen. In Teilräumen beträgt die Abnahme bis zu 11 Prozent! Noch stärkere Bevölkerungsverluste - einhergehend mit einer weiteren Überalterung der Bevölkerung - sind für die Zeit nach 2020 bis 2050 prognostiziert. Der Regionalplan trägt dem insoweit Rech-

nung, als die Siedlungszuwachsflächen für die Städte und Gemeinden in der Summe unter dem Siedlungsflächenbedarf des letzten Regionalplans liegen. Eine weitere Konsequenz daraus ist, dass stärker als bisher künftige Entwicklungen an den Ober- und Mittelzentren sowie an den zentralen Ortsteilen der Städte und Gemeinden konzentriert werden.

Der Regionalplanentwurf liegt derzeit in allen Stadt-, Gemeinde- und Kreisverwaltungen zur Einsicht aus und kann aus dem Internet geladen werden. Die wichtigsten Aussagen bezüglich Bahn und Bus wollen wir Ihnen aber wiedergeben und stellenweise kommentieren:

### **Schienerfernverkehr**

Der Regionalplanentwurf schlägt nach wie vor den Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke vor. Ungeachtet der Tatsache, dass der Personenverkehr derzeit nur aus Regionalbahn- und Regionalexpresszügen besteht, wird ein Ausbau für Geschwindigkeiten bis 160 km/h gefordert. Sogar die Verbindungsspanne Hagen-Hohenlimburg wird noch genannt, ein Projekt ohne Realisierungschance.

Weitere Ausbauten würden dem Güterverkehr und dort besonders dem kombinierten Ladungsverkehr zugute kommen (Aufweitung der Tunnelprofile, Bau von Überholgleisen (!)).



*Der Regionalplan Mittelhessen fordert ICE's auch auf der Strecke Frankfurt - Gießen - Kassel*

Die Main-Weser-Bahn soll nach Vorgabe des Regionalplans ein drittes und viertes Gleis „zumindest bis Gießen“ erhalten. Geschwindigkeiten bis 160 km/h sehen die Regionalplaner auch für die Ost-West-Achse Koblenz – Gießen – Fulda vor. Die überregionalen Leistungen auf diesen Strecken sollen freilich als Schienenpersonenfernverkehr und damit eigenwirtschaftlich durch die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Verkehrsunternehmen erbracht werden.

Überhaupt sind die Forderungen nach solchen eigenwirtschaftlich zu betreibenden und damit die Region von finanzieller Verantwortung entlastenden Fernverkehrslinien im Regionalplan recht großzügig verteilt:

Der überregionale Verkehr der Linien

- Köln – Gießen – Frankfurt
- Hagen – Siegen – Frankfurt
- Trier – Koblenz – Limburg – Gießen – Fulda – Thüringen

wird als „Fernverkehr“ definiert und soll sich – so die optimistische Prognose des Planungswerkes – allein aus Fahrkartenerlösen finanzieren. Daneben wird die Forderung nach weiteren ICE-Haltestellen für Mittelhessen erhoben, nämlich Gießen und Marburg zusätzlich zu Limburg (Süd). Dass die Forderung nach „Fernverkehr“ auf der Lahntal- und Vogelsbergberg sowie der Ruhr-Sieg- / Siegtalstrecke derzeit utopisch ist, muss nicht näher erläutert werden. Schließlich hat sich nicht nur die Deutsche Bahn mit ihren D- und IR-Zügen aus der Region zurückgezogen, auch Veolia-Verkehr („Interconnex“) ist in Mittelhessen auf der Strecke nach Köln gescheitert. Dagegen erfreuen sich die bezuschussten Regionalexpress-Verkehre einer guten Fahrgastnachfrage.

Leider fehlen konkrete Vorschläge, wie die Region Mittelhessen selbst gemeinsam mit Nachbarregionen ein besser abgestimmtes Regionalexpressnetz durch

koordinierte Bestellungen aufbauen könnte, lediglich für Gießen – Hagen wird diese Möglichkeit angedacht. Wie viel ein Plan letztlich wert ist, der in so offensichtlicher Weise wohlfeile Forderungen an Dritte vor Eigenverantwortlichkeit stellt, mag an dieser Stelle offen bleiben.

Ungeachtet der Frage, ob es sich um eigenwirtschaftlich zu erbringenden „Fernverkehr“ oder bestellten „Regional-expressverkehr“ handeln sollte, begrüßt Pro Bahn & Bus die Forderung nach durchgehenden Zügen auf der Lahntal- und Vogelsbergbahn sowie der Ruhr-Siegstrecke.

## **Öffentlicher Personennahverkehr**

Der Regionalplan nennt erfreulicherweise Mindeststandards für die Bedienung von Siedlungen und orientiert sich dabei an einer Empfehlung der Ministerkonferenz für Raumordnung. Demnach sollen Ortseile ab 200 Einwohnern mit mindestens drei werktäglichen Fahrtenpaaren

an das nächste Mittelzentrum angebunden werden. Die Fahrzeit zu diesem Mittelzentrum soll 45 Minuten nicht überschreiten. Die Fahrzeit zum nächsten Oberzentrum soll 60 Minuten „nicht wesentlich überschreiten“.

Interessant und lobenswert: Der Regionalplan empfiehlt die „Verkehrsflächenbewirtschaftung zugunsten des ÖPNV“ in Siedlungsgebieten.

Neben einer erfreulichen Präferenz des Verkehrsmittels „Schiene“, unter anderem mit der ausdrücklichen Anerkennung des so genannten „Schienebonus“ bei der Wertschätzung der Fahrgäste, werden auch alternative Bedienungsformen genannt: Anrufbusse und Ruftaxis, Nachbarschafts- und Dorfautos (Car-sharing), Bürgerbusse und so genannte „unkonventionelle Verkehrsanbieter“, worunter beispielsweise die Beförderungseinrichtungen großer Hotels und sozialer Einrichtungen zu verstehen sind. Vor dem Hintergrund sin-

*Der  
Regionalplan  
fordert  
Fernverkehr auf  
der Lahntal-  
bahn, dabei  
genügt heute oft  
ein einziger  
Dieseltrieb-  
wagen*



kender Bevölkerungszahlen sicher lohnenswerte Überlegungen.

Konkrete Forderungen im Regionalplan in Sachen Schienenpersonen-nahverkehr (auszugsweise):

- Erhalt aller Regionalverkehrsstrecken in Mittelhessen,
- Realisierung der Haltepunkte Marburg-Mitte, Reiskirchen-Lindenstruth,
- Pohlheim-Hausen, Pohlheim-Garben-teich (Verlegung) und Lich-West,
- Prüfung der Haltepunktorschläge Gießen-Ebelstraße, Gießen-US Depot, Großen Buseck-Ost, Ablar-Süd, Dillenburg-Mitte, Limburg-Ste.-Foy-Straße, Weilburg-Kirschhofen und Bad Camberg-Oberselters.

Der Modernisierungsbedarf an den Regionalverkehrsstrecken wird anerkannt, jedoch nur in Bezug auf aufzulasende Feldweg-Bahnübergänge auch konkretisiert.

In Sachen Fahrplangestaltung nennt der Regionalplan u.a. das viel diskutierte Mittelhessen-Konzept und fordert durchgehende Verbindungen aus Mittelhessen nach Frankfurt-Niederrad und zum Flughafen. Für die Obere Lahntalbahn, die Burgwaldbahn und die Vogelsbergbahn werden Taktverdichtungen gefordert(!).

### Trassensicherung

Der Gedanke der Trassensicherung wird erfreulicherweise nach Jahren des Desinteresses in Mittelhessen wieder verstärkt aufgegriffen. Gesichert werden sollen folgende Trassen:



*Trassen sollen gesichert werden, aber ob angesichts knapper Kassen noch einmal eine Strecke wie hier Grävenwiesbach - Brandoberndorf wieder aufgebaut wird?*

Dillenburg – Dietzhöhlzal-Ewersbach  
Waldsolms-Brandoberndorf – Braunfels-  
Bonbaden

Grävenwiesbach – Weilmünster –  
Weilburg

Laubach – Hungen – Wölfersheim-  
Södel

Lollar – Rabenau-Londorf

Kirchhain – Homberg (Ohm) –  
Gemünden(Felda)-Burg-/Nieder-  
Gemünden

Der Horloffthalbahn (bis Laubach), der  
Lumdatalbahn und der Weiltalbahn wird  
ein besonderer Stellenwert eingeräumt  
und der Verlauf dieser Strecken entlang

regionalplanerischer Achsen wird betont.  
Hoffentlich verstehen die Gebietskörper-  
schaften vor Ort diesen Wink...

Pro Bahn & Bus begrüßt die Sicherung  
dieser Trassen und schlägt außerdem die  
Aar-Salzbödebahn und – vor allem für  
den Güterverkehr – noch die Abschnitte  
Wallau – Breidenbach und Haiger – Breit-  
scheid vor. Leider setzt die Wertschätzung  
von Bahntrassen spät ein, so dass  
beispielsweise die Solmstalbahn nur noch  
als Rumpfstrecke Waldsolms-Brandobern-  
dorf – Braunfels-Bonbaden und somit als  
reiner „Rhein-Main-Pendlershuttle“  
wieder in Betrieb gehen könnte.

Allerdings scheint die Wiederinbe-

*Neue Güterverkehre entstehen in Mittelhessen nur noch auf Initiative privater Unternehmen, wie  
hier der Holzverkehr der Eisenbahnfreunde Wetterau*



triebnahme als Bahninfrastruktur nicht in jedem Fall (Fern-) Ziel des Trassen-sicherungsgedankens zu sein, denn obwohl der weitestmögliche Erhalt der Bahnanlagen, also insbesondere der Gleise, gefordert wird, nennt der Regionalplan auch weitere Verwertungsmöglichkeiten für die Trassen: als Rad- oder Draisinenweg, Straße und sogar als „Biotopverbundelement“.

