

HESSEN SCHIENE

Nr. 67 D: 1,80 Euro
März - Mai 2007
ZKZ 04032

Die Infozeitschrift
von Pro Bahn & Bus



- Regiotram nach Wolfhagen eröffnet
- Vogelsbergbahn mit Fahrplanproblemen
- ICE-Anschluss für Darmstadt vorgestellt



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand.....	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
RegioTram nach Wolfhagen eröffnet	7
Neuer Geschäftsführer des NVV	9
NVV-Fahrplanwechsel mit Preiserhöhungen	10
Fünf-Minuten-Garantie des NVV / Jahresrückblick	10
NVV-Fahrplanbuch abgeschafft	11
Mittelhessenexpress kommt bei Fahrgästen nicht gut an	12
Modernisierung der Stationen der Horloffthalbahn	18
Die aktuelle Situation der Oberen Lahntalbahn	21
Neuer Fahrplan auf der Burgwaldbahn Marburg-Frankenberg	23
Neuer Fahrplan der Vogelsbergbahn „Murks und nochmal Murks“	24
Erster modernisierter Triebwagen im Kurhessenbahnnetz	28
Sturmschäden durch den Orkan „Kyrill“ im Kurhessenbahnnetz	29
Lumdatalbahn: Grundstücksverkäufe behindern Reaktivierung	30
Lahntalbahn: Aufwändige Tunnelsanierung	31
Neues Bahnhofsgebäude in Rüsselsheim feierlich eröffnet	34
Neues Instandhaltungszentrum der Bahn in Frankfurt-Griesheim	36
Neuer S-Bahn-Haltepunkt Schwalbach-Nord	37
Nass. Touristikbahn und ESWE wollen enger zusammenarbeiten	38
Bahn bestellt 42 Doppelstockwagen für Hessen	39
ORN gewinnt Ausschreibung.....	40
Eine positive Bilanz für die Überwaldbahn	41
HEAG modernisiert den Fahrzeugpark / Neue Haltestellen.....	43
Einigung bei der Anbindung von Darmstadt an den ICE	46
DB-Regio gewinnt Ausschreibung um „E-Netz Würzburg“	52
Frankfurter und Kasseler Fahrpreise im Städtevergleich	53
Reisetipp: Dampfsonderzug FD Herkules zum NVV nach Kassel	58
Buchtipp: 50 Jahre Hessische Landesbahn GmbH.....	60
Streckentelegramm	61
Schlusslicht	66

Liebe Mitglieder,
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

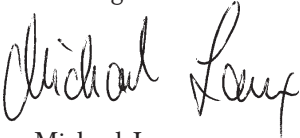
„Eigentumswohnungen Friedberg – 10 Minuten zur S6“, „Oberursel Nähe U-Bahn“ - so oder so ähnlich beginnen zahlreiche Wohninserate im Rhein-Main-Gebiet. Der Aufbau der Schnellbahnsysteme in den letzten drei Jahrzehnten hat die Region zweifellos attraktiver gemacht. Der Großraum Kassel entwickelt mit der Regio-Tram ein eigenes Produkt, welches ähnliche Effekte bewirken wird – allerdings in einem ungleich schwierigeren, weil von Abwanderung bedrohten Terrain. Die Fahrgastzahlen im Nahverkehr der Stadt Frankfurt wuchsen 2006 um 3,13 %, im S-Bahnbereich dürften sie sich ähnlich entwickeln.

Für die etwas peripherer gelegenen Gebiete wurde in den 1990er Jahren die Idee des Stadtexpress geboren: Taktverkehr mit Halt an allen Stationen bis zum regionalen Oberzentrum und dann schnell in die Metropole. Die Taunusbahn war der Prototyp, die Neue Odenwaldbahn und jüngst der Mittelhessen-Express folgten.

Doch leider tut sich der Rhein-Main-Verkehrsverbund gerade mit diesen Systemen sehr schwer. Sowohl im Odenwald als auch in Mittelhessen wurde das Fahrgastaufkommen deutlich unterschätzt. Oder die Überfüllung zu Stoßzeiten wurde einkalkuliert, denn zusätzliche Fahrzeuge kosten bekanntlich Geld. Da nutzt auch das „Schönrechnen“ von Sitzplatzkapazitäten durch Hinzunahme früherer oder späterer Züge nichts. Viele Fahrgäste sind nun einmal auf bestimmte Verbindungen angewiesen, weil nicht jeder Arbeitgeber flexible Arbeitszeiten bietet. Oder weil Anschlussfahrten nicht warten, bis der „sitzplatzstarke“ Zug eingetroffen ist.

Top und Flop liegen aber auch beim NVV eng beieinander. Die zweite Diesel-Regiotram Deutschlands (nach Nordhausen) nahm im Dezember ihren planmäßigen Betrieb als Regionalbahn auf, das Verbindungsstück zur „Stadtbahn“ folgt in wenigen Monaten. Doch leider scheint der Verbund wild entschlossen, die Strecke nach Fritzlar und Bad Wildungen dem Erfolg an anderer Stelle zu opfern. Die Reduzierung der Zugfahrten wurde durch einen massiv ausgebauten Busverkehr „kompensiert“.

Und auch das hohe Preisniveau des Kasseler Stadtverkehrs stimmt nachdenklich. Der VCD-Preisvergleich in diesem Heft zeigt Kassel bei den Preissteigerungen seit 1996 an der Spitze einer Liste von 11 Regionen in Deutschland. Die aktuelle NVV-weite Preissteigerung von 6% (und damit mehr als 4% über der Inflationsrate) passt da leider ganz ins Bild.



Michael Laux

Regionalverband Nordhessen
Regionalleiter Hermann Hoffmann
Postfach 10 29 40
34029 Kassel
Telefon und Telefax (05 61) 67 17 9

Regionalverband Mittelhessen.
Regionalleiter 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

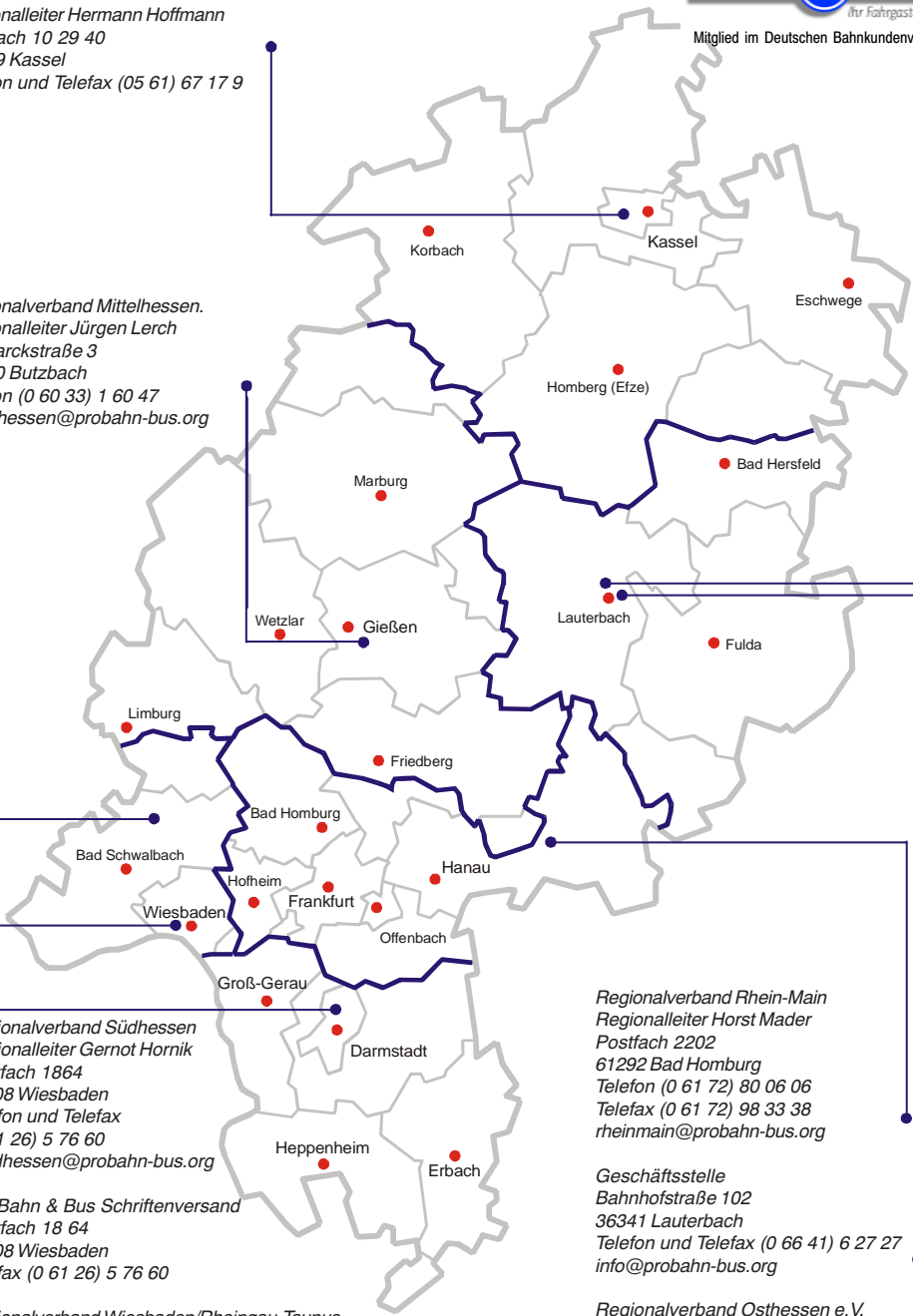
Pro Bahn & Bus Schriftenversand
Postfach 18 64
65008 Wiesbaden
Telefax (0 61 26) 5 76 60

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
05.03.07 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
14.03.07 18:30 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Landesgeschäftsstelle Lauterbach, Nordbahnhof
03.04.07 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
12.04.07 18:30 Uhr	NHS	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstr. 21, Melsungen
16.04.07 18:30 Uhr	WRT SHS	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus / Südhessen	Gaststätte "Zum Niederwald", Niederwaldstr. 10, Wiesbaden
07.05.07 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte "Ziegelhütte", Am Bahnhof 6, Idstein
08.05.07 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
09.05.07 18:30 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Gaststätte "Terminal", Bahnhof Fulda

Unsere Treffen vor Ort

Kontaktadressen

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



Mit dem ICE von Mainz oder Wiesbaden nach Köln und zurück für 29 Euro

„Freizeit-Ticket“ gilt bis Ende März / Züge können frei gewählt werden

(fl) Einmal den Kölner Dom besuchen, einige Kölsch verkosten oder mal wieder Tempo 300 fahren - das ist mit dem schnellen ICE als Tagesausflug für nur 29 Euro möglich. Das „Freizeit-Ticket“ bietet die Deutsche Bahn (DB) als Hin- und Rückfahrt von Mainz oder Wiesbaden nach Köln an.



Es gibt keine Zugbindung oder Kontingentierung, das heißt die Züge können frei gewählt werden. Das „Freizeit-Ticket“ gilt einen Tag lang bis um 3 Uhr des Folgetages. Die Fahrten können ohne Vorkaufsfrist sofort angetreten werden.

Der Preis von 29 Euro pro Person für Hin- und Rückfahrt bezieht sich auf den Kauf am Automaten oder im Internet. Beim Kauf in DB-Reisezentren und DB-Agenturen kostet das Ticket 34 Euro. Weitere Ermäßigungen, z.B. mit BahnCard oder Mitfahrerrabatt sind genauso ausgeschlossen wie ein Umtausch. Das Angebot gilt ausschließlich für ICE-Züge.

Zum Hessentag mit der Bahn

(jl, rmv) Die diesjährige Hessentagstadt Butzbach ist in idealer Weise mit der Bahn zu erreichen. Butzbach liegt an der Main-Weser-Bahn Frankfurt-Kassel mit mindestens stündlichen Regionalexpress- und Regionalbahnhalten. Frankfurt am Main Hbf ist etwa 30 min entfernt, Gießen 10 min und Marburg weniger als eine halbe Stunde. Vom nahe an der Innenstadt gelegenen Bahnhof sind es nur wenige Gehminuten zum Festgelände und zur Hessentagsstraße. Der diesjährige Hessentag findet vom 1. bis 10. Juni statt.



Titelbild: Eine Diesel-Regiotram kreuzt im Bahnhof Zierenberg einen Regionalexpress der Kurhessenbahn Richtung Kassel-Wilhelmshöhe Foto (04.01.2007): J. Lerch

Rückseite: Hochgeschwindigkeitsverkehr im Edertal? Im Zuge einer Lokführerschulungsfahrt zum Einsatz bei der Fußball-Weltmeisterschaft erreichte am 10. Mai 2006 ein Diesel-ICE der Baureihe 605 sogar den Bahnhof Herzhausen. Es ist wohl sehr unwahrscheinlich, dass sich dieser Paradezug ein weiteres Mal an den Edersee verirren wird.

Foto: Manfred Ritter, Slg. Schmied

Fotos, wenn nicht anders bezeichnet: J. Lerch

RegioTram (RT) nach Wolfhagen eröffnet

(hh, hm, nvv) Dieselhybridfahrzeuge bedienen seit 10. Dezember im Taktverkehr die nicht elektrifizierte eingleisige Schienenverbindung zwischen (Kassel -) Obervellmar und Wolfhagen. Vierzehn Stationen werden angefahren und das Ziel in 42 Minuten erreicht.

Die Eröffnungsfeierlichkeiten wurden am 27. Januar 2007 am Bahnhof Weimar nachgeholt. Der NVV wollte erst einmal abwarten, bis der neue Betrieb einigermaßen reibungslos abläuft.

Die Eröffnungsveranstaltung begann zu einer ungewöhnlichen Zeit, nämlich gegen 17 Uhr! Dieser Termin rief bei vielen Anwesenden, nicht nur bei Fotografen, ein Kopfschütteln hervor. Fast den ganzen Tag herrschte herrliche Winter Sonne. Zur Eröffnung war es dann bei hereinbrechender Dunkelheit durch einen eisigen Wind bitter kalt.

Viele Gäste trafen gegen 17 Uhr mit den beiden planmäßigen RegioTram-

zügen von Kassel Hbf. und Wolfhagen am Bahnhof Weimar in Ahnatal ein. Sie wurden von der Ahnataler Bürgermeisterin Regina Heldmann begrüßt. Anschließend folgten die üblichen offiziellen Reden. Aufgelockert wurde die Veranstaltung durch kleine künstlerische Einlagen. Gegen 18 Uhr bestand die Möglichkeit zu Schnupperfahrten nach Kassel und Zierenberg.

Die neue Strecke Kassel - Wolfhagen

Seit dem 10. Dezember 2006 werden täglich 26 RegioTram-Fahrten zusätzlich zu den RegionalExpressfahrten angeboten. Somit fährt stündlich mindestens eine RegioTram an allen Stationen und in



*Ahnatal's
Bürgermeisterin
Regina Heldmann
begrüßt die Gäste.
Auf der Bühne von
links: Heike Knauff-
Oliver, NVV-
Pressesprecherin, Dr.
Jürgen Barthel, NVV-
Geschäftsführer, Prof.
Rainer Meyfahrt,
RBK-Geschäftsführer,
Regierungspräsident
Lutz Klein und der
Landrat des Kreises
Kassel, Dr. Udo
Schlitzberger.
Foto: D. Rohrbach*

Ahnatal-Weimar, Zierenberg und Wolfhagen zusätzlich jede Stunde ein Regional-Express, sodass hier eine halbstündige Bedienung eingerichtet ist. Mit dem neuen Fahrplan wurde auch das Angebot am Wochenende deutlich verbessert.

Nach einem sechswöchigen Vorlauf ist eine deutlich positive Resonanz bei den Fahrgästen auf diesem Streckenabschnitt zu bemerken. Beschwerden sind um die Hälfte gesunken.

Konzept und Fahrzeuge

Als nordhessische Botschafter der Brüder Grimm auf der Schiene tragen die neuen RegioTrams alle Märchennamen. Insgesamt 28 Fahrzeuge, davon 10 hochmoderne Dieselhybrid-Fahrzeuge für diesen Streckenast, wurden für die Region

im Rahmen dieses innovativen Verkehrskonzeptes angeschafft.

Auf der Strecke wurden 30 km Gleise und acht Verkehrsstationen modernisiert. Die neue Leit- und Sicherheitstechnik für die Abwicklung von Regionalzügen und RegioTrams macht eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 100km/h und damit eine kürzere Reisezeit möglich.

Im Sommer diesen Jahres wird der jetzige Vorlaufbetrieb mit dem Durchbruch am Kasseler Hauptbahnhof vollendet. Dann führen alle RegioTram-Linien aus dem Umland ohne Umstieg direkt in die Kasseler Innenstadt. Das Oberzentrum Kassel wird mit dem nordhessischen Umland und den Mittelzentren in engem Takt verbunden sein.

Eine Diesel-Regiotram fährt in den Bahnhof Zierenberg ein



Wolfgang Dippel ab 1. Februar 2007 neuer Geschäftsführer des NVV

(hh) In der letzten Hessenschiene wurde über den plötzlichen Tod des NVV-Geschäftsführers Thomas Rabenmüller im Oktober 2006 berichtet. Nach drei Monaten hat der NVV-Aufsichtsrat den bisherigen NVV-Prokuristen Wolfgang Dippel zum Geschäftsführer gewählt. Auch Kassels Stadtkämmerer Dr. Jürgen Barthel bleibt NVV-Geschäftsführer.

Der 57-jährige Wolfgang Dippel ist im Kreis Hersfeld-Rotenburg aufgewachsen, machte als Fahrschüler Bekanntschaft mit der Bahn und war zunächst in der Verwaltung tätig. Nach dem Abitur studierte er Jura, wurde Rechtsanwalt und 1990 als SPD-Kandidat Bürgermeister in Bebra. Nach 6 Jahren verlor er bei einer Direktwahl dieses Amt an den CDU-Konkurrenten Horst Groß. Dippel wohnt in einer Doppelhaushälfte seiner Heimatstadt Bebra und sitzt im Gemeindeparlament. Er ist seit 31 Jahren verheiratet und hat zwei Töchter.



Als neuer Geschäftsführer will der erfahrene NVV-Prokurist die RegioTram fertig aufs Gleis bringen, den Stadtbahnhof in Eschwege bauen und die Bahnstrecke Korbach - Frankenberg reaktivieren. Wichtig sind ihm Gespräche mit Kunden, auch in Sachen Multiticket: „Wir werden den Verkauf der Tageskarten genau beobachten. Wenn es aus betriebswirtschaftlichen Gründen mit dem Multiticket besser läuft, wird es wieder eingeführt.“

NVV-Aufsichtsratsvorsitzender Landrat Dr. Udo Schlitzberger (Landkreis Kassel) betont den „bruchlosen Übergang“ bei dieser Geschäftsführerwahl, weil Dippel als Jurist und Prokurist schon mehrere Jahre im NVV tätig war. Schon bald stehen wichtige Gespräche mit Kurhessenbahn bzw. DB Regio an. Im Aufsichtsrat des NVV sitzen neben Schlitzberger die anderen Landräte aus den nordhessischen Landkreisen Hersfeld-Rotenburg, Schwalm-Eder, Waldeck-Frankenberg und Werra-Meißner, Kassels Oberbürgermeister und zwei Staatssekretäre des Landes aus dem Verkehrs- und Finanzministerium.

*Der neue Geschäftsführer des NVV,
Wolfgang Dippel*

Foto: Dieter Rohrbach

NVV-Fahrplanwechsel mit Preiserhöhungen ab 10. Dezember 2006

Nordhessen zahlen im Durchschnitt 6 % mehr - Neue Tageskarte

(hh) In vielen Städten gibt es schon die Tageskarte, die nun auch im Ballungsraum Kassel für 5,40 Euro pro Person erworben werden kann. Die Tageskarte für Kleingruppen bis 5 Personen kostet 8,40 Euro. Für Besucher der documenta 2007 ist dieses Angebot attraktiv. Verlierer sind zum Fahrplanwechsel Familien, die außerhalb des Kassel Plus-Gebietes wohnen, denn für sie wird das Multiticket abgeschafft und durch das Gruppenticket ersetzt.

So verteuert sich die Fahrt von Bebra nach Kassel um 38%: Multiticket bisher 21 Euro, Gruppenkarte jetzt 29 Euro. Ähnliche Preisvergleiche stellten Anfang Januar 2007 die Bürgermeister von Großalmerode, Helsa und Hessisch Lichtenau für die Fahrt nach Kassel auf. Es wird befürchtet, dass die von den Gemeinden bezuschussten Linienbusse und Straßenbahnen zu schwach besetzt sind, weil Familien auf das Auto umsteigen. Manche Bewohner aus diesen Gemeinden fahren mit dem Auto nach Kaufungen, um von hier das Multiticket des Kassel-Plus-Bereichs auszunutzen.

