

HESSEN SCHIENE

Mit vielen Infos zur
Sonderfahrt in die Pfalz!

Nr. 68 D: 1,80 Euro

Juni - August 2007

ZKZ 04032



- **Stadtbahnhof Eschwege kommt**
- **Programm „S-Bahn Plus“ vereinbart**
- **Neuer Schlüchterner Tunnel angestochen**

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
Vertrag für den Stadtbahnhof Eschwege endlich unterzeichnet	7
Drei Bahnhöfe auf dem Abstellgleis ?	10
Fünf Jahre Kurhessenbahn im Nordwest-Hessen-Netz	11
Hundert Tage mit cantus im Nordost-Hessen-Netz	11
Bröckelige Fassade an der Nordseite des Kasseler Kulturbahnhofs	13
Nordhessisches Seniorenticket ab 1. Juni 2007	14
Kurhessenbahn bietet auch dieses Jahr wieder Fahrten zum Edersee	15
Stadt und Bahn vereinbaren „Ordnungspartnerschaft“ für Bf Marburg	17
Top und Flop in Butzbach	18
Brückeninspektion der ICE-Lahntalbrücke	21
Vom Zug auf den Lkw: Mannesmann-Rohre für Erdgas-Pipeline	22
Kerkerbachbahn: Reaktivierung für Kalktransporte?	23
GTW 2/6 im Bestand von vectus	24
Neuer Schlüchterner Tunnel angestochen	25
Beschleunigungsprogramm „S-Bahn Plus“ vereinbart	27
Windschutz an ICE-Strecke wird abgebaut	29
City-Ticket für Wiesbaden und Mainz	30
Loks aus Graz und Wagen aus Frankreich bringen Holz nach Bayern	32
Bahnhofsvorplatz in Wiesbaden erneuert	33
Weitere ICE-Verbindung nach Mainz/Wiesbaden eingestellt	33
Projektbeirat für die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim gegründet	35
Südhessen: Linienausschreibungen mit lokalen Besonderheiten	36
Reaktivierung der „Pfungstadtbahn“ verzögert sich	38
Bilanz der Deutschen Bahn für Hessen	39
Sonderfahrt	40
Keine Reaktivierung Korbach - Frankenberg?	42
Reisetipp: Loburg am Fläming	43
Streckentelegramm	44
Schlusslicht	50

*Titelbild: Fahrgäste steigen anlässlich des Hessentags am Bahnhof Butzbach aus (07.06.2007)
Rückseite: Ein Zug der Schweizer Privatbahn Bex-Villars hält im Bahnhof Arveyes (07.05.2007)*

Fotos, wenn nicht anders bezeichnet: J. Lerch

Liebe Mitglieder,
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

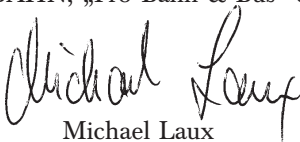
Warum gibt es eigentlich zwei Fahrgastverbände in Hessen – „PRO BAHN“ sowie „Pro Bahn & Bus“? Diese Frage wird uns häufig gestellt, manchmal mit kritischem Unterton. Schließlich haben beide Verbände eine identische Zielsetzung und einige Aktive arbeiten auch parallel in beiden.

Die Antwort: „Pro Bahn & Bus“ war schon immer eine eigenständige hessische Fahrgastvertretung. Sie wurde 1983 als „Bürgerverband zur Förderung des Schienenverkehrs in Hessen“ gegründet. Später erfolgte ein Beitritt zum bundesweit aktiven Fahrgastverband PRO BAHN. Steigende Umlagezahlungen an die Bundesorganisation bewogen uns Mitte der 1990er Jahre dazu, wieder selbstständig zu agieren. Hätten wir diesen Schritt nicht unternommen, könnte u.a. die „Hessen-Schiene“ nicht in der gewohnten Qualität erscheinen. Da damals nicht alle Mitglieder die Trennung unterstützten, gründete sich der hessische Landesverband von „PRO BAHN“ neu. Wir dagegen wählten den „Deutschen Bahnkundenverband DBV“ als bundesweite Dachorganisation. Der DBV ließ und lässt uns mehr finanziellen Spielraum und auch mehr organisatorische Eigenständigkeit.