## **Güterverkehr**

Es gibt erfreulich viele und positive Aussagen zum Schienengüterverkehr, aus denen sich jedoch nur wenige konkrete Ziele und noch weniger konkrete Handlungsschritte ableiten. Die zentrale Verantwortung wird bei der Deutschen Bahn AG gesehen. Das ist richtig, blendet aber aus, dass erfahrungsgemäß ohne Engagement Dritter vor Ort „nichts läuft“.

Das regionale Engagement könnte zum Beispiel in einer Stärkung der Hessischen Landesbahn als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen in öffentlichem Besitz liegen, wodurch sich Industrieanschlüsse wie der des Didierwerkes in Staufenberg-Mainzlar oder der Hartstein-Industrie in Nieder-Ofleiden dauerhaft sichern ließen. Beide Anschlüsse zu sichern, nennt der Regionalplan zwar als Ziel, lässt den Weg aber offen.

Stattdessen finden sich eher fragliche Forderungen wie die Lahntalbahn und die Vogelsbergbahn als „regionale Ergänzungslinien in die Hauptabfuhrlinien einzubeziehen und schrittweise auszubauen“. Ebenfalls ein „großes“, dafür aber sinnvolles Ziel ist der Ausbau der Ruhr-Siegstrecke für den kombinierten La-

nungsverkehr, womit der Wirtschaftsraum Dilltal / Siegerland erstmals diese an Bedeutung gewinnende Transportart nutzen könnte.

Eine konkrete Forderung des Regionalplans bezieht sich auf den Erhalt einer dezentralen Struktur für den Holztransport. Sicher ein ebenfalls sinnvolles Ziel, auch wenn angesichts gravierender Lücken bereits von einem „Wiederaufbau einer dezentralen Struktur“ gesprochen werden muss.

## **Fazit**

Der Regionalplan ist kein Nahverkehrsplan, konkrete Aussagen zur Bedienungsqualität einzelner Linien sind daher nicht zu erwarten. Wo es sie dennoch gibt, sind die erfreulich: Obere Lahntalbahn, Burgwaldbahn und Vogelsbergbahn müssten aufgewertet werden, wenn sich alle Beteiligten an den Regionalplan halten. Viele Aussagen bezüglich des Fernverkehrs sind leider als ein Wegdrücken finanzieller Verantwortung aus der Region und als regional-planerische Profilierung („ICE für Mittelhessen“) zu betrachten. Die Verantwortlichen dürften wissen, dass Ihre Forderungen nicht realisiert werden.

Ausdrücklich zu begrüßen ist die Entwicklung neuer Haltepunkte für den Regionalverkehr und die Sicherung einiger stillgelegter Trassen. In Sachen Güterverkehr muss sich ein Bewusstsein dafür entwickeln, dass regional bedeutsame Anschlüsse einer regionalen Unterstützung bedürfen. Wodurch nebenbei auch „regionale“ Arbeitsplätze gefördert werden können wie z.B. die der Hessischen Landesbahn am Standort Butzbach!



## Butzbach: Stadt übernimmt Fahrkartenverkauf

(jl) In den vergangenen Jahren wurden immer mehr Fahrkartenausgaben der Deutschen Bahn geschlossen. Auch die Fahrkartenausgabe im Bahnhof Butzbach stand zur Disposition, war doch der Fahrkartenverkauf laut Deutscher Bahn in den letzten Jahren nicht mehr kostendeckend. Die Stadt Butzbach handelte und übernahm den Fahrkartenverkauf samt Personal in ihr neues Citybüro.

Das am 6. Juni 2006 eröffnete Citybüro wird von der Energie und Versorgung Butzbach GmbH betrieben, ein Tochterunternehmen der Stadt Butzbach. Ziel war es, eine einheitliche Anlaufstelle für alle Kundenfragen zu den Themen Strom, Gas, Wasser, Bäderbetriebe und Parkhausbetriebe zu schaffen. So betreiben die städtischen Parkhausbetriebe in Bahnhofsnähe ein Pendlerparkhaus, in Kürze kommt noch ein weiterer Pendlerparkplatz hinzu.

Die zum Parken benötigten Parkausweise verkaufte bisher die DB-Fahrkartenausgabe Butzbach mit. Nicht zuletzt um

den Verkauf der Parkkarten weiterhin sicher zu stellen, wurde als Standort für das Citybüro die Bahnhofspassage gewählt.

Die vor Ort ansässigen Reisebüros wollten oder konnten die DB-Fahrkartenausgabe jedoch nicht übernehmen, sodass sich die Stadt entschloss, auch die Fahrkartenausgabe in das Citybüro zu integrieren. Durch die Einbindung des bisherigen Schalterpersonals, Herrn Horst Bunzel, ist gewährleistet, dass Bahnreisende auch künftig qualifizierte Auskünfte und Beratung in Anspruch nehmen können. Dabei wurden die Öffnungszeiten des Bahnschalters geändert. So ist



*Das neue  
Citybüro liegt  
nur wenige  
Meter vom  
Bahnhof  
entfernt*





*Am 31. Mai war der letzte Öffnungstag der DB-Fahrkartenausgabe Butzbach*

es jetzt möglich, auch samstags wieder Fahrkarten zu kaufen, was von den Kunden gut angenommen wird. Verkauft wird fast das komplette DB-Fahrkartensortiment. Nur wenige Spezialitäten wie Personalfahrkarten sind nicht mehr erhältlich.

Mit dem Umzug in das neue Citybüro steht nun endlich wieder eine freundliche Verkaufsumgebung zur Verfügung. Im alten Bahnhof wurde in den vergangenen 30 Jahren praktisch nichts in die Innenraumgestaltung investiert, sodass der Schalteraum zum Schluss einen desolaten Zustand vermittelte. Wenig später nach der Fahrkartenausgabe wurde auch die Bahnhofsgaststätte geschlossen, sodass der Bahnhof nun praktisch leer steht.

Die Stadt Butzbach strebt an, den in den 70er Jahren gebauten Bahnhof zu erwerben, abzureißen und an dessen Stelle eine Bus-/Bahn-Umsteigeanlage zu errichten. Bis zum Hessentag im nächsten Jahr soll der Bahnhofsvorplatz zumindest teilweise erneuert werden. Allerdings ist der Umbau politisch umstritten.

Während die große Koalition aus CDU und SPD den Umbau grundsätzlich befürwortet, ist die Unabhängige Wählergemeinschaft UWG aus Kostengründen strikt dagegen. Als Grund wird die angeblich geringe Inanspruchnahme des Bahnhofsvorplatzes genannt. Tatsache ist jedoch, dass der Butzbacher Bahnhofsvorplatz der zentrale Umsteigepunkt zwischen Bus und Bahn in der nördlichen Wetterau ist. Er wird jeden Tag von mehreren tausend Personen genutzt.

Auch gegen das Stadtbüro mit der Fahrkartenausgabe wettet die UWG. So würden die Bürger die Fahrkartenausgabe subventionieren, welches doch Aufgabe der „Deutschen Bundesbahn“ wäre. Das jedoch alle Bürger in Butzbach und Umgebung weiterhin die Möglichkeit haben, in Bahnhofsnähe kompetent Fahrkarten kaufen zu können, scheint der UWG egal zu sein. Stattdessen empfiehlt die UWG, den Fahrkartenverkauf bei der Hessischen Landesbahn anzusiedeln. Deren Gebäude liegt jedoch fast ein Kilometer entfernt vom DB-Bahnhof, sodass sich die Kundenfrequenz dort in engen Grenzen halten dürfte.

*Eine Woche später sind Fahrkarten wieder im neu eröffneten Citybüro erhältlich*



## Frankfurt: Proteste wegen gekippter U-Bahn-Strecke nach Ginnheim

(ac) Wie in der letzten Hessenschiene berichtet, hat die neue schwarz-grüne Koalition in Frankfurt beschlossen, die U-Bahn-Strecke nach Ginnheim nicht zu bauen. Wie zu erwarten war, gab es zu diesem Beschluss aus Ginnheim kaum Proteste. Allerdings regt sich bei den Anwohnern und Immobilienfirmen im neuen Frankfurter Stadtteil Riedberg massiver Widerstand.

Bekanntlich sollte die Ginnheimer U-Bahn ja über die Nordweststadt zum Riedberg verlängert werden und so eine direkte Anbindung Riedberg – Nordweststadt – Hauptbahnhof einerseits sowie Riedberg – Nordweststadt – Flughafen (RTW) andererseits schaffen. Viele Bewohner haben sich extra im Hinblick auf die geplante gute Verkehrsanbindung des Riedberges dort Häuser oder Wohnungen gekauft. Die Leserbriefspalten der Frankfurter Tageszeitungen sind jetzt voll von zornigen Protestbriefen. Auch Immobilienfirmen berichteten, dass zahlreiche Käufer, die kurz vor Abschluss eines

Kaufvertrages standen und teilweise bereits einen Notartermin hatten, von der Vertragsunterschrift zurückgetreten seien.