Grund für die Preiserhöhungen sind Kürzungen der Regionalisierungsmittel

des Bundes, die vom Land Hessen und dem NVV nicht ausreichend aufgefangen werden können. Nun muss der Fahrgast für das geschnürte Sparpaket zahlen. Besonders Berufspendler werden den Aufschlag spüren und zusätzlich darüber verärgert sein, dass gewohnte Zugverbindungen wegfallen. Pro Bahn & Bus befürchtet, dass auch diese Bahnkunden in das Auto umsteigen. Hierdurch wird die Auslastung der Züge verschlechtert und der Teufelskreis künftiger Fahrplanausdünnungen beschleunigt. Schmerzhaftes Einschnitte gab es z.B. zwischen Wabern und Bad Wildungen sowie zwischen Hofgeismar-Hümme und Warburg (Westf).

Fünf-Minuten-Garantie des NVV - Jahresrückblick

Hohe Zufriedenheit der Fahrgäste nach 7 Monaten

(hh) Mitte Mai 2006 gab der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) eine Pünktlichkeitsgarantie ab: Wenn sich Busse und Bahnen in Nordhessen um mehr als 5 Minuten verspäten, wird auf das entwertete NVV-Ticket das Fahrgeld in voller Höhe erstattet (siehe auch Hessenschiene Nr. 64 Seite 7). Kurz vor Weihnachten lud der NVV erneut zu einer Pressekonferenz ein, um über die Ergebnisse der ausgewerteten Daten zu berichten. Die 5-Minuten-Garantie ist immer noch einzigartig in Deutschland.

Knapp 200 000 Menschen benutzen täglich die Züge, Straßenbahnen und Bus-

se des NVV. Davon gaben im Durchschnitt täglich 140 Fahrgäste Beschwer-

den ab. Das ist weniger als der tausendste Teil. Ungefähr 30 000 Tickets sind seit dem 8. Mai 2006 zwischen Eschwege und Schwalmstadt, Brilon und Bad Hersfeld reklamiert worden. 60 000 Euro hat der Verkehrsverbund seinen Kunden zurückgezahlt, also im Durchschnitt 2 Euro.

Die angegebene Erstattungssumme mag hoch erscheinen. Jutta Kepper, Leiterin von Marketing und Kommunikation beim NVV, weist darauf hin, dass Fahrgäste in diesen Fällen Marktforscher seien. Marktforschungsuntersuchungen durch Institute verursachen dagegen höhere Kosten. Der größte Teil der Fahrgäste (92%) meldete Verspätungen oder gar Ausfälle. Außerdem gab es Beschwerden über das Personal, mangelnde Information, Einrichtungen und Anlagen (Sauberkeit) und mangelnde Sicherheit an

Haltestellen und Bahnhöfen. Hinzu kommen Beschwerden wegen überfüllter Züge und Busse im Pendelverkehr.

Wenn Kunden sich sofort per Handy oder Internet beschweren, kann der NVV schnell reagieren. Mittels eines in Deutschland einmaligen internetbasierten Datenbanksystems ist der NVV in der Lage, Schwachstellen des Nahverkehrs zu erkennen und dem Verursacher weiter zu melden.

Eine Beschwerde kostet den NVV 6,40 Euro an Verwaltungsaufwand. Vor einigen Monaten betrug dieser Aufwand im Durchschnitt 53,60 Euro. Mit der schnelleren Abwicklung ist die Zeit, in der der Kunde auf eine Antwort warten muss, von 14 auf 5 Tage gesunken. Beschwerden nimmt der NVV unter Tel. 0561/ 709490 oder Fax 0561/7094940 entgegen.

Fahrplanbuch abgeschafft

(hh) Das bisherige NVV-Fahrplanbuch erschien manchen Bahn- und Buskunden zu unhandlich und zu dick. Bei der Planung von Fahrten, die nicht täglich vorkommen, war es aber nützlich. Nun muss sich der Fahrgast im Internet (nicht überall verfügbar) oder mit Faltblättern in Kundenzentren informieren.

Nach Auskunft des NVV hilft auch die telefonische Servicenummer 0180 234 0180. Nun hofft Pro Bahn & Bus noch auf Fahrplanhefte im Sommer 2007, wenn mit Einführung der RegioTram im Kasseler Hauptbahnhofstunnel der Fahrplan erneut umgestellt werden muss. Handliche Fahrpläne könnten auf regionaler Ebene (z.B. Altkreis Hofgeismar oder Baunatal mit Nachbargemeinden) herausgegeben werden. In Dänemark gibt es regionale Bahn- und Busfahrpläne mit großem Anzeigenteil. Sie werden in Geschäften, Hotels usw. kostenlos abgegeben. Denkbar wäre z.B., wenn Bad Karlshafen in den Kurgast-

mitteilungen Linienbusse in Richtung Hofgeismar und Zugverbindungen zwischen Altenbeken und Göttingen bekannt gibt, vielleicht sogar Abfahrtszeiten der Fernzüge in Göttingen. Ein Bad Wildunger Fahrplan könnte neben lokalen Buslinien die Busverbindung Frankenberg - Fritzlar - Kassel sowie Züge in Richtung Wabern mit Anschlüssen von und nach Marburg bzw. Kassel enthalten. Abfahrtszeiten der Fernzüge in Kassel-Wilhelmshöhe sollten nicht fehlen. Für die Region KasselPlus wäre ein umfangreicheres Fahrplanheft angebracht.

„S-Bahn mit Klo“: Mittelhessenexpress kommt bei Fahrgästen nicht gut an

(jl) Zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember startete der Mittelhessenexpress. Flügelzüge aus Dillenburg und Treysa mit Halt an allen Stationen werden in Gießen zusammengekuppelt und fahren dann als Regionalexpress nach Frankfurt. Vom RMV als Erfolg propagiert („Mittelhessen bekommt Flügel“), mussten viele Fahrgäste gegenteilige Erfahrungen sammeln. Besonders die eingesetzten Fahrzeuge geben Anlass zu Kritik.

Mit einer Sonderfahrt am Eröffnungstag stellten RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann, Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der DB AG für das Land Hessen sowie Vertreter der angrenzenden Landkreise und Gemeinden das Projekt den geladenen Gästen vor. Der Landrat des Wetteraukreises und stellvertretende RMV-Aufsichtsratsvorsitzende Rolf Gnadt würdigte das Projekt als

zukunftsweisend für eine ganze Region und als positives Signal für attraktiven Nahverkehr in Hessen auch in Zeiten knapper Mittel: „Mit dem neuen Mittelhessen-Konzept profitiert nicht nur die Region zwischen Dillenburg, Wetzlar, Treysa, Marburg, Gießen und Friedberg von den schnellen Verbindungen nach Frankfurt, sondern auch die Mainmetropole gewinnt, wenn die Region

Mittelhessenexpress am ersten Betriebstag: Die Fahrgäste müssen etwas laufen, weil sie mit einem so kurzen Zug nicht gerechnet haben



Der stellvertretende RMV-Aufsichtsratsvorsitzende Rolf Gnadt bei der Eröffnungsveranstaltung im Bahnhof Gießen, rechts der Konzernbevollmächtigte der DB AG für das Land Hessen, Dr. Klaus Vornhusen



Mittelhessen durch attraktive Zugverbindungen als Wirtschaftsstandort und attraktives Lebensumfeld gestärkt wird.“

Während in Gießen vor Pressevertretern und Ehrengästen die beiden Züge aus Treysa und Dillenburg zur Weiterfahrt nach Frankfurt zu einer Einheit gekuppelt wurden, griff RMV-Geschäftsführer Sparmann das Motto des neuen Konzeptes in seiner Rede nochmals auf: „In dem Flügelkonzept spiegelt sich das Verständnis, das der RMV von zeitgemäßem und kundenorientiertem Nahverkehr hat. Flexibilität und Bedarfsorientierung gepaart mit Komfort und Schnelligkeit sind die Kriterien, die Kunden an die Leistungsfähigkeit eines Verbundes vor allem in der Region stellen.“ Er hoffe, dass dieses Angebot künftig die Kunden im Wortsinn beflügeln und sie die neuen Verbindungen zum Erfolg machen.

Was der RMV-Chef und die Fahrgäste jedoch unter Flexibilität, Bedarfsorientierung, Komfort und Schnelligkeit verstehen, scheinen verschiedene Dinge zu sein. Der Montag nach der Umstellung auf den neuen Fahrplan geriet teilweise zum Desaster: Stark verspätete

Triebwagen, ein Komplettausfall sowie überfüllte Züge, weil zu wenig Beförderungskapazitäten von Seiten des Verbundes und der Bahn zur Verfügung gestellt wurden. Die Pünktlichkeit besserte sich in den nächsten Tagen, jedoch konnte man öfters feststellen, dass besonders nach dem Kuppeln in Gießen Richtung Frankfurt Verspätungen auftraten.

Fahrplan wird stabiler – mangelnder Komfort bleibt

Hatte man den Fahrplan nach einiger Zeit im Griff, bleiben die Beschwerden über die Fahrzeuge und die Sitzplatzkapazitäten bestehen. Fahrgäste sprechen von Zuständen wie bei „Viehtransporten“ und von der „S-Bahn mit Klo“. Zu viele Türen, aber zu wenig Sitzplätze sowie breite Spalte zwischen Tür und Bahnsteigkante, enge harte Sitze, fehlende Kopf- und Armlehnen, schlechte Gepäckablagemöglichkeiten und mangelnder Fahrkomfort sind weitere berechnete Kritik-



Kuppeln in Gießen: Der linke Zug ist bereits aus Dillenburg eingetroffen. Der rechte Triebwagen kommt aus Richtung Treysa und kuppelt in Kürze an 2 Fotos: F. Lang

punkte, die den RMV-Versprechungen nach einem komfortablen Fahrzeug gegenüber stehen. Viele Fahrgäste halten die Triebwagen vom Typ 425/426 für den Regionalexpressverkehr aufgrund der vorgenannten Mängel für ungeeignet und fordern bequemere Fahrzeuge.

Findige Pendler versuchten, soweit möglich, auf andere Züge auszuweichen, die mit den bekannten Doppelstockwagen verkehren. Jedoch wurden diese Züge teilweise gekürzt und verkehrten nur noch mit vier oder fünf statt bisher sechs Wagen. Nach zahlreichen Beschwerden reagierten RMV und Deutsche Bahn und verlängerten ab 22. Januar wieder mehrere Doppelstockzüge auf eine Länge von sechs Wagen.

Wer aufgrund von Anschlusszwängen oder festgelegten Arbeitszeiten nicht auf andere Züge ausweichen kann, muss mit dem Mittelhessenexpress fahren. So kommt es regelmäßig vor, dass in der Hauptverkehrszeit schon ab dem Frankfurter Hauptbahnhof kein Sitzplatz mehr frei ist. Fahrgäste müssen bis bis Bad Nauheim oder Butzbach stehen, wenn sie nicht frühzeitig am Bahnsteig sind.

In der Gegenrichtung kam es besonders in der Adventszeit zu zahlreichen Überfüllungen. So verkehren die Züge am Wochenende teilweise nur als Solotriebwagen. An den Adventssonntagen bekam man schon morgens um 10:20 Uhr in Gießen keinen Sitzplatz mehr. Verspätungen waren die Folge. Am Wochenende

20. /21. Januar verkehrte sogar ein einziger Triebwagen vom Typ 426. Dieser hat weniger als 100 Sitzplätze und war aufgrund der viel zu geringen Größe rund 15 Minuten verspätet.

Weniger Regionalbahnverkehr zwischen Friedberg und Gießen

Unzufrieden sind auch viele BahnfahrerInnen auf dem Streckenabschnitt Gießen-Friedberg. Zahlreiche Regionalbahnen sind seit Fahrplanwechsel weggefallen, sodass jetzt nur noch eine stündliche Fahrmöglichkeit zwischen den Stationen auf diesem Abschnitt besteht. So gibt es zwar zahlreiche Regionalexpresshalte in Bad Nauheim, Butzbach, Langgöns und Großen Linden. Jedoch halten die Züge,

welche in Bad Nauheim oder Butzbach einen Stopp einlegen, nicht in Langgöns oder Großen Linden und umgekehrt.

In der morgendlichen Hauptverkehrszeit wurden die Regionalbahnen Richtung Gießen reduziert. Der als Ersatz angebotene Mittelhessenexpress kommt so spät in Gießen an, dass zahlreiche Schüler erst einige Minuten nach dem Beginn der ersten Stunde ihre Schule erreichen. Würden Sie einen Zug früher fahren, müssten sie 45 Minuten früher aufstehen! Aufgrund dieser Problematik hat sich in Langgöns eine Elterninitiative gegründet, die diesen Mispstand abstellen möchte. Ein Brief von Pro Bahn & Bus an den RMV zu diesem Thema blieb bis Redaktionsschluss Mitte Februar jedoch unbeantwortet.

Harte Sitze, keine Armlehnen, steile Rückenlehnen, geringer Sitzabstand: Das Reisen über längere Entfernungen macht keine Freude



Ärger auch in den Stadtteilen von Haiger

Indessen bemüht sich die Stadt Haiger intensiv um einen Anschluss an den Mittelhessen-Express. Am liebsten hätte die in Sachen Bahnverkehr engagierte Stadt eine Verlängerung aller Züge über Dillenburg hinaus bis zum eigenen Bahnhof gesehen. Dem erteilte der RMV jedoch eine Absage und versprach gute Umsteigeverbindungen zwischen den Regionalbahnen (Au-) Siegen – Dillenburg und dem Mittelhessen-Express. Die Realität sieht leider völlig anders aus. Die Züge verpassen sich um teilweise nur zwei Minuten (siehe Hessen-Schiene 66). Zwar ist die Kernstadt Haiger mit den Regionalexpresslinien Aachen – Gießen und Siegen – Frankfurt gut erschlossen, die Stadtteile Sechshelden, Rodenbach und Dillbrecht / Fellerdilln sind jedoch auf die Umsteigeverbindungen per Regionalbahn angewiesen. Begründet wer-

den die schlechten Anschlüsse in Dillenburg seitens RMV und DB-Regio lapidar mit „Trassenkonflikten“, bedingt unter anderem durch die Sanierung des Rudersdorfer Tunnels.

In einer von der Stadtverordnetenversammlung Haiger am 20.12.2006 verabschiedeten Resolution wird noch weitere Kritik laut: „Ungeachtet der Tatsache, dass die Stadt Haiger ihre angestrebten Bedienungsvorstellungen auch in der Anhörung der Fortschreibung des regionalen Nahverkehrsplanes ausführlich einbrachte und der RMV für die konkrete Fahrplankonzeptionierung eine unmittelbare Einbindung der Stadt signalisierte, wurden weder durch den RMV, noch durch den Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises bzw. den Verkehrsverbund Lahn Dill (VLD) bei Erstellung des neuen Fahrplanes der Stadt Haiger die Möglichkeiten zur Stellungnahme gegeben.“

Ein Mittelhessenexpress fährt aus dem Bahnhof Gießen Richtung Dillenburg aus



Kommentar: Eine gute Idee wird verwässert

Der Fahrplan 2007 / 2008 brachte für Mittelhessen viele Kürzungen. Lahntalbahn und Vogelsbergbahn waren in besonderem Maße betroffen. Das ist ungerecht, denn die Benachteiligung des ländlichen Raumes geht damit weiter. Zu den Lichtblicken des Fahrplanjahres gehörte die Umsetzung des Mittelhessen-Konzeptes mit der prinzipiell guten Idee eines Stadtexpress-Verkehres für das Dilltal und die Region nördlich von Gießen.

Die Umsetzung ist in vielen Bereichen leider mehr als dilettantisch. Da „hängen“ an allen Ecken und Enden die Anschlüsse. In Dillenburg verpassen sich der Mittelhessen-Express und die „3-Länder-Bahn“ – zwei waschechte „Kinder der Regionalisierung“ und keine Überbleibsel aus Bundesbahn-Fahrplanmacherzeiten – um teilweise zwei Minuten. Positiv dagegen der angenäherte Stundentakt der RE-Züge zwischen Gießen und Siegen, auch wenn der Teillinie Frankfurt – Gießen – Siegen eine recht lange Standzeit in Gießen verordnet wurde.

In Gießen, dem zentralen mittelhessischen Umsteigebahnhof, passt fast gar nichts. Wer mit dem Mittelhessen-Express aus dem Dilltal oder von Marburg her kommt, sieht in Richtung Fulda und Gelnhausen all zu häufig die Schlusslichter entschwinden. Pech hat auch, wer meint, per Mittelhessen-Express schnell von Wetzlar nach Marburg oder umgekehrt reisen zu können. Ca. zwanzig Minuten beträgt dort die Regelumsteigezeit.

Auch die Kritik am Fahrzeugkonzept ist nicht als das übliche Gemecker abzutun. Als Beweis möge die Tatsache dienen, dass die Deutsche Bahn bei ihrer jüngsten Fahrzeugbestellung den komfortableren „Talent“ der Fahrzeugfamilie 425/426 vorgezogen hat. Da mag nicht nur der Fahrkomfort eine Rolle gespielt haben – ein Indiz für die Mängel der „Quietschies“ ist es aber allemal.

Nicht umsonst haben Regionen wie Oberbayern es mit beharrlichem Druck geschafft, die ungeliebten Triebwagen wieder durch modernisierte Altfahrzeuge zu ersetzen. Fahrgäste aus Garmisch-Partenkirchen und Umgebung hatten den Fahrzeugwechsel erzwungen, weil „kein Mensch länger als 30 Minuten auf den harten Sitzen aushält“. Die zusätzliche Angst über ausbleibende Touristen, die sich ebenfalls beschwerten, zeigte Wirkung. Jetzt haben die Mittelhessen die bayrischen Fahrzeuge. Sind wir die Resterampe für Fahrzeuge, die sich anderswo nicht bewährt haben?

Jürgen Lerch

Rahmenvereinbarung unterzeichnet Modernisierung der Stationen an der Horlofftbahn

(fl, lk) Am 24. Januar 2007 haben der Geschäftsführer des RMV, Volker Sparmann, Rolf Gnadl vom Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe, Armin Klein von der Verkehrsgesellschaft Oberhessen, Elmar Hirsch, der zuständige Bahnhofsmanager bei DB Station&Service sowie die Bürgermeister/die Bürgermeisterin der Kommunen Friedberg, Reichelsheim, Echzell und Nidda die Rahmenvereinbarung zur Modernisierung der Stationen an der „Horlofftbahn“ unterzeichnet. Die Vereinbarung regelt die Zusammenarbeit bei der gemeinsamen Planung, Finanzierung und Umsetzung.

Rolf Gnadl, Landrat des Wetteraukreises und Verkehrsdezernent für den Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe, freute sich, einen weiteren wichtigen Schritt in der Modernisierung der Horlofftbahn zu gehen: „Nachdem wir Anfang der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts noch mit der damaligen Bundesbahn die Weichen stellen konnten, ist es jetzt besonders erfreulich, mit unseren heutigen Partnern Schritt für Schritt einen modernen Nahverkehr zu gestalten. Nach der Betriebsaufnahme des Wochenendverkehrs 2003 ist die nun an-

stehende Modernisierung der Stationen der nächste Meilenstein.“

Volker Sparmann, Geschäftsführer des RMV, ergänzte dies: „Im Dreiklang von Infrastruktur, Fahrzeugen und Stationen sind letztere als Entree zum öffentlichen Nahverkehr von großer Bedeutung. Wir brauchen moderne Zugänge, die den Bedürfnissen der Fahrgäste entgegenzukommen.“

Elmar Hirsch, Leiter des Bahnhofsmanagements Gießen, freut sich darüber,

*Eine Erneuerung
dringend notwendig hat
die Wartehalle in
Gettenau-Bingenheim
(3 Bilder: Bahnhofstest
Wetteraukreis)*





*Gebrochene Bahnsteigkante am Haltepunkt
Gettenau-Bingenheim*

dass es einer Vielzahl von Partnern gelungen ist, gemeinsam eine zweckmäßige und gleichermaßen attraktive Lösung für die Modernisierung der Stationen einer gesamten Linie in der Region zu finden: „Die Bahn stellt damit unter Beweis, dass sie Modernisierung und Qualitätsverbesserung von Verkehrsstationen nicht nur an großen Standorten, sondern auch in der Fläche verwirklichen kann und will.“

Der Bürgermeister der Stadt Reichelsheim, Gerd Wagner, äußerte stellvertretend für die beteiligten Kommunen und Städte seine Freude über die Realisierung des Projektes. Eine gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr stärke den Wirtschaftsraum ebenso wie den Lebensraum und erhöhe damit die Attraktivität der Region: „Wir sind uns deshalb sicher, dass sich die Investition in die Modernisierung der Stationen volkswirtschaftlich auszahlen wird.“

Die Modernisierungsmaßnahmen umfassen den Neubau von Außenbahnsteigen an den Stationen Dorheim,

Weckesheim, Gettenau-Bingenheim, Häuserhof und Bad Salzhausen mit einer Bahnsteiglänge von 145 Metern und einer Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern sowie den Neubau von Mittelbahnsteigen an den Kreuzungsbahnhöfen Echzell und Reichelsheim mit einer Länge von 160 Metern und einer Höhe von 55 Zentimetern. Damit wird der Ein- und Ausstieg erleichtert und die Bahnsteige sind dann barrierefrei erreichbar. Des Weiteren erhalten die Bahnsteige eine moderne Ausstattung mit Fahrgastunterständen und Infovitrienen. Die Zugangsanlagen werden neu gebaut oder angepasst und Bike+Ride-sowie Park+Ride-Anlagen erstellt. In der Rahmenvereinbarung ist zudem eine Option zur Reisendeninformation enthalten. Zur Zeit wird geprüft, ob diese technisch umsetzbar ist.