Um Mitte der 1990er Jahre eine gewisse Kontinuität in der Öffentlichkeitsarbeit zu wahren, und weil der Deutsche Bahnkundenverband damals noch unbekannt war, wählten wir bewusst einen verwandten Namen. Mit „PRO BAHN“ verbindet uns nach wie vor die gleiche Zielsetzung sowie eine erfreulich enge und vorbehaltlose Zusammenarbeit vieler Mitglieder. Dass diese Ausgabe der Hessen-Schiene einen neu gestalteten Titel trägt, ist aber ein kleiner Baustein, um unserem Verband mehr als bisher eine „eigene Farbe“ zu geben. Gelb ist übrigens auch die Titelfarbe unserer Schwesterzeitschrift „Signal“ im Deutschen Bahnkundenverband.

Deutlich werden wird unsere Zugehörigkeit zum DBV übrigens auch, wenn Sie sich in den nächsten Wochen einmal auf unseren bis dahin neu gestalteten Internetseiten umschauen.

Liebe Leserinnen und Leser, engagieren Sie sich für Bahnen und Busse, die ökologischsten und humansten Verkehrsmittel neben den eigenen Beinen. Ob als VertreterIn in einem Fahrgastbeirat, als besonders freundlicher und kompetenter Mitarbeiter in einem Verkehrsbetrieb, als Mitglied einer Partei, im VCD, bei PRO BAHN, „Pro Bahn & Bus“ oder sonst wo ist uns (fast) egal!



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

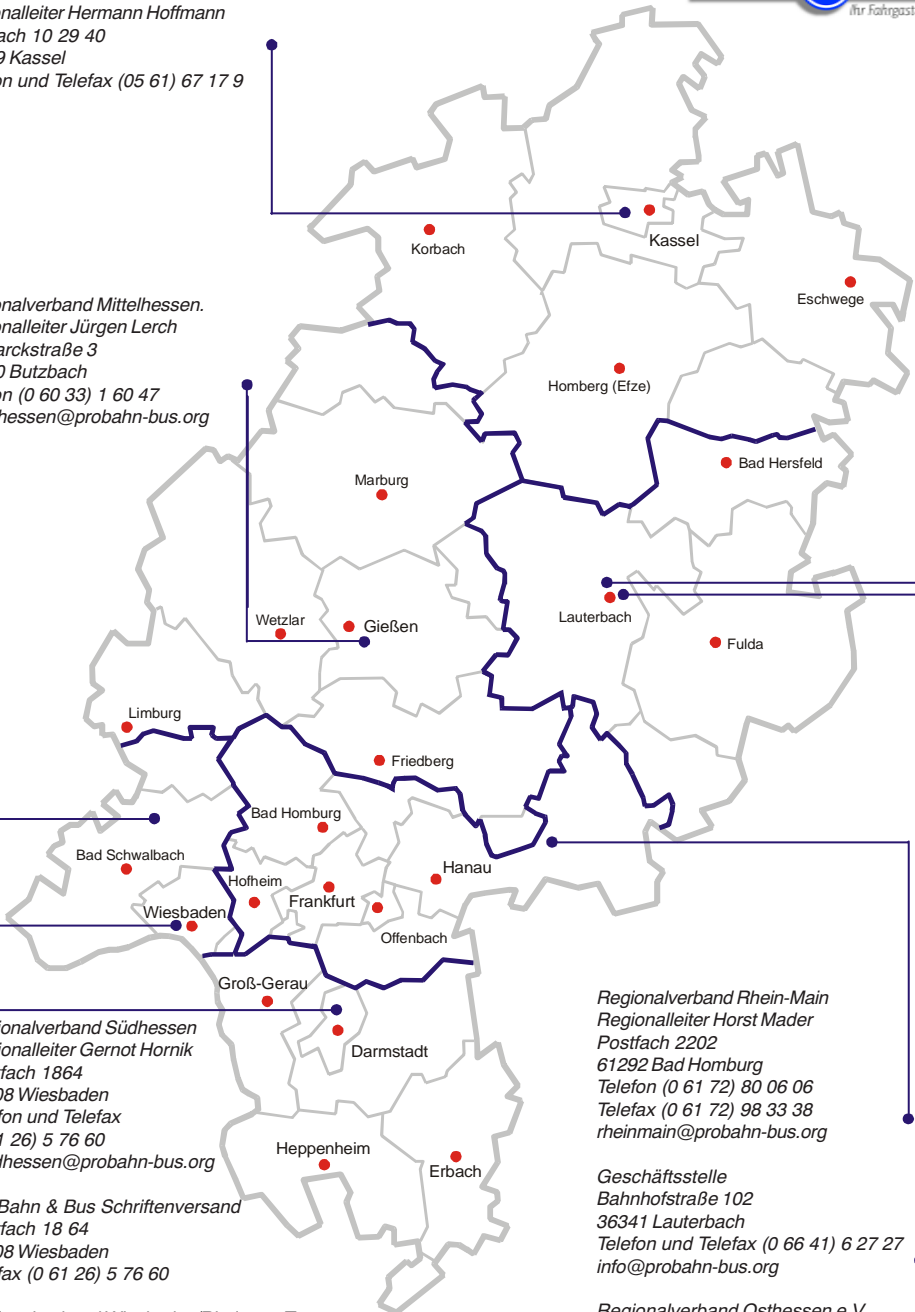
Pro Bahn & Bus Schriftenversand
Postfach 18 64
65008 Wiesbaden
Telefax (0 61 26) 5 76 60

