

HESSEN SCHIENE

Nr. 66 D: 1,80 Euro
Dez. 2006 - Feb. 2007
ZKZ 04032

Die Infozeitschrift
von Pro Bahn & Bus



- **Neue Triebwagen für Nordhessen**
- **Mittelhessenexpress startet**
- **Bahn und Bus im Bergwinkel neu geordnet**



PROBA H N&BUS
Ihr Fahrgastverband

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
Elektrische Triebwagen für Cantus ausgeliefert	7
Flirt-Test in der Wetterau	8
Pro Bahn & Bus in einem Kasseler Schaufenster	10
SURFen im Kasseler Norden	10
Nordhessens ÖPNV im Schwarzbuch der Steuerzahler	11
Trauer um Thomas Rabenmüller	12
Fahrplanänderungen auf der Burgwaldbahn	13
Der Mittelhessenexpress startet	14
Bad Nauheim: Neuer Busbahnhof kann gebaut werden	18
Fahrplan 2007 der Vogelsbergbahn	19
Ausbau Bad Vilbel - Frankfurt-West 2008	22
Vogelsbergbahn und die Stadt Gießen	23
Neues von der Lumdatalbahn	25
Bahn und Bus im Bergwinkel neu geordnet	27
Weiterbau der U-Bahn in Bad Homburg	31
Gelungene Westerwaldrundfahrt von Pro Bahn & Bus	36
NBS Frankfurt - Rhein/Neckar: DB-Netz will Klarheit	40
Jürgen Walter (SPD) fordert Transrapid	41
Buchtipp: Neue Broschüren aus dem Westerwald	44
Streckentelegramm	45
Schlusslicht	50

*Titelbild: Eine Doppeltraktion aus zwei Flirt-Triebwagen
der Fa. Cantus verläßt den Bahnhof Assenheim Richtung Friedberg*

*Rückseite: Weihnachtsstimmung in der Kasseler Fußgängerzone: TW601 ist
auf der FAHRT Richtung Baunatal : Foto: Dr. Heribert Menzel*

Fotos, wenn nicht anders bezeichnet: J. Lerch

Liebe Mitglieder,
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

Die deutsche Automobilindustrie lanciert immer wieder gerne Meldungen, wonach jeder so und so vielste Arbeitsplatz in Deutschland vom Automobil abhängt. Die Zahlen sind meist recht eindrucksvoll, und schnell wird klar: Die Strategen rechnen jede Beschäftigungsstelle, die irgendwie mit Straßenverkehr im Zusammenhang steht, ein. Das ist sicher legitim – und sollte auch dem öffentlichen Verkehr erlaubt sein.

Und obwohl mir umfassende Zahlen nicht bekannt sind und vermutlich auch noch niemand sich der Mühe unterzogen hat, sie zu erheben, sind deutliche Trends erkennbar:

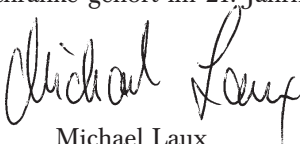
- Die Zahl der „Servicebetriebe“ in den größeren Bahnhöfen und deren Umfeld nimmt zu. Würden sich die Mietkonditionen noch etwas erfreulicher gestalten und gäbe es für kleinere Bahnhöfe endlich klare Zuständigkeiten – der DB-Immobilienbeschaffung lässt grüßen – könnten sicher noch mehr Läden öffnen.

- Die deutsche Bahnindustrie ist nach wie vor stark und exportiert in alle Welt. Ohne einen lukrativen „Heimatmarkt“, der auch dem Test der Fahrzeuge dient, wären diese Erfolge undenkbar.

- Gleiches gilt für die Bauindustrie. An jeder der oft nervenden Baustellen im Netz und an den Bahnhöfen arbeiten Menschen. Dass die Bahn das Netz jahrzehntelang vernachlässigt hat oder vernachlässigen musste, ist bedauerlich. Sie jetzt wegen sich häufender Baustellen zu kritisieren, wäre ungerecht.

- Der Öffentliche Nahverkehr ist ein sinnvolles Tätigkeitsfeld für den „Zweiten Arbeitsmarkt“, dessen Notwendigkeit angesichts der auch in wirtschaftlichen Hochzeiten kaum sinkenden Arbeitslosenzahlen mittlerweile selbst von konservativen Politikern nicht bestritten wird.

Dabei soll und muss die Deutsche Bahn Netz AG weiter rationalisieren, damit ihre Dienstleistungen für die Fahrgäste des Fernverkehrs, die Besteller des Nahverkehrs und die Güterkunden bezahlbar bleiben – oder wieder bezahlbar werden! Niedrige Trassenkosten sind die Grundlage für Arbeitsplatzzuwächse im Fahrbetrieb, im Dienstleistungsbereich und bei der Industrie. Die Leierschranke gehört im 21. Jahrhundert ins Museum – sofort und überall!



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.
Jürgen Lerch
Bismarckstraße 3
35510 Butzbach
Telefon (0 60 33) 1 60 47
mittelhessen@probahn-bus.org

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

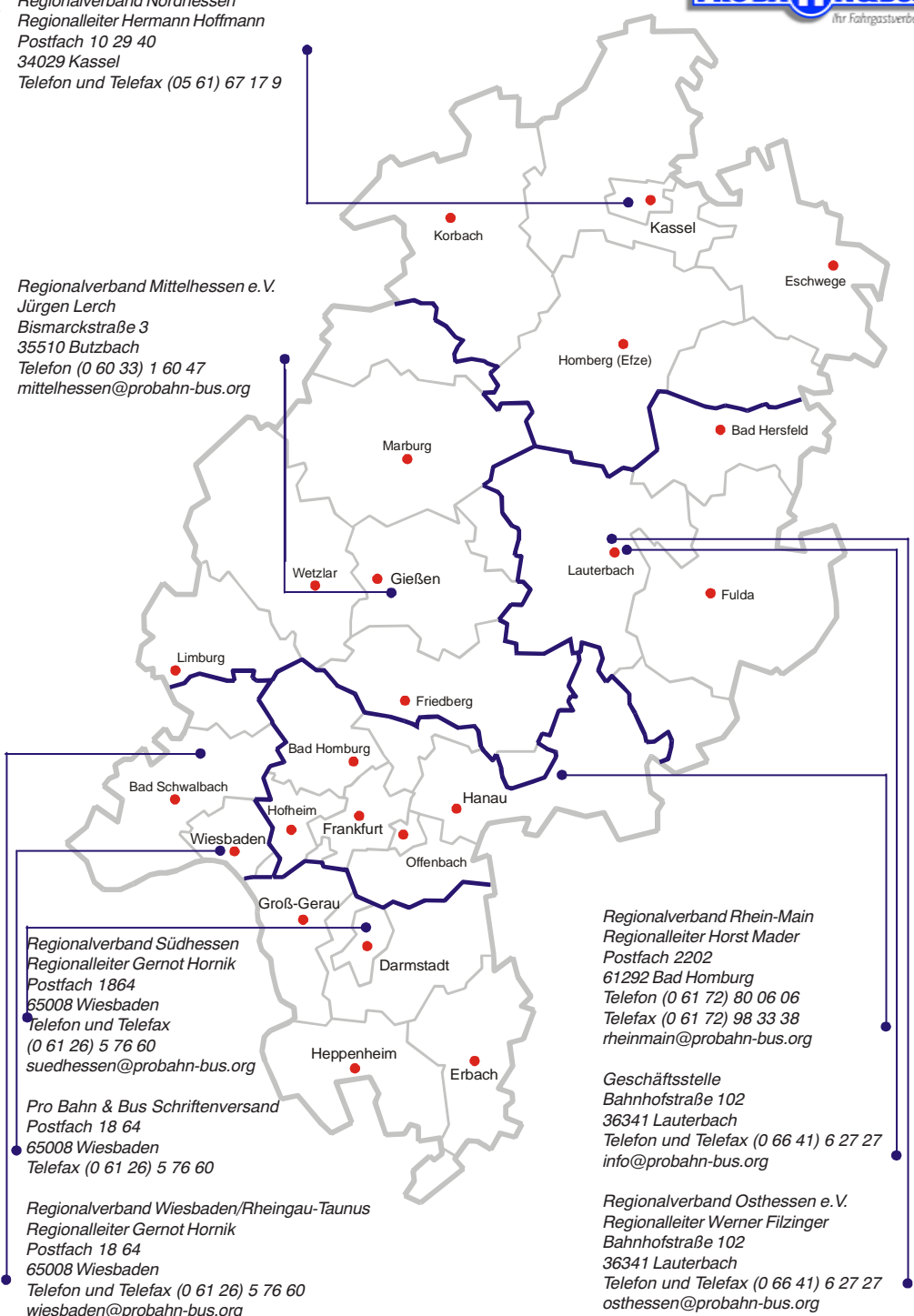
Pro Bahn & Bus Schriftenversand
Postfach 18 64
65008 Wiesbaden
Telefax (0 61 26) 5 76 60

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

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

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

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



Datum	RV	Veranstaltung	Ort
05.12.06 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
04.01.07 18:30 Uhr	NHS	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstr. 21, Melsungen
08.01.07 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte "Ziegelhütte", Am Bahnhof 6, Idstein
09.01.07 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
10.01.07 18:30 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Gaststätte "Terminal", Bahnhof Fulda
06.02.07 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
05.03.07 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte "Ziegelhütte", Am Bahnhof 6, Idstein
06.03.07 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
16.04.07 18:30 Uhr	WRT SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus / Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr. 10, Wiesbaden

Unsere Treffen vor Ort

Kontaktadressen

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



Denkmal an Deine Gesundheit.

© www.marketing-vision.de



- Rückenschmerzen?
- Knieprobleme?
- Fußbeschwerden?

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

Mehr Informationen unter:
www.ihre-gesundheitsprofis.de

Ihre Gesundheitsprofis im Sanitätshaus:



Sitzmann

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

Haus der Gesundheit

Elektrische Triebwagen für Cantus Verkehrsgesellschaft ausgeliefert

(ac) Die Cantus Verkehrsgesellschaft mbH, an der die Hessische Landesbahn und die Hamburger Hochbahn zu je 50% beteiligt sind, übernimmt im Dezember 2006 den Personenverkehr auf dem so genannten Nordost-Hessen-Netz. Dieses umfasst folgende Strecken: Göttingen – Kassel, Kassel – Bebra – Fulda, Bebra - Eisenach und Göttingen – Bebra - Bad Hersfeld.

Für diese Verkehrsleistungen wurden bei Stadler-Pankow 14 drei- und 6 vierteilige elektrische Triebwagen vom Typ FLIRT (Flinker Leichter Innovativer Regional Triebwagen) bestellt. Die Auslieferung der Fahrzeuge erfolgt planmäßig, so dass die Triebwagen seit Ende Oktober 2006 bereits zu Personal-schulungs- und Probefahrten eingesetzt werden können.

Der erste Triebwagen (427 001) wurde am 15.09.2006 in Kassel Hbf der Presse vorgestellt. Seit dem 30.10.2006 werden die Fahrzeuge planmäßig auf der KBS 633

zwischen Friedberg (Hess.) und Hanau Hbf eingesetzt und übernehmen hier vorübergehend bis zum Fahrplanwechsel die meisten Personenzugleistungen.

Auch auf der Strecke der ODEG (einem Eisenbahnunternehmen der Prignitzer Eisenbahn und der Hamburger Hochbahn) verkehren zwischen Berlin und Eberswalde zwischen dem 28.10. und dem 3.12.06 an Wochenenden Triebwagen der Cantus Verkehrsgesellschaft. Ab Anfang Dezember sind die Cantus-Fahrzeuge dann nur noch im Raum Kassel anzutreffen.

Der erste Flirt 427 001 bei der Präsentation in Kassel am 15.09.2006



Flirt-Test in der Wetterau

(j1) Bis zur Übernahme der Nordhessenstrecken Anfang Dezember fuhren die fertiggestellten Cantus-Triebwagen mehrere Wochen auf der Strecke Friedberg-Hanau. Fahren hier normalerweise nur Dieseltriebwagen der Hessenbahn, so konnten im November die Fahrgäste in den Genuss der neuen Elektrotriebwagen kommen.

Die Fa. Cantus nutzte die Einsätze, um ihre Triebwagenführer auf den neuen Fahrzeugen zu schulen und Kinderkrankheiten zu entdecken. Hessenschiene-Mitarbeiter Jürgen Lerch nutzte die Möglichkeit zur Mitfahrt für einen kleinen Fahrzeugtest.

Einstieg

Die neuen Flirt-Triebwagen wurden von Cantus als drei- und vierteilige Einheiten mit jeweils einer Tür pro Wagenkasten bestellt. Da die Fahrzeuge auf Strecken mit nicht so großem Fahrgastaufkommen verkehren, genügt die eine Tür vollkommen und der gewonnene Platz kann für zusätzliche Sitzplätze genutzt werden. Die Einstiegsbreite selbst erscheint breiter als beim Triebwagen der Baureihe 425 der Deutschen Bahn, ebenso der Platz innen im Einstiegsbereich. Mit einer Fußbodenhöhe von nur 60 cm fällt der Einstieg leicht. Nur bei ganz niedrigen Bahnsteigen, die es leider immer noch gibt, vermisst man eine zusätzliche Trittstufe.

Fahrgastraum

Der Großteil der Sitzplätze ist ebenerdig erreichbar. Nur die Plätze an den Wagenenden sind erhöht angebracht und über Rampen (Wagenübergänge) oder Treppenstufen (Triebkopf) erreichbar. Leider sind die Rampen nicht farblich gekennzeichnet, sodass Sehbehinderte Probleme haben dürften, Beginn und Ende der Rampen zu erkennen. Es ist die Frage, ob nicht 2 bis 3 Stufen besser gewesen wären. Bei nasser Witterung werden die Rampen rutschig; beim ähnlich konstruierten Itino der Odenwaldbahn kam es zu Stürzen von Fahrgästen.

Der Innenraum selbst wirkt groß, übersichtlich und aufgeräumt, fast etwas spartanisch. Dabei sind die Wagen im Vergleich zum DB-Triebwagen gut ausgestat-

Blick in den Fahrgastraum



tet. Jeder Wagen hat einen Mehrzweckbereich, in einem befindet sich die behindertengerechte Toilette. An fast allen Sitzplätzen befindet sich eine Gepäckablage über den Sitzen. Ein Fahrgastinformationssystem ist vorhanden, war jedoch auf der Strecke Friedberg - Hanau nicht in Betrieb. Die großen Fenster erlauben eine gute Sicht nach außen. Durch die Reihenbestuhlung haben jedoch einige Plätze Fensterholme, die die Sicht nach draußen versperren. Eine Klimaanlage ist vorhanden, angesichts von Außentemperaturen von 10 Grad zum Testzeitpunkt lässt sich jedoch nicht feststellen, wie groß die Wirkung und der Geräuschpegel bei hohen Temperaturen sind.