An den Stationen Echzell und Reichelsheim müssen aufgrund der erforderlichen größeren Breite der Mittelbahnsteige auch Gleis- und Weichenanpassungsmaßnahmen vorgenommen werden.

Die voraussichtlichen Gesamtkosten
*Auch der niedrige Bahnsteig in Weckesheim
wird bald ersetzt werden*



der Maßnahmen an den benannten Stationen betragen rund 3,2 Millionen Euro, deren Finanzierung größtenteils durch Fördermittel des Landes Hessen sichergestellt wird. Der RMV beteiligt sich an den Planungskosten. Unter der Voraussetzung, dass die planungs-, verwaltungs-

und baurechtlichen Bedingungen erfüllt und die einzelnen Bau- und Finanzierungsverträge für die jeweiligen Stationen mit den Kommunen abgeschlossen sind, ist die Realisierung der Maßnahmen in den Jahren 2007 und 2008 beabsichtigt.

Kommentar:

Schritt in die richtige Richtung

Pro Bahn & Bus begrüßt die lange fällige Modernisierung. Der Wetteraukreis erweist sich in Sachen Nahverkehr wieder einmal als innovative Region, welche den Standortvorteil eines Regionalbahnanschlusses erkannt hat und bereits heute als attraktive Wohn- und Pendlerregion davon profitiert. Leider bleibt der Wölfersheimer Ast zunächst (?) vom Stationsausbau ausgenommen.

Unser Verband zweifelt nicht daran, dass DB-Station & Service auch zu Bahnhofserneuerungen außerhalb der Großstädte bereit ist. Es fällt jedoch auf, dass es nahezu immer einer politischen Initiative und einer massiven Geldzuwendung „von außen“ bedarf. Aus eigenem Antrieb führt das Unternehmen nur solche Investitionen durch, die zum Erhalt der Sicherheit unabdingbar sind – oder allenfalls kleine Schönheitsreparaturen. Das wird auf Dauer nicht reichen, um sich als innovatives Unternehmen zu profilieren. Die Folge ist der Verstärkte Ruf nach „Dritten“ als Betreiber von Eisenbahn-Infrastruktur.

Ein Lob an dieser Stelle dem in der Hessen-Schiene nicht selten gescholtenen RMV. Der Verbund leistet viel Arbeit „hinter den Kulissen“, die dann erst beim Abschluss von Verträgen und in der Realisierungsphase öffentlichkeitswirksam wird. Das linienweise Vorgehen hat praktische und organisatorische Vorteile sowie einen nicht zu unterschätzenden Nebeneffekt: Es macht sichtbar, welche Regionen pro Nahverkehr auf der Schiene eingestellt sind und wo die „Langschläfer“ wohnen bzw. regieren.

Wünschenswert wäre, dass der Verbund ein größeres Augenmerk auf den Neubau von Stationen legt. Es gilt, historische Fehler zu korrigieren, wie den Bahnhof „zwischen zwei Orten“, und auf die Siedlungsentwicklung der letzten 50 Jahre einzugehen. Doch leider fährt auch beispielsweise die „Neue Odenwaldbahn“ an vielen potenziellen Fahrgästen mangels Station einfach vorbei.

Friedrich Lang

Arbeitskreis zur Förderung des Schienenverkehrs AFS Die aktuelle Situation der „Oberen Lahntalbahn“

(mm/fl) Über 35 000 Einwohner (ohne Marburg) leben im Einzugsbereich der Strecke von Marburg über Biedenkopf, Bad Laasphe bis Erndtebrück. Es wird von Montag bis Freitag ein Zweistundentakt mit Verdichtungen zu stündlichen Fahrten während der Hauptverkehrszeiten angeboten. Samstags und sonntags wird generell im Zweistundentakt gefahren.

Die Strecke lebt vom „Zielverkehr“, d. h. die Züge verlassen stark besetzt Marburg und leeren sich dann von Bahnhof zu Bahnhof, wobei lediglich in Biedenkopf und Bad Laasphe eine deutliche Zustiegszahl zu verzeichnen ist. In der Gegenrichtung sieht es ähnlich aus: Schwach besetzt verlassen die Züge Erndtebrück oder Bad Laasphe und werden dann von Bahnhof zu Bahnhof besser besetzt, um dann in Marburg mit in vielen Fällen voller Auslastung einzutreffen. Zwischen Biedenkopf und Bad Laasphe bzw. zurück gibt es bei einzelnen Zügen extrem starke Besetzungen durch den Schülerverkehr nach Bad Laasphe.

Die Buslinien 481 zwischen Marburg und Wallau sowie die Linien R30/35 zwischen Bad Laasphe und Erndtebrück ergänzen die Bahnstrecke, indem diese Linien stark „mäandern“, d. h. sie fahren viele Dörfer in Streckennähe an, die keinen Bahnanschluss haben. Dadurch und durch die häufigeren Halte sind die Busse in Sachen Fahrzeit (30% länger) keine Alternative zur Bahn. Die Busverbindungen sollten als „Zubringer“ zur Bahn an einzelnen Verknüpfungsbahnhöfen angesehen werden. Dies gelingt teilweise recht gut, z. B. in Friedensdorf. Dennoch gibt es einige völlig überflüssige Parallelverbindungen.

Die Aktiven des A.F.S. und von Pro Bahn & Bus sehen in der oberen Lahntalbahn einen bedeutenden Verkehrsträger, dessen Benutzerzahlen während der letzten Jahre ständig gestiegen ist. Die Attraktivität der Strecke wurde durch teilweise recht hohe Investitionen seit 2002 enorm gesteigert: Einrichtung des Haltepunktes „Schulzentrum Biedenkopf“, komplette Sanierung der Strecke, Ausstattung mit automatischen Halbschranken einzelner gefährlicher Übergänge, einzelne Streckenabschnitte können mit 80 km/h befahren werden, 6 Bahnhöfe erhielten völlig neue Bahnsteige und Zugänge, die einen sauberen und bequemen Zu- und Ausstieg ermöglichen. Die technischen Gegebenheiten der Strecke erlauben eine Ausweitung und Verdichtung des Fahrplanes. Leider geschieht das Gegenteil.

Letzte Abendfahrt nach Bad Laasphe verabschiedet

Der abendliche letzte Zug um 20.24 Uhr ab Marburg wurde ab dem 10.12.2006 gestrichen. Dies ist besonders deshalb schmerzlich, weil Reisende aus Richtung Frankfurt nun bereits z.B. um 17.20 Uhr die Mainmetropole verlassen müssen, wenn sie noch mit der Bahn nach Biedenkopf wollen. Der nun angepriesene

ne um 20.30 Uhr ab Marburg verkehrende Bus ist ein schlechter Ersatz, denn die lange Fahrzeit, der Mangel an Komfort (Laufruhe), Beschwerden beim Gepäck- oder Fahrradtransport und begrenzte Kapazitäten im Falle von Gruppen machen die Busfahrt unattraktiv.

Der folgende Trend ist überall zu erkennen: Eine grobe Faustregel besagt, dass bei Umstellungen von Bahn auf Bus ungefähr die Hälfte an Fahrgästen verloren geht. Im Falle des Spätzuges ist dies besonders schmerzlich, weil hier viele Fahrgäste als „Fernfahrer“ bezeichnet werden können, die einen „teuren“ Fahrschein gekauft haben und im Falle des Umstiegs auf den PKW dann für eine längere Strecke als z.B. Marburg – Friedensdorf für den öffentlichen Verkehr verloren sind.

Mitglieder des AFS haben die letzte Fahrt der abendlichen Regionalbahn von Marburg nach Bad Laasphe am 8. Dezember 2006 begleitet und die Fahrgäste über bessere Alternativen informiert.

Bessere Ideen für die Obere Lahntalbahn:

AFS und Pro Bahn & Bus fordern: Der abendliche Zug nach 20 Uhr ist wieder einzuführen, wobei die Abfahrzeit in Marburg auf den Anschluss aus Kassel abzustimmen wäre. Von Montag bis Freitag sind auf der Strecke einzelne Verdichtungen notwendig, insbesondere eine Fahrt ab ca. 15.30 Uhr von Marburg für Schüler und Pendler. Parallele Busfahrten müssen auf Zeiten verlegt werden zu denen kein Zug fährt. Derzeit gibt es Zug-

und Busfahrten mit exakt gleicher Abfahrzeit.

Zur Zeit ist der Netzinhaber und Betreiber der oberen Lahntalbahn die „Kurahnenbahn“, eine weitgehend selbstständig operierende „Tochter“ von DB-Regio. Dieser Betreiber hat besonders darunter zu leiden, dass es keinen längerfristigen Betriebsvertrag für die Strecke gibt. Dadurch unterbleiben sinnvolle Investitionen für den Fahrbetrieb, die das Angebot noch kostengünstiger und effektiver machen könnten. Z.B. sind zur Zeit Tank- und Wartungsfahrten nach Gießen erforderlich. Wenn ein Betreiber keine Planungssicherheit für 10 bis 15 Jahre hat, ist ihm eine Investition in eine Dieseltankstelle, z. B. in Bad Laasphe, nicht zu zumuten.

Es ist unverständlich, weshalb der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) bisher noch keine Leistungsausschreibung für diese Strecke vorgenommen hat. Egal wer die Ausschreibung gewinnt, für den Betreiber entsteht ein wirtschaftlich kalkulierbarer Zeitrahmen, innerhalb dessen er so planen kann, dass sein Angebot optimiert wird und wirtschaftlicher ist. Dadurch ergäbe sich ein finanzieller Spielraum zur Ausweitung des Angebotes und zur Komfortsteigerung auf der Strecke.

Auch von einem neuen Haltepunkt „Marburg Mitte“ in unmittelbarer Nähe zur Marburger Innenstadt und zur Universität sowie einer Verlängerung der Züge nach Marburg Süd würde die Obere Lahntalbahn profitieren.

Neuer Fahrplan auf der Burgwaldbahn Marburg – Frankenberg

(js) Wie bereits in der letzten Hessenschiene angekündigt, fielen die Fahrplankürzungen glücklicherweise recht bescheiden aus. Dies soll wohl daran gelegen haben, dass der Nordhessische Verkehrsverbund die Leistungen nicht rechtzeitig bei der Kurhessenbahn abbestellt hat. Die einzige Zugstreichung betraf die RB 23659 (Frankenberg ab 9.40 Uhr, Marburg an 10.23 Uhr).

Doch diese Maßnahme ist wieder ein genialer Schildbürgerstreich, mit dem ungeheure Summen eingespart werden konnten, da auf eine Streichung des Gegenzuges großzügig verzichtet wurde. Der Triebwagen muss nun als Leerfahrt nach Marburg überführt werden, um von dort wieder die Leistung nach Frankenberg übernehmen zu können. Da der Übergabegüterzug oft eine Stunde vor seiner planmäßigen Abfahrtszeit bereits zur Rückfahrt nach Gießen bereit steht, wird vereinzelt der Leertriebwagen ab Frankenberg am Zugschluss der Übergabe eingestellt, dann aber in Münchhausen wieder abgekuppelt, um seine Fahrt allein fortzusetzen.

Ebenfalls sind Änderungen im Güterzugfahrplan in Erscheinung getreten. So verlässt die Übergabe Gießen – Frankenberg den Bf. Marburg etwa eine Stunde später als bisher, um die erste RB 23651 gegen 6.05 Uhr in Münchhausen zu kreuzen. Durch diese Maßnahme konnten die Besetzzeiten der Bahnhöfe der Burgwaldbahn gekürzt werden, was tatsächlich zu Einsparungen führt.

Die Güterübergabe fällt montags meist aus, während Dienstags bis Donnerstags oft gefahren wird. An Freitagen besteht nicht immer Bedarf zu fahren. Als Transportgut fällt weiterhin Holz an, das in Frankenberg be- oder entladen wird.

Darüber hinaus werden Gaswagen nach Allendorf/Eder befördert. Unregelmäßig verkehren weiterhin Holzganzzüge nach Battenberg.

Sehr positiv zu bewerten ist ein zusätzlicher (!) Spätbus, der Marburg um 22.30 Uhr verlässt, und von Montag bis Freitag verkehrt. Leider endet dieser Bus bereits schon am Bahnhof Münchhausen, so dass eine Fahrtmöglichkeit bis Frankenberg bedauerlicherweise nicht besteht. Mit dieser Spätverbindung haben Einwohner des Landkreises Marburg-Biedenkopf, die an der Burgwaldbahn wohnen, endlich die Möglichkeit, nach einem Kinobesuch o. ä. mit dem ÖPNV wieder nach Hause zu fahren. Der Endpunkt in Münchhausen lässt darauf schließen, dass der RMV hier einen Alleingang vorgenommen hat. Es wäre wünschenswert, wenn der NVV diesen Faden aufnehmen und die Verbindung bis Frankenberg verlängern würde.

212 062-4 + 212 001-2 rangieren vor dem abgebrannten Frankenger Lokschuppen

Foto: Jürgen Schmied



„Murks und nochmal Murks!“ Neuer Fahrplan der Vogelsbergbahn

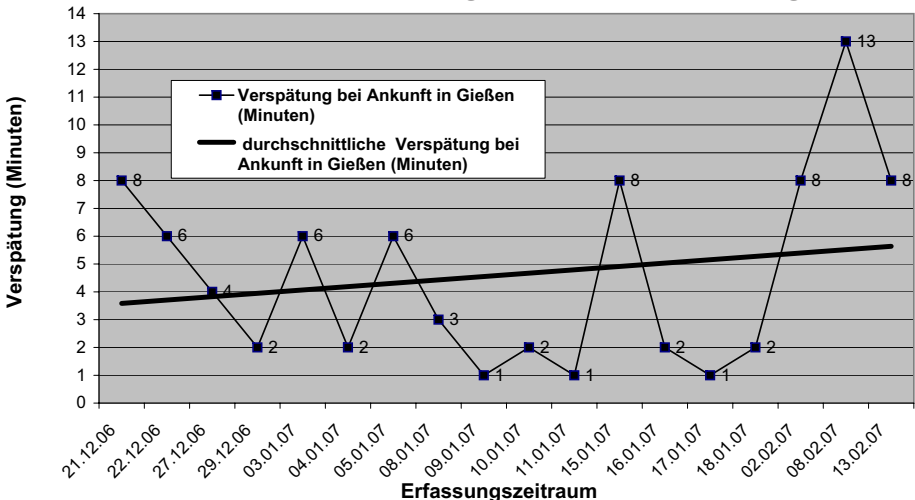
(hl) Seit dem 9. Dezember 2006 gilt der neue Fahrplan der Vogelsbergbahn. Neben allgemeinen Leistungskürzungen von 93.000 km auf dieser Linie haben die Fahrplanstrategen des RMV in der morgendlichen Hauptverkehrszeit mit der gegenseitigen Abhängigkeit der Fahrplantrassen von RB 25202, RB 25211 und RB 25206 die Pendler, insbesondere die Fernpendler nach Frankfurt Hbf, mit massiven Verspätungen beglückt.

Während vor dem Fahrplanwechsel mit Ankunft der RB aus Richtung Fulda (Bhf. Gießen an 6:46 Uhr) der Übergang zum IC nach Ffm nahezu immer reibungslos möglich war, eröffnete sich für die Vogelsbergbahnpendler ab dem 11.12.2006 eine katastrophale Situation. Durch die nachlässige Planung der Fahrplantrassen mit Brechung eines Zuglaufes in Lastrichtung (RB 25206) wurde die Anschlussbeziehung zum IC 2273 in

Gießen zu einem Lotteriespiel (s. Diagramm). Die darin enthaltenen Verspätungen sind von Veröffentlichungen der DB AG übernommen und bieten keinen Interpretationsspielraum. Anhand dieses Diagramms kann selbst der Laie erkennen, mit welchem Stress die betroffenen Pendler ihren Anschluss (Arbeitsplatz) erreichen / erreichten, bzw. wann der zuschlagspflichtige IC nicht erreicht wurde.

Ankunftsverspätung der Regionalbahn RB25206 in Gießen

vom 20.12.2006 bis 07.02.2007 (ausgenommen 19.01.2007 wegen Sturm)



Das Diagramm zeigt eine durchschnittliche Ankunftsverspätung von 4,5 Minuten bei einem planmäßigen Übergang von 6 Minuten auf den IC 2273 Richtung Frankfurt.

Ein Stimmungsbild der betroffenen Vogelsbergbahnpendler ließ sich bereits schon vor Weihnachten in einer Mittags-sendung von hr 4 Mittelhessen erkennen. All jene Pendler, die spätestens um 8 Uhr an ihren Frankfurter Arbeitsplätzen sein müssen, zahlen für die Nutzung des IC 2273 noch einen zusätzlichen monatlichen Aufpreis von derzeit 23,90 Euro auf den jetzigen Jahreskartenpreis von 2.145,00 Euro.

Im Gegensatz zum NVV erhalten die RMV-Kunden weder für Verspätungen noch für die fremdverschuldete, verhin-derte Inanspruchnahme der von uns Pend-lern vorfinanzierten Leistung (IC Zu-schlag) eine Entschädigung bzw. eine an-teilige Kostenrückerstattung. Unter die-sen Gegebenheiten ist die Äußerung des Pressesprechers des RMV, Herrn Peter Vollmer, am 13. Dezember im Gießener Anzeiger zum Mittelhessenexpress „Wir

gehen davon aus, dass die Fahrgäste eine Alternative finden“ als nicht zu übertref-fende Verhöhnung aller zahlenden Fahr-gäste anzusehen.

Die Verspätungen der RB 25206 lie-gen ursächlich in der Fahrplantrasse der zuvor verkehrenden RB 25202. Wenn die RB 25202 mit Verspätung in Gießen ein-trifft, wird RB 25211in Gegenrichtung auch nicht pünktlich Gießen verlassen und ihrerseits mit Verspätung den Kreuzungsbahnhof Großen Buseck errei-chen. Da die RB 25211 außerdem plan-mäßig auch noch auf dem Streckengleis einfährt, muss die RB 25206, welche vor-her mit planmäßiger 5 minütiger Warte-zeit am Bahnhofsgleis eingetroffen ist, vor ihrer Weiterfahrt in Lastrichtung die Ab-fahrt der kreuzenden RB 25211 abwarten sowie die aussteigenden Reisenden der RB 25211 passieren lassen. Die regelmäßigen Verspätungen der RB 25206 waren somit für die Fachleute des RMV vorhersehbar.