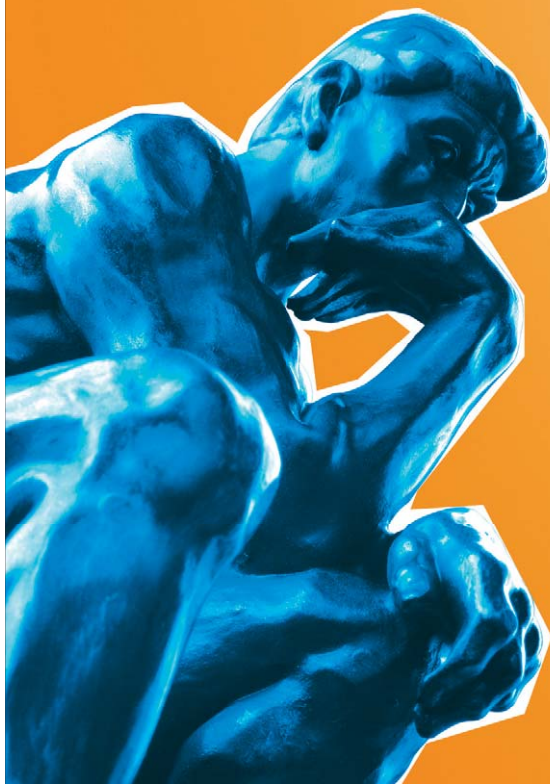
Die Anbindung des Riedberges ist nun über die U-Bahn-Strecke auf der Eschersheimer Landstraße geplant. Nach neuesten Berechnungen hätte diese Strecke noch Kapazitäten, um eine weitere U-Bahn-Linie aufzunehmen. Zahlreiche Bewohner misstrauen aber diesen Aussagen, da es bereits heute bei den drei dort fahrenden U-Bahn-Linien öfter zu gegenseitigen Behinderungen im Betriebsablauf käme. Auch wollten viele Riedberger nicht zur Hauptwache und in die Stadt,

*Im Frankfurter Stadtteil Riedberg entstehen zahlreiche neue Wohnungen. Die ÖPNV-Anbindung ist nach der Streichung der geplanten U-Bahnstrecke wieder offen*



# 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](http://www.ihre-gesundheitsprofis.de)

Ihre Gesundheitsprofis im Sanitätshaus:



## Sitzmann

Obergasse 32 · 36341 LAUTERBACH  
Telefon 0 66 41 / 91 90 95 · Fax -96

***Haus der Gesundheit***



*Eine Alternative der Riedberganbindung wäre die Flügelung von Zügen der U3 in der Station Wiesenau*

sondern zum Hauptbahnhof fahren.

Es liegt nun an der Stadtverwaltung und der traffiQ, diese berechtigten Bedenken zu zerstreuen und diesen mit plausiblen Argumenten entgegenzutreten. Auch sollte man sich über neue Betriebskonzepte Gedanken machen. Dazu gehört beispielsweise auch das Flügeln von U-Bahn-Zügen nach Oberursel ist nach der Station Heddernheim meist nur schwach besetzt, so dass die Züge gegebenenfalls an der Haltestelle Wiesenau geflügelt werden könnten. Der erste Teil fährt weiter nach Oberursel, der zweite Teil über Riedberg nach Bonames. Bei zahlreichen Verkehrsbetrieben, auch mit dichtem Fahrplan, sind solche Betriebsabläufe gang und gäbe.

Weiterhin sollte man ernsthaft überlegen, den Riedberg zusätzlich mittels Straßenbahn über Nordweststadt, Ginnheim und Messe an den Hauptbahnhof anzubinden. Auch das Verkehren von U- und Straßenbahn auf gleicher Trasse wäre sicherlich technisch lösbar, würde in den

hierfür gibt es in anderen Großstädten bereits Vorbilder.

Im August 2006 legte Dr. Walter Dirmeier, Bauingenieur und ehemaliger S-Bahn-Dezernent der DB, eine abgespeckte Variante für eine U-Bahn zum Riedberg vor. Von der Bockenheimer Warte ausgehend müsste eine nur 400 Meter lange Tunnelstrecke mit einer anschließenden Rampe in der Zeppelinallee gebaut werden, die weitere Streckenführung durch Ginnheim verlief oberirdisch auf der vorhandenen Trasse. Durch die verkürzte Tunnelstrecke (0,4 statt 2,4 Kilometer) würde der Bau erheblich preiswerter, auch blieben die oberirdischen Haltestellen in Ginnheim erhalten. Die Fahrzeit würde sich aufgrund der oberirdischen Streckenführung nur um etwa zwei Minuten verlängern. Die zuständigen Stellen reagierten durchwegs recht positiv auf diese Idee, die noch detaillierter untersucht werden müsste. Nachteil ist, dass ein neues Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden muss, was mehrere Jahre dauern wird.

## Neue Stadtbahnfahrzeuge für Frankfurt

(fl) Bombardier Transportation wird an die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main 146 Hochflur-Stadtbahnen vom Typ „Bombardier Flexity Swift“ liefern. Der Auftrag hat einen Wert von ca. 300 Millionen Euro, die Auslieferung der Fahrzeuge ist geplant für den Zeitraum zwischen Mai 2008 und Mitte 2015.

Der Vertrag beinhaltet eine Option auf weitere 24 Fahrzeuge des gleichen Typs. Die 25 Meter langen Triebwagen sind klimatisiert und werden im Zugverband eingesetzt. Sie verfügen über 48 Sitz- und 136 Stehplätze.

Entwicklung und Fertigung der Stadtbahnen sind Aufgabe des Bombardier-Standortes in Bautzen, für die elektrische Ausrüstung zeichnet das Werk Mannheim verantwortlich. Die Drehgestelle werden in Siegen gefertigt.

Das Fahrzeugkonzept der neuen Bahnen basiert auf den „Bombardier Flexity Classic“ – Straßenbahnen, die seit Okto-

ber 2003 als Typ „S“ auf dem Frankfurter Straßenbahnnetz fahren. Von diesem Typ beschafft die VGF insgesamt 65 Triebwagen.

Die 144 Hochflurbahnen werden dagegen ausschließlich im U-Stadtbahnnetz, d.h. auf den Linien U1 bis U7, verkehren. Erst in den letzten Jahren war durch Umbauten an vielen Stationen die Voraussetzung für einen einheitlichen 2,65 Meter breiten Fahrzeugtyp auf diesem Netz geschaffen worden. Für die überwiegend als Straßenbahn verkehrende U5 ist nach wie vor eine Umstellung auf ein Niederflurkonzept in der politischen Diskussion.

*Der neue Flexity Swift für die U-Bahn Frankfurt*

*(Foto: Bombardier Transportation)*



## Messfahrten auf der Aartalbahn

(gh) Auf dem rheinland-pfälzischen Abschnitt der Aartalbahn wurden Ende Juli 2006 Messfahrten zur Gleislageuntersuchung durchgeführt. Zum Einsatz kam hierbei ein Messwagen vom Typ „Krabbe“, der von einer Handhebeldraisine des Arbeitskreises Aartalbahn gezogen wurde.

Überprüft wurde hierbei von einer Eisenbahnbaufirma der Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Kettenbach und dem Einfahrtssignal des Bahnhof Diez. Während der Fahrt wurden Abweichungen von den Normwerten dokumentiert, die allerdings nur selten vorkamen. Das endgültige Messergebnis war bei Redaktionsschluss noch nicht in allen Einheiten analysiert. Nach der Beseitigung der aufgezeigten Mängel könnten auch auf dem nördlichen Teil der Aartalbahn

Sonderzüge verkehren.

Inzwischen werden die Draisinenfahrten zwischen Diez und Schiesheim (Landesgrenze Hessen / Rheinland-Pfalz) weitergeführt. Bereits über 1000 Fahrgäste wurden bereits in diesem Sommer gezählt. Gerne würde der Arbeitskreis Aartalbahn diese Fahrten bis nach Kettenbach ausdehnen. Für den hessischen Abschnitt wurde jedoch bisher hierfür keine Genehmigung erteilt.

## Neuer Geschäftsführer bei der RTV im Amt

(gh) Am 30. Juni 2006 ging Herr Gerhard Möller, Geschäftsführer der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) in den Ruhestand. Herr Möller leitete die RTV seit deren Gründung im Dezember 1994 und war insgesamt 42 Jahre beim Rheingau-Taunus-Kreis beschäftigt.

Sein Nachfolger wurde Herr Eckard Bernstorff. Seine Hauptaufgabe in den kommenden Monaten wird die Umsetzung des Nahverkehrsplanes in Zusammenhang mit der Ausschreibung der Buslinienbündel Idstein/Niedernhausen und

Rheingau sein. Der Pro Bahn & Bus Regionalverband Rheingau-Taunus wünscht Herrn Möller eine gesunde Ruhestandszeit sowie Herrn Bernstorff einen glückliche Hand bei den kommenden Herausforderungen.

**HESSENSCHIENE-ABO**

für 14,40 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause  
Bestellungen bitte an die Landesgeschäftsstelle in Lauterbach!



## RMV verspricht Verbesserungen auf Rheingau-Strecke

(gh) Zwischen Wiesbaden und Koblenz sollen künftig moderne Eisenbahnzüge verkehren. Das hat RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann im Juni bei einer Unterredung mit den Bürgermeistern der Rheingau-Kommunen, der Rheingau-Taunus Verkehrsgesellschaft (RTV) und der DB AG versprochen. Der Betrieb der rechten Rheinstrecke soll ab 2009 ausgeschrieben werden. Eine Vergabe ist mit einem Einsatz von neuen Fahrzeugen gekoppelt.

Mit einem Kostendeckungsgrad von nur 40 Prozent und durchschnittlich 27 Personen Besetzung pro Zug sei die Bahnstrecke unwirtschaftlich. Von Seiten der DB AG wurden in den vergangenen Monaten Tunnelanierungen und Hangsicherungen vorgenommen sowie Langsamfahrstellen beseitigt.