Sitzplatz

Die Sitze sind mit Stoffbezügen bezogen, wobei die Sitzfläche angenehm gepolstert ist. Sie gibt genug nach, um auch etwas längere Fahrten nicht unangenehm werden zu lassen. Nicht so gut konnte die Sitzlehne gefallen; diese ist nicht ergonomisch gut genug geformt. Überzeugen kann der Sitzabstand, der einige Zentimeter größer ist als bei einem Doppelstockwagen der DB. Auch die Beine kann man wunderbar ausstrecken, denn keine Sitzbeine stören, da die Sitze nur an der Seitenwand befestigt sind. Die Sitze sind mit Armlehnen versehen, eigentlich eine Selbstverständlichkeit, aber beim DB-Pendant haben sie am Anfang gefehlt.

Fahrkomfort

Der Zug besitzt an allen Drehgestellen eine Luftfederung, was sich positiv bemerkbar macht. Das Fahrzeug liegt gut auf den Gleisen und wackelt kaum beim



Befahren von Weichenstraßen oder Schienenstößen. Der Fahrkomfort ist ähnlich den Doppelstockwagen der DB. Leider sind die Triebwagen nicht so leise: Im Bereich der Mitteldrehgestelle sind die Fahrgeräusche relativ laut, während man den Antrieb bei den Führerständen fast nicht hört. Die Fahrgeräusche sind stark vom Gleiszustand abhängig, auf neuen Gleisen ist fast nichts zu hören. Die Beschleunigung ist ziemlich stark; man sollte sich nach dem Einstieg schnell einen Sitzplatz suchen.

Fazit

Die neuen FLIRT-Triebwagen von Cantus können in vielen Punkten überzeugen und sind eine wesentliche Verbesserung gegenüber den bisher von DB-Regio in Nordhessen eingesetzten Triebwagen der Baureihen 425 / 426.

Pro Bahn & Bus in einem Kasseler Schaufenster

Neues Umwelthaus macht dieses möglich

(hh) Seit Mitte September 2006 gibt es in der Wilhelmsstraße 2 in Kassel ein Umwelthaus. Hierzu gehören zurzeit folgende Verbände: Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), BUND, Deutsche Gesellschaft für Sonnenenergie (DGS), Frauen nach Tschernobyl, Greenpeace, Robin Wood, Verkehrsclub (VCD) und der Kasseler Weltladen.

Pro Bahn & Bus ist noch nicht Mitglied im Verein Umwelthaus, unterhält aber enge Verbindungen zum VCD. Wir dürfen - ebenso wie der Förderverein Neue Herkulesbahn - Prospekte und Hefte auslegen. Der gemeinsame Kontaktladen ist ein Haus der offenen Tür: Passanten können hier Informationen über die beteiligten Verbände bekommen oder sich mit Mitgliedern austauschen. In einer Präsenzbibliothek stehen Bücher und Karten zur Verfügung. Besucher können auch fair gehandelte Produkte kaufen. Räume für bis zu 30 Personen bieten Platz, um Kurse durchzuführen. Am letzten

Mittwoch im Monat trifft sich hier die IGÖV (Interessengemeinschaft öffentlicher Nahverkehr), zu der auch nordhessische Pro Bahn & Bus-Mitglieder gehören. Im Umwelthaus hat der Geschäftsführer vom VCD LV Hessen seinen Arbeitsplatz. In den hinteren Räumen stehen Schreibtische anderer Verbände.

Die Verbände leben vom ehrenamtlichen Engagement ihrer Mitglieder. Sie finanzieren sich selbst. Daher ist der gemeinnützige Verein auf Spenden angewiesen. Informationen auch unter www.umwelthaus-kassel.de

SURFen im Kasseler Norden

Lokale Busunternehmen gewinnen Linienbündel

Sie nennen sich SURF und sorgen ab 10. Dezember 2006 für den Busverkehr mit 5 Linien im Bereich Ahnatal, Espenau, Fuldata und Vellmar. Der Name SURF besteht aus den Anfangsbuchstaben der Busunternehmen Sallwey (Reinhardshagen), Uhlendorff (Oberweser), Reifer (Warburg) und Frölich (Melsungen).

In einer NVV-Presskonferenz stellten sich am 14. November 2006 die Leiter der vier Busunternehmen vor. NVV-Geschäftsführer Dr. Jürgen Barthel freute sich darüber, dass es gelungen sei, lokale Anbieter bei der Vergabe zu berücksichtigen. Die Vergabe für 8 Jahre bietet für Arbeitsverträge mit Busfahrern eine ge-

wisse Sicherheit. NVV-Busangebotschef Martin Lometsch wies auf Verbesserungen im Spätverkehr hin. Im Bereich Vellmar und Fuldata soll der bisherige Stundentakt auf Halbstundenverkehr verdichtet werden. Im neuen Liniennetz fahren Niederflrbusse, die größtenteils mit Klimaanlage ausgestattet sind.

Nordhessens ÖPNV im Schwarzbuch des Steuerzahlerbundes / NVV weist Kritik zurück

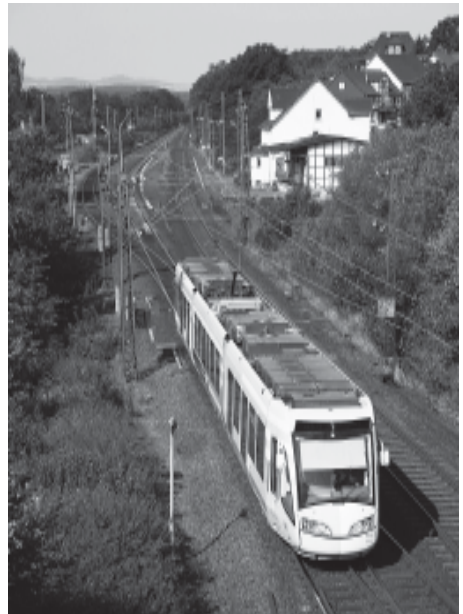
(hh) Vor zwei Jahren wurden von der Regionalbahn Kassel (RBK) 28 Regiotramwagen (RT) angeschafft, die sowohl im DB-Netz als auch im Straßenbahnverkehr eingesetzt werden können. Zurzeit verkehren RT-Züge zwischen Kassel Hbf und Warburg(Westf) sowie zwischen Kassel Hbf und Melsungen. Eine große Baugrube behindert momentan den Zugverkehr im Hauptbahnhof. Wenn im Sommer 2007 der Bahnhofstunnel fertig gestellt ist, können die RT-Züge in die Kasseler Innenstadt rollen.

Nun behauptete der Bund der Steuerzahler, fehlerhafte Planung habe Sicherheitsmängel verursacht und daher hohe Folgekosten: Bisher 250 000 Euro für den nachträglichen Umbau der Rathauskreuzung in Kassel, 429 000 Euro für Veränderungen der Leipziger Straße und weitere 30 000 Euro für neue Bordsteine. Und das alles, weil die RT 25 cm breiter ist als bisherige Straßenbahnen.

Die Verantwortlichen in Kassel sind darüber verärgert, dass die Schwarzbuch-Rechercheure es nicht für nötig hielten, sie mit den Zahlen zu konfrontieren und eine Stellungnahme einzufordern. „Den Projektverantwortlichen sind keinerlei Nachfragen des Steuerzahlerbundes zum Thema bekannt“, so Professor Rainer Meyfahrt, Vorstand der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) und Geschäftsführer der RBK. Bei der Entwicklung des Konzeptes sei von Anfang an klar gewesen, dass Kosten und Risiken der Anpassung des Fahrzeugtyps, Sicherheitsanforderungen sowie Schieneninfrastruktur wie Kurvenradien, Signalisierungen und Weichensteuerungen zu bewerten waren. Die erforderlichen Anpassungen seien überwiegend im Rahmen anstehender Unterhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen umgesetzt worden.

Das Regiotramnetz werde bereits bei Inbetriebnahme 2007 mit einer Länge von 150 Kilometern die Qualität eines S-Bahn-Netzes haben. Die Gesamtinvestitionen dafür liegen bei 90 Millionen Euro. „Kein einziges S-Bahn-Vorhaben in Deutschland wird mit weniger Kosten und in kürzerer Zeit verwirklicht“, hielt NVV-Geschäftsführer Thomas Rabenmüller der Kritik des Steuerzahlerbundes entgegen.

Regiotram in Guxhagen



Trauer um Thomas Rabenmüller

Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrsverbundes in den Alpen verunglückt

(hh) Thomas Rabenmüller, Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV), ist tot. Die Leiche des 53-jährigen wurde am 11. Oktober 2006 nach Information der Schweizer Polizei in der Region Bernina auf italienischem Gebiet gefunden. Der NVV geht davon aus, dass Rabenmüller auf seiner Route an einem schneebedeckten Hang ausgerutscht und dabei ums Leben gekommen ist. Rabenmüller war allein zu einer Tour in den Schweizer Alpen aufgebrochen und wurde seit dem 29. September vermisst.

Der Stadt- und Landschaftsplaner, der auch bei dem heutigen KVG-Chef Prof. Rainer Meyfahrt in Kassel studiert hatte, galt als Glücksfall für die Region. Er kannte Nordhessen wie seine Heimat, war als Verkehrsplaner kompetent und hatte die Fähigkeit zum Ausgleich. Als NVV-Geschäftsführer musste er die Interessen der großen Verkehrsunternehmen in Nordhessen unter einen Hut bringen. Es kostete viel Mühe, den Tarifverbund einzuführen. Jetzt kann man mit einem einzigen Ticket von Bad Hersfeld nach Willingen bzw. von Frankenberg in den Kreis Eschwege fahren - sei es mit DB, Bus oder Straßenbahn. Bei Kommunal-

politikern, Kommunen und Kreisen warb er immer wieder geduldig für den Öffentlichen Nahverkehr. Mit seiner Fachkompetenz erwarb er sich schnell Respekt und mit seinem zurückhaltenden, ausgleichenden Wesen viele Sympathien. Rabenmüller machte kein großes Aufheben von seiner Person, hatte dennoch eine hohe Energie und Durchsetzungskraft für das, was ihm wichtig war.

Jüngstes Großprojekt unter seiner Verantwortung war die RegioTram, die er mit Leidenschaft vertrat. Vor einem Jahr gaben sich Nahverkehrsexperten aus mehreren europäischen Ländern und sogar aus den USA beim NVV die Klinke in die Hand: Das Modell RegioTram weckt großes Interesse (s. auch Hessenschiene Nr. 61, Seite 13). Bei der Trauerfeier am 23.10. 2006 wies Kassels Oberbürgermeister Bertram Hilgen - auch im Namen der benachbarten Landräte - darauf hin, dass Kassel und Nordhessen mit Thomas Rabenmüller eine herausragende Persönlichkeit verloren hätten. „ Er hinterlässt ein Lebenswerk, das uns alle mit Stolz erfüllt“. Wolfgang Dippel vom NVV sprach von einem hervorragenden Geschäftsführer, Freund, Vertrauten und



Thomas
Rabenmüller †
Foto: NVV

Kameraden. „Er konnte überzeugen und begeistern“.

Geboren in Frankfurt, gehörte Rabenmüller Mitte der 1980er-Jahre zu den Mitbegründern des Ingenieurbüros Planungsgruppe Nord in Kassel, arbeitete dann als Planer im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs beim Magistrat der Stadt Frankfurt, bevor er zum NVV kam.

In seiner Freizeit war er begeisterter Radfahrer und Bergwanderer und liebte die italienischen und Schweizer Alpen. Rabenmüller lebte mit seiner Lebensge-

fährtin im Vorderen Westen in Kassel.

In der Hessischen Allgemeinen vom 18. Oktober wurden in 8 Todesanzeigen, die mehr als eine Seite beanspruchten, die umfangreichen Fähigkeiten und Erfolge von Thomas Rabenmüller gewürdigt. Wie es nun an der Spitze des NVV weitergeht, darüber wird der Aufsichtsrat demnächst beraten. Zurzeit werden die Geschäfte vom Kasseler Stadtkämmerer und Sozialdezernent Dr. Jürgen Barthel geführt.

Fahrplanänderungen auf der Burgwaldbahn

(js) Nach den neuesten Informationen, die der Redaktion vorliegen, werden die Kürzungen noch nicht so stark ausfallen, wie dies im Rahmen der Kürzungen der Regionalisierungsmittel angekündigt worden war.

Es ist aber zu befürchten, dass diese Maßnahmen (siehe auch Bericht in der HS 65) dann zum Dezember 2007 umgesetzt werden. In diesem Jahr soll, nach den uns vorliegenden Informationen, nur ein Zug an Werktagvormittagen entfallen. Es handelt sich hierbei um die RB 23.659 (9:40 ab Frankenberg, 10:23 an Marburg). An Samstagen soll dieser Zug weiterhin verkehren! Ebenso bleibt der Gegenzug von der Streichung unberührt, was wohl eine Leerfahrt erforderlich machen wird. Deshalb ist diese Maßnahme unverständlich.

Darüber hinaus sind bei einigen Zügen weitere Verschiebungen im Minutenbereich gegenüber dem jetzigen Fahrplan vorgesehen, die aber keine negativen Auswirkungen auf Anschlusszüge haben dürften.

Des weiteren sollen die Haltestellen Birkenbringhausen und Wiesenfeld als Bedarfshaltestellen bedient werden. Dies war bereits bei vergangenen Fahrplanwechseln so im Kursbuch vermerkt, wurde aber wieder kurzfristig aufgehoben. Bleibt abzuwarten, ob es diesmal umgesetzt wird.

Fahrplanänderungen auf der oberen Lahntalbahn

Wenige Auswirkungen werden die Kürzungen auf der Oberen Lahntalbahn bringen: Es entfallen die RB 23.622 (Mo-Fr, Marburg ab 20:24, Bad Laasphe an 21:19), RB 23.624 (Sa, Marburg ab 6:24, Erndtebrück an 7:53), dafür verkehrt zusätzlich ein Zug an Samstagen Bad Laasphe ab 7:19, Erndtebrück an 7:53.

Der Mittelhessenexpress startet: „Mittelhessen bekommt Flügel“

(f1) Zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember setzt der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) unter dem Slogan „Mittelhessen bekommt Flügel“ sein Mittelhessen-Konzept um. Kernstück des neuen Angebotes wird der „Mittelhessen-Express“ sein, der künftig stündlich die neuen Endhalte in Dillenburg und Treysa verlässt, in Gießen zu einem Zug gekuppelt wird und dann als StadtExpress mit Halten in Butzbach, Bad Nauheim, Friedberg und Frankfurt West zum Frankfurter Hauptbahnhof fährt.