Regionalbahnen müssen in der Hauptverkehrszeit kurz vor dem Endbahn-hof Gießen bis zu 10 Minuten warten

Fahrtinformationen RB 25206

Halt

Alsfeld(Oberhess)
Zell-Strunod
Ehrnschhausen(O)
Bunzl. Nieder.G
Nieder-Uhmen
Mücke(Hess)
Lehrheim
Grünberg(Oberhess)
Gohlsrod
Saasen
Frschkirchen(Kr.Gü)
Großen Buseck
Gießen Licher Str
Gießen

Fahrtinformationen RB 25208

Halt

Fulda
Ochsenbach
Großenhuder
Bad Salzschlir
Aarschbach
Luthersbach(Hess/Nord)
Wellersrod
Ranzendorf
Alsfeld(Oberhess)
Nieder-Uhmen
Mücke(Hess)
Lehrheim
Gohlsrod
Saasen
Frschkirchen(Kr.Gü)
Großen Buseck
Gießen Licher Str
Gießen

Ankunft

06:11
06:14
06:24
06:29
06:33
06:41
06:48
06:53
06:58
06:24
06:33
06:38
06:43
06:48
06:53
06:58
07:02
07:07

Abfahrt

06:01 RB 25208
06:11
06:19
06:26
06:34
06:41
06:46
06:53
06:58
07:03
07:08

Bei der jetzigen Fahrplanperiode wur-de die Abfahrt der frühen RB 25202 in Alsfeld von 5:16 Uhr auf jetzt 5:20 Uhr verlegt. Da die RB 25202 auf dem Weg nach Gießen keine Kreuzungen auf-weist, könnte ohne weiteres (mit sofortiger Wirkung!) die Abfahrt auf allen Unterwegs-bahnhöfen wie bereits im Fahr-plan 2006 wieder 4 Minuten frü-her erfolgen. Damit ergibt sich zwangsläufig eine frühere An-kunft in Gießen, verbunden mit der pünkt-lichen Abfahrt von RB 25211 nach Fulda. Mit einem weiteren Vorziehen der Abfahrt in Alsfeld ließe sich sogar ein Anschluss zum Mittelhessenexpress (Gie-ßen ab 6:23 Uhr) nach Frankfurt her-

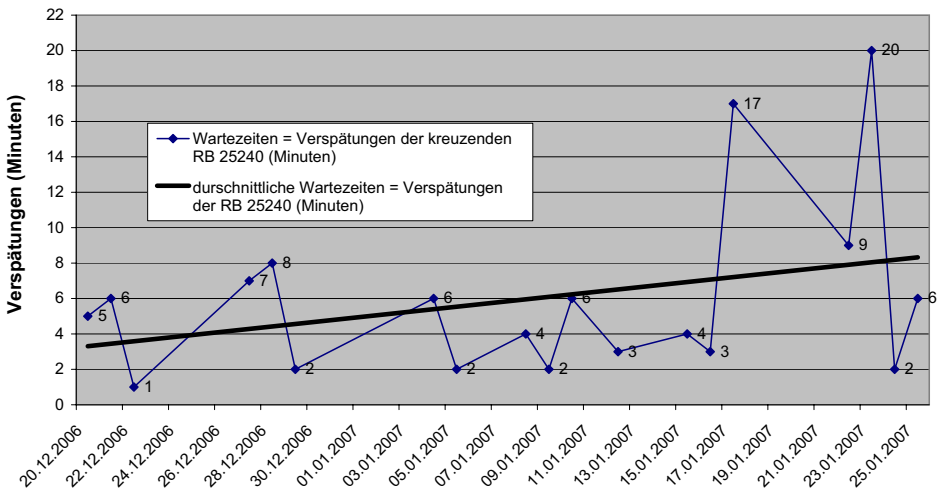
stellen.

Während bei der Main-Weser- und Lahn-Kinzig-Bahn kundenorientierte Fahrplankorrekturen stattgefunden haben, wäre auch hier diese einfache und pragmatische Fahrplanumstellung im Sinne aller Beteiligten.

Auch die nachfolgende Regionalbahn RB 25208 wird in Großen Buseck aufgehalten. Hier stehen die Fahrgäste sogar 10 Minuten vor den Toren der Stadt und warten auf den kreuzenden Gegenzug von Gießen. Im Vergleich zum Vorjahresfahrplan müssen die Nutzer in dieser Zeitlage früher von zu Hause los und kommen später am Zielort in Gießen oder Frankfurt an.

Bei dieser Gelegenheit sei nur auf den ursprünglich vom RMV geplanten Anti-Anschluss von RE 4126 Frankfurt - Treysa auf die RB 25239 der Vogelsbergbahn hingewiesen, welcher erst durch massive Intervention der Fahrgäste und Einschaltung der VGO in letzter Minute korrigiert wurde. Gleichzeitig mit der Durchführung dieser Korrektur wurde vom RMV publiziert, dass bedingt durch diese Anschlussaufnahme ein Halt der RB 25239 in Gießen Licher Straße wegen der nachfolgenden Kreuzung mit RB 25240 in Reiskirchen nicht mehr möglich ist. Das nachstehende Diagramm belegt nicht nur die tagtäglich permanent verspätet eintreffende RB 25240 aus Fulda, sondern dokumentiert auch, dass der Anschluss in Gie-

Wartezeiten der RB 25239 wegen Kreuzung mit RB25240 im Bahnhof Reiskirchen (ausgenommen 19.01.2007 wegen Sturm)



Laut RMV kann die RB 25239 Gießen - Fulda aus Zeitgründen nicht mehr in Gießen Licher Straße halten. Dafür steht sie jetzt in Reiskirchen im Schnitt 6 Minuten (siehe Diagramm), weil sie die permanent verspätete RB25240 Fulda - Gießen abwarten muss



Die Vogelsbergbahn fährt seit dem Fahrplanwechsel mit der Regionalbahn RB 25239 in Gießen Licher Straße durch. Diese muss aber im Kreuzungsbahnhof Reiskirchen im Schnitt 6 Minuten auf den fast immer verspäteten Gegenzug warten Foto: Friedrich Lang

ßen gestreckt und ein Halt in Gießen Licher Straße bequem eingerichtet werden kann.

Der Unmut der Fahrgäste zu den derzeitigen Angebotslücken und Verspätungen mit den verpassten Anschlüssen beschäftigt schon seit geraumer Zeit nicht nur die Ortsbeiräte der Anliegergemeinden und die mittelhessische Zeitungslandschaft, nein, er wird auch den Petitionsausschuss des hessischen Landtags beschäftigen.

Der Gießener Kreisverkehrsdezernent Fricke erklärt am 12. Januar zum Thema Fahrplankürzungen in der Gießener Allgemeinen.: „Bei der Fahrplangestaltung habe man lediglich nächtliche Geisterzüge

und Hausfrauenzüge am Spätvormittag durch Busse ersetzen müssen“. Wo diese Busse fahren, bleibt allerdings sein Geheimnis! Der Pressesprecher des RMV beruft sich am 8. Februar in der Gießener Allgemeinen auf die Abstimmung mit den Landkreisen: „Der neue Fahrplan sei im Übrigen mit den Kreisen im Vorfeld abgestimmt worden“.

Fazit: Das Totenglöckchen für die Vogelsbergbahn hat zu läuten angefangen und die verbliebenen, hartgesottenen Pendler sind vogelfrei dem RMV ausgeliefert, oder wie die Gießener Allgemeine zu diesem Thema in ihrer Ausgabe von 8. Februar 2007 titelt: „Wer will denn da noch mit dem Zug fahren“.

Erster modernisierter Triebwagen im Kurhessenbahnnetz

(js) Seit Mitte November 2006 wird im Südnetz der Kurhessenbahn der erste modernisierte 628-Triebwagen eingesetzt. Hierbei handelt es sich um den 628 226. Dieser erhielt eine komplett neue Bestuhlung, wie sie bereits in den neueren Doppelstockwagen eingebaut wurde.

Die Anordnung der Sitzgruppen wurde beibehalten. Die Trennwand zwischen der 1. und der 2. Klasse wurde vollständig verglast, ebenso wie alle Innentüren. Positiv zu erwähnen ist auch die Idee, die Mülleimerdeckel mit Gummistopfen zu versehen, so dass das leidige Rasseln der Deckel im Takt der Motoren endlich ein Ende gefunden hat. Bleibt nur zu wünschen, dass die angeklebten Gummistopfen möglichst lange an ihrem Platz bleiben...

Beim 628 226 fallen auch äußerlich

einige Veränderungen auf, mit denen er dem Erscheinungsbild der neueren 628.4 ein wenig angeglichen wurde. So erhielt der Triebwagen eine neue Zugzielanzeige (Schwarze Schrift auf weißem Grund), wie sie bei der Bauart 628.4 Verwendung fand. Leider wurden die Anzeigen im Steuerwagen und an den Seiten nicht erneuert (Weiße Schrift auf schwarzem Grund) und sind weiterhin schlechter lesbar. Ebenfalls wurden Frontschürzen angebracht, und die vorderen Führerstandsfenster erhielten einen Aluminiumrahmen.



Foto: Peter Stephan

Sturmschäden durch den Orkan „Kyrill“ im Kurhessenbahnnetz

(js) Am Abend des 18. Januar 2007, einem Donnerstag, fegte der Orkan „Kyrill“ über Deutschland hinweg. Er erreichte Spitzengeschwindigkeiten von 150 km/h in den Ebenen, und bis über 200 km/h auf den Bergen und veranlasste die Deutsche Bahn erstmals in ihrer Geschichte zur Einstellung fast des gesamten Zugverkehrs. Umgestürzte Bäume versperrten vielerorts die Strecken, die Aufräumarbeiten zogen sich teilweise bis zum nächsten Nachmittag hin.

Auch das Nordhessische Streckennetz blieb nicht verschont. Während auf der Main-Weser-Bahn bereits am Nachmittag der durchgehende Zugverkehr zwischen Neustadt und Treysa unterbrochen wurde und sich im Bahnhof Stadtallendorf die ankommenden Züge aus südlicher Richtung aufstauten, konnte auf dem Netz der Kurhessenbahn der Verkehr noch planmäßig abgewickelt werden. Doch auch das sollte schon bald ein Ende haben...

Auf der Oberen Lahntalbahn

konnte der Verkehr weitestgehend störungsfrei abgewickelt werden. Zugausfälle sind der Redaktion nicht bekannt geworden. Lediglich einige, der hier noch vorhandenen Telegrafmasten fielen dem Orkan zum Opfer, so erging es jedenfalls einem Mast in der Nähe der Carlshütte.

Auf der Linie

Kassel – Volkmarsen – Korbach – Brilon (Wald)

musste am Freitagmorgen zuerst ein Sondertriebwagen der Baureihe 646 verkehren. Mit diesem wurde eine Gruppe Feuerwehrmänner zu ihren Einsatzorten entlang der Bahnstrecke gebracht. Sie mussten erst einmal für freie Fahrt sor-

gen. Als gegen Freitagmittag wieder die ersten planmäßigen Züge rollen konnten, hatten die fleißigen Helfer fast 60 umgestürzte Bäume von der Strecke geräumt.

Auf der Burgwaldbahn

konnte der Fahrplan während des einsetzenden Orkans noch planmäßig abgewickelt werden. Alles lief problemlos, bis die letzte Regionalbahn des Tages (RB 23.676) den Bahnhof Wetter planmäßig um 19:57 Uhr in Richtung Frankenberg verließ. Nach der Abfahrt drosselte der Lokführer vorsichtshalber die Geschwindigkeit auf 40 km/h. Kurz hinter dem Einfahrsignal der Gegenrichtung konnte er gerade noch einen umgestürzten Baum passieren, der bereits ins Gleisprofil ragte. Wenige hundert Meter weiter krachte der Triebwagen dann trotz Notbremsung in einen umgestürzten Weidenbaum, der die Strecke versperrte. Der Baum bestand aus 4 beindicken einzelnen Stämmen, und konnte glücklicherweise durch den Triebwagen zur Seite geschoben werden. Als der Zug dann wenige Meter weiter zum stehen kam, hatte sich ein Ast auf dem Dach verhakt. Durch den Aufprall wurde das vordere Führerstandsfenster beschädigt. Der Zug konnte später, mit etwa einstündiger Verspätung und noch weiter reduzierter Geschwindigkeit, sein Ziel

Frankenberg noch erreichen. Im Laufe der Nacht sind dann weitere Bäume umgestürzt und blockierten die Strecke, so dass der planmäßige Zugverkehr erst wieder am späten Vormittag aufgenommen werden konnte.

Während der folgenden Tagen wurde im Bereich der Unfallstelle bei Wetter

sowie auch auf einem ca. 100 m langen Abschnitt auf einem hohen Bahndamm zwischen Ernsthausen und Wiesenfeld jeweils eine Langsamfahrstelle von 10 km/h eingerichtet. Diese konnten aber bereits nach wenigen Tagen wieder aufgehoben werden. Die hier genannte Aufzählung erhebt natürlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Lumdatalbahn: Weitere Grundstücksverkäufe behindern die Reaktivierung

(ml/fl) Die Verhandlungen der Lumdatalbahn AG (LB AG) mit DB SImm zur Übernahme der Strecke stocken bekanntlich seit Jahren, insbesondere wegen der unerfüllbaren finanziellen Forderungen. Auch die in der Frage der Streckenübernahme mit der LB AG neuerdings kooperierende Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) sieht das Angebot der DB-Immobilientochter bislang nicht als akzeptabel und verhandelt stattdessen mit der DB Netzgesellschaft.

Leider geht die Zerstückelung der Grundstücke entlang des Gleiskörpers weiter. Diese Grundstücke wären wichtig für Kreuzungsgleise, P+R-Flächen sowie teilweise auch für Korrespondenzhaltestellen des Busverkehrs. Bekannt geworden in jüngster Zeit ist ein Grundstücksverkauf an zwei Anrainer in Allendorf/Lda.

Die LB AG hat beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) interveniert, um sicherzustellen, dass es zu keiner Entwidmung dieser Flächen kommt. Nach Mitteilung des EBA stellt auch der Verkauf an Privat die eisenbahnrechtliche Widmung der Flächen nicht in Frage. Die neuen Eigentümer sind an die Eisenbahnplanungshoheit gebunden, müssten Schienen-sonderverkehre uneingeschränkt zulassen und im Fall einer Wiederaufnahme des

regelmässigen Bahnverkehrs damit rechnen, die Grundstücke wieder abgeben zu müssen. Hier sind nach Ansicht der LB AG langwierige Rechtsstreite vorprogrammiert.

Die seit 1992 durchgeführten Freischneidarbeiten der LB-Aktiven konzentrieren sich im gegenwärtigen Zeitraum auf den arg zugewachsenen Abschnitt von Allendorf/Lda. nach Londorf. Wegen dem jüngsten großen Windbruch ist auch in Hessen laut Naturschutzbehörde von einer verlängerten Freischneidesaison, die normalerweise wegen der Vogelbrut am 15.März 2007 enden würde, die Rede. Wer ehrenamtlich an der Streckenpflege mitarbeiten möchte, kann über www.lumdatalbahn.de oder über Mobiltelefon 0177 165 832 9 (Hr. Alswede) Kontakt zu den Aktiven aufnehmen.

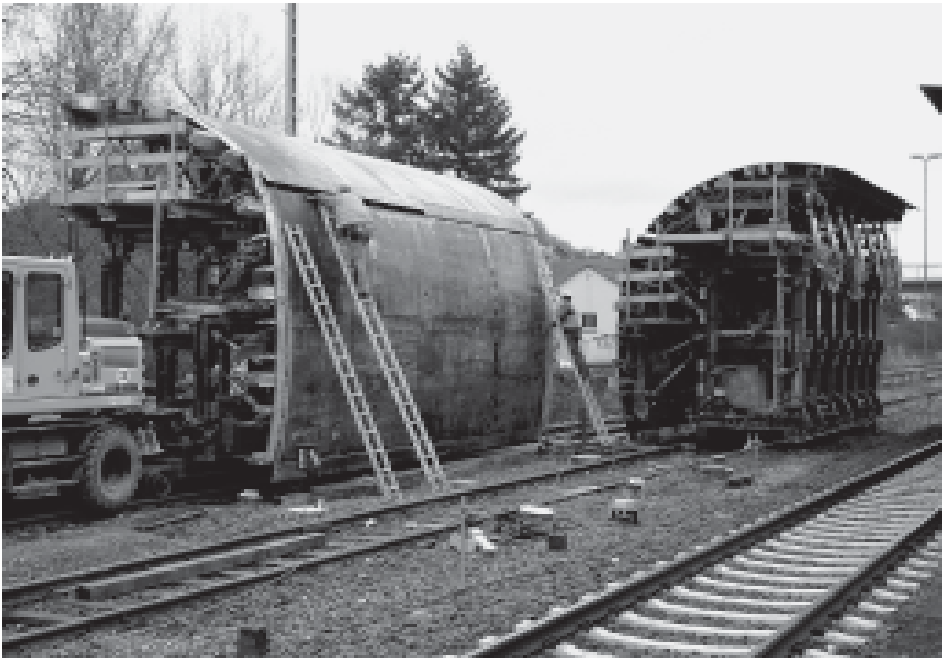
Lahntalbahn: Aufwändige Tunnelanierung

(hpg) Seit Juli 2006 erfolgt eine Grundsaniierung des Ennericher Tunnels zwischen Eschhofen und Kerkerbach. Im 494 Meter langen Tunnel sind die notwendigen Arbeiten besonders umfangreich. Zwischen 1859 und 1862 gebaut, wurde er zuletzt vor mehr als 40 Jahren saniert.

Die Schadensermittlung der Firma IGT hatte ergeben, dass die komplette Innenschale des Tunnels erneuert werden muss. Ein Problem sind die unterschiedlichen Lichtraumprofile, die mit einer jeweils anderen Methode bearbeitet werden müssen. Zunächst wurde auf 234 m Länge der verwitterte Ausbau aus den 1960er Jahren heraus gebrochen. Um das darunter liegende Mauerwerk nicht zu beschädigen, erfolgen Einschnitte in Zehnzentimeter-Abständen mit einer speziell-

len Steinsäge. Nachdem die Bruchstücke entfernt sind, kann eine neue Spritzbetonschale aufgebracht werden. Im Bereich eines ehemaligen Tagbruches muss das Mauerwerk zusätzlich mittels statisch tragender Rippen verstärkt werden. In einem anderen Bereich des Tunnels wurden rund 2.200 jeweils drei Meter tiefe Löcher zur Aufnahme von Ankern gebohrt, die den Tunnel mit dem Berg verbinden und für zusätzliche Stabilität sorgen.

*Die beiden auf Schienen fahrenden Schalwagen im Bahnhof Kerkerbach
2 Fotos: Hans-Peter Günther*





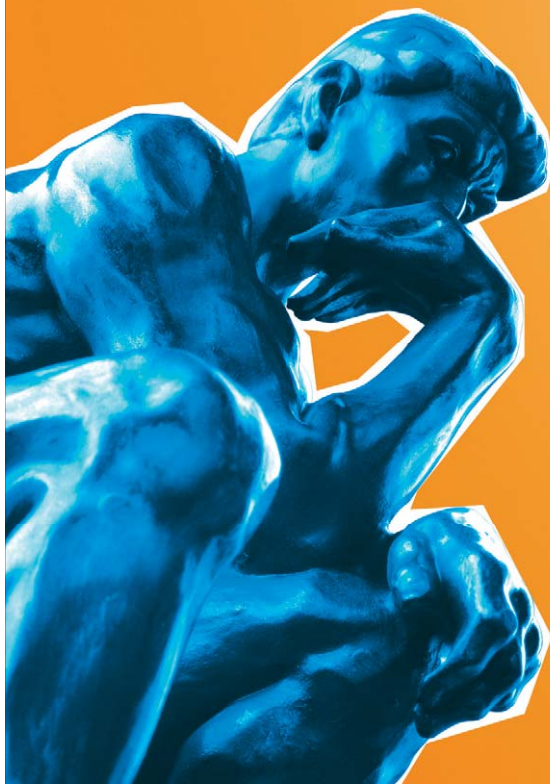
Im Bahnhof Kerkerbach werden die Schalwagen für ihre Wochenendeinsätze vorbereitet. Der zu sanierende Ennericher Tunnel befindet sich am Ende der oben sichtbaren Bahnhofsausfahrt

Die ausführende Firma Franz Kas-secker aus Waldsassen in der Oberpfalz, die bereits das Willinger Eisenbahn-Viadukt saniert hat, setzt auch im Lahntal innovative Technik ein. Ein transportabler zweiteiliger Schalwagen ermöglicht das segmentweise Gießen einer neuen, rund 60 m langen Innenschale während der kurzen Sperrpausen am Wochenende. An insgesamt 14 Samstagen bis in den April erfolgt eine Vollsperrung zwischen Eschhofen und Kerkerbach, werktags kann jeweils von 22 bis 5 Uhr gearbeitet werden. Ein Schienenersatzverkehr mit Bussen wurde zwischen Kerkerbach und Limburg eingerichtet.