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
04.10.07 18:30 Uhr	NHS	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
05.11.07 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte "Ziegelhütte", Am Bahnhof 6, Idstein
06.11.07 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
14.11.07 18:30 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Landesgeschäftsstelle Lauterbach, Nordbahnhof
28.11.07 19:30 Uhr	NHS	RV-Treff Nordhessen	IGÖV, Umwelthaus Wilhelmstraße 2, Kassel
04.12.07 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
08.01.08 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
14.01.08 20 Uhr	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte "Ziegelhütte", Am Bahnhof 6, Idstein

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!



Neues IC-Freizeitticket für die Strecke Kassel - Dortmund

(fl) Preisgünstige Tagesfahrten im IC gibt es seit 1. April 2007 mit dem neuen „Freizeit-Ticket“ für nur 39 Euro von Kassel-Wilhelmshöhe nach Dortmund. Sehenswert sind in der europäischen Bierstadt Nr. 1 außer dem Brauereimuseum noch das deutsche Kochbuchmuseum, das malerische Wasserschloss Bodenschwingh oder die architektonisch aufwändige Zechen Zöllern. Über direkte Verbindungen kommt man in Kassel-Wilhelmshöhe z.B. um 9.01 Uhr oder 11.01 Uhr in 2 Stunden 14 Minuten bequem ans Ziel. Direkte Rückfahrten von Dortmund sind um 14.44 Uhr oder 16.44 Uhr möglich. Auch von den Haltebahnhöfen des IC zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Dortmund ist das Ticket gültig.



*Intercity auf der Strecke
Hamm - Kassel am Eggetunnel*

Es gibt keine Zugbindung oder Kontingentierung, das heißt die Züge können frei gewählt werden. Das „Freizeit-Ticket“ gilt einen Tag und kostet beim Kauf am Automaten oder im Internet 39 Euro pro

Person für Hin- und Rückfahrt in der 2. Klasse. In DB Reisezentren und DB Agenturen kostet das Ticket 44 Euro. Weitere Ermäßigungen, z. B. mit BahnCard oder Mitfahrerrabatt, sind ebenso ausgeschlossen wie ein Umtausch. Das Angebot gilt ausschließlich für IC und ist vom 1. April bis zum 8. Dezember 2007 erhältlich.