Damit sind erstmals umsteigefreie, schnellere Verbindungen aus den beiden Regionen in die Mainmetropole im Stundentakt möglich. Realisiert wird dieses neue Angebot durch den Einsatz neuerer Triebwagen vom Typ ET 425, deren Bauweise ein Zusammenführen und Trennen von Fahrzeugeinheiten ermöglicht.

Der „Mittelhessen-Express“ ersetzt die

zwischen Dillenburg, Gießen, Treysa und Kassel verkehrenden Regionalbahnen. Für Fahrgäste Richtung Kassel sowie darüber hinaus bestehen mit dem „Mittelhessen-Express“ in Treysa künftig regelmäßig Anschlüsse zum RegionalExpress nach Kassel Hauptbahnhof sowie zum InterCity nach Hamburg.

Auf Grund verschiedener infrastruktureller Engpässe im Netz der Deutschen

Noch fahren die Triebwagen der Baureihe 425 in Nordhessen. Ab Fahrplanwechsel kommen sie im Mittelhessenexpress zum Einsatz



Bahn ließen sich nicht alle wünschbaren Anschlüsse herstellen. Während in Dillenburg regelmäßige Anschlüsse zwischen dem „Mittelhessen-Express“ und den RegionalExpress-Zügen nach Haiger und Siegen realisiert werden, ist dies zu den Regionalbahnen der Drei-Länder-Bahn Richtung Siegen nur in wenigen Zeitlagen möglich. Eine Verbesserung hier setzt nach Angaben des RMV und der Deutschen Bahn AG Ausbaumaßnahmen auf den Schienenstrecken voraus, die nur längerfristig zu realisieren seien. Konkret geht es um regelmäßige Wartezeiten zum Beispiel bei der Fahrt von Dillbrecht oder Rodenbach über Dillenburg hinaus Richtung Wetzlar und Frankfurt von bis zu 48 Minuten an Werktagen und bis zu 99 Minuten in Tagesrandlagen an Wochenenden!

Positiv dagegen die relativ kurzen Trennungszeiten der Flügelzüge in Gießen. Schon nach drei Minuten fährt der aus Frankfurt kommende Teil des Mittelhessenexpress weiter nach Treysa, der Richtung Dillenburg benötigt nur zwei Minuten länger. In der Gegenrichtung dauert das „Aufeinanderfahren“ der Zugteile naturgemäß etwas länger, die Wartezeiten von sieben bzw. acht Minuten sind aber durchaus akzeptabel. Entgegen der Ankündigung im RMV / Deutsche Bahn – Presstext gibt es keine abgestimmten Anschlüsse zwischen dem Mittelhessenexpress und der Lahntalbahn. Hier bleibt es im Verkehr von/nach Frankfurt bei den regelmäßigen Wartezeiten von ca. 15 bis 20 Minuten in Gießen.

Auch bei den meist mit Doppelstockwagen gefahrenen RegionalExpress-Zügen (RE) der Dillstrecke (RMV-Linie 40)



Linienkonzept Mittelhessenexpress

und der Main-Weser-Bahn (RMV-Linie 30) werden zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember Fahrplanänderungen umgesetzt. Während die RE auf der RMV-Linie 30 zwischen Frankfurt und Kassel weitestgehend unverändert bleiben, verkehren die von Frankfurt nach Siegen laufenden RegionalExpress-Züge in neuer Zeitlage mit teilweise neuen Systemhalten. Außerhalb der Hauptverkehrszeit werden die Bahnhöfe Frankfurt-West und Butzbach von dieser Linie nicht mehr bedient, während in Langgöns und Großen Linden weiterhin gehalten wird. Auf der RMV-Linie 40 zwischen Gießen und Siegen wird gemeinsam mit den RegionalExpress-Zügen von Gießen nach Köln ein angenäherter Stundentakt angeboten. Damit bestehen zukünftig von Mittelhessen über Siegen stündlich, anstatt bisher zweistündlich (Anschluss-)Verbindungen nach Köln und Richtung Ruhr-



GELOBT SEI, WAS HART MACHT IT?

Karikatur: Jürgen Janson

gebiet. In der Gegenrichtung werden ebenfalls annähernd stündlich Regional-Express-Züge von Siegen kommend in Haiger, Dillenburg, Herborn und Wetzlar mit Ziel Gießen oder Frankfurt halten. In Gießen bestehen wiederum auch Anschlüsse zum RE und IC Richtung Kassel und Hamburg.

Für Berufspendler aus dem Lahn-Dill-Kreis besonders attraktiv wird der neue RE-Sprinter von Siegen nach Frankfurt sein, der morgens unter Umgehung von Gießen direkt die Mainmetropole (an 6:40 Uhr) ansteuert und nachmittags um 17:01 Uhr den Frankfurter Hauptbahnhof

wieder verlässt. Die Fahrzeit zwischen Wetzlar und Frankfurt beträgt nur rund eine Dreiviertelstunde. Der RE-Sprinter bedient außerdem die Halte Haiger, Dillenburg, Herborn, Ehringshausen und Frankfurt West, morgens außerdem Sinn.

Zwischen Friedberg und Gießen entfallen tagsüber einige Regionalbahn, sodass jetzt neu nur noch Stundentakt existiert. Kleinere Stationen wie Ostheim bei Butzbach und Kirch-Göns werden deshalb weniger häufig bedient. Auch verlängert sich für Reisende aus Butzbach Richtung Siegen - Köln / Hagen die Reisezeit, weil man häufiger umsteigen muss.

Die neuen Triebwagen verfügen über keine Trittstufen. Bei niedrigen Bahnsteigen ist der Einstieg beschwerlich, wie hier in Hedemünden



Verbesserungen an den Stationen wurden zum Start des Mittelhessenexpress keine umgesetzt. Nach wie vor gibt es Niedrigbahnsteige sogar an der Main-Weser-Bahn (Bürgeln, Anzefahr) und niveaugleiche Bahnsteigzugänge (Ehringshausen, Sinn, Niederwalgern). In Nordhessen war der Start der Baureihe 425 zum Anlass genommen worden, das „Programm 55“ aufzulegen, welches den Neubau von 55cm hohen Bahnsteigkanten an 10 Stationen umfasst.

Kommentar:

Großenteils gutes Konzept, Fahrzeuge jedoch verbesserungswürdig

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus betrachtet das neue Fahrplankonzept als entscheidende Verbesserung für die kleineren Städte und Gemeinden an der Dill sowie im Gießener und Marburger Land, denn sie erhalten erstmals Direktzüge nach Frankfurt. Die Flügelzüge empfindet der Verband gerade vor dem Hintergrund knapper Kassen als deutliche Innovation, denn durch die gemeinsame Fahrt der beiden Zugteile von Gießen nach Frankfurt und zurück werden Personal- und Trassenkosten gespart. Solche Flügelzüge werden von engagierten Fahrgästen auch für andere Strecken seit langem gefordert.

Leider geht das Fahrplankonzept zu Lasten der seit ca. 10 Jahren angebotenen und gut nachgefragten Direktzüge aus dem Lahn-Dill-Kreis nach Marburg und weiter nach Kassel. Wenn diese schon zugunsten der sicher noch stärker nachgefragten Züge Richtung Frankfurt entfallen müssen, so hätten die Fahrplangestalter wenigstens auf kurze Umsteigezeiten in Gießen achten müssen. Das ist leider nicht der Fall. Die Regelumsteigezeit beträgt ca. 25 Minuten! Schlechter bedient wird auch die Main-Weser-Bahn im Abschnitt Friedberg - Gießen. Regionalbahnen entfallen, es muss teilweise mehr umgestiegen

werden. Man muss sich fragen, warum hinter Gießen jeder Bahnhof eine stündliche Direktverbindung nach Frankfurt erhält, zwischen Gießen und Friedberg jedoch nicht.

Die zum Einsatz kommenden Triebwagen der Baureihe 425 sind für den Nahverkehr konzipiert. Auf ähnlich langen Strecken mit ähnlichen Fahrzeiten wie beim Mittelhessenexpress – beispielsweise zwischen Garmisch-Partenkirchen und München – sorgten die harte Sitze, fehlende Armlehnen und schlechter Sitzkomfort für heftige Fahrgastproteste. Bereits nach kurzer Einsatzzeit wurden die Triebwagen durch einen Ersatz aus nochmals modernisierten „Silberlingzügen“ ausgetauscht. Auch darf bezweifelt werden, ob durch den Ersatz von 6-Wagen-Doppelstockzügen gegen die neuen Triebwagen ausreichende Sitzplatzkapazitäten zur Verfügung gestellt werden können.

Pro Bahn & Bus ist sich sicher, dass der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) die im Vorfeld geäußerte Kritik an den Fahrzeugen zum Anlass nimmt, bei der anstehenden Ausschreibung der Verkehrsleistungen Qualitätsmerkmale wie Sitzkomfort, Toilettenzahl und Begleitung durch Personal festzuschreiben. Beispielsweise zwischen Limburg und Frankfurt wurden diese Dinge bereits vertraglich zum Wohl der Fahrgäste geregelt.

Friedrich Lang

Bad Nauheim: Neuer Busbahnhof kann gebaut werden

(jl) Die Kurstadt an der Main-Weser-Bahn kann ihren Busbahnhof am Bahnhof bauen. Verkehrsminister Alois Rhiel hat Bürgermeister Bernd Witzel Mitte Oktober einen Bewilligungsbescheid in Höhe von 1 253 100 Euro übergeben.

Der Bahnhofsvorplatz soll komplett umgestaltet werden. Wo bisher Taxi- und Kurzzeitparkplätze waren, entsteht ein großflächig überdachter Inselbahnsteig mit vier Haltepositionen. Weitere Haltestellen entstehen auf der gegenüberliegenden Straßenseite und in der Ernst-Arendt-Straße. Drei Taxiplätze entstehen direkt vor dem Bahnhofsgebäude. Die Baumaßnahmen sollen bis Ende 2007 abgeschlossen sein.



Bahnhofsvorplatz Bad Nauheim

Fahrplan 2007 der Vogelsbergbahn

(hl) „Durch die Kürzungen der Regionalisierungsmittel des Bundes sollten ursprünglich auf der Vogelsbergbahn von den 1,377 Millionen Bahnkilometern 111 000 Kilometer gekürzt werden. Jetzt liegt die Streichung bei nur noch rund 90 000 Kilometer, damit fallen die Streichungen auf der Vogelsbergbahn um knapp ein Fünftel geringer aus als bisher angenommen“. Diese Info überbrachte RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann im Juli 2006 dem Leiter des Verkehrsdezernats der Verkehrsgesellschaft Oberhessen, Erhard Weigel.

Damit führt die Vogelsbergbahn aber immer noch die Streichliste im RMV-Gebiet an. Diese Einsparungen, allein an einer einzigen Bahnstrecke, sind so gewaltig, dass am 9. November das bundesweit ausgestrahlte Bahn TV über diesen Sachverhalt berichtete. Die Hintergründe von durchsetzbaren Zugstreichungen auf der dieser Strecke wurden schon in der Hessenschiene Nr. 65 ausführlich dargestellt.

Nach der Veröffentlichung des „Regionalen Nahverkehrsplans 2004 – 2009“ des RMV bzw. dessen auszugsweise Veröffentlichung in der Presse bildet sich im Juni 2005 im Großraum Mücke eine Bürgerinitiative aus Bahn Nutzern, um zu erreichen, dass die verdichtenden Regionalbahnen nicht -wie von den RMV-Strategen vorgesehen- an der Kreisgrenze in Grünberg enden, sondern bis Mücke durchgebunden werden. Die am Bahnhof Mücke bestehende größte P+R-Anlage der Gesamtstrecke ist am schnellsten und verkehrsgünstigsten für viele umliegende Vogelsberggemeinden erreichbar. In diversen Aktionen machte die Initiative auf die vorgesehenen weiteren massiven Einschnitte für den Vogelsbergkreis aufmerksam. Leider fand die Initiative weder bei den Parteien der Vogelsberger Kreiskoalition noch bei den Mehrheits-

parteien im Mückener Gemeindeparlament die notwendige Aufmerksamkeit. Die öffentlichen Stellungnahmen aller dieser Parteien waren geprägt von deren Desinteresse oder der Unkenntnis zu den Zuständigkeiten im ÖPNV und den daraus resultierenden Verpflichtungen auf diesem Gebiet. Lediglich die SPD Mücke, Oppositionspartei im Gemeindeparlament, griff dieses Thema auf und leitete das Anliegen der Initiative, ergänzt mit eigener Sachkenntnis, an die zuständigen Gremien zur Entscheidungsfindung weiter.

Als im Jahre 2006 die Entscheidung zur Kürzung der Regionalisierungsmittel gefallen war, stellte es sich für den westlichen Vogelsbergkreis als Glücksfall heraus, dass sich die SPD dieser Sache angenommen hatte. Der Wahlkreisabgeordnete MdL Bender trug die verkehrlich nicht nachvollziehbaren Umlaufbegrenzungen der zusätzlichen Regionalbahnen auf Grünberg als Anfrage in den Landtag ein. Damit wurde erreicht, dass diese Regionalbahnen -nicht wie am „Grünen Tisch“ vom RMV geplant- an der Kreisgrenze in Grünberg enden, sondern bis auf zwei betrieblich bedingte Ausnahmen zum Bahnhof Mücke durchgebunden werden. Somit bleibt auch im Fahrplan 2007 für den westlichen Vogel-

bergkreis der Halbstundentakt Richtung Gießen und zurück bestehen.

Die weiteren auffälligsten Merkmale zur Gesamtstrecke sind die Verkürzungen der täglichen Betriebszeiten. Der letzte Zug (an allen Tagen) verlässt Gießen bereits um 20:45 Uhr. Allerdings gibt es jetzt montags bis freitags eine neue Spätbusverbindung als SEV (Schienen-Ergänzungsverkehr) nach Alsfeld (Gießen ab 22:07 Uhr). Der letzte durchgängige Zug von Fulda nach Gießen verlässt Fulda in der Woche bereits um 18:19 Uhr, an Samstagen, Sonn- u. Feiertagen um 19:06 Uhr. Allerdings wird mo – fr von Alsfeld aus im SEV eine Verlängerung der RB (Fulda ab 19:38 Uhr, Alsfeld an 20:38 Uhr) nach Gießen angeboten. Dieser Bus dürfte mit größter anzunehmender Sicherheit bereits in der nächsten Fahrplanperiode Geschichte sein, da seine Ankunft in Gießen um 21:52 Uhr vorgesehen ist. Die Ankunft ist nahezu deckungsgleich mit der Abfahrt des RE nach Frankfurt (Gießen ab 21:53 Uhr).