Die Arbeiten für ein elektronisches Stellwerk, das den Zugverkehr zwischen Lorch und Oberlahnstein abwickeln soll, haben begonnen. Nach Inbetriebnahme kann die Strecke rund 20 Prozent mehr

Züge verkraften. Ein Neubau von Bahnsteigen ist in Kaub, St. Goarshausen und Kestert vorgesehen.

Dem gegenüber steht jedoch die Absicht des RMV, wegen der Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes, den Zugverkehr auf der rechten Rheinstrecke einzuschränken. Einige Verstärkerzüge zwischen Lorch bzw. Rüdesheim und Wiesbaden sollen künftig entfallen. Die Verhandlungen zwischen dem RMV und RTV hierüber dauern noch an.

*Nach dem Wunsch von RMV und lokaler Nahverkehrsgesellschaft sollen ab 2009 moderne Züge durch Rüdesheim verkehren*

*Foto: Andreas Christopher*



## 120 Jahre Straßenbahn in Darmstadt

(gh) Mit Dampf betrieben fauchten 1886, genau vor 120 Jahren, in Darmstadt die ersten Vorortbahnen nach Griesheim und Eberstadt. Obwohl damit die Anfänge der Straßenbahn einige Jahre über die Geschichte der HEAG hinausreichen, will die HEAG mobilo mit einer Reise in die Vergangenheit an die Anfänge der Darmstädter Straßenbahn erinnern. Gefeiert wird das Jubiläum am 9. September von 10 bis 18 Uhr auf dem Betriebshof Frankenstein in Darmstadt-Eberstadt (Seeheimer Straße 70).

Unter dem Motto „Historische Zeitreise“ bietet die HEAG mobilo an diesem Tag kostenlose Sonderfahrten mit verschiedenen Straßenbahndtimern. Die Fahrzeuge verkehren zwischen den Haltestellen „Luisenplatz“ und „Eberstadt/Frankenstein“ im Viertelstundentakt und vermitteln den Besuchern Fahrgefühle von anno dazumal. Auch der Feurige Elias der Arbeitsgemeinschaft Historische HEAG-Fahrzeuge im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein e.V. ist an diesem Tag unterwegs. Die historische Dampfstraßenbahn fährt nach einem festen Fahrplan zwischen den Haltestellen „Eberstadt/Frankenstein“ und „Alsbach/



*In Darmstadt fuhren 1975 in der Hauptverkehrszeit, ebenso wie in Frankfurt, noch zahlreiche Triebwagen des Verbandstyps.*

*Im Juli 1975 verkehrte in Griesheim noch die Linie 9a (2 Fotos: Andreas Christopher)*



Beuneweg“. Vorgestellt werden zudem neue und alte Straßenbahnen der HEAG.

Eine eigens konzipierte Ausstellung zeigt den Wandel vom „Feurigen Elias“ zur modernen Niederflurbahn. Vorgestellt wird auch ein neues Buch zur Darmstädter Straßenbahn. Geschichte und Geschichten, den Alltag Prägendes, Vergnügliches und Besonderes hat Autor Klaus Honold über die Tram in seiner Heimatstadt zusammengetragen. Der 64 Seiten umfas-



sende Band mit dem Titel „Erste Liebe Linie 5“ erscheint Anfang September im Wartberg Verlag. Er enthält viele bisher unbekannte Schwarz-Weiß-Fotos und ist für 17,90 Euro auch im Buchhandel zu beziehen. Ein musikalisches Rahmenprogramm, das Nostalgie-Café im Datterich-Express und ein breites Angebot für Kinder mit Modelleisenbahn und Hüpfburg sind weitere Anziehungspunkte für die ganze Familie.

Auch Mitmachen ist am 9. September erwünscht: Eine Tauschbörse bietet jedem Mann Gelegenheit, Dokumente, historische Fotos, Post- oder Fahrkarten zur Darmstädter Straßenbahn oder Bücher zu veräußern oder zu erwerben. Wer mit einem eigenen Stand teilnehmen möchte, schickt für eine verbindliche Anmeldung bis zum 1. September ein E-Mail mit dem Stichwort „Tauschbörse“ mit seiner Adresse und der gewünschten Standgröße an [info@heagmobilo.de](mailto:info@heagmobilo.de).

## Bauarbeiten auf der Odenwaldbahn

**(ac, jl) Auf zahlreichen Bahnhöfen der Odenwaldbahn haben inzwischen die Bauarbeiten zur Errichtung zeitgemäßer Bahnsteiganlagen begonnen. Die Bahnsteiganlage im Bahnhof Zell-Kirchbrombach ist bereits fertiggestellt. In mehreren Bahnhöfen, z.B. in Reinheim und Bad König laufen die Arbeiten auf vollen Touren. Der Hanauer Ast ist aber offensichtlich noch nicht von den Arbeiten betroffen.**

In Lengfeld wurde am 10. August der neue Bahnsteig mit einer kleinen Feier eröffnet. Die Arbeiten wurde drei Monate früher als geplant beendet, die Kosten betragen 300.000 Euro. Reisende können jetzt stufenlos in die Itino-Triebwagen der Odenwaldbahn einsteigen.

Noch existiert in Lengfeld das zweite Bahnhofsgleis, das nur über einen alten Bahnsteig erreichbar ist. Das Gleis wird aber im Zuge der Stellwerksmodernisierung außer Betrieb genommen und abgebaut. Züge können dann in Lengfeld nicht kreuzen.



*In Bad König haben die Bauarbeiten für den neuen Bahnsteig begonnen*

*Foto: Andreas Christopher*

## Kürzung der Regionalisierungsmittel in Nordhessen

(js) Wie bereits in der Hessenschiene Nr. 64 ausführlich berichtet wurde, hat der Bundestag am 26. Mai 2006 eine Kürzung der Regionalisierungsmittel um insgesamt 2,3 Mrd. Euro bis zum Jahr 2009 beschlossen. Mit diesen Regionalisierungsmitteln gleicht der Bund die seit der Bahnreform auf die Länder übergegangene Bestellerverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) aus.

Nach diesem Beschluss errechneten die Hessischen Verkehrsverbände (RMV + NVV) zügig, welche Auswirkungen die Mittelkürzungen auf ihr Gebiet haben werden. Bereits nach kurzer Zeit wurde veröffentlicht, dass der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) in drei Jahren rund 28 Millionen Euro einsparen müsse. Daraufhin wurden sofort Rechenbeispiele erhoben, wie diese Einsparungen realisierbar sind:

- 1) Anhebung der Fahrpreise um mindestens 18 % in drei Jahren
- 2) Reduzierung von Fahrgastinformationen, sowie Reduzierung im Unterhalt von Bahn- und Bushaltestellen
- 3) Einstellung des Schienenverkehrs auf den Strecken Wabern – Bad Wildungen und Frankenberg – Marburg, sowie keine Wiederinbetriebnahme der Strecke Korbach – Frankenberg
- 4) Halbierung der Anzahl der Zugfahrten auf der Strecke Kassel – Korbach – Brilon/Wald
- 5) Deutliche Reduzierung des Busverkehrs auf allen wichtigen Buslinien

Die Durchführung dieser Maßnahmen würde nicht nur erhebliche Einschnitte in den ÖPNV darstellen, sondern einen fast vollständigen Rückzug des Schienen-

verkehrs aus dem Landkreis Waldeck-Frankenberg bedeuten. Diesem Kahl-schlag würde auch das Betriebskonzept „Kurahessenbahn“ zum Opfer fallen. Allein bei der Kurhessenbahn würden bis zu 100 Mitarbeiter arbeitslos werden.

Nach der Veröffentlichung dieses Maßnahmenkataloges wurde sehr schnell Kritik aus den Reihen der anliegenden Gemeinden und des Landkreises Waldeck-Frankenberg laut. Bereits am 21. Juni 2006 fand in Bad Wildungen ein Treffen aller Bürgermeister des Landkreises Waldeck-Frankenberg statt, deren Gemeinden an den betroffenen Strecken der Kurhessenbahn liegen. Zu diesem Treffen hatte der Kreisbeigeordnete Otto Wilke eingeladen. Das Ergebnis dieser Gesprächsrunde fiel einstimmig aus: Die Forderung, das Kurhessenbahnkonzept gemäß den bereits beschlossenen Verträgen umzusetzen, und auf keinen Fall die Schienenstrecken leichtfertig aufs Spiel zu setzen!

Nachdem sich starker Widerstand sogar auf Seiten der Gemeinden und der Landkreise gegen die Mittelkürzungen gebildet hatte, lenkte die Hessische Landesregierung ein, und stellte zusätzliche 66 Mio. Euro Zuschüsse für Bus- und Bahnverkehre für den Rhein-Main



*Ursprünglich wäre die Strecke Bad Wildungen - Wabern nach den Mittelkürzungen komplett stillgelegt worden, jetzt bleiben 4 Zugpaare übrig* *Foto: Andreas Christopher*

Verkehrsverbund (RMV) und den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) im Zeitraum von 2006 bis 2009 zur Verfügung, um Streckenstilllegungen zu vermeiden und um wichtige Nahverkehrsangebote in Hessen aufrecht zu erhalten. Die Hessische Landesregierung hatte die Verkehrsverbände anfangs aufgefordert, die Ausfälle komplett aufzufangen. „Trotz enormer Anstrengungen der Verkehrsverbände konnte dieses Ziel kurzfristig nicht erreicht werden“, sagten Hessens Verkehrsminister Dr. Alois Rhiel und Hessens Finanzminister Karl-Heinz Weimar.