In die Sanierungsarbeiten werden auch die beiden Tunnelportale einbezogen. Die Ansichtsflächen aus Naturstein werden gereinigt, mürbe Fugen ausgeräumt und ersetzt, beschädigte Steine saniert. Der vorhandene Putz an den Portalen soll abgeschlagen und durch eine Spritzbetonschicht ersetzt werden. Auf die Rückwände der Portalkronen wird ein Verwitterungsschutz aus Spritzbeton aufgetragen und das Westportal erhält neue Betonabdecksteine. In die Arbeiten, die noch bis in das 4. Quartal 2007 andauern, investiert die DB rund 6,4 Millionen Euro.

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 90 95 · Fax -96

Haus der Gesundheit

Deutsche Bahn investierte 2,2 Millionen Euro

Neues Bahnhofsgebäude in Rüsselsheim feierlich eröffnet

(fl) Nach knapp zweijähriger Bauzeit wurde am 05.12.2006 in Rüsselsheim das neue Bahnhofsgebäude eröffnet. In dem modernen Empfangsgebäude entstanden auf zwei Etagen 1.000 Quadratmeter Laden- und Büroflächen. Hans-Peter Scheerer, Geschäftsführer der Stadtwerke Rüsselsheim GmbH, überreichte Susanne Kosinsky, Leiterin Regionalbereich Mitte, DB Station&Service AG, symbolisch den Bahnhofsschlüssel. Insgesamt wurden mehr als 2,2 Millionen Euro investiert.

Die täglich mehr als 11.000 Reisenden finden im Erdgeschoss auf insgesamt 500 Quadratmetern vielfältige Angebote und Servicedienstleistungen. Neben dem DB Reisezentrum befinden sich ein Blumengeschäft, ein Bäcker, eine Buchhandlung, ein Café und das Informationsbüro der Stadtwerke Rüsselsheim.

„Der Bahnhof in Rüsselsheim ist nicht nur Drehscheibe von Bahn- und Busverkehr, sondern er ist auch durch seine Transparenz und Offenheit das architektonische Bindeglied für die Innenstadt links und rechts der Bahnlinie“, erläuterte Susanne Kosinsky; „mit dem ebenfalls neugestalteten Bahnhofsplatz ist ein groß-

Das neue Rüsselsheimer Bahnhofsgebäude Foto: F. Lang





Das lange Dach des Bahnhofs setzt sich bis zu den Bushaltestellen fort Foto: F. Lang

zügiger Stadteingang mit dem Bahnhof als Dreh- und Angelpunkt entstanden.“

Der Bahnhof besteht aus mehreren Einzelgebäuden, die zusammen mit der Bushaltestelle und der Fahrrad-Abstellanlage unter einem großen länglichen und sehr luftig wirkenden Dach vereint sind. Eine klassische geschlossene Empfangshalle gibt es nicht. Die vorherrschenden Rotbrauntöne harmonieren gut mit dem benachbarten historischen Opel-Werksgebäude.

Auch in den nächsten Monaten gehen die Bauarbeiten im Bahnhof Rüsselsheim nach Angaben der DB weiter. Der Hausbahnsteig erhält bis Mai 2007 ein neues Dach und der barrierefreie Zugang zu den Bahnsteigen soll bis August 2007 fertig gestellt werden. In die Rotunde am Hausbahnsteig wurde bereits ein neues Treppenhaus mit einem Aufzug zur Personenunterführung eingebaut. Die Sanierung der Personenunterführung sowie der Einbau eines Personenaufzuges zum Bahnsteig werden derzeit geplant.

Modernes Design für bewährte S-Bahnen

(fl) Jahr für Jahr nutzen heute über 100 Millionen Fahrgäste die S-Bahnen im Rhein-Main-Gebiet. Täglich werden bis zu 420.000 Kunden befördert. Als 1978 der S-Bahn-Betrieb aufgenommen wurde, standen 78 Züge vom Typ ET 420 zur Verfügung, heute sind es insgesamt 172 Züge.

Ab Januar 2003 wurden mit Unterstützung des Landes Hessen und des Rhein-Main-Verkehrsverbundes neue S-Bahnen

der Baureihe ET 423 angeschafft, die größtenteils auf den Linien S1, S2, S4, S5 und S6 die fast 30 Jahre alten Fahrzeuge

der ersten Baureihe 420 nach und nach abgelöst haben. Sie sind spurtstärker und schneller als die alten, haben eine Klimaanlage und sind durchgehend begehrbar. Im kommenden Jahr werden 100 dieser neuen Fahrzeuge im Einsatz sein.

Dennoch gehören die bewährten ET 420 keineswegs zum alten Eisen. Etwa 60 davon werden auch künftig noch auf den Linien S3, S7, S8 und S9 eingesetzt oder als Verstärkerzüge verkehren, wie auf der

S2. Damit auch die Fahrgäste in diesen Fahrzeugen profitieren, investiert DB Regio Hessen jetzt über drei Millionen Euro in eine Modernisierung der Fahrzeuge. Bis zum Sommer 2008 wird die Inneneinrichtung grundlegend modernisiert und in der Gestaltung an das Design der modernen S-Bahnen angepasst. Dazu werden 10.800 Sitzpolster, 840 Klappsitze und 720 Armlehnen erneuert. 8.400 Quadratmeter Stirnwände und Windfänge werden gereinigt bzw. ersetzt.

Neues Instandhaltungszentrum der Bahn in Frankfurt-Griesheim

(fl) Die Deutsche Bahn AG investiert 30 Millionen Euro in ein Instandhaltungszentrum für den Nah- und Fernverkehr in Frankfurt-Griesheim. Dr. Alois Rhiel, hessischer Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung und Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter für das Land Hessen, gaben am 06.12.2006 mit einem symbolischen Spatenstich das Startsignal für die Baumaßnahmen.

Das Werk in Griesheim spielt eine zentrale Rolle im Personenfernverkehr, da Frankfurt am Main Start- und Endpunkt der internationalen ICE- und InterCity-Linien nach Amsterdam, Brüssel und Wien ist. Ab dem kommenden Sommer wird der ICE erstmals von Frankfurt nach Paris fahren, ab Dezember 2007 dann im Vollbetrieb mit fünf Zugpaaren täglich und unter vier Stunden Fahrtdauer.

Ab 2008 wird DB Regio mit neuen und modernisierten Doppelstockzügen auf den Strecken Frankfurt - Limburg und Wiesbaden - Darmstadt - Aschaffenburg fahren. Um diese Züge instand zu halten, baut die Bahn in Frankfurt-Griesheim die bestehende Werkstatt zu einem Instandhal-

tungszentrum für den Regional- und Fernverkehr aus. Anfang März war die in Griesheim beheimatete Werkstatt der S-Bahn Rhein-Main in die hochmoderne Anlage umgezogen, die für 35 Millionen Euro im ehemaligen Postbahnhof eingerichtet worden war. Die dadurch freigebliebenen Kapazitäten können nun für die Erweiterung genutzt werden.

„Die Investition von 30 Millionen Euro in Griesheim ist ein weiteres Bekenntnis zum Standort Frankfurt“, erklärt Dr. Vornhusen, „das 300 qualifizierte Arbeitsplätze sichert. Damit wird die Bahn ein mehr als 100 Millionen Euro umfassendes Investitionsprogramm für Werkstätten in Frankfurt und Umgebung abschließen.“

Neuer S-Bahn-Haltepunkt „Schwalbach Nord“ Bau- und Finanzierungsvertrag unterzeichnet

(fl) Die S-Bahn-Linie S3 erhält einen neuen Haltepunkt: Am 31. Januar 2007 unterzeichneten der Bürgermeister der Stadt Schwalbach, Roland Seel, Volker Sparmann, Sprecher der Geschäftsführung des RMV und Susanne Kosinsky, Leiterin Regionalbereich Mitte DB Station&Service AG den Bau- und Finanzierungsvertrag für die neue S-Bahn-Station „Schwalbach Nord“.

Diese Station, gelegen zwischen „Schwalbach Limes“ und „Niederhöchstadt“, erschließt das Gewerbegebiet „Am Kronberger Hang“ in Schwalbach am Taunus erstmals mit einem Bahnhaltepunkt. Ebenfalls anwesend zur Vertragsunterzeichnung war einer der Hauptbefürworter des Projektes, der Landrat des Main-Taunus-Kreises, Berthold Gall.

„Dass die Pläne für den neuen Haltepunkt heute nach erheblicher Vorarbeit unterzeichnet werden können, ist eine gute Nachricht: für den Standort Schwalbach, den Vordertaunus und für bedeutende Unternehmen wie die Europazentrale von Samsung, die sich hier angesiedelt haben“, unterstrich Gall die Bedeutung des Projektes.“

Der neue Haltepunkt wird aus einem Bahnsteig bestehen, der südlich des S-Bahn-Gleises liegt. Er ist mit 210 Metern Länge und 96 Zentimetern Höhe auf die Erfordernisse des S-Bahn-Verkehrs abgestimmt. Erreichbar ist der Bahnsteig über eine Treppe und – möglichst barrierefrei – über eine Rampe, die das bestehende Gefälle des Geländes nutzt. Die

In diesem Einschnitt wird der neue Haltepunkt entstehen, links die Europazentrale von Samsung

Ausstattung umfasst eine Wartehalle, Fahrkartenaufnahmegerät, Vitrinen für die Fahrgastinformation und Sitzbänke. Neben dem eigentlichen Bahnsteig erhält die Station Abstellplätze für zehn Fahrräder.

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen rund 1,5 Millionen Euro. Die Planungskosten von zirka 300.000 Euro teilen sich die Stadt Schwalbach und der Rhein-Main-Verkehrsverbund. Die Baukosten werden durch die Stadt Schwalbach finanziert und durch das Land Hessen gefördert. In den nächsten Monaten soll über ein so genanntes Plangenehmigungsverfahren das Baurecht geschaffen werden. Der Baubeginn wird im September 2007 erwartet. Die Fertigstellung ist für März/April des nächsten Jahres vorgesehen.



Nassauische Touristikbahn und ESWE Verkehr wollen enger zusammenarbeiten

(fl) Am 21. Dezember 2006 trafen sich Vertreter der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH, der Stadt Wiesbaden und des Vereins Nassauische Touristikbahn e.V. (NTB) zu einem klärenden Gespräch. In dessen Verlauf konnten alle Beteiligten klären, dass die in den Medien besprochenen Probleme in erster Linie auf Kommunikationsschwierigkeiten zurück zu führen waren.

Hintergrund: Anfang Dezember 2006 sah sich die NTB gezwungen, den Betrieb der Museumsbahn wegen einer defekten Weiche im Bahnhof Hahn-Wehen einzustellen. Bis Anfang 2006 wurden Bauarbeiten auf der Strecke durch ESWE Verkehr und die Anliegerkommunen finanziell unterstützt. Für den Tausch der 19.000 Euro teuren Weiche gab es jedoch keine Zusagen. Dabei musste der Verein schon in den letzten drei Jahren 50.000 Euro an Eigenmitteln für die Reparatur der Strecke aufwenden.

Als wichtigstes Ergebnis der Gespräche am 21. Dezember ist festzuhalten, dass zukünftig frühzeitiger miteinander über erforderliche Trassenarbeiten und die Ver-

marktung des Museumsbahnverkehrs gesprochen wird. Zusätzlich wird der Vorstand der NTB rechtzeitig über die Zwischenergebnisse der Gespräche auf politischer Ebene zur weiteren Nutzung der Aartalbahnstrecke informiert.

Für alle Freunde und Fahrgäste der Nassauischen Touristikbahn ist festzuhalten, dass einem Betriebsstart der NTB an Ostern 2007 nichts im Wege steht. Die Weiche in Hahn-Wehen wird wie geplant im Frühjahr 2007 repariert und auch alle anderen Maßnahmen für einen reibungslosen Betrieb der NTB werden in den nächsten Wochen durchgeführt. Dazu gehört auch die Entfernung von Windbruchholz des Sturms Kyrill.



ESWE Verkehr und die Nassauische Touristikbahn wollen enger zusammenarbeiten, damit auch weiterhin solche Sonderfahrten nach Hohenstein möglich sind

Bahn bestellt 42 Doppelstockwagen für Hessen

(gh) Die Deutsche Bahn AG hat jetzt einen Auftrag über weitere 42 Doppelstockwagen beim Fahrzeughersteller Bombardier platziert. Damit setzt sie den Modernisierungskurs ihrer Nahverkehrsflotte fort. Die Bestellung ist Teil einer Option eines bereits bestehenden Hauptvertrags von 2003.

Die Dostos, gehen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 in Betrieb. 39 Dostos sind für die Taunusstrecke zwischen Frankfurt und Limburg vorgesehen, drei Fahrzeuge kommen zwischen Aschaffenburg und Wiesbaden zum Einsatz.

DB Regio hat im vergangenen Jahr die Ausschreibungen für das „Südhessen-Netz“ Wiesbaden – Darmstadt – Aschaffenburg sowie die Taunusstrecke Limburg – Frankfurt (Main) gewonnen.

Die Doppelstockwagen sind die Leistungsträger im Nahverkehr. Der Komfort

wird von den Reisenden sehr geschätzt: So verfügen die Dostos der neuesten Generation über eine hohe Laufruhe, Klimaanlage, breite Wageneingänge, Stellplätze für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder sowie ein elektronisches Fahrgastinformationssystem. In der 1. Klasse runden eine geräumige Sitzanordnung sowie Steckdosen für etwa Notebooks oder Mobiltelefone den Komfort ab. Rund 2.000 Doppelstockwagen sind heute bei der Bahn bereits im Einsatz, darunter auch die modernisierten Dostos aus dem Bestand der Deutschen Reichsbahn.

Im Gegensatz zu den Elektrotriebwagen der Baureihe 425 erfreuen sich die Doppelstockwagen bei den Fahrgästen großer Beliebtheit



Neuordnung des Busverkehrs im Rheingau-Taunus-Kreis ORN gewinnt Ausschreibung

(gh) Nach Ablauf der im Vergabeverfahren vorgeschriebenen Einspruchsfrist am 30. Januar 2007 ist es jetzt amtlich: Die Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN), ein Tochterunternehmen der DB, hat die Ausschreibung der vier Linienbündel Rheingau, Taunusstein/Aar, Niedernhausen/Idstein und Stadtverkehr Idstein für sich entschieden. Ab 8. Juli 2007 wird die ORN die Verkehrsleistung von ca. 3 Mio. Nutzkilometern pro Jahr für die nächsten siebeneinhalb Jahre erbringen.

Zu Beginn der Sommerferien am 8. Juli 2007 werden sich alle lokalen und regionalen Buslinien im gesamten Kreisgebiet ändern. Die bisherigen vierstelligen Liniennummern der RMV-Regionalbuslinien werden neu geordnet und in dreistellige Liniennummern umgewandelt. Es wird kreisweit ein integraler Taktfahrplan eingeführt. Beispiel: Sie kommen mit dem Zug in Wiesbaden am Hauptbahnhof an und möchten in den Untertaunus weiterfahren. Sie haben dann einen unmittelbaren Anschluss an den Buskorridor Taunusstein-Hahn und weiter nach Bad Schwalbach über die Eiserne Hand oder über die Platte und Neuhof nach Idstein.

Zukünftig werden im Rheingau-Taunus-Kreis wichtige Umsteige-knotenpunkte eingerichtet, an denen immer zur selben Minute und im Takt mehrere Busse einen Sammelanschluss bilden und der Fahrgast die Möglichkeit bekommt, in alle Himmelsrichtungen ohne Wartezeit umzusteigen. Diese Rendezvous-Punkte werden an den Haltestellen Hahn Busbahnhof, Neuhof Mitte, Bad Schwalbach Kurhaus, Idstein Bahnhof, Esch Schwalbacher Straße, Geisenheim Bahnhof, Eltville Bahnhof und Schlangenbad Landgrafplatz sein.

Neu im Rheingau-Taunus-Kreis wird auch die nachfrageorientierte Erschließung der Städte und Gemeinden am Wochenende, an Feiertagen und im täglichen Spätverkehr durch die Einführung von Rufbussystemen sein. Diese fahren nur, wenn es Fahrtwünsche gibt, die vorher telefonisch angemeldet werden. Tagsüber können diese Angebote mit dem gewöhnlichen Fahrausweis genutzt werden. Abends ab 20 Uhr ist ein Komfortzuschlag zu entrichten. Diese Rufbussysteme basieren wie die „normalen“ Linienverkehre ebenfalls auf einem Fahrplan.

Jeweils in der Zeit vom 1. April bis zum 1. November eines Jahres wird an den Wochenenden und an allen Feiertagen ein ganz neuer Service angeboten. Es wird eine Buslinie geben, die einen Anschluss in Hahn Busbahnhof vom Buskorridor aus Wiesbaden hat und dann das Taunus-Wunderland und das Wispertal erschließt. Erstmals werden Wanderer und Touristen die Möglichkeit haben, das Wispertal auch ohne Auto in seiner ganzen Länge zu erreichen. Sie können an einer der zahlreichen Mühlen aussteigen, um die Gegend zu erkunden, um dann mit dem nächsten Bus wieder nach Hause zu fahren.

Gespräch mit Landrat Matthias Wilkes: Eine positive Bilanz für die Überwaldbahn

(fl) Am 28. Dezember 2006 trafen sich Vertreter des Verein Überwaldbahn und der lokalen Parteien des Überwaldes mit Landrat Matthias Wilkes im Landratsamt in Heppenheim. Ebenfalls zugegen war Herr Bickelhaupt, zuständig für alle ÖPNV-Angelegenheiten des Kreises Bergstraße.

Gegenstand der Diskussion war das Thema Schienenverkehr auf der Überwaldbahn, die Erhaltung des Denkmals sowie Wege zu einer sinnvollen Reaktivierung der Überwaldbahn.

Breite Zustimmung gab es nach Angaben des Vereins Überwaldbahn zur Aussage des Landrates, dass das Denkmal Überwaldbahn mit seinen Tunneln und Viadukten in jedem Fall erhalten werden muss. Unterschiedliche Ansichten gibt es jedoch bei der zukünftigen

Nutzung der Überwaldbahn.

Hier favorisiert der Landrat die Draisinenbahn, die zwar einen touristischen Nutzen für die Region bringe, aber deren Umsetzung mit Problemen ähnlich eines Radwanderweges behaftet sei, und die zudem keine nennenswerte Zahl an neuen Arbeitsplätzen in der Überwaldregion schaffen werde. So müssten auch bei einer Draisinenbahn die Viadukte vor Sturz gesichert, die Tunnel beleuchtet und zumindest der Wald-Michelbacher Tun-

*Ein Schienenbus fährt aus dem Bahnhof Mörlenbach Richtung Waldmichelbach aus
2 Fotos (23.07.1983): Andreas Christopher*



nel mit einem Notausgang versehen, sowie alle Bahnübergänge gesichert werden. Des weiteren bleibe die Frage zu klären, in wie weit eine Draisinenbahn für Familien mit kleinen Kindern, als auch für Senioren touristisch interessant ist. Hier blieben verschiedene Personengruppen nach Ansicht des Vereins Überwaldbahn ausgeschlossen.

Der Verein Überwaldbahn favorisiert nach wie vor eine Museumsbahn mit dem klangvollen Namen „Nibelungen-Express“, die keine besonderen Sicherungsmaßnahmen von Viadukten und Tunneln erfordere. Es seien lediglich Oberbau-sanierungen und die Wiederherstellung der Bahnübergänge erforderlich, die aber auch bei einer Draisinenbahn durchgeführt werden müssten, wobei bei einer Draisinenbahn die Kreuzung von Straße und Schiene eine Besonderheit darstelle, die bei einer Museumsbahn entfalle.

Da für eine Draisinenbahn die Strecke jedoch nicht zwingend dem Eisenbahnverkehr gewidmet sein müsse, könne es an den Übergängen zur erzwungenen Unterordnung des Draisinenverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr kommen, gefährliche Situationen seien dadurch vorprogrammiert.

Die Museumsbahn erhalte dagegen nicht nur das Denkmal, sie stelle auch eine touristische Attraktion für alle Bevölkerungsgruppen dar und sei ebenso Wegbereiter für andere Trassennutzungen, z.B. Güterverkehr oder die Einrichtung eines SPNV, nämlich den viel zitierten Überwald-Express. Hier sei der Landrat für alles offen und habe auch betont, dass die ihm zur Verfügung gestellten Infor-



*Schienenbus Richtung Waldmichelbach
in Kreidach*

mationsmaterialien des Vereins Überwaldbahn für ihn sehr interessant waren.

Wolfram Alster, Vorstandsmitglied des Vereins Überwaldbahn und Herr Bickelhaupt vom Kreis Bergstraße wollen nun bei der Findung der idealen Lösung zusammenarbeiten. Hierbei spielt auch das vom Verein beauftragte Gutachten in Zukunft eine gewichtige Rolle. „Die Weichen für eine gemeinsame Wegfindung sind gestellt“, so das Fazit des Gespräches in Heppenheim.