In eigener Sache Neuer Titel

(jl) Sie haben es bestimmt schon gemerkt: die Hessenschiene ist auf dem Titel etwas bunter geworden. Wir haben unser Erscheinungsbild geändert, um im Bahnhofsbuchhandel besser aufzufallen. Die gelbe Farbe signalisiert außerdem unsere Zugehörigkeit zum Dachverband Deutscher Bahnkundenverband.

Neues Papier

Außerdem haben wir ab dieser Ausgabe auf eine neue Papiersorte umgestellt. Sie haben sicherlich bemerkt, dass die letzten Ausgaben etwas dunkel im Druck geraten sind; besonders auf manchen Fotos war kaum etwas zu erkennen. Der Grund ist ein neues Herstellungsverfahren für die Vorlagen der Druckplatten, welches jetzt eine noch höhere Auflösung erlaubt. Das alte Papier hat aufgrund seiner rauen Oberfläche die Eigenschaft, bei eng zusammenliegenden Farbpunkten die Farbe „zulaufen“ zu lassen.

Wir hoffen, dass mit dem neuen Papier die Bilder wieder besser dargestellt werden. Falls nicht: Wir arbeiten weiter daran!

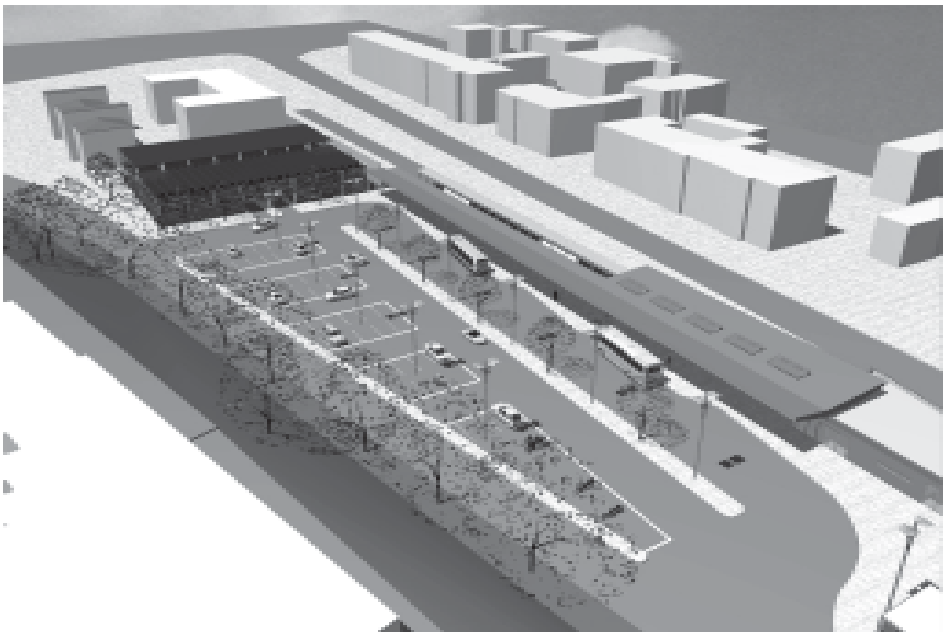
Vertrag für den Stadtbahnhof Eschwege endlich unterzeichnet

(fl) Nach langen Verzögerungen nimmt das Projekt „Stadtbahnhof Eschwege“ mit der Wiederinbetriebnahme der Strecke Eschwege-West – Eschwege Stadt nun konkrete Formen an. Im April 2007 wurde ein Bau- und Finanzierungsvertrag geschlossen. Vertragspartner sind das Land Hessen als Hauptzuwendungsgeber, der Nordhessische VerkehrsVerbund (NVV) als Initiator des Projektes und die Hessische Landesbahn (HLB) als Realisierungspartner.