Aus dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung sind die nachfolgenden Fakten zu erfahren. Das Haushaltsbegleitgesetz

des Bundes sieht Kürzungen der Regionalisierungsmittel von bundesweit insgesamt 2,3 Mrd. Euro im Zeitraum 2006 bis 2009 vor. Davon entfällt auf Hessen ein Kürzungsbetrag für diesen Vier-Jahreszeitraum von 147,3 Mio. Euro. Die Kürzungen in Hessen belaufen sich auf rund 8 Mio. Euro im Jahr 2006, und auf 41,5 Mio. Euro im Jahr 2007, sowie voraussichtlich jeweils auf 48,9 Mio. Euro in den Jahren 2008 und 2009. Nach dem Haushaltsbegleitgesetz soll Hessen 522,6 Mio. Euro in 2006, 497,2 Mio. Euro in 2007, an ÖPNV-Regionalisierungsmitteln erhalten, sowie in den Jahren 2008 und 2009 jeweils 489,8 Mio. Euro.

Von den Übergangshilfen, die für die nächsten drei Jahre in Höhe von 66 Mio. Euro bereitgestellt werden, stammen 18,1

Mio. Euro aus dem Landeshaushalt. Hinzu kommen Gelder des Kommunalen Finanzausgleichs in Höhe von 29,0 Mio. Euro, die künftig für den ÖPNV zweckgebunden werden sollen. Weitere 18,9 Mio. Euro sind Gelder, die künftig für laufende Zuschüsse statt für ÖPNV-Investitionen ausgegeben werden sollen. Der Hessische Wirtschaftsminister Dr. Rhiel hat dazu zwei Zusatzvereinbarungen zu den bestehenden Finanzierungsvereinbarungen mit den Geschäftsführern des RMV und dem NVV getroffen.

Die auf den NVV übertragenen Kürzungen der Regionalisierungsmittel des Bundes belaufen sich auf 24,4 Mio. Euro. Durch das von Land und Kommunen vereinbarte Finanzpaket bekommt der NVV im Gegenzug 14,4 Mio. Euro (6,1 Mio. Euro vom Land, 5 Mio. Euro KFA und 3,3 Mio. Euro Umstellung von investiven Mitteln), so dass effektive Kürzungen in Höhe von 10 Mio. Euro beim NVV im Zeitraum 2006 bis 2009 verkraftet werden müssen. Insgesamt er-

hält der NVV in diesen vier Jahren Zuschüsse zum laufenden Betrieb in Höhe von 383 Mio. Euro. Aufgrund der finanziellen Hilfen von Land und Kommunen sollen die effektiven Kürzungen beim NVV sogar weniger als drei Prozent betragen.

In den Vereinbarungen sollen sich RMV und NVV verpflichten, die aufgrund der gekürzten Bundesmittel notwendigen Leistungskürzungen vorrangig bei weniger wirtschaftlichen Linien vorzunehmen, und gleichzeitig Streckenstilllegungen zu vermeiden. Diese Maßnahmen sind durch außerordentliche Tarifanhebungen zu begleiten. Der RMV soll ferner einen Beitrag von 1,0 Mio. Euro aus den Regiekosten zur Kompensation beitragen – auch der NVV wird Regiekosten reduzieren.

In der Vereinbarung mit dem NVV wird festgehalten, dass die Planungen zur Reaktivierung der Strecke Korbach-Frankenberg vertragsgemäß fortgesetzt werden. Die Verpflichtung, Strecken nicht stillzulegen, bedeutet, den Erhalt der

Bahnstrecke von Warbern nach Bad Wildungen und von Marburg nach Frankenberg.

*Neben einem ICE kann man die RegioTram im Bhf. Hofgeismar-Hümme bald nicht mehr sehen. Ab Fahrplanwechsel wird der RegioTram-Verkehr zwischen Hofgeismar und Warburg eingestellt*

*Foto:  
Dr. Heribert Menzel*



## **Mittelkürzungen in Nordhessens Nahverkehr im Überblick**

### **Einschränkungen im Angebot, aber auch Erweiterung der RegioTram**

Folgende Sparmaßnahmen sind geplant:

- Die Strecke Bad Wildungen - Wabern - Kassel wird weiter betrieben, aber nur noch mit vier RE-Fahrten täglich (-63%).
- Die Strecke Frankenberg - Marburg wird um fünf Fahrten reduziert (-36%).
- Um eine RE-Fahrt täglich werden reduziert: Kassel-Treysa, Kassel-Korbach, Göttingen-Bebra und Göttingen-Kassel über Eichenberg.
- Der RE-Abschnitt Kassel-Eichenberg-Erfurt hat zukünftig fünf Fahrten weniger (-63%).
- Die RegioTram zwischen Kassel und Wolfhagen wird im Dezember 2006 reduziert eröffnet.
- Der Straßenbahnverkehr zwischen Kassel und Baunatal bzw. Kassel und Hessisch Lichtenau wird reduziert, ebenso Regionalbuslinien in allen nordhessischen Landkreisen.
- Zum Bahnanschluss an Eschwege Innenstadt können in Kürze die Verträge unterzeichnet werden. Damit würde die Planfeststellung für den Bau der Strecke und des Bahnhofs eingeleitet.
- Auch die vertraglich vor einem Jahr vereinbarte Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Korbach - Frankenberg wird in der Planung weitergeführt.
- Leider wird der RegioTrambetrieb zwischen Hofgeismar und Warburg (Westf) eingestellt. Die RT zwischen Kassel und Hofgeismar bleibt erhalten.
- Neu geplant ist ein Stundentaktverkehr zwischen Kassel und Schwalmstadt-Treysa. Voraussichtlich wird ab Sommer 2007 die RegioTram die veralteten RB-Züge ablösen.

## **Regionalisierungsmittel-Kürzung bleibt Niederlage für den ländlichen Raum**

(fl) Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus wertet es als einen Teilerfolg, dass das Land Hessen rund die Hälfte der entfallenden Bundesgelder für den Nahverkehr vorläufig ausgleicht. Die Streichungen dürften in Mittelhessen dennoch gravierend ausfallen, denn das Land Hessen fordert den Schwerpunkt der Einsparungen außerhalb der S-Bahn Rhein-Main. Die den Frankfurter Flughafen berührenden S-Bahnlinien sind sogar per „Erlass von oben“ von jeglichen Kürzungen ausgenommen (!).

Für Pro Bahn & Bus ist diese Benachteiligung des ländlichen Raumes nicht nachvollziehbar. Außerdem sieht unser Verband eine Einmischung der Landesregierung in die Souveränität der Verkehrsverbände RMV und NVV.

### **Lasten gleichmäßig verteilen**

Pro Bahn & Bus besteht darauf, dass Kürzungen - wenn sie unvermeidbar sind - alle Regionen gleichmäßig treffen sollten. Unser Verband sieht mehrere Möglichkeiten für Einsparungen, die - anders als die bekannt gewordenen Pläne - keine Angebotslücken erzeugen:

- durch gezielte Investitionen in die Streckentechnik sinken die Kosten für den Zugverkehr. Durch erhöhte Streckengeschwindigkeiten und neue Haltepunkte steigt der Nutzwert einer Bahnlinie. Voraussetzung ist die Bereitschaft der Deutschen Bahn, Strecken abzugeben oder Investitionen in Form deutlich gesenkter Trassenpreise an die Geldgebende Region zurück fließen zu lassen.

- mehr Flexibilität bezüglich der eingesetzten Fahrzeuge. Beispielsweise zwischen Siegen, Frankfurt und Kassel werden vom morgendlichen Berufsverkehr

bis Mitternacht gleich lange Züge eingesetzt. Die Strom-, Abnutzungs- und Reinigungskosten fließen in das so genannte „Bestellerentgelt“ ein.

- mit Flügelzügen (die eine Strecke gemeinsam zurücklegen und dann in verschiedene Richtungen geteilt werden) lassen sich Personal- und Trassenkosten sparen. Solange diese Züge nicht in ausreichender Zahl vorhanden sind, lassen sich die Verbindungen als Umsteigeverbindung erhalten. Beispielsweise muss nicht jede S-Bahn aus dem gut versorgten Rodgau separat nach Frankfurt verkehren. Am späten Abend und an Wochenenden ließen sich die Bahnen bis und ab Offenbach Ost bündeln - mit Umsteigen oder als Flügelzug. Gleiches gilt für die Taunus-S-Bahnlinien nach Kronberg, Bad Soden, Niedernhausen und Wiesbaden.

Völlig unzureichend sind die bisherigen Aussagen des RMV zum Schienenverkehr in Mittelhessen. Obwohl eine Gesamtzahl einzusparender Zugkilometer feststeht - 550.000 Kilometer für das gesamte Verbundgebiet - wird der Anteil der meisten mittelhessischen Regionalverkehrsstrecken nicht benannt. Der



*Bei der S-Bahn im Rhein-Main-Gebiet werden keine Kürzungen vorgenommen, im ländlichen Raum dagegen verlieren Strecken bis zu 50 % ihrer Züge*

RMV verweist auf laufende Verhandlungen und die anstehende Neukonzeption der Fahrpläne auf der Lahntalbahn, der Vogelsbergbahn und der Rhönbahn sowie der Strecken Frankfurt – Gießen – Siegen und Frankfurt – Gießen – Treysa. Pro Bahn & Bus möchte dagegen schnellstmöglich konkrete Zahlen zum künftigen Leistungsumfang wissen, damit die bisher eher halbherzig geführte Diskussion über den verkehrspolitischen Stellenwert dieser Strecken forciert werden kann.