Die Bedienungszeiten der Vogelsbergbahn werden in den Spätstunden eingeschränkt und teilweise durch Busse ersetzt

Foto: Horst Lorenz



Eine weitere markante neue Verbindung im SEV ist an Schultagen ein morgendlicher Bus von Grünberg über Mücke nach Amöneburg, um den Schülerverkehr in dieser Relation zu bedienen (bisher Zug und Bus ab Burg- und Nieder Gemünden). Den Schülerbedürfnissen angepasst sind morgendliche Verdichtungen mit Regionalbahnen. Weiteren Fahrgastbedürfnissen wird mit der zeitweisen Bedienung der Haltestellen Gießen Licher Straße und Nieder Ohmen durch die Regionalexpreß Rechnung getragen.

RE's und RB's, die nach Limburg durchgebunden werden bzw. von dort kommen, sind jetzt offiziell im Fahrplan ausgewiesen. An Werktagen verkehren die RE's im Zwei-Stundentakt mit der Abfahrt in Gießen jeweils in der geraden Stunde. Die RB's ab Gießen verkehren überlagernd ebenfalls im zwei Stunden-takt mit der Abfahrt in Gießen jeweils in der ungeraden Stunde (teilweise nur bis Alsfeld). In der Hauptverkehrszeit werden noch verdichtende Regionalbahnen im Stundentakt nach Grünberg bzw. Mücke eingesetzt.

Samstags, sonn- u. feiertags entfallen alle verdichtenden Regionalbahnen und die Abfahrts-Taktzeiten der RE's und RB's werden getauscht (RE = ungerade Stunde, RB = gerade Stunde). Während an Samstagen ein zwei Stunden RE-Takt mit überlagerndem Zwei-Stunden RB-Takt angeboten wird, bleibt es wie bisher auch an Sonn- und Feiertagen beim Vier-Stunden RE-Takt. Positiv sind die zusätzlichen überlagernden RB Verbindungen im Zwei-Stunden Takt. Dadurch wird ein

„Stunden-Stolpertakt“ erreicht. An Sonn- und Feiertagen wurde dadurch das Angebot der durchgängigen Züge um 50% aufgestockt!

Die zuvor beschriebenen Grundstrukturen gelten auch für die Relation (Fulda)-Alsfeld-Gießen. So treffen zukünftig mo - fr die RE's zur Minute 14 der ungeraden Stunde in Gießen ein, samstags, sonntags und feiertags dann zur geraden Stunde. Durch die neue Fahrplanstruktur verlieren Saasen, Göbelnrod oder auch Burg und Nieder Gemünden, Ehringshausen und Zell Romrod die bisher zeitweise vorhandene halbstündliche Bedienung.

Aber nicht nur diese Orte werden durch den neuen Fahrplan benachteiligt, nein, auch die Fernpendler. Hatten diese doch nach der Pressemitteilung vom 26. September noch auf schnellere Verbindungen gehofft, so wurden sie nach der Veröffentlichung des Fahrplans im Internet mit dem Gegenteil konfrontiert. In besagter Pressemitteilung, die der RMV in allen mittelhessischen Zeitungen verbreitet ließ, konnte man lesen: „Die Anschlüsse im Bahnhof Gießen und Fulda an die Regionalexpresszüge und den ICE sind hinsichtlich der Übergangszeiten verbessert...“.

Eigentlich hätte man erwarten können, dass der Verbund bestrebt sein müsste, mehr Reisende auf der Vogelsbergbahn zu befördern, um das Betriebsergebnis, welches er ständig bejammert, zu verbessern. Leider ist das Gegenteil der Fall. Mit dem veröffentlichten Fahrplan wurden die treuesten Kunden, die Frankfurt-Pendler, schockiert. Für die Vogelsbergbahn-Pendler, deren Arbeitszeit in

Frankfurt/ Main um 16.30 Uhr endet, sollte es zukünftig für den Nachhauseweg keinen zeitnahen Anschluss am Bahnhof Gießen geben. Bisher bestanden die Rückfahrtmöglichkeiten Ffm ab 16:50 Uhr oder 17:00 Uhr mit Anschluß in Gießen (ab 17:50 Uhr) in Richtung Alsfeld. Zukünftig sollte der RE 4126 (16:50 Uhr ab Ffm) in Gießen um 17:39 Uhr eintreffen. Die Abfahrt der RB nach Fulda wurde, ohne sich an den Bedürfnissen der Pendler zu orientieren, vom RMV aus „kosmetischen Gründen“ auf 17:43 Uhr (Taktzeit) festgelegt. Durch diesen Anti-Anschluss wäre eine Übergangszeit von fast 40 Minuten bis zur nächsten Verbindung um 18:17 Uhr entstanden.

Unweigerlich führte dies zu zahlreichen Protesten der Betroffenen beim RMV mit der Maßgabe, hier wieder eine Anschlussbeziehung am Bahnhof Gießen herzustellen. Kurz vor Redaktionsschluss veröffentlichte der RMV den neuen Fahrplan der Vogelsbergbahn. In diesem Fahrplan gibt es nun wieder einen direkten Anschluss. Hierzu wurde die Ankunft des RE aus Ffm eine Minute vorgezogen und die Abfahrtszeit des Anschlusszuges um eine Minute nach hinten, auf 17:44 Uhr verschoben. Allerdings wurde gleichzeitig mit dieser Maßnahme der Halt in der Licher Straße aufgehoben. Nach Bekanntwerden dieser Änderung verbreitete sich unter den Betroffenen sehr schnell die Auffassung, dass nun die „Vogelsberger“ für diese berechtigte Reklamation mit dem Entfall des Haltes in der Licher Straße vom RMV abgestraft werden.

Main-Weser-Bahn Friedberg (Hess) – Frankfurt (M) Ausbau Bad Vilbel – Frankfurt-West 2008?

(lk) Im Jahre 2008 soll vorrausichtlich mit dem viergleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn im Abschnitt Bad Vilbel – Frankfurt-West begonnen werden. Bei einem Treffen der Interessengemeinschaft S6 wurde jüngst aus erster Hand durch Vertreter der DB über den Sachstand informiert.

Im Abschnitt Bad Vilbel (Wetteraukreis) liegt ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor, während im Frankfurt Raum die Bestandskraft noch aussteht. Hier gab es vor geraumer Zeit Klagen der Stadt Frankfurt wegen eines Bahnüberganges im Stadtteil Berkersheim, ferner von den Bürgern im Stadtteil Eschersheim bezüglich Lärmschutz. Die Problemstellungen sind nach Bahnangaben abgearbeitet worden. Bis vor kurzem lagen Unterlagen zu einem neuen Planfeststellungsverfahren aus; die Einwendungsfrist endete am 27. Oktober. Indes hagelt es aber aus dem Stadtteil Eschersheim und aus der Politik erneute Kritik: von Veränderungsvorschlägen für Lärm- und Brandschutz bis auf die Forderung nach Verzicht des Ausbaus ist allerlei vertreten. Der Bahn wird vorgeworfen, es ginge nur um Kapazitätser-

weiterungen für den Güterverkehr und nicht um die anderen Züge.

Fest steht: nur wenn keine größeren Probleme mehr auftreten, kann der Ausbau 2008 beginnen, Ende 2011 will man dann fertig sein. Seit über 20 Jahren befasst man sich mittlerweile schon mit dem Thema Streckenausbau. Bei der Bahn ist man indes bemüht, die verlorene Zeit wieder aufzuholen, indem man nebenbei Ausführungsplanungen erstellt und mit dem Bau in planungsrechtlich unproblematischen Abschnitten beginnt. So ist z.B. bereits in Bad Vilbel und Umgebung das Elektronische Stellwerk im Bau, es soll im Herbst 2007 in Betrieb gehen.

Pro Bahn & Bus hält den jetzigen Zustand mit vielen Verspätungen im Mischverkehr zwischen S-Bahnen, Regionalzügen, IC-Zügen und Güterzügen für unhaltbar. Schon heute sind die Reisezeiten für die Kurzpendel-S-Bahn nach Groß-Karben zeitweise 9 Minuten länger als nötig. Gewiss müssen Einwendungen von Anwohnern ernst genommen werden, um einen Kompromiss zu finden. Allerdings hält der Fahrgastverband die Forderung auf einen Ausbauverzicht für realitätsfremd.



Viergleisig nach Friedberg: Der Ausbau soll intensiver voran gebracht werden

Vogelsbergbahn und Stadt Gießen

(hl) Bestand bisher bei der Stadt Gießen, dem Landkreis Gießen und dem Vogelsbergkreis ein Konsens zur Vogelsbergbahn, so ist dies spätestens seit dem Zeitungsbericht des Giessener Anzeigers vom 1. November 2006 nicht mehr der Fall. So lehnt die Stadt Gießen, namentlich Baudezernent Thomas Rausch (CDU), die geplanten Haltepunkte Aulweg/Ebelstraße und US-Depot vehement ab und stellt die weitere Zukunft der Vogelsbergbahn offen in Frage.

Der Haltepunkt Aulweg/ Ebelstraße war als gemeinsamer Haltepunkt von Vogelsberg- und Lahn-Kinzigbahn angedacht, um die Unversität besser zu erschließen. Das derzeitige US-Depot wird von der US-Armee bis 2008 geräumt. Die Stadt Gießen plant schon seit längerer Zeit, auf diesem Gelände einen Gewerbepark anzusiedeln. Da die Vogelsbergbahn direkt am Depot vorbeiführt, wurde in der Vergangenheit der Gedanke verfolgt, dieses Gelände besser durch den ÖPNV zu erschließen und hier einen Haltepunkt einzurichten, zumal es in den 60er Jahren schon einmal in der Nähe des Depots einen Haltepunkt „Gießen Flughafen“ gegeben hatte.

Nach Ansicht von Rausch sind die vorgesehenen Haltepunkte mit dem Stadtbus erreichbar und daher für ihn nicht vernünftig, da insbesondere ein Haltepunkt im Bereich Ebelstraße die Wartezeiten für die Autofahrer am Bahnübergang Frankfurter Straße noch weiter verlängern würde. Außerdem sei die Stadt Gießen nicht bereit, sich finanziell an den Bau- und Betriebskosten dieser Anlagen zu beteiligen.

Auch bezüglich der weiteren Zukunft der Vogelsbergbahn äußerte er massive Zweifel. Für ihn sei das Gebaren der DB

AG nicht durchschaubar. War ursprünglich eine Totalsanierung geplant, so werde der Fahrweg jetzt aus Mitteln des Bundes und der DB AG unter dem Arbeitstitel „Investitionsoffensive Vogelsbergbahn“ erneuert. Wenn aber demnächst die Bahnhöfe mit den Bahnsteigen und Bahnübergänge saniert werden sollten, greife die Drittel-Finanzierung (Bund, Bahn, Kommune). In diesem Falle müsste die Stadt Gießen alleine für die Erhöhung des Bahnsteiges am Haltepunkt Gießen Licher-Straße ca. 180.000 Euro aufbringen. Rausch im Gießener Anzeiger: „Ich frage mich, warum nicht umgekehrt die Züge an die Bahnsteighöhen angepasst würden: Das hat mich auf die Palme gebracht.“

Langt für die Stadt Gießen vollauf: der Gießener „Hauptbahnhof“. Weitere Haltepunkte im Stadtgebiet Gießen lehnt die Stadt ab



Kommentar:

Stadt Gießen an Vogelsbergbahn nicht mehr interessiert?

Auf einen einfachen Nenner gebracht, besagen die Äußerungen des Gießener Baudezernenten Rausch nichts anderes, als dass die Stadt Gießen kein Interesse mehr an einem gesicherten Fortbestand der Vogelsbergbahn hat, da die Erschließung zusätzlicher Reisendenpotentiale und die Beteiligung an zeitgemäßen Zugangsmöglichkeiten abgelehnt werden. Bei seinen kritischen Äußerungen zur Vogelsbergbahn sollte Herr Rausch sich eigentlich zurückhalten, denn wer im Glashaus sitzt, sollte nicht mit Steinen werfen. Der Name Rausch steht bei vielen Bürgern Gießens schon als Synonym für die Verschwendung von Steuergeldern. So ist Rausch wesentlich mitverantwortlich für 370.000 Euro Steuergeldverschwendung für die klobigen, zugigen und engen Buswarthäuschen am Gießener Marktplatz (näheres dazu findet man im Schwarzbuch beim Bund der Steuerzahler Hessen). Vielleicht versucht er jetzt durch ein Veto zu sinnvolleren Investitionen die verschleuderten Gelder wieder zu kompensieren.

Vermutlich hat aber Rausch das ausgesprochen, was vor Ihm schon zahlreiche andere Kommunalpolitiker, insbesondere der neuen Mehrheit im Landkreis Gießen, noch nicht öffentlich auszusprechen wagten. So regte sich bisher lediglich im Vogelsbergkreis Widerstand zur Klassifizierung der Vogelsbergbahn als Fernverkehrsstrecke. Der Vogelsbergkreis hat in einer seiner jüngsten Sitzungen einstimmig beschlossen, die Bahnstrecke wieder als Linie des Regionalverkehrs zu führen. Im Regionalplanentwurf war die Vogelsbergbahn dem Fernverkehrsnetz der DB AG zugeordnet und eine IC Bedienung (Ost-West-Achse) gefordert. Diese planerische Ausweisung hat lediglich den Hintergrund, die finanzielle Beteiligungen der Gebietskörperschaften nach dem ÖPNV-Gesetz zu minimieren. Da aber die Vogelsbergbahn die Kriterien zur Klassifizierung einer Fernverkehrsstrecke nicht erfüllt, werden auch keine entsprechenden Investitionen getätigt, die Strecke würde zwangsläufig auf dem heutigen Stand stehen bleiben.

Durch eine Zuordnung zum Fernverkehr entledigt man sich seiner Verantwortung und schiebt den „schwarzen Peter“ einfach weiter. Ähnliches, allerdings ebenfalls erfolglos, hatte man schon einmal 2004 versucht, damals hatten einige „schlaue Köpfe“ die Vision, sich den Ausbau der Vogelsbergbahn von der NATO finanzieren zu lassen.

Horst Lorenz

Neues von der Lumdatalbahn

Zusammenarbeit mit der Deutschen Regionaleisenbahn DRE

(m1/f1) Die Lumdatalbahn AG (LB AG) führt seit 1995 Übernahmeverhandlungen zur Strecke. Die zuletzt im Februar 2006 von DB Services Immobilien GmbH vorgeschlagenen Konditionen wären auch bei Unterstützung durch die lokalen Gebietskörperschaften nicht erfüllbar. Darum hat die LB AG die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE) mit der Wahrnehmung weiterer Verhandlungen beauftragt.