Unterzeichner sind Minister Rhiel sowie NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel und die HLB- Geschäftsführer Peter Berking und Veit Salzmänn. Nun steht einer schnellen Planung und Umsetzung dieses bedeutsamen nordhessischen Projektes nichts mehr im Wege. Neben der Eisenbahninfrastruktur ist mit diesem

Projekt auch die städtebauliche Aufwertung des gesamten Gebietes rund um den neuen Bahnhof in Eschwege verbunden. Die Gesamtkosten aller geplanten Maßnahmen belaufen sich auf rund 28 Millionen Euro. Bis 2009 soll der Bau vollendet sein.

*Im Jahr 2003 stellte der NVV seine Pläne zum Bau des neuen Stadtbahnhofs Eschwege vor.
Im April 2007 wurden die Verträge endlich unterschrieben Grafik: NVV*



Das Projekt bringt die Neuanbindung der Kreisstadt an das moderne und komfortable Nahverkehrssystem des jungen Unternehmens cantus. Dazu zählen der Neubau des Stadtbahnhofes in zentraler Innenstadtlage und die Reaktivierung der Schienenstrecke zwischen Eschwege-West und Eschwege-Stadt in Verbindung mit dem Bau einer neuen Nordkurve durch die Hessische Landesbahn. Mit dem Bau eines weiteren Haltepunktes in Eschwege-Niederhone wird ein weiterer Stadtteil direkt durch die Schiene erschlossen.

Auf der Grundlage einer städtebaulichen Rahmenplanung werden über zwei Bebauungspläne die Grundstückerschließung und Entwicklung der derzeit ungenutzten Brachflächen von der Stadt betrieben.

Seitens der Stadt Eschwege wird der

Im Bahnhof Eschwege werden die Züge in Zukunft wieder abzweigen und Richtung Stadtbahnhof verkehren. Dieser wird über ein Gleisdreieck angebunden

neue Stadtbahnhof ergänzt durch den Bau eines Bahnhofsvorplatzes, einer „Park-and Ride-Anlage“ sowie einer „Bike- and Ride“-Anlage. Ferner soll ein zentraler Omnibusbahnhof zur Verknüpfung mit weiterführenden Verkehrsmitteln hinzukommen. Am Standort des Bahnhofes ist daneben eine umfangreiche Neukonzeption der Straßenwegführung geplant, die u.a. die heute überlastete Kreuzung Niederhoner Straße / Bahnhofstraße / Max-Woelm-Straße in eine leistungsfähigere Kreisverkehrsanlage überführt.

Land Hessen gibt das meiste Geld

Der durch die Vertragsunterzeichnung gegebene Startschuss für den Bau der Schienenanbindung umfasst ein Investitionsvolumen in Höhe von rund 16 Millionen Euro (Kostenschätzung) für rund 5.100 Meter alte und neue Schienen-



strecke, fünf Brückenbauwerke, einen Bahnübergang, zwei Verkehrsstationen, die neue Leit- und Sicherungstechnik sowie die Elektrifizierung. Diese Infrastrukturkosten werden durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung mit 85 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gefördert, den Rest trägt die HLB. Daneben trägt das Land einen weiteren einmaligen Zuschuss in Höhe von bis zu 8,9 Millionen Euro.

Planungs- und Bauzeit

Die erforderlichen technischen Planungen sollen bis Ende September diesen Jahres abgeschlossen und das Planfeststellungsverfahren eingeleitet sein, sodass voraussichtlich im März 2008 mit der Realisierung begonnen werden kann. Die Inbetriebnahme des Stadtbahnhofs ist für den großen Fahrplanwechsel im Dezember 2009 vorgesehen.