### **Problemfall Mittelhessen**

Der Umfang der Einsparungen an Lahntal-, Vogelsberg- und Rhönbahn ist noch immer nicht völlig klar. Der RMV verweist in seiner Presseerklärung auf laufende Verhandlungen mit den lokalen Nahverkehrsgesellschaften. Pro Bahn

& Bus fürchtet, dass auf diese Strecken noch ein „Hammer“ zukommen könnte.

Dabei wird die Region nach Ansicht von Pro Bahn & Bus – Vorsitzendem Michael Laux schon seit Gründung der Verkehrsverbünde und darüber hinaus massiv benachteiligt. Hohe Investitionen fließen in die S-Bahn Rhein-Main, die Kasseler Regiotram und neuerdings auch in die Regionalbahnen des Odenwaldes. Osthessen und Mittelhessen gehen weitgehend leer aus.

Laux: „Die ost- und mittelhessischen Landkreise und die größeren Städte zeigen wenig bis kein Interesse am Schienenverkehr. Es gibt keine gemeinsamen Fahrplankonzepte, keine konkreten Pläne für neue Haltepunkte und nur wenig Abstimmung mit den lokalen Bus-



Karikatur: Jürgen Janson

verkehren. Gut gemeinte Visionen wie das Szenario des „Vereins MitteHessen“ für die Lahntalbahn werden nicht mit Leben erfüllt. Andere hessische Regionen sind da viel weiter.“

Immerhin hat sich die kommunale Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr AGNV entlang der Vogelsbergbahn in einer Resolution gegen die Benachteiligung ihrer Strecke gewandt. Pro Bahn & Bus unterstützt diese Resolution. Auch die heimischen Bundestagsabgeordneten sieht der Fahrgastverband in der Pflicht. Laux: „Mir ist unverständlich, wie Abgeordnete im Bundestag Kürzungen beschließen können, die das Aus zahlreicher Bahn- und Busverbindungen in ihren Wahlkreisen bedeuten.“

Pro Bahn & Bus erwartet von den mittelhessischen Vertretern im RMV-Aufsichtsrat und darüber hinaus eine deutlichere Gegenwehr gegen die Kürzungspläne. Laux: „Wenn einer 50.000 Einwohner zählenden Stadt wie Wetzlar die tägliche Spätverbindung aus dem Rhein-Main-Gebiet gestrichen werden soll, hat der Oberbürgermeister auf die Barrikaden zu gehen“. Allerdings befürchtet Pro Bahn & Bus auch, dass sich viele ost- und mittelhessische Lokalpolitiker mit den Kürzungsszenarien arrangieren oder sie gar klammheimlich begrüßen. So verlautete aus dem Landkreis Limburg-Weilburg, man sehe im Ersatz von Lahntalbahnzügen durch Busse kein Problem. Gerade dort würden Busse aber die zwei- bis dreifache Fahrzeit benötigen.



## Desinteresse der Region erleichtert Kürzungen

Pro Bahn & Bus sieht die Kommunalpolitik vielfach in der Verantwortung. Vorsitzender Michael Laux: „Zwischen Limburg an der Lahn und Gersfeld in der Rhön wird derzeit in keiner einzigen Kommune intensiv über neue Haltepunkte nachgedacht, obwohl viele neue Baugebiete an den Strecken entstanden sind. Und häufig werden Flächen weit abseits der Bahn bebaut, obwohl in Bahnhofsnähe durch die Aufgabe von Gütergleisen ausreichend Platz wäre. Außerdem könnte mehr für die attraktive und behindertengerechte Gestaltung der Stationen getan werden – hier sind schon mit kleinen Mitteln große Erfolge zu erzielen.“

Für Pro Bahn & Bus ist der Regionalbahnanschluss ein Faktor im Wettbewerb der ländlichen Kommunen um Einwohner und Arbeitsplätze. Laux: „Wenn Studierende die Unis in Gießen und Marburg attraktiv per Bahn erreichen können, ziehen sie das Lahntal, den westlichen Vogelsberg und das Marburger Land als Wohnort in Betracht und bleiben vielleicht für immer dort. Die ganze Region sollte sich daher für neue Bahnhaltepunkte in Marburg Mitte und im Gießener Univiertel stark machen.“

## Wird das Vogelsbergbahn-Fahrplankonzept früher umgesetzt?

Pro Bahn & Bus vermutet, dass die ab 2008 vorgesehenen Kürzungen schon

*Die Lahntalbahn (im Bild bei Braunfels Lahntalbahnhof) wie die Vogelbergbahn werden von den kommenden Mittelkürzungen besonders betroffen sein. Konkrete Streichlisten liegen noch nicht vor, es sollen aber über 30% der Züge reduziert werden*



Ende 2006 wirksam werden könnten. Einverstanden mit dem Leistungsabbau auf der Vogelsbergbahn ist unser Verband ohnehin nicht. Pro Bahn & Bus sieht in dem Kürzungskontingent die politische Quittung für die Zerstrittenheit der Anrainer. Die Kommunen sind mehrheitlich nicht gewillt, sich für das Zugangebot auf der Strecke finanziell zu engagieren.

Nach Angaben des RMV sind täglich 7.500 Reisende in den Zügen der Vogelsbergbahn unterwegs. Das sind etwa so viele, wie der Flughafen „Frankfurt“-Hahn im Jahr 2004 an täglichen Passagieren aufwies. Während aber für den Hunsrück-Airport eine ca. 70 km lange Regionalbahn (auch eine Transrapid-Verbindung wurde von der hessischen Landespolitik ins Gespräch gebracht!) wieder in Betrieb genommen wird, muss die Vogelsbergregion um ihren langfristigen Anschluss ans Schienennetz bangen.

Denn ohne eine Senkung der Betriebskosten ist die Vogelsbergbahn auch bei guten Fahrplänen und bester Nachfrage nicht zukunftsfähig. Heute sind pro Schicht ca. 15 Personen in den veralteten Stellwerken zwischen Gießen und Fulda beschäftigt. Diese Arbeit könnte nach Stand der Technik von ca. zwei Personen wahrgenommen werden – die Kosten pro Zugfahrt würden sinken und mehr Züge könnten zum gleichen Preis verkehren. Es käme also nicht einmal zum Abbau von Arbeitsplätzen.

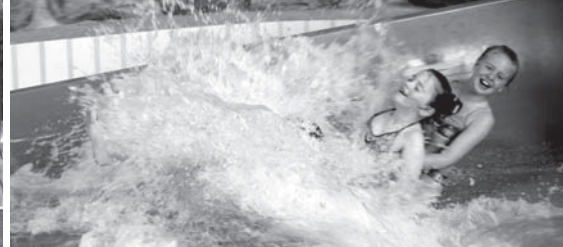
Die Modernisierung und Rationalisierung wurde auch an der Vogelsbergbahn in der Vergangenheit diskutiert. Um 2000 war nach damaligen RMV-Angaben sogar ein Ausbau zur „modernsten Regional-

bahnstrecke Deutschlands“ mit satelliten-gestützter Technik im Gespräch. Seit 2004 wird allenfalls noch von einer schrittweisen Modernisierung gesprochen. Tatsächlich wurden der Oberbau großteils erneuert und einige Brücken neu errichtet. Die Stationen und die Technik sind jedoch unverändert.

Pro Bahn & Bus ist überzeugt, dass die Modernisierung schneller verlaufen könnte, wenn die Städte, Gemeinden und Landkreise sich für die Strecke engagieren würden und im Rahmen ihrer Möglichkeiten einen finanziellen Beitrag erbrächten. Nach dem Modell „alle geben etwas“ bringen der Rhein-Main-Verkehrsverbund, das Land Hessen und die Odenwaldregion gerade ihr Streckennetz auf den neuesten Stand – einschließlich neuer Stationen, neuer klimatisierter Fahrzeuge und neuer Direktzüge nach Frankfurt am Main.

Horst Lorenz von Pro Bahn & Bus: „Bei uns glauben einige Kreispolitiker immer noch, über Fahrpläne und Streckenausbauten würde in irgendeiner Bundesbahndirektion entschieden. Das ist lange vorbei, die Initiative muss vor Ort entstehen. Wer als Politiker den Wohnwert der Region sichern will, muss dafür sorgen, dass Pendeln und Ausbildungsfahrten bezahlbar bleiben und Touristen die Region erreichen. Gerade angesichts der Benzinpreise brauchen wir dafür die Vogelsbergbahn wie nie zuvor.“





# 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 06641/62729

Telefon während der Öffnungszeiten 06641/4505

[www.stadtwerke-lauterbach.de](http://www.stadtwerke-lauterbach.de) · [www.lauterbach-hessen.de](http://www.lauterbach-hessen.de)

## Neuer Bildband

# SCHIENE-Photo „Die Lahntalbahn“

(fl) Die Eisenbahn-Bildbände von Joachim Seyferth genießen Kultstatus. Umso erfreulicher, dass der Autor und Verleger sich einmal mehr einer überwiegend in Hessen verlaufenden Strecke gewidmet hat. Die 131 Fotos auf 142 Seiten sind überwiegend in den letzten drei Jahrzehnten entstanden, werden aber durch einige Bilder der Dampflochzeit von namhaften Autoren wie Ludwig Rothowe und Günther Schilp ergänzt.