Die DRE zeichnet sich durch mehrere erfolgreiche Streckenübernahmen in der Bundesrepublik aus und verantwortet inzwischen über 800 km zu betreuende Gleislänge, was einen daraus resultierenden Erfahrungsschatz erkennen lässt. In Einzelfällen verkehren heute bereits DB-Regio Züge im Taktverkehr auf Strecken, welche die Deutsche Regionaleisenbahn vor der endgültigen Stilllegung rettete. Allerdings kann auch die DRE nur dort Strecken entwickeln, wo es politische Unterstützung für einen Bahnbetrieb gibt. Einige „hoffnungslose“ Projekte musste auch die DRE wieder fallen lassen, diese lagen jedoch in Regionen mit deutlich geringerer Einwohnerdichte als in Mittelhessen. Die genauen Konditionen der Zusammenarbeit zwischen der DRE und der LB AG werden in den kommenden Monaten ausgearbeitet, ein Rückbau von Anlagen unter DRE- oder LB AG-Regie nach einer erfolgreichen Streckenübernahme ist ausgeschlossen.

Kauft die Stadt den Bahnhof Lollar?

Diversen Zeitungsmeldungen ist der Übernahmewille der Stadt Lollar am Bahnhof Lollar zu entnehmen. Das Backsteingebäude, welches um 1900 fertig gestellt wurde und als repräsentativer Ersatz für den alten etwa im Jahre 1860

errichteten Bahnhof diente, war nötig geworden, weil in Lollar damals die Kanonenbahn aus Wetzlar und die Lumdatalbahn aus Grünberg angeschlossen worden sind und dadurch der vermehrten Verkehrsnachfrage Rechnung getragen werden musste. Schon damals sahen weitsichtige Verkehrsplaner einen großzügigen Vorplatz vor, der jetzt seit vielen Jahren als P&R Fläche dient

Das Empfangsgebäude erfuhr zuletzt gegen Ende der achtziger Jahre eine gründliche Sanierung, zeigt aber heute schon wieder hier und dort leichte Schadstellen die verschiedene kleine Reparaturen nötig machen. Für den Bereich der ehemaligen Gleise 3 („Lumdatalbahngleis“), 4 und 5 sehen aktuelle Planungen den Bau weiterer P&R Plätze sowie eine dringend nötige Buswendeschleife vor. Die Nebengleise sind bereits um 1999/2000 demontiert worden und wären auch für die zukünftigen Belange eines Fahrbetriebes auf der Lumdatalbahn entbehrlich.

Der Wunsch des Ankaufs von Bahn-





Auch im Herbst 2006 geht der Freischnitt der Strecke weiter. Zwei freiwillige Helfer legen eine kurze Arbeitspause ein

Foto: Friedrich Lang

hofsgebäuden ist auch aus anderen Kommunen im Landkreis Gießen in der Lokpresse nachzulesen. Weit gediehen ist die Übernahme des Bahnhofs Langgöns durch die dortige Gemeinde.

Nach erfreulich kurzen und problemlosen Verhandlungen mit verschiedenen DB Stellen wird die Lumdatabahn AG im Bahnhofsgebäude pünktlich zum Fahrplanwechsel eine Vitrine mit dem Gießener Abfahrplan aushängen. Nachdem die Fahrkartenausgabe und später auch der Nahverkehrsladen schloss, waren alle DB Werbetafeln im Eingangsbereich demontiert worden.

LB AG übernimmt Parkraumbewirtschaftung

Da die P+R-Plätze am Bahnhof Lollar häufig durch Schichtarbeiter des benachbarten Buderus-Werkes belegt wurden,

erhebt die Deutsche Bahn seit Mitte der 90er Jahre Parkgebühren. Die Parkkarten zum moderaten Preis waren zunächst im Pro Bahn & Bus – Nahverkehrsladen erhältlich, später dann im Versand. Seit 01.11.2006 betreibt die LB AG die Agentur und hat einen somit ersten kleinen „Wirtschaftsbetrieb“ aufgebaut.

In unregelmässigen Abständen prüft der Bundesgrenzschutz die Beparkung und verteilt ggf. auch mal „Knöllchen“. Mit der Übernahme der vorbeschriebenen Parkraumbewirtschaftung ist die Erweiterung der Lumdatabahn Homepage um einen Shopbereich nötig geworden. Interessenten können sich unter www.Lumdatabahn.de informieren und ihre Parkscheine auch direkt und online bestellen. Es ist vorgesehen, den Shopbereich bei Bedarf dann auch um den Sektor des Fahrscheinverkaufs für Sonderfahrten zu erweitern.

Fulda - Schlüchtern - Sterbfritz - Gemünden Bahn und Bus im Bergwinkel neu geordnet

(tw) Zum Fahrplanwechsel wird in Schlüchtern, Sinntal, Steinau a.d.Str. und Bad Soden-Salmünster ein neues Bedienungskonzept für den Busverkehr umgesetzt. Auch die Zugläufe auf der RMV-Linie 53 nach Gemünden ändern sich grundlegend.

Aufgrund der Finanzmittelkürzungen mussten einerseits Zugleistungen eingespart werden, ohne das Zugangebot zwischen dem Knoten Gemünden und der Kinzigtalbahn jedoch grundsätzlich in Frage zu stellen: Ist dies doch die einzige leistungsfähige Nahverkehr-Querverbindung in Südost- \diamond Nordwest-Richtung zwischen Aschaffenburg und Eisenach (vgl. Grafik). Andererseits war wegen der Ausschreibung sowohl der Zugleistungen durch die Bayerische Eisenbahn-Gesellschaft (BEG) als auch der Busleistungen durch RMV und Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig ein dauerhaft tragfähiges Konzept für diesen Raum zu erarbeiten, der abseits der Mittelzentren zunehmend von Bevölkerungsstagnation oder gar -rückgängen betroffen ist.

Sowohl das Umschwenken der R 53 nach Schlüchtern als auch die Busauschreibung sind konzeptionelle Bestandteile des lokalen Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises 2002-2007, der im Kreistag einstimmig beschlossen wurde.

Zugverkehr

Die ab Würzburg früher zum Teil bis Kassel durchgehenden Eilzug-Läufe waren schon seit langem auf Gemünden als Endpunkt zurück genommen worden. In Fulda bestanden oft ausgedehnte Aufenthalte. Mit der Vergabe des Nordhessen-

netzes an Cantus wurden solche Langläufe bis auf weiteres indirekt „abbestellt“.

Anstelle des Abschnittes Elm – Flieden – Fulda verkehren ab Dezember nun erstmals seit Jahrzehnten die künftig als RB eingestuft Züge aus Unterfranken wieder planmäßig über die so genannte „Elmer Kurve“ direkt zum Bahnhof Schlüchtern. Da Schlüchtern ein stündlicher Taktknoten zur Minute 30 ist, bestehen von dort aus gute RE-Anschlüsse sowohl in Richtung Fulda als auch in Richtung Frankfurt/M.

Für Pendler aus dem Rhein-Main-Gebiet und dem Kinzigtal gibt es zwischen 16.38 und 19.38 Stundentakt ab Schlüchtern in Richtung Gemünden. Einzelne Zeitlagen sind auf die Schülerverkehrsspitzen abgestimmt. Am Wochenende gibt es künftig erstmals Fahrradtransportmöglichkeiten aus dem Rhein-Main-Gebiet z.B. zur Kinzigquelle bei Sterbfritz oder den Naturschönheiten rund um Jossa.

Fahrplantechnisch verschieben sich die Zuglagen um ca. 25 Minuten, verfehlen somit den Anschlussknoten Gemünden zur vollen Stunde. Dennoch hat die Bayerische Eisenbahn-Gesellschaft (BEG) gute Gründe für die neue Zeitlage, denn diese passt in Würzburg hervorragend zur dortigen Passage der neuen ICE-Linie 41 Rhein/Ruhr – Frankfurt – München. Das verbessert insbesondere die Erreichbarkeit des Bergwinkels aus Richtung



München und Nürnberg und verbessert die Einbindung der Kreisstadt Karlstadt in das Fernverkehrsnetz. Viele RB-Züge sind über Würzburg hinaus sogar bis Schweinfurt oder Bamberg durch gebunden.

Die übergeordneten Anschlussvor-

gaben in Schlüchtern und Würzburg sind nur durch den Schienenverkehr zu erfüllen, da Busse zwischen Jossa und Schlüchtern eine zu lange Fahrzeit aufweisen.

Ab dem Jahre 2010 werden neue Elektrotriebwagen mit Niederflureinstieg eingesetzt werden, die Ausschreibung für



Riesenpfütze vor dem Bahnhof Schlüchtern. Busfahrgäste, die vom Zug kommen, müssen hier durch Foto: Timo Wagner

das „E-Netz Würzburg“ läuft derzeit noch.

Flankierend sollen in den nächsten Jahren die Bahnsteiganlagen auf hessischer Seite modernisiert werden. Weiteres Ziel sollte die Wiedereröffnung des Schienenthaltes in Altengronau - neben Sterbfritz der zweite Hauptort der Gemeinde Sinnatal - sein, um die Fahrzeivorteile des Bahnverkehrs auch dort wirksam werden zu lassen.

Busverkehr

Der Busverkehr der bisher regionalen Linien 5060, 5062, 5063 und 5065 wurde im Frühjahr 2006 als Linienbündel „Bergwinkel“ von RMV und KVG Main-

Kinzig europaweit ausgeschrieben.

Nicht unbedingt im Sinne der Fahrgast- und Verkehrsbelange, wurde die Gesamtleistung sogar extra in zwei Lose aufgeteilt, um die Beteiligung der heutigen Verkehrsunternehmen an der Ausschreibung zu erleichtern. Von den örtlich tätigen Busunternehmen – oft Subunternehmer des jetzigen Linienbetreibers RKH - hatte letztlich jedoch kein einziges ein Angebot abgegeben.

Gewonnen wurde die Ausschreibung für beide Lose von der ÜWAG aus Fulda, deren Tochter „Verkehrsgesellschaft Region Fulda mbH“ (VGF) zum 10. Dezember 2006 den Busverkehr im Bergwinkel übernimmt. Zum Einsatz kommen dann ausschließlich Niederflurbusse, die allerdings keine Neufahrzeuge sein und auch nicht mit Klimaanlage ausgestattet sein müssen.

Die Fahrpläne wurden speziell an die neuen Erfordernisse des verstärkten Nachmittagsunterrichts der Schulen angepasst. Erstmals gibt es in Schlüchtern montags bis freitags ab 5:00 Uhr, samstags ab 6:30 und sonntags ab 8:30 bis zum letzten bedienten Taktknoten um 20:30 von und zu jedem Zug Busanschlüsse zwischen Stadtkern und Bahnhof.

Abends fährt der letzte Bus ab Bahnhof Schlüchtern nach Sterbfritz nicht schon um 18:35, was für Frankfurt-Pendler sehr früh ist, sondern erst um 20:35.

Erstmals seit langem wird wieder ein nutzbarer Wochenendverkehr „rund um den Knotenbahnhof Schlüchtern“ angeboten, z.B. in die Brüder-Grimm-Stadt Steinau (Schloß, Marionettentheater, Hessens einzige Tropfsteinhöhle, Freizeitpark) sowie über Sterbfritz zur Burg Schwarzenfels.

Für 2007 ist der Umbau des Bahnhofsvorplatzes in Schlüchtern vorgesehen. Der Vorplatz selbst sowie die Straße zu dem 2 km vom Stadtkern entfernten, außerorts gelegenen Bahnhof sind seit Jahren in unsäglich schlechtem baulichen Zustand (Kopfsteinpflaster mit starken Absenkungen, quadratmetergroße Pfützen). Nunmehr wird die bislang der DB gehörende Zufahrtsstraße in kommunale Hand übernommen und saniert. Zugleich wird eine moderne Buswende- und Haltestellenanlage geschaffen.

Sowohl jetzt zum Betriebsstart als auch später ist die Anlage zusätzlicher Halte-

stellen im gesamten Bergwinkel-Busnetz geplant, um die Erschließung zu verbessern. Voraussichtlich 2008 werden in der gesamten Stadt Schlüchtern neue Haltestellenschilder nach RMV-Richtlinien aufgestellt.

Fazit: Mit der grundlegenden Neuordnung von Schienen- und Busverkehren werden, trotz Sparzwang, im Ergebnis deutliche Verbesserungen erzielt, die durch kommunale Zubestellungen allerdings noch abgerundet werden sollten. Beispielsweise sind die Buserschließungen in Steinau und Bad Soden-Salmünster noch deutlich unterentwickelt.

Bahnhof Sterbfritz am 10.09.2006 („Kinzigtal total“): Links planmäßiger RE von Fulda nach Gernsheim, rechts abgestellter Fahrradsonderzug in Richtung Hanau Foto: Timo Wagner



Weiterbau der U-Bahn in Bad Homburg

(ws) Es ist eine unendliche Geschichte, von der wir heute wieder einmal berichten wollen: die Verlängerung der Stadtbahnstrecke der Linie U2 Frankfurt – Bad Homburg. Seit dem 19. Dezember 1971, als die Straßenbahnlinie 25 nach über sechzig Jahren durch die Stadtbahnlinie A2 ersetzt worden ist, plant und diskutiert man in Bad Homburg und Frankfurt darüber, wie es weitergehen wird.

Dass es weitergehen muss, wenn die Stadtbahnverbindung ihre Aufgabe sinnvoll erfüllen soll, ist heute die Überzeugung der Mehrheit aller Fachleute und der Fahrgäste.

In den letzten 35 Jahren sind alle möglichen Varianten einer Linienführung in Richtung Innenstadt vorgeschlagen, durchgeplant und – wieder verworfen worden. Da gab es zunächst die Weiterführung auf dem Dornbach bis zum Alten Bahnhof, dem heutigen Rathaus. Dann sollte diese Trasse – größtenteils unterirdisch – durch die Stadtmitte bis in das Gebiet von Dornholzhausen und Kirdorf verlängert werden. Als das zu teuer wurde, plante man die Umfahrung der Innenstadt im Tal des Altbaches um den

Schlossberg herum. Auch diese Trasse wurde verworfen, obwohl sie schon in den Generalverkehrsplan des Umlandverbandes aufgenommen worden war. Dann schien sich eine relativ preiswerte Lösung anzubieten, indem man die Gleise auf dem Straßenzug des Hessen- und Hindenburgringes weitgehend straßenbahnmäßig plante.