2007 werde somit das Jahr, in dem endlich Bewegung in das Thema Überwaldbahn hineinkommt und das sei auch dringend notwendig, denn jeder Tag Stillstand verschlechtere den Zustand der Strecke. Doch eine Begehung des Tunnels von Wald-Michelbach habe abermals gezeigt, dass der Zustand nach wie vor den Umständen entsprechend gut sei und hier noch nichts verloren sei. „Der Landrat kann seinen Wählern nun beweisen, wie wichtig ihm auch die Überwaldregion und deren Anschluss an die Zukunft ist. Wir werden ihn dabei, so gut es geht, gerne beraten und mit ihm gemeinsam den Weg zum ÜWEX gehen“ betont der Verein Überwaldbahn.

HEAG modernisiert den Fahrzeugpark

Fahrscheinverkauf bei Busfahrern

Neue Wartehallen am Darmstädter Hauptbahnhof

(fl) Die HEAG mobilo hat am 18.01.2007 die erste der achtzehn neuen Straßenbahnen in Empfang genommen. Mit der Beschaffung modernisiert das Darmstädter Verkehrsunternehmen rund ein Viertel seines Fuhrparks, denn die neuen Fahrzeuge ersetzen 14 alte Hochflurbahnen der Serien ST10 und ST11, die im Laufe des Jahres nach und nach ausscheiden werden. Gleichzeitig wächst der Fuhrpark des Verkehrsunternehmens um vier Triebwagen.

„Angesichts der aktuellen Streckenerweiterungen kommen wir mit dem bestehenden Fahrzeugkapazitäten nicht mehr hin. Die vier zusätzlichen Bahnen ermöglichen uns, auch auf den neuen Strecken einen attraktiven Takt anbieten zu

können“, erläutert HEAG mobilo-Geschäftsführer Karl-Heinz Holub die Investition. Mit der Neubeschaffung unterhält die HEAG mobilo ausschließlich achtachsige Triebwagen. Bereits seit 1998 betreiben die Darmstädter alle Straßen-

Die neuen Straßenbahn entsprechen dem schon bekannten Niederflrtyp, wurden jedoch in einigen Punkten weiter bessert. Im Bild fährt ein Zug der Linie 9 im September 2005 durch Griesheim



bahnlinien im Niederflurstandard. Mit den neuen Triebwagen steigt der Niederfluranteil im Straßenbahnfuhrpark auf 90 Prozent.

Äußerlich sind die neuen Bahnen vom Typ ST 14 nahezu baugleich mit der jüngsten Darmstädter Niederflurgeneration, der Serie ST 13, die die HEAG mobilo seit 1998 erfolgreich im Linienbetrieb einsetzt. „Bewusst haben wir uns dafür entschieden, kein komplett neues Fahrzeug zu entwickeln, sondern auf das bewährte Fahrzeugkonzept des ST 13 zurückzugreifen“, verweist Holub auf die Kostenvorteile.

Einziges äußeres Unterscheidungsmerkmal der neuen Bahnen ist die leicht veränderte Scheinwerferoptik. Innen gibt es jedoch einen weiter verbesserten Fahrgastkomfort: Anders als das Vorgängermodell verfügt der ST 14 über eine Klimaanlage im Fahrgastraum, ein modernes Infotainment mit Doppelbildschirmen, die den Linienverlauf und die nächsten Haltestellen anzeigen sowie mechanisch klappbare Einstiegsrampen, die insbesondere dort für einen behindertengerechten Einstieg zur Anwendung kommen, wo die Haltestellen noch nicht den Niederflurstandards entsprechen. „Im Vorfeld der Produktion haben wir mit Vertretern des Fahrgastbeirats den ST 13 auf Verbesserungsmöglichkeiten hin untersucht. Sowohl eine Klimaanlage als auch die Rampen standen auf der Wunschliste dabei ganz oben“, berichtet Holub.

Im Verlauf des Jahres bis September werden nach und nach die 17 weiteren Bahnen am Böllenfalltor eintreffen. Doch bevor sie im Linienbetrieb eingesetzt

werden, wird zunächst die Technik des Fahrzeugs im Darmstädter Streckennetz erprobt.

Die 18 Bahnen kosten rund 39 Mio. Euro. Da das Land Hessen anders als andere Bundesländer für Fahrzeuge keine Zuschüsse mehr gewährt, finanziert die HEAG mobilo die Fahrzeuge zu 100 Prozent selbst.

14 neue Busse

Fünf neue Gelenk-, vier Standard-, vier Low-Entry-Busse und einen neuen Midi-bus wird das Busunternehmen in den kommenden Wochen auf seinen Linien in Darmstadt und an der Bergstraße in Betrieb nehmen. Low-Entry-Busse sind bei der HEAG mobiBus neu. Sie kombinieren die fahrgastfreundliche Niederflurtechnik mit den wirtschaftlichen Vorteilen der Hochbodentechnologie. Einen Teil der neuen Flotte präsentierte die HEAG mobiBus Ende Januar auf dem Darmstädter Marktplatz der Öffentlichkeit.

Alle Busse bieten niederflurige Einstiegsmöglichkeiten und eine Rampe für Rollstuhlfahrer. Die Optik der neuen Busse ist modern und freundlich. Angepasst an das neue Design der HEAG Verkehrssparte kennzeichnet die überwiegend weißen neuen Fahrzeuge ein breiter umlaufender Streifen in einem warmen Gelbton und darüber ein schmalerer Streifen in klassischem HEAG-Blau.

Die neuen Busse ersetzen ältere Fahrzeuge, die bis zu 14 Jahre alt sind und teils eine Laufleistung von mehr als 1 Mio. Kilometer hinter sich haben. „Mit der Verjüngung unseres Fuhrparks wird

Busfahren attraktiver, und wir verbessern zudem die Wirtschaftlichkeit der HEAG mobiBus. Zudem verfügen wir damit über eine Busflotte, die in den Linienaus-schreibungen über die von RMV und Dadina geforderten Standards hinaus-geht“, begründet HEAG MobiBus die In-vestition.

Leider gehört die HEAG zu den Ver-kehrsbetrieben, die Ihren Fahrgästen eine Fahrt in so genannten „Folienbussen und -bahnen“ zumuten. Darunter ist zu ver-standen, dass die Sicht nach Außen durch großflächige Werbefolien deutlich behin-dert ist.

Fahrkartenverkauf beim Fahrer

Auf allen neuen Fahrzeugen der HEAG mobiBus werden Fahrkarten wieder beim Fahrpersonal verkauft. Ei-nen mobilen Automaten wird es in den neuen Bussen nicht mehr geben. Dort, wo die mobilen Automaten in den Bussen noch vorhanden sind, werden sie in Kür-ze schrittweise ausgebaut. „Beide Systeme vorzuhalten, ist unter Wettbewerbs-bedingungen nicht möglich“, erläutert Geschäftsführer Axel Gierga die Verän-derung. Er appellierte dennoch an die Fahrgäste, ihre Fahrkarten, wenn möglich bereits an der Haltestelle vor Fahrtantritt zu kaufen, „denn der Fahrkartenverkauf beim Fahrer geht zu Lasten der Pünkt-lichkeit“.

Verschiedene Formen haben die neuen Haltestellen in Darmstadt. Während die Straßenbahn-haltestelle vor dem Hauptbahnhof von der Grundform wie ein umgefallenes „T“ aussieht,...





...präsentiert sich die Bushaltestelle gegenüber im „Z“-Design 2 Fotos: F. Lang

Neue Wartehallen am Darmstädter Hauptbahnhof

Sie sind kaum zu übersehen, die neuen Wartehallen am Hauptbahnhof der Jugendstilstadt. Markant machen sie auf die Abfahrpositionen der Bus- und Straßenbahnlinien aufmerksam.

Mit ihrer offensiven Gestaltung erinnern sie an das werbewirksame Design der neuen französischen Nahverkehrssysteme, wenngleich die Nähe zum Jugendstilbahnhof für erhebliche Kontraste sorgt.

Wenig Freude an den Designerwarte-

hallen haben allerdings Fahrgäste, die an einem umfassenden Wetterschutz interessiert sind. Die nach den meisten Seiten offenen Konstruktionen bieten keinen wirklichen Schutz vor Wind.

Unverständlich ist ferner, warum die dynamischen Zielanzeigen teilweise hinter dem farbigen Glas verschwunden sind. Sehbehinderte dürften dies bestenfalls als schlechten Scherz empfinden. Die Form folgt der Funktion? Hier dürfte eher der umgekehrte Leitsatz Pate gestanden haben... Begrüßenswert dagegen ist die eindeutige Zuordnung der Haltepositionen von Bus und Straßenbahn.

Die Kosenstrasse kommt Einigung bei der Anbindung von Darmstadt an den ICE

(fl) In einem Spitzengespräch am 29. Januar 2007 und nachfolgenden Detailverhandlungen haben sich das Land Hessen, die Stadt Darmstadt und die südhessischen Landkreise mit der Deutschen Bahn AG auf einen Konsens zur Anbindung von Stadt und Region an das ICE-Netz geeinigt.

Kern der so genannten Kosenstrasse ist die Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes in die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar. Dies wurde im Rahmen einer Pressekonferenz zwischen dem Hessischen Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Dr. Alois Rhiel, dem Darmstädter Oberbürgermeister Walter Hoffmann, dem Landrat des Landkreises Darmstadt-Dieburg Alfred Jakoubek und Bahnchef Hartmut Mehdorn am 2. Februar 2007 in Darmstadt genannt.

Darmstadt wird demnach über zwei Verbindungsstrecken zum Hauptbahnhof an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn angeschlossen. Vorteil dieses Konsenses zur Trassenführung gegenüber einer Führung der kompletten Neubau- strecke durch Darmstadt ist eine geringere Beeinträchtigung des Stadtgebiets.

Die Kosenstrasse umfasst eine Strecke zur Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes und eine durchgehende, parallel zu den Autobahnen A 5 und A 67 geführte Hochgeschwindigkeits- strecke. Damit ermöglicht die Einbindung

Hessens Wirtschaftsminister Alois Rhiel, Bahnchef Hartmut Mehdorn und Darmstadts Oberbürgermeister Walter Hoffmann stellten die geplante Trassenführung auf einer Pressekonferenz vor

Foto: F. Lang





Im Darmstädter Hauptbahnhof (zur Zeit ohne Dach wegen Renovierungsarbeiten) sollen auch ICE's halten, die auf der geplanten Schnellfahrstrecke zwischen Frankfurt und Mannheim verkehren

Foto: F. Lang

des Hauptbahnhofes einen Halt für mindestens einen ICE pro Stunde und Richtung. Ergänzend besteht die Möglichkeit einer Direktverbindung vom Darmstädter Hauptbahnhof zum Flughafen Frankfurt.

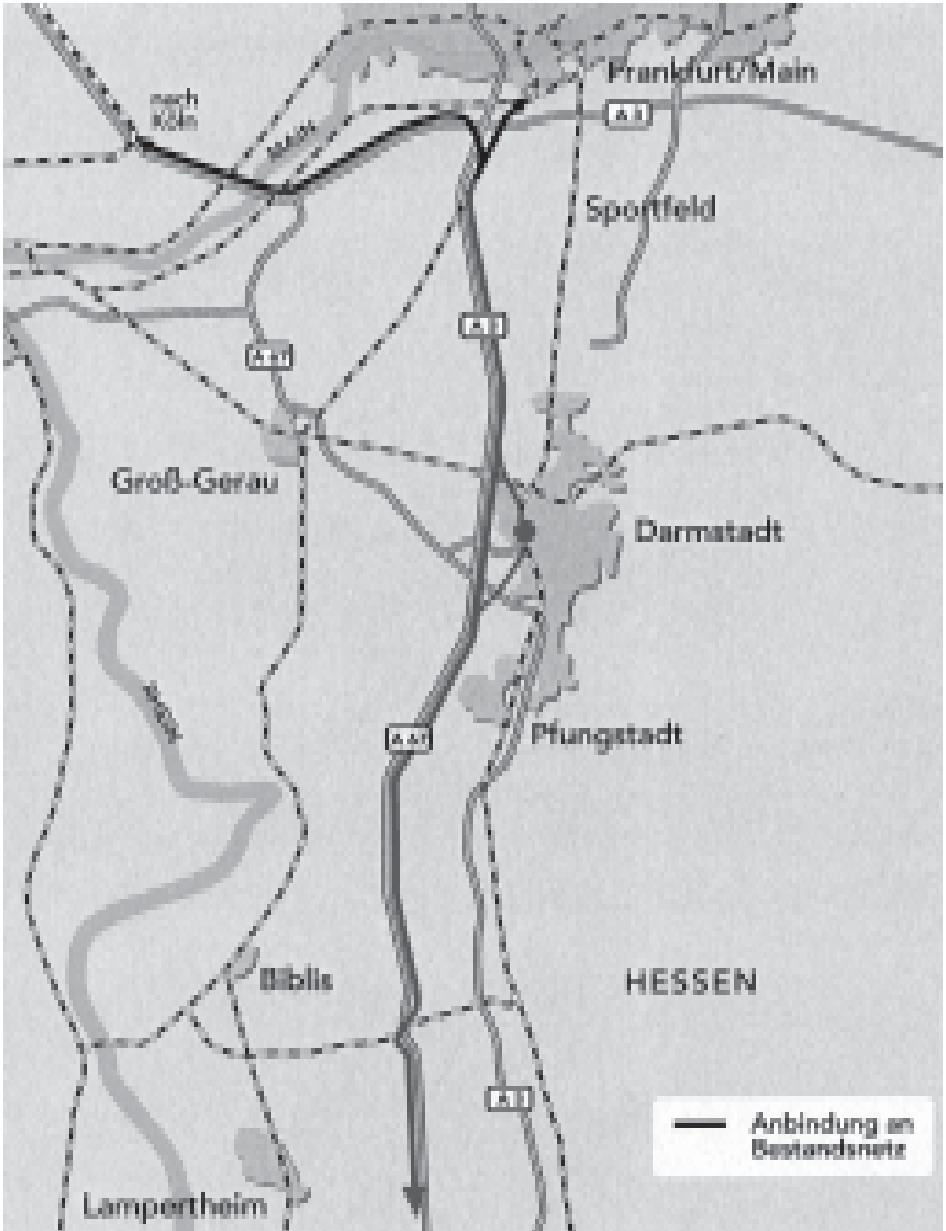
„Die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar ist als Lückenschluss zwischen den vorhandenen Schnellfahrstrecken Köln-Frankfurt und Mannheim-Stuttgart für die Weiterentwicklung des Netzes von zentraler Bedeutung“, betonte Hartmut Mehdorn. „Der jetzt für Hessen gefundene Kompromiss bietet für alle Beteiligten wichtige Vorteile. Darmstadt wird direkt an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn angeschlossen. Gleichzeitig wird das Stadtgebiet durch die Neubaustrecke zukünftig um täglich über 210 durchfahrende Züge, davon bis zu 40 Güterzüge in der Nacht, entlastet“.

Hauptvorteil der Konsenstrasse gegenüber der Variante V des Raumordnungsverfahrens, die ausschließlich eine zwei-

gleisige Führung durch den Darmstädter Hauptbahnhof vorsah und vom Landkreis Darmstadt-Dieburg favorisiert wurde, ist damit nach Ansicht der Bahn eine geringere Beeinträchtigung des Stadtgebiets.

Zwei eingleisige Verbindungsstrecken für den Nah- und Fernverkehr

Die Konsenstrasse umfasst konkret sowohl eine eingleisige Strecke zur Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes, als auch eine durchgehende, parallel zu den Autobahnen A 5 und A 67 geführte zweigleisige Hochgeschwindigkeitsstrecke, welche die Stadt erheblich entlasten soll. Im Norden Darmstadts kann die vorhandene Infrastruktur für den Anbindungsast möglichst genutzt und auf Ingenieurbauwerke verzichtet werden. Die rund 75 Kilometer lange durchgehende Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim wird für Tempo 300 ausgelegt und soll die bestehenden Engpässe



Geplante Führung der Neubaustrecke mit Abzweig in Darmstadt Grafik: Deutsche Bahn

auf den vorhandenen Strecken, insbesondere der hoch belasteten Riedbahn und der Main-Neckar-Bahn beseitigen.

Mit der Realisierung der Neubaus Strecke ergeben sich auch Potenziale für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs in der Region sowie positive Effekte für die steigende Nachfrage im Güterverkehr.

Im Güterverkehr gilt die Strecke als Teil einer westeuropäischen Ferngüterstrecke, deren weitere Bestandteile unter anderem die Betuwe-Linie als Verbindung zu wichtigen niederländischen Nordseehäfen und der Lötschberg-Basistunnel sind.

In Sachen Nahverkehr war in der Pressekonzferenz insbesondere von einer Direktverbindung Darmstadt - Frankfurt Flughafen die Rede. Durch die schnelle Umfahrung entlang der Autobahnen können nach Meinung von Bahnchef Mehdorn aber auch die prognostizierten Mehrverkehre im Fernverkehr besser aufgenommen und deutlich kürzere Fahrzeiten auf zahlreichen Relationen angeboten werden.

Die Quantität der Anbindung Darmstadts war aber offensichtlich nicht zentraler Gegenstand der Konsensverhandlungen. Während Minister Alois Riehl von einem stündlichen ICE-Angebot ausgeht, bat Bahnchef Hartmut Mehdorn um Verständnis, dass heute noch keine Aussagen über Fernverkehrsangebote des Jahres 2014 möglich seien. Gleichwohl betonte er den Erfolg der Regionalhaltepunkte Limburg-Süd und Montabaur und verwies auf die Konzeption der Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt, bei

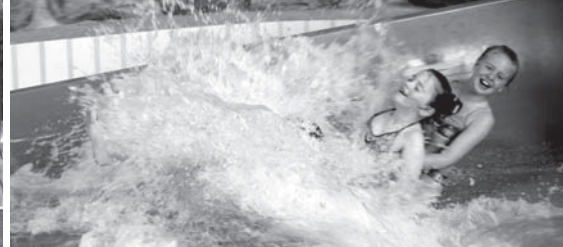
welcher der Regionalverkehr ebenfalls von Anfang an berücksichtigt wurde.

Pro Bahn & Bus sieht in der Konsenstrasse – in der Vergangenheit auch als Bypasslösung bezeichnet – erhebliche Vorteile. Allerdings empfiehlt unser Verband, auf die Leistungsfähigkeit der zu bauenden Infrastruktur zu achten. So müssen beispielsweise in Darmstadt mindestens vier Bahnsteigkanten ICE-gerecht geplant werden, damit sinnvolle Fahrplankonzepte umzusetzen sind. Auch muss die angestrebte und prinzipiell zu begrüßende Nutzung der Infrastruktur im Norden der Stadt mit einer Leistungssteigerung derselben einhergehen, damit fernverkehrstaugliche Geschwindigkeiten möglich werden.

Realisierung noch völlig offen

Die Deutsche Bahn hält einen Baubeginn 2010 und eine Inbetriebnahme 2014 für realistisch. Allerdings rangiere die Strecke bei den Förderprojekten des Bundes noch weit hinten. Eine Kostenschätzung mochte Mehdorn vor dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens nicht abgeben. Die Mehrkosten für die Konsenstrasse sollen der Bund und die Deutsche Bahn übernehmen. Das Land und die Region müssen dafür nicht aufkommen.

Darmstadt-Dieburgs Landrat Alfred Jakoubek ging kurz auf die Bedeutung weiterer Bahnprojekte der Region ein und nannte den Vollausbau der S7 Riedstadt-Frankfurt mit dem 15-Minutentakt zwischen Groß Gerau und Frankfurt sowie die S-Bahn-Linie Darmstadt – Mannheim als vordringliche Ziele.



Wellness, Sport und Spaß



Die Welle

Bade- und Saunavergnügen

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



Das Eis

Eislaufvergnügen unter Dach

- Eishockey
- Eiskunstlauf
- Eisstockschießen
- Schlittschuhverleih



Das Freibad

Spaß und Badevergnügen

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



Minigolf

18 Bahnen

Freizeitzentrum Lauterbach

36341 Lauterbach · Am Sportfeld · Infotelefon 06641/62729

Telefon während der Öffnungszeiten 06641/4505

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

DB-Regio gewinnt Ausschreibung um „E-Netz Würzburg“

(tw) Im bislang umfangreichsten Ausschreibungsprojekt der Bayrischen Eisenbahn-Gesellschaft (BEG) hat sich DB-Regio Unterfranken gegenüber den Wettbewerbern, darunter wohl auch ‚Cantus‘, durchgesetzt. Übernommen werden ab 2010 bis 2021 unter anderem Leistungen zwischen Schlüchtern und Jossa auf der Linie 53 im Schienennetz des RMV, die dann mit modernen elektrischen Niederflurtriebwagen bedient wird.