Etwa die Hälfte aller Fotos sind „echte Seyferths“ - und der Name bürgt für besondere Qualitäten: Hervorragende Schwarzweißaufnahmen aus künstlerischem Blickwinkel, faszinierende Landschaftsportraits und ein ausgeprägter Sinn für Details weit abseits der gängigen Schönwetterfotografie prägen das Werk dieses Fotografen und Eisenbahnfreundes. Lediglich die älteren Farbaufnahmen aus den 1970er Jahren fallen etwas hinter diesen Anspruch zurück. Und anders als bei den Bänden „Die Rechte Rheinstrecke“, „Die Aartalbahn“ und „Erinnerungen an den Schienenbus“ fehlt der Blick auf interessante Menschen in den Zügen und an der Strecke. Das mag damit zusammenhängen, dass viele Bilder der drei genannten Bände in Seyferths Heimatregion Wiesbaden aufgenommen sind. Vielleicht wollten sich die als stur geltenden Mittelhessen aber auch einfach ungern ablichten lassen...

Der Band bietet auch ein Forum für zahlreiche weitere engagierte Bildautoren, unter denen Heiko Ernst mit seinem Gespür für besondere Motive und Blickwinkel eine herausragende Stellung einnimmt. Was dem Buch leider fehlt, ist ein kurzer historischer Abriss über die Strecke. Dass sie berühmte Züge wie den „Westerländer“ und exotische Baureihen

wie die „Limburger Zigarren“ gesehen hat, erfährt der Leser allerdings auch nach und nach durch die Bildtexte. Stattdessen – und auch das ist eine Eigenart des Autors – beginnt der Band mit einem sehr emotionalen Text, der irgendwo zwischen Gesellschaftskritik, persönlichen Erinnerungen und Liebeserklärung an das Objekt angesiedelt ist. Garantiert: Wenn Sie den Text gelesen und den Bildband betrachtet haben, werden Sie das Bedürfnis verspüren, eine Fahrkarte nach Gräveneck, Arfurt oder Balduinstein zu lösen und loszuwandern. Natürlich im Spätherbst, wenn „das Blattwerk sich bemüht, den Optimismus der roten Züge anzunehmen und das Image des Schmuttelmonats November als größten Irrtum vorzuführen“. Gute Fahrt!

Joachim Seyferth  
Die Lahntalbahn  
SCHIENE-Photo – Reihe  
62 Farb- / 67 SW-Fotos  
142 Seiten / Format 19 x 25 cm

Joachim Seyfert Verlag Wiesbaden  
Erschienen 2006 / 32 Euro

ISBN 10: 3-926669-07-1  
ISBN 13: 978-3-926669-07-0

## **ehemalige Strecke Eschwege – Waldkappel Brücke über Nord-Süd-Strecke ausgebaut**

(ja) In der Nacht vom 29. auf den 30. Juli wurde im Zuge der Gleisbauarbeiten zwischen Eichenberg – Sontra das Überführungsbauwerk der Strecke Eschwege – Waldkappel („Kanonenbahn“), womit die Strecke die Nord-Süd-Strecke Eichenberg – Bebra überquert, überraschenderweise ausgebaut. Damit ist eine Befahrung der 1985 letztmalig im Personenverkehr bedienten Strecke Eschwege – Kassel nicht mehr möglich. Im Ortsbereich von Bischhausen ist die Strecke an mehreren Stellen bereits unterbrochen.

## **Aar-Salzböde-Bahn Herborn - Niderwalgern ex RMV-Linie 44 Bahnstrecke wird abgebaut**

(ja, fl) Nachdem Anfang des Jahres im Ortsbereich von Lohra etwa 5 km Gleise illegal abgebaut wurden, begannen im

*Bahnhof ohne Gleise: Bischoffen  
Foto: Jonathan Alt*



April von Burg aus die offiziellen Rückbauarbeiten der Gleisinfrastruktur im Auftrag der DB Netz. Bei einem Besuch des Autors an der Strecke am 27. Juli waren die Gleise zwischen Burg und Uebernthal bereits zurückgebaut, im weiteren Verlauf bis zum Haltepunkt Bad Endbach zum Rückbau vorbereitet, d.h. die Gleise waren etwa im Abstand von 10 Metern durchtrennt.

Die Stilllegung dieser Strecke ist (kommunal-) politisch betrieben worden, die Hessen-Schiene hat mehrfach berichtet. Wie abzusehen war, beginnt in Herbornsseelbach der Bau der Umgehungsstraße auf der Trasse.

## **Balkanexpress Haiger-Breitscheid Balkanexpress wird abgebaut**

(fl) Derzeit wird die ehemalige Strecke Haiger – Breitscheid im Westerwald ihrer Gleise beraubt. Die Linie war erst zwischen 1926 und 1939 eröffnet worden und diente überwiegend dem bis zuletzt starken Güterverkehr. Während der letzten Kriegsjahre und in den ersten Nachkriegsjahren war der Verkehr wegen einer Rüstungsproduktion im „Rabenscheider Tunnel“ unterbrochen.

Der Personenverkehr erreichte 1926 den Bahnhof Rabenscheid (weit außerhalb des gleichnamigen Ortes am südlichen Ende von Langenaubach gelegen) und 1939 den kuriosen Endbahnhof Breitscheid. Kurios deshalb, weil bereits in der ersten Bauphase in den 1920er Jahren ein weiteres Bahnhofsgebäude errichtet wur-

de, welches wegen des unterbliebenen Weiterbaus der Strecke nach Gusternhain jedoch nie erreicht wurde. Nur ein Teil der Strecke zwischen dem provisorischen Endbahnhof und dem stets gleislos gebliebenen „richtigen“ Bahnhof wurde als Anschlussgleis für ein Tonwerk verlegt.

1114 Meter der 12,5 langen Strecke verliefen durch den „Rabenscheider Tunnel“, dessen hohes Profil sogar eine Elektrifizierung ermöglicht hätte. Die Strecke überwand einen Höhenunterschied von ca. 210 Metern.

1997 kam unverständlicherweise das „Aus“ für die bis zuletzt im Güterverkehr nachgefragte Strecke. Der Abriss ist vor dem Hintergrund der verbesserten Chancen privater Güterbahnen sowie der LKW-Maut ein Skandal, denn nach wie vor produzieren mehrere Betriebe mit hohem Verkehrsaufkommen. Auch wäre die Strecke touristisch zu nutzen gewesen – sie bot herrliche Blicke in die Land-

schaft und erklimm die Höhe des beliebten Fernwanderweges „Rothaarsteig“.

## **Friedberg - Hanau**

### **RMV-Linie 33**

#### **125 Jahre Schienenstrecke Friedberg-Hanau**

(lk) Die regional und überregional bedeutsame Schienenstrecke Friedberg-Hanau feiert in diesem Jahr ihren 125jährigen Geburtstag. Sie wurden in zwei Bauabschnitten errichtet: Der Streckenabschnitt zwischen Hanau und Nidderau wurde am 1. Dezember 1879 in Betrieb genommen; der Abschnitt zwischen Nidderau und Friedberg wurde ab 15. September 1881 eröffnet - somit ist die Gesamtstrecke seit 125 Jahren befahrbar.

Als RMV-Linie 33 führt die Strecke vom Bahnhof Friedberg über Niddatal (Bahnhof Assenheim (Oberhessen)), Bahn-



*Balkanexpress:  
Wenige Wochen vor  
der Einstellung des  
Güterverkehrs  
rangiert die  
Übergabe im  
Endbahnhof  
Breitscheid*





*Nur bei Umleitungen verkehren auch Doppelstockzüge über die Assenheimer Brücke  
Foto: Andreas Christopher*

hof Nidderau (früher Heldenbergen-Windecken), Haltepunkt Nidderau-Ostheim (Ostheim (Kreis Hanau)), Bahnhof Bruchköbel, Bahnhof Hanau-Nord zum Endbahnhof Hanau Hbf. Die Gesamtlänge der zweigleisigen, elektrifizierten Trasse beträgt etwa 32 km. Sie ist als Hauptstrecke eingestuft. Der Haltepunkt Erbstadt-Kaichen (zwischen Assenheim und Nidderau) wird seit Beginn der Ära RMV nicht mehr bedient.

Den Personenverkehr betreibt die Hessische Landesbahn (HLB) mit Dieseltriebwagen des Typs GTW 2/6, die Eisenbahninfrastruktur gehört der Deutschen Bahn AG. Bis Juni 2001 fuhr hier ebenso die Deutsche Bahn AG im Regionalverkehr, wobei man lokbespannte (Baureihe 110, 141) Nahverkehrswagen (Typ Bn) sowie Triebwagen der Baureihe 628/928 einsetzte. Letztere fand man auch gelegentlich nach dem Betreiberwechsel.

Ein Fahrplanangebot besteht derzeit montags bis freitags von etwa 5 bis 21.30 Uhr (je nach Richtung) mindestens alle 60 Minuten, in den Hauptverkehrszeiten alle 30 Minuten; samstags etwa von etwa 6 bis 21.30 Uhr alles 60 bzw. 120 Minuten. Pro Bahn & Bus bedauert, dass nach wie vor sonn- und feiertags kein Angebot auf der Strecke vorhanden ist; an diesen Tagen besteht Betriebsruhe.

Die Strecke wird zudem von überregionalen Güterzügen befahren; sie eignet sich zum Umfahren des stark beanspruchten Knotens Frankfurt/Main. Bei Störungen auf der Main-Weser-Bahn wird die Trasse auch als Umleitung für die RE/SE-Züge der RMV-Linie 30 sowie der IC-Verbindung genutzt.

Als interessantes Bauwerk gilt die 300 Meter lange Brücke über das Niddatal bei Assenheim; sie ist (ausgenommen der Neubaustrecken) Hessens längste Eisenbahnbrücke. Zu erwähnen ist, dass es sich



hierbei um eine Nachfolgebücke handelt, da die ursprüngliche Brücke dem zunehmenden schweren Güterverkehr nicht mehr gewachsen war.