Immer wieder gab es Widerstände, die unüberwindbar waren, obwohl stets die übergroße Mehrheit von Stadtverordneten und Magistrat die Verlängerung wünschten und durch wiederholte Beschlüsse bekräftigt hatten. Einmal waren es die Einsprüche von Anliegern, dann das fehlende Geld, dann wieder die Sorge des FVV, es entstünde ein unwirtschaft-



Heute endet die U2 im Bad Homburger Stadtteil Gonzenheim

Foto: Andreas Christopher

licher Parallelverkehr. Kaum waren die Gegenründe ausgeräumt, so wuchsen neue nach: Eingriff in schutzwürdige Tier- und Pflanzenwelt ebenso wie unzumutbare Behinderung des Straßenverkehrs.

Nun hat man sich erneut auf eine Planung geeinigt. Man wird die Trasse schon an der heutigen Endstation Gonzenheim absenken und parallel zur Frankfurter Landstraße die Eisenbahnstrecke Bad Homburg – Friedrichsdorf unterfahren, sie dann an den Bahndamm heranführen und auf dessen Niveau ansteigen lassen, so dass die U-Bahn sowohl die Lange Meile als auch den Autobahnzubringer mit der S-Bahn und der Taunusbahn überqueren kann.

Der Endpunkt der Linie U2 läge dann an einem Bahnsteig des Bad Homburger Bahnhofs. Ob dafür das Gleis 1 des Fürstenbahnhofs ausreicht, ist fraglich; denn erfahrungsgemäß benötigt die Endstation bei einem so dichten Verkehr, wie er hier vorliegt, wenigstens zwei Gleise. Das ist realisierbar, wenn man bedenkt, dass im Zuge der Planung der Regionaltangente West sowieso Veränderungen der Bahnsteiggleise vorgenommen werden müssen. Andernfalls wäre eine Endstation auch im Bereich des Wasserturmes denkbar, wenn man dann den Omnibusbahnhof vor das Postamt verlegt.

Jedenfalls wären dann alle Bahnlinien an einem Punkt versammelt, von dem man optimale Busverbindungen in alle Stadtteile anbieten könnte. Außerdem wäre es möglich, die Züge der U2 mit Zweisystemfahrzeugen auszustatten und unmittelbar in Richtung Oberursel fahren zu lassen und von dort weiter zur



*Am Hausbahnsteig des Bad Homburger Bahnhofs könnte die U2 in Zukunft enden
Foto: Andreas Christopher*

Regionaltangente West oder in einer Schleife über die Trasse der U3 nach Frankfurt zurück. Positiv zu werten ist auch die Tatsache, dass die geplante Linienführung einen sehr günstigen Kosten-Nutzen-Faktor erreicht, der für die Gewährung der notwendigen Zuschüsse ausschlaggebend ist.

Der Nachteil dieser Endstation am Bahnhof ist, dass das Stadtzentrum um das Kurhaus herum nicht unmittelbar erreicht wird und die großen Wohngebiete im Nordwesten der Stadt nach wie vor keinen Anschluss an das Schienennetz erhalten.

Leider ist noch nicht das letzte Wort gesprochen und Überraschungen sind nicht ausgeschlossen. Schon 1988 bemerkten Jens Krakies und Frank Nagel in ihrer Darstellung des Frankfurter Stadtbahnbaus: „Die Unwägbarkeiten der Bad Homburger Stadtbahngeschichte in den letzten zwei Jahrzehnten können nur nachdenklich stimmen.“

Regionaltangente West noch in der Langsamfahrstelle

Erste Gelder für Planung bereitgestellt

(fl) Eine tangentielle Schienenverbindung am westlichen Stadtrand von Frankfurt soll mit neuen Direktverbindungen attraktivere Reisezeiten für viele Fahrgäste bringen, den Frankfurter Hauptbahnhof entlasten und den Stadtteil Höchst aufwerten. Zu diesem bereits seit mehreren Jahren diskutierten Projekt hat sich jetzt die regionale Politik bekannt, organisiert im Aufsichtsrat des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV).

Konkret beschlossen wurde in dessen Sitzung am 14.11.2006 in Hofheim am Taunus, bis zu 6 Millionen Euro aufzubringen, um die notwendigen Unterlagen für ein Planfeststellungsverfahren erarbeiten zu können. Nach der Sitzung bedankte sich der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrates, Rolf Gnadt, beim Land Hessen. Dieses habe mit seiner Zusage, 3 Millionen Euro beizusteuern, den übrigen RMV-Gesellschaftern den jetzt gefassten Beschluss erheblich erleichtert. „In der Vergangenheit haben wir uns alle etwas schwer getan mit diesem bis zu geschätzten 360 Millionen Euro teuren Projekt“, so der Landrat des Wetteraukreises, „aber jeder Weg beginnt bekanntlich mit dem ersten Schritt. Und mit diesem haben wir jetzt die Voraussetzungen geschaffen für eine vertiefende Planung, die wir Politiker für eine endgültige Entscheidung benötigen.“

Die Regionaltangente West wird im Frankfurter Nordwestzentrum beziehungsweise in Bad Homburg im Norden beginnen und auf dem vorhandenen S-Bahn-Netz sowie auf neuen Gleisen über Eschborn nach Frankfurt-Höchst und über den Main direkt zum Flughafen führen. Von dort wird sie im Süden weiter geführt bis zum Bahnhof Dreieich-Buch-

schlag beziehungsweise ins Zentrum von Neu-Isenburg. Spätestens bis zum Jahr 2019 müsste sie fertig gestellt sein, um die jetzt noch möglichen Zuwendungen des Bundes zu bekommen, der RMV strebt aber an, drei Jahre früher die ersten Züge fahren zu lassen. Er erhofft sich täglich 46 000 Fahrgäste auf der neuen Verbindung, davon ein Drittel als neue Kunden.

Streit um die Trassenführung

Der Höchster Ortsbeirat 6 ist laut einem Bericht im Höchster Kreisblatt vom 07.11.2006 dagegen, dass die geplante Regionaltangente-West ans Main-Taunus-Zentrum (MTZ) angebunden wird. Die Grünen-Fraktion hatte eine Trassenführung nördlich der A 66 mit Anbindung ans MTZ ins Spiel gebracht – als eine von drei Varianten zum derzeit geplanten Verlauf der Schienenstrecke. SPD und CDU befürchten dagegen Nachteile für den Höchster Einzelhandel, wenn das Einkaufszentrum einen Schienenanschluss erhält. (Ob die beiden Parteien auch für einen Rückbau der Straßenverbindung zum MTZ plädieren, ist leider nicht bekannt...).

Einigkeit erzielte der Ortsbeirat darüber, die so genannten Trassen-

varianten eins und zwei zu prüfen. Variante eins sieht eine Trassenführung eng an der Südseite der Autobahn bis zum Gewerbegebiet Wilhelm-Fay-Straße vor; Variante zwei eine Trassenführung über die Autobahn bis hin zum Camp Eschborn. Ein weiterer möglicher Konfliktpunkt sind die „Sulzbachwiesen“, zu deren Schutz sich eine Bürgerinitiative gebildet hat.

Frankfurt hält sich bei der Finanzierung weiter zurück

Im Haushaltsjahr 2007 stellt die Stadt Frankfurt noch keine Mittel für die

Regionaltangente West zur Verfügung. Nach Aussagen von Verkehrsdezernent Lutz Sikorski sei die Finanzplanung der Regionaltangente West noch „zu wenig belastbar“, um konkrete Aussagen über den Mittelbedarf treffen zu können. Gleiches gelte für den Bau der Nordmainischen S-Bahn nach Hanau. Die Absage Sikorskis stieß auf heftige Kritik von Bad Homburgs Oberbürgermeisterin Dr. Ursula Jungherr (CDU) und ihrem Parteigenossen Landrat Ulrich Krebs. Beide sehen die Stadt Frankfurt in der Pflicht, schon 2007 erste Geldmittel für die RTW bereit zu stellen.

„Emma“ erreicht Wächtersbach

(cb) Erstmals seit 1995 ist das Mittelzentrum Bad Orb mit der Nachbarstadt Wächtersbach wieder durch planmäßige Zugfahrten verbunden.

Rolf Jirowetz aus Schlüchtern und sein ebenfalls ehrenamtliches Team aus Bad Orb haben in mehrjähriger Arbeit die 6,5 km lange Bad Orber Bahn auf 600mm

Schmalspur umgespurt und dadurch den einzigen, aufgrund der Rahmenbedingungen derzeit möglichen Zugbetrieb realisiert.



*Der hessische Verkehrsminister Dr. Rhiel (Hintergrund links) sowie der Tourismus-Dezernent des Main-Kinzig-Kreises, Günther Frenz (beide CDU) interessieren sich hier eher für die Dampfbahn nach Bad Orb als für die gewohnte Straßenbau-Inszenierung...
Foto: Christian Behrendt*

Als am 31. August 2006 der Hessische Verkehrsminister Dr. Alois Rhiel zum Baubeginn der Straßenbrücke „Am Auweg“ als Ersatz für den bisherigen Bahnübergang nach Wächtersbach kam, fand unter Ausschluss der Öffentlichkeit die erste Fahrt mit Dampf nach Wächtersbach statt. Ab dem 8. Oktober bis zum Saisonende am 29. Oktober 2006 wurde der Personenverkehr – nun mit behördlichem Segen – sonntags ganz offiziell angeboten und von Anfang an sehr gut genutzt.

Bad Orb als Streckenendpunkt war

2006 aus der Übersichtskarte des DB-Kursbuches heraus gefallen, auch der Busverkehr wurde seit längerem dort nicht mehr abgedruckt. Der künftige Sonn- und Feiertagsfahrplan der „Dampfbahn Bad Orb – Wächterbach (DBO)“, wie sie offiziell heißt, wird im DB-Kursbuch 2007 nun wieder unter der früheren Nummer 618 (bzw. 12618) veröffentlicht – neben dem Busfahrplan „MKK-81“ der Kreiswerke Gelnhausen.

Informationen im Internet: www.badorb.de/index.php/952/0/

Frankfurt - doch U-Bahn nach Bergen?

(ac) Nachdem die Grünen in Frankfurt früher weitere U-Bahn-Pläne strikt abgelehnt hatten, wird die Verkehrsplanung unter dem neuen grünen Verkehrsdezernenten Lutz Sikorski doch überraschend interessant.

Es ist jetzt doch eine U-Bahn nach Bergen im Gespräch - allerdings nicht mehr auf unterirdischer Streckenführung durch Seckbach, sondern weitgehend auf der alten Straßenbahntrasse der früheren, 1992 eingestellten Straßenbahnlinie 20.

In einem ersten Schritt soll vielleicht schon in naher Zukunft die Linie U4, die bisher an der Seckbacher Landstraße endet, auf bereits vorhandenen Gleisen über den Stadtbahn-Betriebshof Ost bis Riederwald (Johanna-Tesch-Platz) verlängert werden, wo sie mit der U7 nach Enkheim verknüpft wird. In einer zweiten Stufe soll dann an der Gwinnerstraße wieder ein Abzweig eingebaut und die Linie auf der ehemaligen Straßenbahn-Trasse nach Bergen geführt werden, eine posi-

ve Nutzen-Kosten-Untersuchung vorausgesetzt.

Kommt die Straßenbahn als U-Bahn nach Bergen zurück? Alte Linie 12 kurz vor der Endstation in Bergen im Februar 1992

Foto: Andreas Christopher



Gelungene Westerwaldrundfahrt von Pro Bahn und Bus

(jl) Die Burgruine Reichenstein im Puderbacher Land war das diesjährige Ziel der Sonderfahrt des Fahrgastverbands Pro Bahn und Bus. Mit zwei Triebwagen der Hessenbahn ging es am 9. September von Butzbach über Gießen, Siegen und Au in den Westerwald. Das Fahrtziel kam bei den Fahrtteilnehmern so gut an, dass die Fahrt bereits 3 Wochen vor Beginn restlos ausverkauft war.

180 Teilnehmer nutzten unter anderem die Möglichkeit, die Strecke Altenkirchen - Siershahn zu befahren, wo sonst nur noch Güterzüge verkehren. Die große Teilnehmerzahl stellte den Verein vor einige logistische Probleme; mussten doch am frühen Morgen 130 Brötchen geschmiert, fast 50 Liter Kaffee gekocht sowie viele andere Dinge rund um die Verpflegung gemeistert werden. Doch rechtzeitig gegen 8:30 Uhr war alles am Bord verladen und die Fahrt konnte beginnen.

Bei schönstem Wetter startete die Fahrt im Bahnhof Butzbach. Von Gießen aus

wurde das Lahn- und Dilltal nach Siegen befahren. Trotz zweier größerer Gleisbaustellen verkehrte der Zug bis Betzdorf fast pünktlich. Hier stieg ein Lotse der Westerwaldbahn zu, der für die anschließenden Streckenabschnitte benötigt wurde. In Au wurde das Tal der Sieg verlassen und der Zug erreichte nach rund 20 Minuten Anstieg den Bahnhof Altenkirchen im Westerwald. Weiter ging es entlang der Wied über Neitersen und Flammersfeld. An den Bahnhöfen wurde jeweils für ein Foto oder eine Zigarettenpause ein kurzer Halt eingelegt. Nach Flammersfeld bog die Strecke ab nach

Der Sonderzug unterwegs zwischen Dillenburg und Siegen bei Rudersdorf Foto: Michael Baier

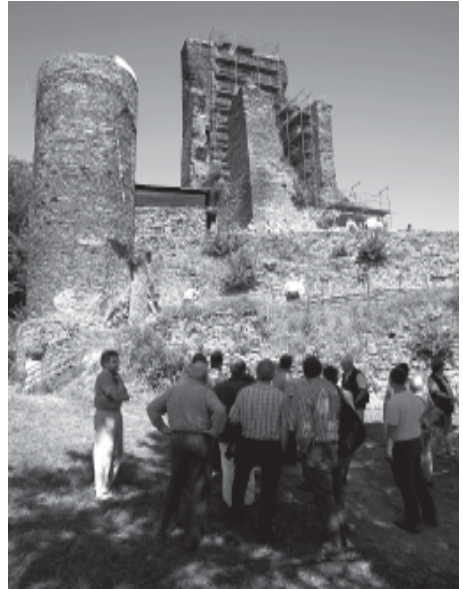




Fahrkartenkontrolle im Zug

Südst und führte entlang des Holzbachs zur Burgruine Reichenstein.