Kommentar:

Endlich gehts los

Das Projekt „Stadtbahnhof Eschwege“ mit der Anschlussstrecke Eschwege West – Eschwege Stadt stellt einen bemerkenswerten Schritt nach vorne dar. Die Rolle der Nord-Süd-Bahnstrecke als Rückgrat des Nahverkehrs in der Region mit neuen Zügen der Cantus-Verkehrsgesellschaft wird durch den Stadtbahnhof gefestigt. Die Regionalverkehrslinie wird erstmals in ihrer Geschichte dahin geführt, wo die Menschen wohnen, arbeiten und einkaufen. Schon die Wiedereröffnung von Haltepunkten an der Nord-Süd-Bahnstrecke hat den Regionalverkehr auf der Schiene belebt.

Die Entwicklung der Bahnstrecke Hessisch Lichtenau – Eschwege West ist für den Fahrgastverband Pro Bahn & Bus die logische Fortsetzung des eingeschlagenen Weges. Die Lossetalbahn bis Hessisch Lichtenau ist bereits in einem hervorragenden Zustand. Für die Fortsetzung entlang der Orte Walburg und Waldkappel sollte zumindest eine langfristige Trassensicherung vereinbart werden. Ansonsten käme eine spätere Inbetriebnahme einem Neubau gleich, wobei erfahrungsgemäß erhebliche planungsrechtliche Hürden zu überwinden sind. Auch besteht die Gefahr, dass dann Teile der Trasse anderweitig bebaut sind. Für die Gesamtstrecke Kassel – Eschwege empfiehlt Pro Bahn & Bus langfristig ein Regionalexpress-System, welches die Regiotram ergänzt und Kaufungen umfährt. Zielpunkt könnte der Fernbahnhof Kassel - Wilhelmshöhe sein.

Friedrich Lang

RegioTram zwischen Kassel und Treysa Drei Bahnhöfe auf dem Abstellgleis ?

(hh) „Wer muss, muss raus“. So wurde in der Melsunger Allgemeinen vom 21.02.07 ein Artikel überschrieben, der sich mit defekten Toiletten in Cantus-Zügen befasste. Nun verkehrt seit dem 15. April eine RegioTram auf der 60 km langen Trasse zwischen Kassel und Treysa, zunächst nur an Sonntagen, aber ab Juli 2007 täglich.

Bekanntlich haben die für den Nahverkehr konzipierten Fahrzeuge keine Toiletten - bei 65 Minuten Fahrzeit. Der NVV zählt gegenwärtig 7000 bis 8000 Fahrgäste pro Tag. Wenn die Strecke bis in die Kasseler Innenstadt voll in Betrieb geht, ist mit einem Zuwachs von 20 % zu rechnen.

Leider fallen laut Melsunger Allgemeine vom 5.4.07 drei Bahnhöfe unangenehm auf: Grifte (Schwalm-Eder-Kreis), Guntershausen und Rengershausen (Stadt Baunatal im Landkreis Kassel). Der Grifter Bahnhof ist in einem miserablen Zustand. Der Zugang für Rollstuhlfahrer und Eltern mit Kinderwagen ist durch die Unterführung nahezu unmöglich. Jetzt hat die Deutsche Bahn das Dach über dem Bahnsteig entfernen lassen - aus Sicherheitsgründen. Die Kosten stünden in keinem Verhältnis zu den Fahrgastzahlen, argumentierte die DB. Bahnsprecher Bernd Honerkamp nennt die Anforderungen: Barrierefrei werde ein Bahnhof erst ab 1000 Ein- und Aussteigern umgebaut. Grifte liege mit unter 200 täglich in einer der untersten Kategorien. Karl-Heinz Färber, Bürgermeister von Edermünde, findet drastische Worte: „Es ist eine Unverschämtheit der Bahn, Dienstleistungen auf so einem Niveau anzubieten.“ Ältere Menschen und Rollstuhlfahrer von der Personenbeförderung auszuschließen, sei diskriminierend. Die Gemeinde

fordere schon länger ein Außengleis, welches ohne die Unterführung zu erreichen ist. Sitzbänke und eine Uhr fehlen genau so wie Auskunftspläne der Bahn.