Von den insgesamt 5,7 Mio Zugkilometern pro Jahr entfallen 0,2 Mio auf den Streckenanteil in Hessen, wo seit Dezember 2006 zugleich ein neues Fahrplankonzept eingeführt wurde, das im Taktknoten Schlüchtern Verknüpfungen mit den RE-Zügen der Kinzigtalbahn bietet. Im Einzelnen gehören zum hochwertigen Regionalverkehr im „E-Netz Würzburg“ folgende Linien:

- RE Würzburg – Nürnberg (ab 2009)
- RB Schlüchtern – Jossa – Würzburg – Schweinfurt – Bamberg (ab 2010)
- RB Würzburg – Treuchtlingen (ab 2010)

Das Fahrzeugkonzept der Ausschreibung sieht künftig neue, klimatisierte Fahrzeuge mit elektrischer Traktion, einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und niederflurigem Einstieg (55 cm über Schienenoberkante) vor.

Bald vorbei: Wagenzug in Jossa



Ab Ende 2010 werden u.a. alle heute in Schweinfurt Hbf endenden Züge über den im Dezember 2006 neu eröffneten Halt Schweinfurt Mitte bis Schweinfurt Stadt verlängert. Im Berufsverkehr werden zusätzliche Züge nach Lohr, Schweinfurt, Kitzingen und Ochsenfurt dafür sorgen, dass halbstündliche Fahrmöglichkeiten von und nach Würzburg bestehen. Abends und am Wochenende verkehren einzelne zusätzliche Züge, so dass künftig auf allen Strecken die Züge täglich, auch am Wochenende, stündlich verkehren. Im engeren Einzugsbereich von Würzburg gilt dies meist sogar bis Mitternacht. Insgesamt werden damit Attraktivität und das Erscheinungsbild des SPNV im Großraum Würzburg deutlich verbessert, so Bayerns Wirtschaftsminister Erwin Huber (CSU).

Im hessischen Streckenteil ist allerdings der RMV für das Fahrplanangebot zuständig, so dass die vorgenannte Fahrplanqualität lediglich für den unterfränkischen Abschnitt zwischen Würzburg und Sinnatal Jossa gilt.

Bleibt zu wünschen, dass bis zur Betriebsaufnahme zumindest einige der zahlreichen Langsamfahrstellen auf hessischem Gebiet beseitigt und die dortigen Bahnhöfe gezielt modernisiert werden.

Frankfurter und Kasseler Fahrpreise im Städtevergleich

(fl) Anlässlich der jüngsten Fahrpreiserhöhung (beim Rhein-Main-Verkehrsverbund zum 16.12.2006 und bei den meisten anderen Verbänden zum 1. Januar 2007) hat der VCD die Frankfurter und Kasseler Fahrpreise mit den Preisen anderer deutscher Großstädte in Verkehrsverbänden verglichen. Untersucht wurden die Fahrpreise von 13 Städten, die über ein gutes Nahverkehrsnetz mit Schienenverkehrsmitteln verfügen. Die Hessenschiene dokumentiert den VCD-Preisvergleich in Auszügen. Die Möglichkeiten, den gesamten Text zu lesen, werden am Schluss genannt

Aufgrund der besonderen Situation Frankfurts als Arbeitsplatzschwerpunkt im Rhein-Main-Gebiet wurden zum Vergleich sowohl Städte mit höheren Einwohnerzahlen und größerem Stadtgebiet (Berlin, Hamburg, München, Köln) als auch kleinere Städte (Kassel, Karlsruhe, Städteverbund Mannheim/Ludwigshafen) herangezogen.

Aufgrund der unterschiedlichen Tarifsyste-me wurde als Vergleichsmaßstab für jede Stadt der Fahrpreis für das gesamte Stadtgebiet (bzw. bei Mannheim/Ludwigshafen für beide Stadtgebiete) herangezogen. Dies ist bei den Preisen für Hamburg und München zu berücksichtigen, wo auch für Teilbereiche der Stadt Zeitkarten zu niedrigeren Tarifen angeboten werden.

Einzelfahrscheine Erwachsene

Frankfurt ist die einzige Stadt in Deutschland, die unterschiedliche Fahrpreise für Einzelfahrten während der Hauptverkehrszeit (HVZ) und den übrigen Fahrzeiten erhebt. Dafür werden keine rabattierten Mehrfahrtenkarten (4-er/6-er Streifenkarte) angeboten, wie sie in

den meisten untersuchten Städten (außer Hamburg und Berlin) im Sortiment sind.

In der Spalte „Einzelkarte“ sind die Fahrpreise für den Einzelkauf einer Fahrkarte (für Frankfurt während der HVZ Mo.-Fr. 6.00-9.00 und 16.00-18.30 Uhr) aufgeführt.

Lässt sich die Einzelfahrt durch den Kauf von Mehrfahrtenkarten oder in Frankfurt durch Verlegung der Fahrt in die Zeit außerhalb der Hauptverkehrszeit verlegen, sind diese Fahrpreise in der Spalte „Einzelkarte reduziert“ enthalten. Sind die Preise in beiden Spalten gleich, werden keine Mehrfahrtenkarten angeboten.

Einzelfahrscheine Kinder

Ein ebenfalls vom VCD vorgenommener Vergleich zeigt, dass Frankfurt nach Berlin die höchsten Kinderfahrpreise hat. Großstädte wie Hamburg und München zeigen sich hier weitaus kinderfreundlicher.

(...) Während in Frankfurt Kinder 60% (in Berlin und Mannheim/Ludwigshafen gar 66,7%) des Erwachsenen-Fahrpreises bezahlen, beträgt der Anteil in Karlsruhe,

Preise Einzelfahrscheine Erwachsene

Stadt	Verbund	Preisstufe	Einzelkarte	Einzelkarte reduziert
Hamburg	HVV	Großb. HH	2,50 €	2,50 €
Stuttgart	VVS	2 Zonen	2,30 €	2,18 €
Berlin	VBB	AB	2,10 €	2,10 €
München	MVV	1 Zone	2,20 €	2,10 €
Frankfurt	RMV	3	2,20 €	2,00 €
Köln	VRS	Cityticket	2,30 €	1,95 €
Hannover	GVH	1 Zone	2,00 €	1,83 €
Düsseldorf	VRR	A	2,10 €	1,83 €
Kassel	NVV	KS/ KS+	2,30 €	1,80 €
Mannh./Lu.	VRN	MA/LU	2,10 €	1,80 €
Karlsruhe	KVV	2 Zonen	2,00 €	1,70 €
Leipzig	MDV	1 (Leipzig)	1,80 €	1,70 €
Nürnberg	VGN	2	1,80 €	1,68 €
Durchschnitt			2,13 €	1,94 €

München, Nürnberg und Stuttgart nur 50%. Die günstigen Kinderfahrkarten in Hamburg, in Höhe von nur 36% des Erwachsenen-Fahrpreises, sind allerdings ein Sonderfall. Im Gegensatz zum Erwachsenentarif, wo es günstigere Karten für den Citybereich gibt, werden Kinder-Einzelfahrscheine nämlich nur für gesamten Großbereich Hamburg angeboten.

Tageskarten

(...) Frankfurt liegt bei den Tageskartenpreisen im Mittelfeld. Die Tageskarte lohnt sich schon, wenn mehr als eine Hin- und Rückfahrt am Tag gemacht wird. Fahren zwei Personen den Tag über zusammen, rentiert sich bereits der Kauf einer Gruppen-Tageskarte.

Eine Attraktivitätssteigerung für die Nutzung von Tageskarten im Freizeitverkehr könnte durch eine Ausdehnung der Gültigkeit (wie in Nürnberg und im Verkehrsverbund Rhein-Neckar) auf das ganze Wochenende erzielt werden.

Wochen- und Monatskarten Erwachsene

Einige Verbünde bieten keine Wochenkarten an. Für Gelegenheitfahrer werden in diesen Verbänden aber Mehrfahrkarten oder 4-er Tageskarten (Düsseldorf, Karlsruhe) angeboten. Der für Düsseldorf angegebene Monatskartenpreis bezieht sich auf ein personen gebundenes „Ticket 1000“. Es wird auch ein übertragbares „Ticket 2000“ angeboten (Preis 56,15

Euro), das abends nach 19 Uhr und am Wochenende im gesamten Verkehrsverbund Rhein-Ruhr gültig ist.

Da nicht alle Verbünde eine Jahreskarte mit Einmalzahlung anbieten, wurde in der letzten Spalte der Preis von 12 Monatskarten zum Abopreis bzw. der Preis einer Jahreskarte bei monatlicher Abbuchung verglichen. Dieser Preis entspricht in der Regel dem 10 einzeln ge-

kaufter Monatskarten.

Auch im Monatskartensegment sind die Fahrpreise in Frankfurt relativ hoch. In München zahlt man für das wesentlich größere Stadtgebiet 14,30 Euro weniger. Lohnt sich eine Monatskarte gegenüber Tageskarten in Leipzig bereits nach 9 Tagen entspricht der Monatskartenpreis in Frankfurt dem Preis von fast 13 Tageskarten.

Zeitkarten Erwachsene

Stadt	Verbund	Preisstufe	Woche	Monat	Ab 12 Mon.
Hamburg	HVV	Großb. HH	22,00 €	83,00 €	808,80 €
Mannh./Lu.	VRN	MA/LU	25,00 €	75,00 €	768,00 €
Köln	VRS	Cityticket	18,20 €	70,30 €	711,16 €
Frankfurt	RMV	3	20,10 €	69,30 €	693,00 €
Berlin	VBB	AB	25,40 €	67,00 €	650,00 €
Stuttgart	VVS	2 Zonen	21,40 €	63,30 €	659,00 €
Kassel	NVV	KS/ KS+	17,00 €	56,00 €	560,00 €
München	MVV	1 Zone	15,10 €	55,00 €	550,00 €
Nürnberg	VGN	2	16,40 €	52,00 €	471,60 €
Düsseldorf	VRR	A	entfällt	51,80 €	525,72 €
Hannover	GVH	1 Zone	entfällt	46,50 €	465,60 €
Leipzig	MDV	1 (Leipzig)	15,10 €	45,00 €	437,00 €
Karlsruhe	KVV	2 Zonen	entfällt	39,40 €	395,00 €
Durchschnitt			19,57 €	59,51 €	591,91 €

Monatskarten Erwachsene mit zeitlicher oder Altersbeschränkung

Mit Ausnahme von Hannover, Mannheim/Ludwigshafen und Karlsruhe werden in den verglichenen Städten verbilligte Monatskarten angeboten, die erst ab 9-Uhr (in Berlin und Leipzig erst ab 10 Uhr gelten). Nachdem der VCD derarti-

ge Angebote jahrelang auch für den RMV gefordert hatte, erfolgte die Einführung in Frankfurt und dem übrigen Verbundraum im Dezember 2005.

In vielen Verkehrsverbänden werden zudem verbilligte Monatskarten für Personen ab 60 Jahren angeboten. Jüngstes Beispiel ist der Verkehrsverbund Rhein-

Sieg (Beispiel: Köln), der sein „Aktiv60-Ticket“ zum 1. Januar 2007 eingeführt hat. Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (Beispiel: Düsseldorf) gilt die unter dem Namen „Bärenticket“ vermarktete Senioren-Monatskarte im gesamten Verbundgebiet. Gleiches gilt für Karlsruhe.

Die Einführung einer „9-Uhr-Monatskarte“ für Frankfurt wurde vom VCD begrüßt. Bereits im zweiten Jahr nach Einführung wurde aber die 50 Euro-Grenze überschritten. Frankfurt hat im Vergleich mit allen Städten, die dieses Angebot haben, die höchsten Fahrpreise. So entspricht der Fahrpreis einer zeitlich eingeschränkten Monatskarte dem Preis einer zu jeder Zeit nutzbaren Monatskarte für das gesamte Stadtgebiet von München.

Preissteigerung 1996-2007 am Beispiel der Monatskarte

Auf Basis einer eigenen Fahrpreiserhebung aus dem Jahr 1996 hat der VCD die Preissteigerung für eine Monatskarte in den letzten 10 Jahren untersucht. Mannheim/Ludwigshafen und Nürnberg wurden dabei nicht berücksichtigt, da sie im Fahrpreisvergleich von 1996 nicht enthalten waren. Die DM-Preise wurden dafür in Euro umgerechnet. Bei der Berechnung der prozentualen Änderung wurden die umrechnungsbedingten Nachkommastellen (die in der Tabelle nur gerundet wiedergegeben sind) berücksichtigt.

Als Vergleichswert sei darauf hingewiesen, dass die Preise im Eisenbahn-Nahverkehr zwischen den Jahren 2000 und 2006 um 25,8 Prozentpunkte gestiegen sind (Quelle: Datenbank GENESIS-

Online des Statistisches Bundesamt).

Obwohl der öffentliche Nahverkehr überall von Lohnerhöhungen, höheren Dieselpreisen und Streichung der Regionalisierungsmitteln betroffen ist, fällt die Preissteigerung bei den verschiedenen Verkehrsverbänden unterschiedlich aus. Während in Hessen die Preissteigerung überdurchschnittlich ausfiel und in Kassel die Preise innerhalb von 10 Jahren fast um 50% gestiegen sind, wurden in München die Preise sogar gegenüber 1996 gesenkt. In Hannover blieben die Preise nahezu stabil.

Empfehlungen des VCD

Als Ergebnis des Preisvergleiches ergeben sich folgende Empfehlungen des VCD für die Fahrpreisgestaltung in Frankfurt:

Die Kinderfahrpreise sind im Vergleich zu anderen Städten zu hoch. Im Sinne einer kinder- und familienfreundlichen Politik sollte die Stadt Frankfurt hier Maßnahmen zur Senkung auf 50% des Erwachsenen-Fahrpreises ergreifen.

Die vergleichsweise hohen Preise der Monats- und 9-Uhr-Monatskarten sollten mittels Subventionierung, die aus Einnahmen der Gewerbesteuer, der Stellplatzabgabe oder einer eventuellen Citymaut finanzierbar wäre, gesenkt werden.

Als kurzfristig umsetzbare Maßnahme sollte die Attraktivität der Monatskarten durch eine Ausdehnung der Gültigkeit am Wochenende auf benachbarte Tarifgebiete erhöht werden.

Preissteigerung Monatskarte 1996 / 2007

Stadt	Verbund	Monatskarte Erwachsene 1996	Monatskarte Erwachsene 2007	Prozentuale Änderung 1996/2007
Kassel	NVV	37,84 €	56,00 €	48,01%
Berlin	VBB	47,55 €	67,00 €	40,90%
Leipzig	MDV	32,21 €	45,00 €	39,70%
Karlsruhe	KVV	28,63 €	39,40 €	37,61%
Frankfurt	RMV	50,62 €	69,30 €	36,91%
Düsseldorf	VRR	39,37 €	51,80 €	31,57%
Stuttgart	VVS	48,57 €	63,30 €	30,32%
Hamburg	HVV	67,49 €	83,00 €	22,98%
Köln	VRS	64,68 €	70,30 €	8,69%
Hannover	GVH	44,48 €	46,50 €	4,54%
München	MVV	64,42 €	55,00 €	-14,63%
Durchschnitt				26,05%

Die Einführung einer Senioren-Monatskarte, deren Preis unter einer 9-Uhr-Monatskarte liegt, ist auch für den RMV anzustreben. Mit ihr könnten Menschen über 60 Jahre als neue Kunden oder als Dauerkunden für den ÖPNV gewonnen werden.

Quellenangabe

Die Preisangaben beruhen auf im Zeitraum 3.01.-5.01.2007 durchgeführten Internet-Recherchen auf den Seiten der jeweiligen Verkehrsverbände.

Die Preisangaben für 1996 entstammen einer zum Fahrplanwechsel 1996 durchgeführten eigenen Erhebung des VCD

KV Frankfurt/Main-Taunus.

Kontakt / vollständiger Artikel einsehbar unter:

Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Frankfurt/Main-Taunus e.V.
Uhlandstraße 50 HH,
60314 Frankfurt

<http://www.vcd-frankfurt.de>



Engagierte Fahrgäste unterwegs: **Dampfsonderzug FD HERKULES von Frankfurt (Main) zum NVV nach Kassel**

Die Historische Eisenbahn Frankfurt e.V. (HE) hat 2007 wieder 10 in Eigenregie organisierte Dampfsonderzüge mit Start in Frankfurt am Main im Programm. Eine Fahrt mit der 1934 bei Krupp in Essen gebauten Schnellzuglokomotive 01 118 des Vereins hat als Ziel die nordhessische Metropole Kassel, die für viele Bewohner im Rhein-Main-Gebiet ein unbeschriebenes Blatt darstellt.

Dabei hat Kassel so viele touristische Sehenswürdigkeiten und kulturelle Höhepunkte zu bieten, die einen Tagesausflug lohnen. Die nicht erschöpfende Auflistung nennt: die Documenta 12, das Brüder-Grimm- und weitere acht Museen, das Herkules Denkmal, das Schloss Wilhelmshöhe, den Schlosspark mit seinen Wasserkaskaden, die Löwenburg, die Orangerie in den Karlsaue, und, und, und. Erleben Sie Kassel pur.

Der Fahrgastverband PRO BAHN Hessen, vertreten durch den RV Groß-

raum Frankfurt am Main und den RV Nordhessen, bietet in diesem Jahr erstmals eine Fachexkursion an. PRO BAHN hat in dem Sonderzug der HE am 23. Juni 2007 nach Kassel einen kompletten Wagen der 2. Klasse gechartert und kann auf diese Weise diese Fahrt zu einem einmaligen Sonderpreis anbieten. Dieser Sonderpreis wird freundlicherweise auch den Mitgliedern von Pro Bahn & Bus sowie anderen ehrenamtlich aktiven Fahrgästen angeboten (s.u.).

Angekommen in Kassel erwartet die

*Die Schnellzuglok 01 118 mit einem Sonderzug im Frankfurter Hauptbahnhof
Foto: Historische Eisenbahn Frankfurt*



Fahrgäste ein Exklusivprogramm, das mit freundlicher Unterstützung von Kassel-Tourist, dem NVV, der KVG, der RBK und DB Regio zusammengestellt wurde. Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) zeichnet sich durch eine Vielzahl von innovativen Ideen und Entwicklungen aus, die dem fachlich interessierten Publikum durch qualifizierte Verkehrsexperten vorgestellt und erläutert werden. So gibt es eine Führung durch den bis dahin weitgehend fertig gestellten Tiefbahnhof Kassel Hbf sowie eine Fahrt mit einem Sonderzug der HybridregioTram der BR 689 in Doppeltraktion nach Zierenberg und zurück. Während der Fahrt erhalten Sie ausführliche Informationen zum ÖPNV-Konzept des NVV.

So wird die RegioTram, die bereits heute in der Region auf dem Netz der DB verkehrt, ab Herbst 2007 im Hauptbahnhof in einen Tunnel abtauchen, um anschließend umsteigefrei weiter auf den Gleisen der Straßenbahn in die Innenstadt Kassels zu fahren. Seit letztem Fahrplanwechsel erschließt CANTUS mit modernen E-Triebwagen der Baureihe FLIRT den Raum bis hin nach Göttingen und Fulda. Warum in Kassel Haltestellen einleisiger Schnellbahnstrecken bis zu sechs Schienen haben können, die Antwort auf diese und alle Ihre weiteren Fragen erhalten Sie am Zielort Kassel während der Fachexkursion von PRO BAHN am 23. Juni 2007.

In das Jahr 1909 zurückversetzt werden Sie sich bei einer einstündigen Fahrt mit einer liebevoll restaurierten historischen Straßenbahn der KVG fühlen (Extrakosten). Wer dagegen mehr Tech-

nik orientiert ist, für den dürfte die etwa dreistündige Führung durch das Werk Bombardier in Kassel das treffende Angebot sein.

Damit der Aufenthalt in Kassel unbeschwert und problemlos verläuft, erhalten alle Reisetilnehmer ein Tagesticket des NVV für das Stadtgebiet Kassel. Da unser Zug keinen Speisewagen führt, bietet das Restaurant „Gleis 1“ im Kulturbahnhof Kassel unmittelbar nach Ankunft auf Vorbestellung und Bezahlung vor Ort einen kleinen Imbiss an, damit Sie ohne größeren Zeitverlust gestärkt mit dem Besuchsprogramm starten können.