Der Ausstieg dort gestaltete sich etwas schwierig, da keine Bahnsteige mehr vorhanden sind. Mit mitgeführten kleinen Treppen gelangten jedoch die Fahrgäste aus dem Zug und nach wenigen Metern war das Burggelände erreicht. Hier hatte der Förderverein der Burgruine Reichenstein schon Bratwürste und Getränke für die Reisegruppe vorbereitet. Dank der sehr guten Organisation des Fördervereins hatte innerhalb einer halben Stunde jeder etwas zu Essen und zu



Burgruine Reichenstein

Nach dem Essen bestand die Möglichkeit zu einer Burgbesichtigung. Zwei Führer erklärten die Entstehungsgeschichte der Burg, deren Bedeutung aber nie groß war. Seit einigen Jahren wird die Ruine vom Förderverein

Bürgermeister Wolfgang Kunz (links stehend) begrüßt die Fahrgäste der Sonderfahrt auf der Burgruine Reichenstein





*Nach der Mittagspause gab es
verschiedene Kuchen vom Blech*

betreut und in ihrem jetzigem Zustand erhalten. Heute noch gut zu erkennen ist der ehemalige viergeschossige Wohnturm, der teilweise eingerüstet war.

Nach der Mittagspause ging die Fahrt weiter über Puderbach, Raubach und Dierdorf nach Selters. Hier endet die normale Bahnstrecke vor den Werkstoren der Firma Schütz, die im Behälterbau tätig ist. Die Firma hat in den vergangenen

Jahren stark expandiert und ist dabei quasi „über“ die Bahnstrecke gewachsen. Dank des Lotsen der Westerwaldbahn waren die Tore aber kein Hindernis. Obwohl einer der Torschlüssel kurzzeitig verloren ging, konnte nach kurzer Suche der Schlüssel gefunden und die Fahrt über das Werksgelände fortgesetzt werden. Durch Fabrikhallen fuhr der Zug und auch die dort tätigen Arbeiter staunten nicht schlecht, dass ein Personenzug nur wenige Meter entfernt ihre Arbeitsplätze passierte.

Danach führte die Fahrt weiter in das Kannebäckerland über Siershahn nach Montabaur. Anschließend wurde die Westerwald-Querbahn von Montabaur nach Wallmerod befahren, die hauptsächlich dem Abtransport von Tonerde dient und seit Jahrzehnten keinen Personenverkehr mehr aufweist. Zahlreiche Tongruben bestimmen die Landschaft. Ein Großteil der Tonerde wird an zahlreichen Gleisanschlüssen und Laderampen auf die Bahn verladen und bis nach Italien versandt.



*Vorstellung des Wieder-
inbetriebnahmekonzepts
für die Westerwaldquer-
bahn durch den Verein
Interessengemeinschaft
Westerwald-Querbahn
e.V. (IWQ).*

*Von links: Hans-Albert
Brenner; Ulrich Schoth,
Manuel Zimmermann
(alle IWQ) sowie Hans-
Joachim Schmidt und
Jürgen Lerch von Pro
Bahn & Bus*



Zugbegegnung zwischen einem ICE und dem Sonderzug im Bahnhof Montabaur

Am Endbahnhof in Wallmerod empfing uns der Vorstand der Interessengemeinschaft Westerwald-Querbahn. Im Beisein der Lokalpresse stellte der Verein sein Konzept zur Reaktivierung der Strecke Westerburg - Rennerod vor und wies auch auf eigene Sonderfahrten eine Woche später zwischen Wallmerod und Montabaur hin.

Zurück in Montabaur hielt der Zug am ICE-Bahnsteig, wo auch kurz darauf ein ICE Richtung Köln einfuhr.

Richtung Heimat ging es über Limburg und die Lahntalbahn nach Gießen. Besonders der landschaftlich ausgesprochen reizvolle Abschnitt Limburg - Weilburg mit seinen zahlreichen Tunnels und Brücken fand die Aufmerksamkeit der Fahrgäste. Nach einem kurzen Aufenthalt in Gießen traf der Sonderzug um 19:15 Uhr wieder in Butzbach ein.



Tunnelblick: Auf der Rückfahrt durchs Lahntal reiht sich Tunnel an Tunnel

Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar: DB-Netz will Klarheit

(cb) Obwohl das Raumordnungsverfahren seit längerem abgeschlossen ist, besteht noch immer Uneinigkeit über die letztlich zu realisierende Trassenvariante sowie die Finanzierungsaspekte. Aufgrund ihrer zentralen Bedeutung möchte nun auch DB Netz hinsichtlich der Vorhaben des Bundesverkehrswegeplanes in absehbarer Zeit Klarheit über deren Finanzausstattung seitens des Bundes.

Die Bahn drängt parallel dazu, die noch offenen Fragen hinsichtlich der Linienführung zügig zu klären. Spekulationen über eine schnelle Entscheidung wurden im Wesentlichen durch die Veröffentlichung des Investitionsrahmenplans (IRP) durch Bundesverkehrsminister Tiefensee ausgelöst, in dem die Strecke erwähnt wird.

Die Position von Pro Bahn & Bus ist klar:

- Die NBS genießt aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung sowie des fortgeschrittenen Planungsstadiums bundesweite Realisierungs- und Finanzierungspriorität vor allen anderen Neubauvorhaben, insbesondere vor dem fragwürdigen Projekt Nürnberg – Erfurt.

- Eine Gesamtbetrachtung und –reali-

sierung der Projektkette

* Knoten Fulda

* NBS/ABS Fulda – Frankfurt (Mittelgebirge / Flachland)

* Knoten Frankfurt

* NBS Frankfurt – Mannheim (Flachland)

* Knoten Mannheim

ist unerlässlich.

- Aufgrund der verkehrsgeografischen Lage ist ein Systemhalt in Mannheim für einen Großteil aller denkbaren ICE-Linien zwingend, während in Darmstadt – ebenso wie in Hanau oder Wiesbaden – auf Dauer nur ausgewählte ICE-Linien stoppen werden.

- Der Bypass Mannheim ist zurückzustel-

Für den Korridor Frankfurt - Mannheim wird dringend eine schnelle Strecke benötigt



len, bis nach Realisierung eines 30-Min-Taktes im ICE-Kernnetz die Nachfrage vertaktete (!) ICE-Sprinterlinien rechtfertigt, die im Rahmen des ITF Mannheim ohne Halt passieren, ohne im Anschluss-system Schaden anzurichten. Die Bypass-Funktion für Sprinterzüge kann zwischenzeitlich durch eine kurze Gleisverknüpfung östlich des Mannheimer Hauptbahnhofes aufrechterhalten werden.

- Auf einer Flachlandstrecke wie dieser sind Fahrzeitgewinne im ökonomisch wie ökologisch kritischen Geschwindigkeitsbereich zwischen 250 und 300 km/h noch immer preiswerter zu erzielen als im Mittelgebirge. Daher ist der autobahnparallelen Führung der Stammstrecke solange der Vorzug zu geben, wie der Fahrzeitverlust bei kompletter Führung durch den Darmstädter Hauptbahnhof mit reduzierter Geschwindigkeit nicht an anderer Stelle durch eine insgesamt günstigere Alternativlösung mit Gesamtnetzwirkung kompensiert werden kann.

- Die - selbstverständlich höhenfreien - Aus- und Einschleifungen für den Darmstädter Hauptbahnhof sind an den fahrdynamischen Notwendigkeiten von dichter Trassenbelegung einerseits und ge-

ringsten Fahrzeitverlusten andererseits auszurichten, wobei eine uneingeschränkte und leistungsfähige Verknüpfung zum Bestandsnetz im Knoten Darmstadt unabdingbar ist.

- Die Auswahl von Linien und Systemhaltezeiten in Darmstadt richtet sich stark nach den am Darmstädter Hauptbahnhof möglichen Verknüpfungen zu den Regionalzügen in das Darmstädter Umland sowie den fahrplantechnischen Möglichkeiten aufgrund übergeordneter Verknüpfungserfordernisse im ICE-Netz selbst.

- Die zu schaffenden Infrastrukturen sollen perspektivisch einen schnellen Regionalverkehr nach dem Vorbild der NBS Nürnberg – Ingolstadt zulassen, mit dem die Anbindung der Räume südlich und östlich von Darmstadt an den Flughafen Rhein/Main verbessert werden kann.

- Als Komplementärleistung für eine nachhaltige, attraktive ICE-Anbindung hat die Region sich langfristig zu verpflichten, auf den Darmstädter Zulaufstrecken Schienenregionalverkehr im halbstündigen Grundtakt zu bestellen und mit den ICE-Halten zeitlich passend zu vernetzen.

Jürgen Walter (SPD) fordert Transrapid

(cb) Nach dem schweren Transrapid-Unfall vom 22.09.2006 hat Jürgen Walter, Vorsitzender der hessischen SPD-Landtagsfraktion und Konkurrent von Andrea Ypsilanti um die Spitzenkandidatur der hessischen SPD bei der kommenden Landtagswahl, mehrfach eine Transrapidstrecke zwischen dem Frankfurter Flughafen und dem rheinland-

pfälzischen Flughafen Hahn gefordert. „Damit würde Hessen für die Wirtschaft zur modernsten Region Deutschlands!“, so Walter wörtlich. Ministerpräsident Koch solle „sich für dieses spannende Projekt einzusetzen und mit seinem bayerischen Amtsbruder Stoiber um die Bundesfördermittel in Konkurrenz zu treten“.

Kommentar zum Transrapidwunsch von Jürgen Walter:

Die Leiche lag geschminkt im Keller und weste stoisch vor sich hin. Doch einer zog aus, die Totenruhe zu stören.

Der Ministerpräsidentenkandidaten-Kandidat reanimiert unverdrossen zum X-ten Male den Lobbyisten-Singsang eines Transrapid-Torso zum Hahn. Der ist zwar dreimal so lang wie das Münchener Projekt. Doch exakt auf dieser isolierten Insel soll sich das teuerste Landverkehrsmittel gar wunderbar aus dem bemerkenswerten Klientel-Mix von Billigfliegern und Luftcargo „rechnen“. Umso mehr als Walter zugleich den „massiven Ausbau von Straßen- und Schienenwegen“ als Konsequenz des Flughafenausbaus in Aussicht stellt. Geldbeschaffung? Es gibt doch Farbkopierer!

Wo genau lebt Herr Walter? Jedenfalls nicht in jenem Hessen, wo – statt endlich die übelsten Fahrplanlücken zu schließen – nach „Koch-Steinbrück-Papier“ (2004) und Regionalisierungsmittelkürzungen (2006) die Verbünde grosskoalitionär gezwungen werden, regelmäßig neue Angebotslöcher aufzureißen. Wo man zur Finanzierung der Schrumpffahrpläne nun schon die spärlichen Investitionen beschneidet, auf dass Opas Uralt-Bahnsteige aus der Kaiserzeit uns bis zur nächsten Fußball-WM erhalten bleiben. Wo Schieneninfrastruktur und Planungsoptionen in Stadt und Land planmäßig verbaut werden.

Wo selbst die offenkundigsten Engpässe im Großknoten Frankfurt seit Jahren die fachlich gebotene Beachtung zumindest politisch nicht finden. Wo man, siehe „Frankfurt 21“, jedem noch so fragwürdigen „Innovations“-projekt hinterher rennt, statt an den bekannt wunden Punkten ein paar Gleise, Weichen und Überwerfungen zu bauen, wie es die Großväter noch konnten. Wo ein marktfähiges RE-X-Angebot mit Nord-Süd- und Ost-West-Achsen sowohl über den Hauptbahnhof als auch über den Flughafen („Dipol-Ansatz“ – schon vergessen?) offiziell nicht einmal mehr anvisiert wird. Wo eine Fortsetzung dieser Aufzählung ganze Bücher füllt!

Und wo sich Politiker gern von solch lästigen Wahrheiten emanzipieren, um nach Wolkenkuckucksheim zu entschweben. Kräht doch 'eh kein Hahn danach.

Wirklich nicht? Mein Gott, Walter...

Christian Behrendt



Wellness, Sport und Spaß



Die Welle

Bade- und Saunavergnügen

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



Das Eis

Eislaufvergnügen unter Dach

- Eishockey
- Eiskunstlauf
- Eisstockschießen
- Schlittschuhverleih



Das Freibad

Spaß und Badevergnügen

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



Minigolf

18 Bahnen

Freizeitzentrum Lauterbach

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

Telefon während der Öffnungszeiten 0 66 41/45 05

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

Neue Broschüren aus dem Westerwald

Der Heimat- und Geschichtsverein Breitscheid e.V. (Rathausstr. 14, 35767 Breitscheid / Tel.Nr. 02777/913321) brachte im letzten Jahr zum 100-jährigen Jubiläum der Westerwaldquerbahn eine Neuauflage des Werkes „Geschichten um den Balkan-Express“ heraus, welches sich mit der kürzlich abgebauten Bahnlinie Haiger-Breitscheid befasst. Die zweite Auflage wurde neu gestaltet und gegenüber der älteren Erstauflage auch vom Umfang her etwas erweitert. Das Heft umfasst 92 Seiten und enthält zahlreiche Abbildungen in Schwarzweiss.

Der Preis beträgt 6,- EUR zzgl. Versand. Zu beziehen ist das Heft unter der genannten Anschrift, die Lieferung erfolgt gegen Rechnung.



Eine weitere Broschüre stellt den Bahnhof Großseifen in den Mittelpunkt. Dieser lag an der Strecke Erbach/Ww (heute Nistertal-Bad Marienberg) – Fehl-Ritzhausen, einer heute fast vergessenen Verbindungsbahn zwischen der Oberwesterwaldbahn und der ehemaligen Westerwald-Querbahn.

Die Westerwälder Dampfeisenbahnfreunde und der heutige Besitzer des Bahnhofs Großseifen, Jürgen Musche, haben zahlreiche Fakten zur Geschichte der Strecke und des Bahnhofs zusammengetragen und mit historischen Fotos unterlegt. Dabei geht der Blick auch auf die lokale Industriegeschichte mit dem Basalt- und Braunkohlenbergbau sowie der Elektrizitätsgewinnung.

Ein Kapitel ist der „aszb-Schnellbahn“ gewidmet – dahinter verbirgt sich die Versuchsanlage der „Arbeitsgemeinschaft schnellfahrender Bandzüge“, welche nach dem Abbau der Regelspurgleisanlagen für ca. zwei Jahre am Bahnhof Großseifen existierte. Die mit Linearmotoren ausgestattete Förderanlage sollte vor allem in so genannten Entwicklungsländern Eisenbahnen im Massengutverkehr ersetzen bzw. deren Neubau überflüssig machen.

Die Broschüre umfasst 36 Seiten und kostet 5 Euro, ggf. zuzüglich Versand.