Fahrpläne und eine Uhr gibt es in Guntershausen, obwohl auch hier weniger als 200 Personen täglich ein- und aussteigen. Das historische Bahnhofsgebäude ist allerdings verschlossen. Dies sei unmöglich, sagt Dr. Klaus-Peter Lorenz, Vorsitzender des SPD-Ortsvereins und Bahnexperte. Die Mitarbeiter der Bahn seien in einen Container ausquartiert - aus Kostengründen, wie er erfahren hat. Diese haben immerhin eine Toilette. Fahrgäste urinieren in die Unterführung. Es bleibe ihnen nichts anderes übrig, wenn der Zug mal wieder nicht kommt, so Lorenz.

In Rengershausen (weniger als 100 Fahrgäste täglich) hat der NVV Wartunterstände gebaut und eine Fußgängerbrücke über die Anlage. Dennoch nutzen Fahrgäste den direkten Weg über die Gleise, berichtet Lorenz. Ein Zaun würde dort Abhilfe schaffen, um ein Unglück zu verhindern.

Pro Bahn & Bus hofft, dass NVV und DB aktiv werden, um den RegioTram-Linien in Richtung Melsungen und Treysa Fahrgäste zu erhalten bzw. neue zu gewinnen.

Fünf Jahre Kurhessenbahn im Nordwest-Hessen-Netz Hundert Tage mit cantus im Nordost-Hessen-Netz

(hh) Die nordhessischen Kreise Waldeck-Frankenberg und Werra-Meißner zählen zu den wirtschaftlich schwachen Regionen in Hessen. Nun hofft die Politik, dass den Menschen dort mit der Entwicklung des SPNV (Schienen-Personen-Nahverkehrs) wirtschaftlich geholfen wird.

Mitte Februar 2007 konnte die Kurhessenbahn, die im Raum Kassel, Korbach und Marburg eingleisige Schienenstrecken betreibt, ihren 5. Geburtstag feiern. Joachim Kuhn, Leiter der in Kassel ansässigen Deutsche-Bahn-Tochter, wies darauf hin, dass die Kurhessenbahn seit ihrer Gründung einen Fahrgastzuwachs von 35 % verzeichnen konnte. Nach Ansicht von Kuhn beginnen sich die durch den Bund, das Land Hessen sowie durch die Kurhessenbahn seit 2002 getätigten Investitionen in neue Fahrzeuge sowie in das Streckennetz auszuzahlen. Rund 15 Millionen Euro wurden in neun moderne Dieseltriebwagen der Baureihe 646

investiert. 19 Millionen Euro seien im vergangenen Jahr in die Erneuerung von Verkehrsstationen geflossen: Weimar, Zierenberg, Oberelsungen, Altenhasungen und Wolfhagen präsentieren sich seit Ende 2006 im modernen Gewand. Hinzu kommen 46 Millionen in die übrige Infrastruktur.

Wichtig für die weitere Entwicklung des Schienenverkehrs in der Region bleibt jedoch die Reaktivierung der Strecke Korbach-Frankenberg sowie der Ausbau der Strecke Frankenberg-Marburg, betonte Joachim Kuhn. Damit könnte die Reisezeit zwischen Korbach und Marburg um

Mit neuen komfortablen Triebwagen wie dem GTW2/6 ist es der Kurhessenbahn gelungen, die Fahrgastzahlen zu erhöhen



fast 40 Minuten verkürzt und der Nationalpark Kellerwald besser an das Rhein-Main-Gebiet angebunden werden. (Vgl. Hessenschiene Nr. 67 Seite 62). Bereits seit zwei Jahren bietet die Kurhessenbahn an Sommersonntagen Direktverbindungen von Marburg nach Herzhausen am Edersee an. (Vgl. Hessenschiene Nr. 63 Seite 23). Rund 5000 Reisende, z.T. aus dem Rhein-Main-Gebiet, haben 2006 das saisonale Angebot genutzt. Mit dem Lückenschluss Frankenberg-Korbach könnten weitere Potenziale dauerhaft erschlossen werden, auch aus Richtung Ruhrgebiet.