Anmeldung, Informationen und die genaue Leistungsbeschreibung ausschließlich über:

**Fahrgastverband PRO BAHN Hessen
RV Großraum Frankfurt am Main
z.H. Helmut Lind
Holzweg 17
61440 Oberursel**

**Telefon + Fax 06171 4628
e-Mail: info@frankfurt.pro-bahn.de**

Termin: 23. Juni 2007

Reisepreis für Hin- und Rückfahrt und Programm entsprechend Leistungsbeschreibung: EUR 66,00 (für Personen über 5 Jahre).

Der Reisepreis ist nur gültig für Mitglieder von PRO BAHN Deutschland, Mitglieder der Fahrgastlobby Hochtaunus, Mitglieder anderer Fahrgastverbände (auch Pro Bahn & Bus) und Mitglieder von Fahrgastbeiräten im RMV, NVV und RNV bzw. deren LNO sowie alle gleichzeitig angemeldeten Personen.

50 Jahre Hessische Landesbahn GmbH

(ac) Am 28. Januar 1955 wurde die Hessische Landesbahn gegründet. Mit zweijähriger Verspätung ist jetzt Anfang 2007 das Buch zum HLB-Jubiläum erschienen.

In einem ersten Teil beschreibt Walter Söhnlein detailliert die Gründe für die Entstehung und die Geschichte der Hessischen Landesbahn. Damals war es vor allem die drohende Stilllegung der beiden Bahnen Reinheim - Reichelsheim und Gießen - Bieber, die zur Gründung der HLB führte. Nachdem der AGIV-Konzern wegen steigender Betriebsverluste kein Interesse hatte, die Aktien seiner in Hessen gelegenen Bahnen Frankfurt - Königstein, Kassel - Naumburg und Butzbach - Lich zu halten, übernahm das Land Hessen einen Großteil des Aktienkapitals auch dieser Bahnen und übertrug die Aktienpakete zwischen 1966 und 1971 auf die HLB. 1984 ging zudem die Anteilsmehrheit an der Hersfelder Ei-

senbahn auf die HLB über. Und schließlich ist die HLB auch maßgeblich an den im Zuge von Streckenausschreibungen neu gegründeten Bahngesellschaften Hellertalbahn, Süd Thüringen Bahn, vectus Verkehrsgesellschaft und cantus Verkehrsgesellschaft beteiligt und führt den Bahnbetrieb auf der Taunusbahn und der Kahlgrundbahn.

Der Privatbahn-Experte Gerd Wolff beschreibt im zweiten Teil des Buches die Entwicklung der einzelnen Bahnbetriebe seit ihrer Übernahme durch das Land Hessen bzw. die Hessische Landesbahn bis heute. Dabei wird die Entwicklung des Güterverkehrs ebenso wie des Personenverkehrs beschrieben. Inzwischen ist die HLB mit ihren Tochterunternehmen neben der DB Regio AG zu einem gewichtigen Faktor im hessischen Regionalverkehr geworden.

Dies alles wird umfangreich durch zahlreiche teils historische, teils neuere meist bisher unveröffentlichte Fotos illustriert, wobei ein großer Teil der Fotos in ausgezeichnete Qualität in Farbe abgedruckt wurde. Somit liegt ein ausgezeichnetes Buch über ein wichtiges Kapitel hessischer Eisenbahngeschichte vor.

Hessische Landesbahn (Hrg.): 50 Jahre Hessische Landesbahn GmbH - Tochterunternehmen, Strecken, Fahrzeuge. Von Walter Söhnlein und Gerd Wolff, 144 Seiten DIN A4, 167 SW- und 56 Farbfotos, Arbeitsgemeinschaft Drehscheibe, Köln 2007, ISBN 978-3-929082-26-5, EUR 24,80.



Nordhessen

Cantus mit Flirt-Triebwagen

(hh) Im Nordost-Hessen-Netz starteten die neuen Cantus-Triebwagen, die schon im November zwischen Hanau und Friedberg fuhren. Nun bedienen diese Wagen den Regionalverkehr zwischen Göttingen und Kassel, Göttingen und Bebra, Bebra und Eisenach sowie Kassel - Bebra - Fulda. Die Triebwagen bewären sich recht gut. Probleme gibt es immer wieder mit nicht funktionierenden Toiletten. Außerdem verkehren mehrere Züge mit zu wenig Sitzplätzen, was zu zahlreichen Protesten bei den Fahrgästen führte.

Seit Fahrplanwechsel in Nordhessen unterwegs: die neuen Cantus-Triebwagen



Wabern - Bad Wildungen NVV-Linie

Alibizüge auf der Strecke Wabern – Bad Wildungen

(js) Nachdem im vergangenen Jahr im Kursbuch immerhin noch eine leere Tabelle abgedruckt war, sucht man diese im aktuellen Kursbuch vergeblich. Es ist auch nur zu verständlich, dass sich die Verantwortlichen scheinbar schämen, die Über-



*Nur noch 4 Zugpaare täglich fahren den Bahnhof Bad Wildungen an
Foto: Manfred Ritter*

reste des Zugverkehrs nun auch noch im Kursbuch zu veröffentlichen.

Auf dieser Strecke sind lediglich die vier durchgehenden Zugpaare Bad Wildungen – Wabern – Kassel von der Radikalstreichung verschont geblieben. Diese konnten nicht gestrichen werden, da sie von der Kurstadt finanziert werden. Nach diesem Dilemma wird nun vor Ort darüber nachgedacht, die verbliebenen Zugkilometer auf den Abschnitt Wabern – Bad Wildungen zu konzentrieren und unter Verzicht auf die direkten Anschlüsse an den ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe eine höhere Zugdichte auf der Nebenbahn mit Anschlüssen in Wabern an den Fernverkehr zu erzielen.

Durch die Umlegung der Zugkilometer könnte die vorherige Zugdichte wieder erreicht werden. Die schnellstmögliche Umsetzung dieser Vorschläge ist sehr wünschenswert, sonst gerät die Strecke nicht nur im Kursbuch in Vergessenheit. Die Bedienung mit lediglich vier werktäglichen Zugpaaren ist sonst nur als Vorstufe zur Stilllegung anzusehen.

Burgwald-Edersee-Bahn Korbach - Frankenberg Planungskonzept für die Trasse Marburg - Korbach liegt vor

(hh) Seit Jahren verfolgt Pro Bahn & Bus das Schicksal der eingleisigen Strecke, die zwischen Marburg und Frankenberg von der Kurhessenbahn, zwischen Frankenberg und Korbach von NVV-Bussen auf der Straße bedient wird. (Siehe auch Hessenschiene Nr. 57 Seite 9, Nr. 60 Seite 10 und Nr. 62 Seite 46). Am 6. Dezember 2006 berichtete die Waldeckische Allgemeine, dass nach Auskunft des Kreisbeigeordneten Otto Wilke mit dem Fahrplanwechsel Ende 2009 regelmäßiger Bahnverkehr zwischen Marburg und Korbach laufen wird.

Zu diesem Ergebnis kam einige Tage

*Am ersten Betriebstag der Fahrten an den Edersee fährt 628 225-5 am Ostersonntag 2006
in den Bahnhof Ederbringhausen ein*

vorher eine Planungsgruppe aus Vertretern der Deutschen Bahn, des Landes Hessen und der Landkreise Marburg-Biedenkopf und Waldeck-Frankenberg. Otto Wilke, Referent für Nahverkehr in Waldeck-Frankenberg, erläuterte das Planungskonzept der Kurhessenbahn: Neubau und Rückbau von Weichen, Erneuerung von Tunnelanlagen, Sanierung von Stützbauwerken u.a.m. Vor der endgültigen Entscheidung müsse allerdings noch eine Kosten-Nutzen-Analyse erstellt werden. Leider habe der NVV im letzten Jahr nach Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes die Planungen unterbrochen und erst im September wieder aufgenommen.

Nationalpark Kellerwald-Edersee

Die 30 km lange Trasse zwischen Frankenberg und Korbach liegt in reiz-

Foto: Manfred Ritter



voller Landschaft (Nationalpark) und berührt bei Vöhl-Herzhausen den Edersee. In Korbach kann die Bahn mit der Schienenverbindung nach Kassel über Bad Arolsen vernetzt werden und natürlich auch mit der Uplandbahn in Richtung Willingen - Brilon Wald.

Kein Umsteigen mehr

Die Kurhessenbahn plant durchgehende Triebwagen zwischen Marburg und Brilon ohne Umsteigen in Frankenberg oder Korbach. Auf Anschlüsse in Marburg (Richtung Gießen - Frankfurt) und in Brilon Wald (Richtung Hagen - Ruhrgebiet) wird selbstverständlich geachtet. Wilke: „Das wird unsere Freizeit- und Erholungsregionen touristisch weiter aufwerten“. Auch Pro Bahn & Bus ist zuversichtlich: Die Kurhessenbahn wird mit kürzeren Fahrzeiten und höherem Fahrkomfort mehr Touristen auf der Schiene in den Nationalpark bringen.

Herborn - Hartenrod - Niederwalgern ex RMV-Linie 44

Abbau Aar-Salzöde-Bahn abgeschlossen

(ja) Zum Jahreswechsel waren die Abbauarbeiten der Strecke beendet. Die Gleise liegen jetzt nur noch von Niederwalgern bis in Höhe des Streckenkilometers 1,2. Von dort aus wurde die Strecke im Januar 2006 auf einer Länge von knapp 5 km illegal abgebaut. Im April begannen von Burg aus die offiziellen Rückbauarbeiten im Auftrag von DB Netz (siehe HS 65), die sich bis Herbst bis Gladenbach vorgearbeitet hatten. Abgebaut wurde mit-

tels 2-Wege-Bagger, der die durchtrennten Gleisjoche zu Sammelstellen transportierte. Von dort wurden diese dann per LKW abgefahren. Damit ist die Strecke, auf der in 1995 (Hartenrod – Niederwalgern) und 2001 (Herborn – Hartenrod) der Personenzugverkehr eingestellt worden ist, Geschichte.

Bahnhof Limburg Neubeginn für Limburger Bahnhofsgastronomie

(hpg) Mit dem Neubau des Limburger Bahnhofs zu Beginn der sechziger Jahre entstand im 3. Bauabschnitt der eingeschossige Ostflügel, der die Bahnhofsgastronomie aufnahm. Das Restaurant mit einem Nebenraum wurde viele Jahre von der Familie Huss bewirtschaftet, bot eine gehobene Gastronomie und war beliebter Treffpunkt im Zentrum der Stadt. Doch in den achtziger Jahren wechselte der Betrieb zu anderen Pächtern und erreichte nie wieder das frühere Niveau. Bistros und Restaurants schlossen meist nach kurzer Zeit. Seit zwei Jahren waren nur zugeklebte Fenster und Türen zu sehen.

Doch jetzt kommt wieder Leben in das Gebäude der DB Station und Service AG: Nach entsprechenden Umbauarbeiten wird eine Filiale von „Burger King“ im Februar oder März Eröffnung feiern. Die Stadt Limburg hatte sich jahrelang gegen die Ansiedlung eines „Fast-Food-Unternehmens“ gewehrt. In diesem Fall ist die Bauaufsicht der Stadt Limburg jedoch nicht zuständig. Als Bauaufsichtsbehörde für die Betriebsanlagen der Bahn hat die Außenstelle Frankfurt des Eisenbahn-Bundesamtes das Sagen. Da auf dem Bahn-

hofsvorplatz kein „Drive-In“ möglich ist, werden 12 Parkplätze im ehemaligen Posthof des Bahnhofs ausgewiesen.

DB-Werkstätte Limburg erweitert

Im Dezember 2006 konnte die ehemalige Lackierhalle neben der Regio-Werkstatt für die Bedarfsausbesserung von Tonerdewagen in Betrieb genommen werden. Nach dem Abbruch des alten Lackierstandes, der Erneuerung von Installationen sowie dem Einbau von zwei Toren und neuen Gleisverbindungen stehen jetzt zwei Arbeitsgleise zur Verfügung. Zeitgleich endete die Nutzung der alten Richthalle 1, die nach Aufgabe der schweren Instandhaltung nicht mehr beheizt werden konnte und in den Wintermonaten unzumutbare Arbeitsbedingungen bot.

Die mit hohem finanziellen und werbemäßigem Aufwand von DB-Regio geschaffene "Werkstatt Zuglabor" zur Erprobung neuer Innenraumkonzepte im Regionalverkehr ist weitgehend "Ruine". Von den drei Fahrzeugmodulen stehen nur noch die Gerippe.

Bodensanierungen werden fortgesetzt

Nach Abbruch des früheren Magazingebäudes (Stofflager) haben Anfang Februar vorbereitende Maßnahmen zur Bodensanierung im ehemaligen AW-Gelände begonnen, die in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Gießen erfolgen. Deren Pressesprecher Manfred Kersten erklärte gegenüber der Nassauischen Neuen Presse, dass es sich vor allem um Bodenverunreinigungen durch

Kraftstoffe (Diesel) und durch so genannte Teeröle handelt.

Im früheren Bahnbetriebswerk, das zwischenzeitlich an die Firma Schuy verkauft wurde, sind laut Kersten die Arbeiten der Bodensanierung im Bereich des ehemaligen Lokschuppens I abgeschlossen. Der Boden wurde teilweise bis in eine Tiefe von vier Metern ausgehoben. Dabei mussten rund 16.000 Tonnen Erdreich ausgekoffert und entsorgt werden, bevor der Bereich neu verfüllt werden konnte. Zudem wurde belastetes Grundwasser gereinigt. Mit dem im Februar 2007 begonnenen Abriss von Schuppen II gibt es bei den Wartungsgruben eventuell noch Sanierungsbedarf. Dabei geht es um die Beseitigung von Dieselölrückständen. Außer dem Schuppen werden auch die ehemalige Lokleitung und der ursprünglich denkmalgeschützte Wasserturm abgerissen. Die Landesdenkmalpflege hatte dem Abbruch zugestimmt. Das nach dem Krieg errichtete Verwaltungsgebäude an der Schaumburger Strecke nutzt die Firma Schuy zukünftig für Büro Zwecke.

Taunusbahn Brandobendorf - Usingen - Bad Homburg RMV-Linie 15 Neue Triebwagen im Einsatz

(hm) Der Einsatz der neuen Triebwagen der Baureihe LINT 41 auf den von der Hessischen Landesbahn betriebenen Strecken von Frankfurt nach Königstein und Brandobendorf stößt bei den Fahrgästen



*Ein neuer LINT 41 als Sonderfahrt am 3. Oktober 2006 im Bahnhof Grävenwiesbach
Foto: Horst Mader*

überwiegend auf positive Resonanz. Etwas getrübt wird diese Freude bislang noch durch häufige Schwierigkeiten mit den Bordcomputern. So blieb kürzlich im morgendlichen Berufsverkehr ein mehrteiliger Zug zwischen Oberursel-Weißkirchen/Steinbach und Frankfurt-Rödelheim weit über eine Stunde lang auf freier Strecke liegen. Hersteller und Betreiber sind bemüht, diese Probleme in den Griff zu bekommen.

S-Bahn Linie S2 Niedernhausen - Frankfurt- Offenbach Neue S-Bahnen auf der S 2

(gh) Seit Fahrplanwechsel setzt die DB auf der S-Bahn-Linie 2 zwischen Niedernhausen und Dietzenbach zehn neue S-Bahnen des Typs ET 423 ein. Die modernen Triebzüge verfügen über eine Klimaanlage, sind durchgängig begehbar und haben eine transparente Innenraumgestaltung, die zusammen mit den Notsprechstellen im Fahrgastraum das Sicherheitsgefühl der Reisenden erhöht. Breitere Türen erleichtern das Ein- und

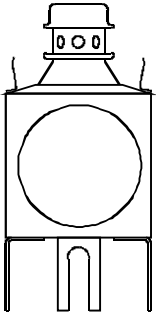
Aussteigen, die nächste Haltestelle wird im Innenraum auf LCD-Displays angezeigt und automatisch angesagt.

Die neuen S-Bahnen fahren auf der Relation Niedernhausen - Dietzenbach im 30-Minuten-Takt. Das sind 78 Zugfahrten pro Tag bzw. 58 % aller Fahrten. Die bisherigen S-Bahnen werden nur noch Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit als Verstärkerzüge zwischen Frankfurt Hauptbahnhof und Niedernhausen und zwischen Offenbach Hauptbahnhof und Dietzenbach eingesetzt.

Idstein: Eröffnung der Mobilitäts-Info

(gh) Am 8. Dezember 2006 fand die offizielle Neueröffnung der Mobilitäts-Info in Idstein statt. Sie ersetzt die ehemalige Außenstelle im Veitenmühlweg und bietet einen erweiterten Service in den neuen Räumen direkt am ZOB Idstein Schulgasse.

Bereits seit September konnten die Fahrgäste in Idstein schon den umfangreichen Service bei Herrn Matthias Lülsdorf unter provisorischen Bedingungen in Anspruch nehmen. Nach dem Abschluss der Möblierung fand die Einweihung dann im Dezember statt. Landrat Albers, Bürgermeister Krum, Pressesprecher Peter Vollmer vom RMV und der Geschäftsführer der RTV, Herr Bernstorff, übergaben die Mobilitäts-Info am ZOB Idstein Schulgasse ihrer Bestimmung. Zu den Grußworten gab es Kaffee und Kuchen sowie Kakao und gasgefüllte Luftballons für die Kleinen. Auch auf ein Glas Sekt musste nicht verzichtet werden.



Postkutschen in Braunfels

(fl) Das Schlusslicht führt diesmal zu den Anfängen des Öffentlichen Personennahverkehrs in der Fläche, nämlich zur Postkutsche. Da die großen Überlandlinien schon um 1850 durch Eisenbahnen ersetzt wurden, sind Fotos dieses Verkehrsmittels relativ selten. Die gezeigten Bilder stammen aus Braunfels. Die dortige



Linie verband die kleine Landstadt mit dem weit außerhalb gelegenen Bahnhof an der Lahntalbahn. Die Linie existierte bis 1913 und konnte sich damit immerhin 17 Jahre in Konkurrenz zum bescheidenen Personenverkehr der 800mm breiten „Ernstbahn“ halten. Deren Bahnhof lag



zwar der Stadt im Vergleich zu den anderen beiden Braunfelser Bahnhöfen (Braunfels (Lahn) und Braunfels-Oberndorf) recht nahe, es war aber immer noch ein steiler Fußweg zu überwinden.

Bilder aus

„Archiv der Deutschen Postgeschichte - Amtlicher Kraftpostfahrplan“

Gesellschaft für deutsche Postgeschichte e.V., Frankfurt am Main 1989

Gesamtherstellung Konkordia Druck GmbH Brühl, (ISSN 0003-8989)

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 und RMV-MobilitätsInfo Idstein oder im Abonnement (8 Ausgaben: 14,40 Euro Inland, 22,40 Euro Ausland Luftpost) bei obiger Anschrift. Der Bezug ist für Mitglieder von Pro Bahn & Bus kostenfrei.

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Hermann Hoffmann, Gernot Hornik, Jürgen Schmied, Friedrich Lang, Lars Kühnemund, Michael Laux, Jürgen Lerch, Andreas Christopher, Dr. Heribert Menzel, Oliver Günther, Hans-Peter Günther, Michael Marinc, Jonathan Alt, Horst Mader, Horst Lorenz, Timo Wagner

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:

1. Mai 2007

Broschüren und Schriften

Die Nebenbahn Bodenheim - Alzey

€17,90

(Gerhard Fillingner / Manfred Hinkel) 110 Jahre Bahnlinie Bodenheim – Alzey; Erinnerungen an „s Amiche“. 96 Seiten, ca. 160 Bilder und Dokumente, ca. 23 x 16 cm. Sutton Verlag, 2006.

Geschichten um den Balkan-Express

€ 6,00

(Uli Horch) Die Bahnstrecke Haiger - Breitscheid. 92 Seiten, 40 s/w-Bilder, ca. 15 x 21 cm. 2. Auflage, Heimat- u. Geschichtsverein Breitscheid, 2005.

50 Jahre Hessische Landesbahn GmbH

€24,80

Tochterunternehmen – Strecken – Fahrzeuge. 144 Seiten, sehr viele Farb- und s/w-Aufnahmen, ca. 21 x 30 cm. AG Drehscheibe, 2007.

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 67

Ort Datum Unterschrift

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Einzugsermächtigung

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.: BLZ:

bei (Kreditinstitut): in:

bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort Datum Unterschrift