Kontakt:

Arbeitsgemeinschaft
Schienenverkehr im Westerwald,
Jochem Hellmig,
Gartenstraße 5, 57567 Daaden
Tel. 02743/6338 Fax 02743 933 213

Fuldatalbahn Kassel-Melsungen-Bebra-Fulda NVV-Linie R 5 NVV streicht 25 von 400 Regiotramfahrten Melsungen - Kassel

(hh) Seit Anfang Juni 2006 rollt die RT 5 in der Woche 400 mal zwischen Melsungen und Kassel Hbf. Leider musste der NVV beobachten, dass manche Züge schlecht ausgelastet waren - vor allem in den Morgen- und Abendstunden. Da der NVV gehalten ist, wirtschaftlich zu planen, sind seit dem 8. Oktober 25 RT-Züge weniger eingesetzt. Dafür bekommen hier einige RE-Züge zwischen Kassel und Fulda mehr Halte im Fuldatal.



Burgwaldbahn Marburg – Frankenberg RMV-Linie 42

(js) Zwischen dem 16. und dem 29. Oktober fanden auf der Burgwaldbahn Gleisbauarbeiten statt. Zwischen den Bahnhöfen Sarnau und Wetter wurde der komplette Oberbau durchgehend erneuert. Während dieser zwei Wochen wurde mit

dem Triebwagen 628 227 ein Inselverkehr zwischen Frankenberg und Münchhausen durchgeführt. Zwischen Münchhausen und Marburg bestand Schienenersatzverkehr, welcher durch ein privates Busunternehmen durchgeführt wurde. Da als Ersatz für den zweiten Triebwagen sogar zwei Reisebusse eingesetzt waren, konnten evtl. anfallende Verspätungen, die durch verspätete Anschlusszüge anfielen, leicht ausgeglichen werden. Da leider auf den Halt in Cölbe verzichtet wurde, konnte der Bus über die B3 den Ort umfahren. Dadurch konnten die Zugfahrzeiten ohne nennenswerte Verspätungen eingehalten werden. Der abgetragene Altschotter wurde während der Bauzeit auf den ehemaligen Ladestraßen der Bahnhöfe Sarnau und Simtshausen zwischengelagert.

Obere Lahntalbahn Marburg – Bad Laasphe – Erndtebrück RMV-Linie 43

(js) Auch auf dieser Strecke fanden in der Woche vor den Herbstferien Gleisbauarbeiten statt. Hierzu war eine Streckensperrung zwischen Biedenkopf und Erndtebrück erforderlich, ein Schienenersatzverkehr mit Bussen war eingerichtet.

Vogelsbergbahn Gießen-Alsfeld-Fulda RMV-Linie 35

Langsamfahrstellen in Grünberg

(hl) Seit der 41. Kalenderwoche gibt es auf der Vogelsbergbahn im Bereich Grünberg zwei gravierende Langsamfahr-



Die alte Fußgängerbrücke am Mücker Bahnhof soll abgerissen und durch einen Neubau ersetzt werden

Foto: H. Lorenz

stellen, welche sich so fahrzeitverlängernd auswirken, dass zeitweise die Anschlusszüge am Bahnhof Gießen nicht erreicht werden. In Fahrtrichtung Fulda gesehen befindet sich die erste Langsamfahrstelle im Bereich der Einfahrtsignale, die zweite unmittelbar im Bereich der Bahnhofsausfahrt.

Güterverkehr

Im Industriegebiet Großen Buseck hat sich mit einem Recyclingunternehmen (Bohn Umweltdienste) ein neuer Güterverkehrskunde auf dem Gelände eines ehemaligen Eisenhändlers angesiedelt. Dieses Unternehmen nutzt den vorhandenen Gleisanschluss zum Versand seiner aufbereiteten Produkte in Gruppen von Railion-Talns (geschlossene Großraum-Selbstentladewagen).

Neue Lichtzeichenanlage am Bahnübergang der B 49 bei Gießen in Betrieb genommen

Seit nahezu zwei Jahren wurde der stadteinwärtige Bahnübergang an der Bundesstraße 49 tagtäglich bei jeder Zugsbewegung von einem Wachdienst mit zwei Personen durch Absperrband gesichert. Dies ist nun endlich Geschichte, denn Anfang November wurde die neue Bahnübergangsicherungsanlage in Betrieb genommen und gleichzeitig ein Bahnübergang im Wald zwischen der B 49 und dem „US-Depot“ geschlossen.

Eiserner Steg am Bhf. Mücke

Der Fußgängersteg am Bahnhof Mücke, auch „Eiserner Steg genannt“, der die 1200 Einwohner des Ortsteiles Merlau fußläufig an den Bahnhof anbindet und auch entsprechend reich von Reisenden

genutzt wird, ist bereits schon seit einigen Jahren in keinem vertrauenswürdigen Zustand mehr. Obwohl seitens der Gemeinde Mücke im Jahre 1999 am „Merlauer-Treppenaufgang“ eine sehr gut genutzte, moderne Fahrradabstellanlage errichtet wurde, informierte im Spätherbst 2003 die DB AG die Gemeindeverwaltung darüber, dass sie den Abriss anstrebe, dem die Gemeinde natürlich nicht zustimmte.

Damit die Überführung weiterhin überhaupt noch genutzt werden konnte, waren einige Abstützungs- und Sicherungsmaßnahmen, insbesondere auf der Bahnhofsseite, notwendig. Im Jahre 2005 wurde dann zum ersten Male öffentlich, dass die DB AG einen Neubau als Ersatz für die alte Fußgängerbrücke plant. Die Umsetzung sollte ebenfalls 2005 erfolgen. Mittlerweile haben wir Ende 2006 erreicht und das Einzige, was bisher seitens der DB AG veranlasst wurde, war eine öffentliche Ausschreibung zum Abbruch der Überführung und zur Erstellung der Fundamente. Die Ausführung der Arbeiten war in der Ausschreibung für den Zeitraum vom 6. bis 30. November 2006 terminiert. Bis zum heutigen Redaktionsschluss sind jedoch noch keine Baumaßnahmen zu beobachten gewesen.

LKW Abstellplatz am Bhf. Mücke

Das weitläufige Gelände des Bahnhofes Mücke mutiert immer mehr zum LKW-Abstellplatz, sowohl in der Woche aber insbesondere an den Wochenenden. Am Wochenende trifft man hier nicht selten zwei bis drei abgestellte Sattel-schlepper mit Auflieger an. Diese stehen zwar auf dem Firmengrundstück eines



LKW abgestellt am Bahnhof Mücke

ehemaligen Mineralölhandels, benutzen aber im Regelfall zur Ausfahrt die Buswendeschleife am Empfangsgebäude. Der Straßenunterbau der Wendeschleife und die Zufahrt sind jedoch nicht für die großen Belastungen der Vierzigtonner ausgelegt. Vermutlich ist es nur eine Frage der Zeit, bis hier die ersten Fahrbahnschäden auftreten werden.

Leider fühlt sich derzeit niemand zuständig, um die Benutzung der Wendeschleife zu untersagen. Die Gemeinde kann nicht reagieren, da der Eigentümer die DB AG ist, die DB AG steht vorgeanntem Sachverhalt gleichgültig gegenüber, da die Gemeinde Mücke 1999 der Bauträger der Buswendeschleife in der P+R Anlage war. Somit muss wieder einmal mehr die Allgemeinheit für die durch den LKW-Verkehr verursachten Folgeschäden aufkommen.



Limburg - Niedernhausen - Frankfurt

RMV-Linie 20

DB Regio AG betreibt auch künftig die Strecke Frankfurt-Limburg

(fl) Im Rahmen einer europaweiten offenen Ausschreibung hat die Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) die Schienenverbindungen zwischen dem Frankfurter Hauptbahnhof und Limburg (RMV-Linie 20) erstmals ausgeschrieben. Den Zuschlag erhielt die DB Regio AG Hessen, die auch bisher die Strecke betrieb. Der Vertrag wird für zwölf Fahrplanjahre abgeschlossen, beginnend mit dem 14. Dezember 2008.

Ausgeschrieben wurde eine Schienenverbindung des RMV, auf der jährlich 1,039 Millionen Zugkilometer gefahren werden. Eine Besonderheit der Ausschreibung ist, dass ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 ausschließlich fabrikneue Doppelstockwagen eingesetzt werden, die dem modernsten Standart in Bezug auf Technik und Komfort entsprechen. Alle Züge verfügen über Klimaanlage, Toiletten sowie Steckdosen für Laptops und sind am Einstieg zum Mehrzweckabteil mit automatisch ausfahrbaren Rampen zum Bahnsteig ausgestattet. Alle Züge auf der Linie 20 sind somit barrierefrei auch für Mobilitätseingeschränkte zugänglich.

Sie entsprechen durch deutliche Kontraste im Innenraum auch den Bedürfnissen von Sehbehinderten. In Mehrzweckabteilen ist Platz für drei Rollstühle oder 12 Fahrräder vorhanden. Entsprechend

der Vorgaben der Ausschreibung werden in allen Zügen Zugbegleiter eingesetzt.

Taunusbahn

Brandoberndorf - Usingen - Friedrichsdorf

RMV-Linie 15

Modernisierung läuft

(hm) Die Maßnahmen zur Modernisierung und Kapazitätserweiterung bei der Taunusbahn Brandoberndorf – Bad Homburg (- Frankfurt) sind angelaufen. Die Bahnsteigverlängerungen an sechs Bahnstationen sind in vollem Gange und sollen kurzfristig abgeschlossen werden. Bislang drei Triebwageneinheiten vom Typ VT/VS 2 E haben ein sogenanntes Redesign erhalten, was sich nicht nur an der Lackierung der Fahrzeuge, sondern auch an der farbenfrohen Inneneinrichtung zeigt. Vom Komfort her betrachtet, sind die neu gestalteten Fahrzeuge allerdings sehr umstritten. Aber auch die ersten der zehn neuen Fahrzeuge von Alstom LHB aus der Modellfamilie Coradia Lint sind bereits im Taunus angekommen und warten auf ihre Abnahme durch das EBA. Spätestens zum Fahrplanwechsel sollen sie im Planbetrieb eingesetzt werden.

RMV-Strecke 64/65

Odenwaldbahn

Bahnsteigumbauten in Bad König abgeschlossen

(fl) Bereits im August dieses Jahres wurde der erste neu gebaute Bahnsteig im Bahnhof Bad König in Betrieb genom-



Der neue LINT-Triebwagen 204 auf Probefahrt (links) und ein modernisierter VT2E treffen sich im Bahnhof Königstein

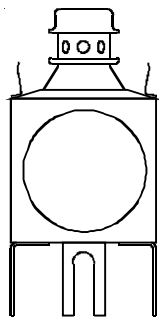
Foto: U.E.

men. Mittlerweile ist auch der zweite Bahnsteig fertig gestellt. Er liegt direkt am Empfangsgebäude und wurde am 9. Oktober seiner Bestimmung übergeben. Der bereits umgebaute Bahnsteig 2 kann seit diesem Zeitpunkt über einen neuen Bahnübergang erreicht werden, der sich in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs befindet.

Im Rahmen der Baumaßnahmen wurden beide Bahnsteige entsprechend dem Nahverkehrsstandard erhöht, so dass die Fahrgäste stufenfrei in die Triebzüge einsteigen können. Neben neuen Sitzgelegenheiten wurden die Bahnsteige mit Info-Vitrinen, Beschilderungen, Beleuchtung, Lautsprechern und Funkuhren ausgestattet. In die Bahnstation Bad König

wurden ca. 800.000 Euro investiert.

Weitere zehn Stationen werden an den Strecken Eberbach – Hanau und Darmstadt – Groß Umstadt-Wiebelsbach von der Bahn modernisiert. Nach den Bahnhöfen Bad König-Zell, Darmstadt Ost, Otzberg Lengfeld und Bad König werden auch die Stationen Erbach (Odenwald), Michelstadt, Höchst-Mümling-Grumbach, Höchst (Odenwald), Groß Umstadt-Wiebelsbach, Groß Umstadt, Seligenstadt, Hainburg-Hainstadt, Reinheim und Ober-Ramstadt umgebaut. Für die Stationsumbauten werden über 16 Millionen Euro investiert. Die Kosten teilen sich Bund, Land, RMV, die Kommunen und die Bahn.



Marburgs Leid/(t)-linie

Im Buch „Mit Hafer, Strom und Diesel“ der Omnibusfreunde Marburg e.V. findet sich eine schöne Anekdote, die wir Ihnen nicht vorenthalten möchten:

„Marburgs Studentenverbindungen kannten indes gleich drei Scheine, die erworben wurden wie die Scheine zur Bestätigung von Leistungen bei Seminaren, Klausuren oder Hausarbeiten. Der „Kleine O-Bus-Schein“ wurde demjenigen erteilt, der in Begleitung glaubwürdiger Zeugen vom Hauptbahnhof entlang der O-Busstrecke bis zum Rudolphsplatz ging, dabei in jede Kneipe einkehrte und ein Bier trank. Der „Große O-Bus-Schein“ verlängerte die Strecke bis zur Endstation am Südbahnhof. An dieser Strecke lagen immerhin 39 Kneipen; der Schein verlangte also den Konsum von 39 kleinen Bieren!

Schwierigster Schein war freilich der „Oberstadt-Schein“: Um ihn zu erhalten musste man am Rudolphsplatz in die Oberstadt abbiegen und nach dem Konsum von je einem Bier und einem Korn auf dem Markplatz schließlich so lange randalieren, bis die Polizei einen in die Ausnüchterungszelle verfrachtete.

Sollte sich die Sitte des „O-Bus-Scheins“ auch in anderen Ländern der Erde finden, so könnte dies die sprichwörtliche Trinkfestigkeit osteuropäischer Nationen begründen. Denn in einer anderen Quelle – der Interseite www.solingen-internet.de - finden wir folgende

Hinweise: „Weltweit gibt es derzeit etwa 40.000 Obusse, fast drei Viertel davon im östlichen Teil Europas und in Russland.“ Und weiter: „Die längste O-Buslinie fährt auf der Halbinsel Krim in der Ukraine. Sie verbindet über eine landschaftlich reizvolle Strecke über Gebirgspässe die 117 Kilometer voneinander entfernt liegenden Städte Simferopol und Jalta am Schwarzen Meer.“

Prost Marburg – na sdarówje Jalta

Hessenschiene

Herausgeber:

Pro Bahn & Bus e.V.

Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach

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

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

Email: hessenschiene@probahn-bus.org

Layout: Jürgen Lerch

Druck: Druckhaus Gratzfeld, 35510 Butzbach

Auflage: 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: Christian Behrendt, Hermann Hoffmann, Gernot Hornik, Jürgen Schmied, Friedrich Lang, Lars Kühnemund, Michael Laux, Jürgen Lerch, Andreas Christopher, Oliver Günther, Walter Söhnlein, Horst Mader, Timo Wagner

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:

1. Februar 2007

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 66

Ort Datum Unterschrift

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Einzugsermächtigung

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.: BLZ:

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

Ort Datum Unterschrift