## **Taubusbahn Friedrichsdorf - Usingen - Brandoberndorf RMV-Linie 15 Modernisierter Triebwagen im Einsatz**

(jl) Seit 21. August ist der modernisierte VT1 wieder im regulären Verkehr auf der Taubusbahn unterwegs. Außen präsentiert sich der Triebwagen im neuen Anstrich. Die Front ist komplett gelb gehalten, während das Fensterband Rot/Gelb lackiert ist. Die Seitenwände sind weiterhin unlackiert im „Blechdesign“.

Der Innenraum wurde komplett neu gestaltet. Statt früher Sitzbänke prägen jetzt Einzelsitze das Bild. Die Sitzabstände sind allerdings sehr eng. Neu ist ein 1. Klasse-Abteil, das sich jedoch zur 2. Klasse nur durch Tischchen und 2 Steckdosen für Notebooks unterscheidet. Durch die Tische ist die Enge sogar noch größer.

Die ursprünglich geplante Klimatisierung wurde aus Gewichtsgründen nicht eingebaut. Entfallen sind auf Wunsch des RMV auch die bisher in den Zügen angebrachten Fahrkartenautomaten.

Die 10 neuen Triebwagen vom Typ LINT sind zur Zeit bei Alstom (LHB) im Bau. Die ersten beiden sollen im



*Der modernisierte VT1 der Taubusbahn am  
22. August 2006 in Grävenwiesbach  
Foto: U.E.*

Herbst geliefert werden. Begonnen haben auch die Bauarbeiten für die Verlängerung von Bahnsteigen, um in Zukunft Züge mit vier Triebwagen bilden zu können.

## **Rechte Rheinstrecke Wiesbaden - Koblenz RMV-Linie 10 Zehnter hessischer DB ServiceStore in Rüdeshcim eröffnet**

(fl) Mit der Eröffnung eines DB ServiceStores am Bahnhof Rüdeshcim finden Reisende und Erholungssuchende zukünftig ein erweitertes Angebot vor. Die Fahrgäste können sich in der neuen Einrichtung mit Zeitschriften, Getränken, Backwaren und Reisebedarf versorgen. Erholungssuchende können in der angeschlossenen Brasserie in Ruhe Kaffee trinken. Kleine Speisen runden das Angebot ab. Von der Terrasse bietet sich über die Gleise hinweg sogar ein Ausblick auf den Rhein. Der DB ServiceStore hat von Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr,

Samstag von 7 – 18 Uhr und Sonntag von 8 – 18 Uhr geöffnet.

Betreiberin des DB ServiceStores ist Emilie Bieber. Sie verfügt bereits über entsprechende Erfahrung durch den Betrieb des DB ServiceStores in Eltville. Im Empfangsgebäude betreibt die Bahn weiterhin einen Fahrkartenverkauf.

Voraussetzung für die Eröffnung des DB ServiceStores waren die Renovierungsarbeiten im etwa 150 Jahre alten Bahnhofsgebäude. Der Eigentümer des Gebäudes, der Dachdeckerbetrieb der Gebrüder Heil, hatte mit Unterstützung der Bahn das unter Denkmalschutz stehende Gebäude aufwändig saniert. Die zuständige Bahnhofsmanagerin Iris Hannappel dankte der Eigentümerfamilie ausdrücklich: „Ohne den privaten Investor hätte das Empfangsgebäude nicht in so kurzer Zeit zu dem jetzt vorhandenen Schmuckstück ausgebaut werden können.“

## **Bahnhof Darmstadt Ost wurde modernisiert**

(fl) Als zweite von 14 Stationen ist der Bahnhof Darmstadt Ost im Rahmen der Modernisierung der Odenwaldbahn fertig gestellt worden, nachdem vor zwei Monaten der Bahnhof Bad König Zell in Betrieb genommen werden konnte.

Der Hausbahnsteig wurde erneuert und auf modernen Nahverkehrsstandard gebracht. Durch die behindertengerechte Wegeführung mit höhengleichem Anschluss der Bahnsteiganlagen ist er für

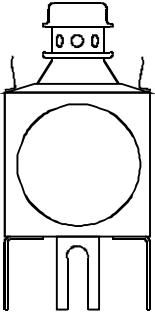
mobilitätseingeschränkte Menschen barrierefrei zu erreichen. Neben wettergeschützten Sitzgelegenheiten wurde der Bahnsteig mit Info-Vitrinen, Beschilderung, Beleuchtung, Lautsprechern und einer Funkuhr ausgestattet. 330.000 Euro wurden insgesamt in die Station Darmstadt Ost investiert.

## **Stadtwerke Gießen setzen Erdgas-Busse ein**

(fl) Als zweiter mittelhessischer Verkehrsbetrieb neben Marburg setzt die Bussparte „Mit.Bus“ der Stadtwerke Gießen Erdgasbusse ein. Fünf Gelenkfahrzeuge des Typs MAN Lions City CNG wurden Ende Juli 2006 dem Betrieb übergeben. Voraussetzung für die Inbetriebnahme war der Bau einer 680.000 Euro teuren Erdgas-Tankstelle auf dem Gelände der Stadtwerke. Die Fahrzeuge erfüllen die ab 2008 geltende Euro-5-Abgasnorm. Der Fuhrpark des Unternehmens Mit.Bus ist seit Inbetriebnahme der Erdgasbusse bis auf ein Fahrzeug niederflurig. Ein Teil der neuen Busse trägt eine markante Eigenwerbung für die neue Antriebsart.

*Einer der neuen Gießener Erdgasbusse  
Foto: Friedrich Lang*





## Sauna auf der Schiene

(jl/fl) Wenn es darum geht, Nahverkehr attraktiv zu machen und neue Ideen für neue Kundengruppen zu entwickeln, lohnt sich immer der Blick zu den Nachbarn. Und der fällt heute nach Norrköping, einer eher kleinen Großstadt im

Herzen von Schweden. Der Verkehrsbetrieb importierte vor einigen Jahren zwei gebrauchte Beiwagen der Kasseler Straßenbahn. Diese wurden übrigens 1971 bei der Firma Wegmann in Kassel hergestellt und sind somit von Geburt an „echte Hessen“.

In Norrköping wurde einer der „Hänger“ ganz nach Landessitte umgebaut: Zum Saunawagen. Und zwar komplett mit Bar und Toilette. Allerdings war der Umbau – trotz restriktiver Alkoholbesteuerung – wohl eher eine schwedische Schnapsidee, denn der Einsatz währte nur kurz. Probleme mit der Stromversorgung sollen einer der Gründe gewesen sein, die Sauna nicht mehr durch Norrköping oder Stockholm, wo sie kurz zu Gast war, rollen zu lassen.

Beiwagen exportiert, Idee importiert – könnte man meinen, wenn man die sommerliche Berichterstattung über den Einsatz nicht oder fehlklimatisierter Doppelstockwagen in Hessen liest.

Es bedarf doch wirklich nur weniger pragmatischer Ideen, um die „Roten Rie-

sen“ als „größte rollende Sauna der Welt“ (Hessen ist doch sooo gerne auf Weltniveau, nicht nur beim Flughafen!) zu offerieren: Ein RMV/DB-Regio-Saunatuch für alle Fahrgäste, eine Fraport- oder Eintracht Frankfurt-Ganzreklame als Sichtschutz nach außen und eine kleine Bar mit heimischen Spezialitäten: Rapps Wetterauer Gold, Pfungstädter Bier oder Wasser aus dem Wiesbadener Kochbrunnen – je nach Einsatzstrecke.

### Hessenschiene

Herausgeber:

Pro Bahn & Bus e.V.

Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach

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

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

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

Layout: Jürgen Lerch

Druck: Druckhaus Gratzfeld, 35510 Butzbach

Auflage: 1400 Exemplare,

Erscheinungsweise: 4 x jährlich,

Einzelpreis: 1,80 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: 14,40 Euro Inland, 22,40 Euro Ausland Luftpost) 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, Manuel Zimmermann

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:

1. November 2006

# Broschüren und Schriften

## **Das Tunnelbuch (SCHIENE-Photo Band 6)**

**€32,00**

(Joachim Seyferth) Mit 64 Farbphotos und 68 Schwarzweißphotos in 5 Kapiteln.  
Die lange erwartete Fortsetzung der Reihe SCHIENE-Photo. 144 Seiten,  
ca. 25 x 19 cm. Joachim Seyferth Verlag, 2006. Jetzt lieferbar !

## **Die Lahntalbahn (SCHIENE-Photo Band 7)**

**€32,00**

(Joachim Seyferth) Mit 62 Farbphotos und 67 Schwarzweißphotos in 5 Kapiteln.  
Die lange erwartete Fortsetzung der Reihe SCHIENE-Photo. 144 Seiten,  
ca. 25 x 19 cm. Joachim Seyferth Verlag, 2006. Jetzt lieferbar !

## **100 Jahre Eisenbahn Marburg - Sarnau - Frankenberg**

**€ 5,00**

Geschichte und Zukunft der Burgwaldbahn. 80 Seiten, viele s/w Fotos,  
ca. 15 x 21 cm. 1990

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

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

Absender

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

\_\_\_\_\_  
*Straße, Hausnummer*

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

Bitte  
ausreichend  
frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.  
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach

## Beitrittserklärung

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

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

HS 65

Ort Datum Unterschrift

Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

## Einzugsermächtigung

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.: BLZ:

bei (Kreditinstitut): in:

bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort Datum Unterschrift