Einen Monat nach dem Kurhessenbahn-Geburtstag hatte der NVV zu einem anderen Geburtstag am 16. März 2007 in das Rathaus der Stadt Bebra eingeladen: 100 Tage cantus-Triebwagen im Nordost-Hessen-Netz. Seit 10. Dezember 2006 fahren die neuen, modernen Triebwagen des Typs FLIRT zwischen Kassel, Göttingen, Bebra, Fulda und Eisenach. Aus Wiesbaden zur Feier angereist, freute sich der Hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Dr. Alois Rhiel über die erfolgreiche Inbetriebnahme des Netzes. „Die Menschen sind die Gewinner der Ausschreibungen im öffentlichen Nahver-

kehr“, sagte Rhiel. Die Ausschreibung wurde federführend vom NVV umgesetzt. Dank der guten Zusammenarbeit mit den Partner-Auftraggebern, bestehend aus der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) und dem Freistaat Thüringen, habe man dieses große Projekt so erfolgreich realisieren können, resümierte NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel. Die Pünktlichkeit liege bei 94 %, was noch verbessert werden soll.

Die cantus-Züge verkehren auf den genannten Strecken im Stunden- bzw. Zweistundentakt, auch am Wochenende. Zwischen dem Raum Eschwege und Fulda hat sich die Nahverkehrsverbindung deutlich verbessert, weil im letzten Jahr im Raum Bebra - Bad Hersfeld eine Wartezeit von fast 50 Minuten erforderlich war. Einen Engpass gibt es noch zwischen 7 und 8 Uhr in Richtung Kassel, weil Fahrgäste längere Zeit stehen müssen. Die preiswert zu nutzenden Cantus-Triebwagen stehen leider nicht im Verzeichnis „Städteverbindungen Kassel“. Wer von Kassel Hbf nach Göttingen will, müsste nach diesem Heft erst nach Kassel-Wilhelmshöhe fahren, um dort einen teuren Fernzug zu besteigen. Auch nach Fulda gibt es angeblich keine preiswerten Regionalzüge.

Pro Bahn & Bus hofft, dass in den stukturschwachen, aber landschaftlich schönen Regionen der SPNV in den nächsten Jahren zur Belebung des Fremdenverkehrs beiträgt. Da in ländlichen Gegenden viele Fahrkartenschalter nicht mehr besetzt sind, sollten in Infokästen der Triebwagen Fahrplanblätter liegen, die regelmäßig nachgefüllt werden.



Bröckelige Fassade an der Nordseite des Kasseler Kulturbahnhofs

(hh) Wenn südhessische Eisenbahnfreunde am 23. Juni 2007 von Frankfurt über Gießen und Marburg nach Kassel „dampfen“, können sie wahrscheinlich am Hauptbahnhofsvorplatz den Himmelsstürmer (documenta 9 von 1992) fotografieren und vielleicht eine RegioTram im intakten Tunnelbereich. Ein weniger erfreuliches Fotomotiv bietet dagegen ein großes Gerüst an der Nordseite des Bahnhofsgebäudes, auf dem seit Monaten kein Arbeiter gesehen wurde.

Die Hessische Allgemeine hat bei der Bahn nachgefragt und am 12. März folgendes mitgeteilt: Im Frühjahr 2006 hätten sich nach einem Unwetter Teile der Fassade gelöst, so Bahnsprecher Hartmut Lange. Als Schutz sei dann (vor fast einem Jahr) das Gerüst vor das Gebäude gestellt worden. Nach Angabe der Bahn würde das Gerüst zu Beginn der documenta (Mitte Juni) nicht verschwinden. Ein Sanierungskonzept müsse noch mit der Denkmalpflege abgestimmt werden. „Wir rechnen mit Kosten in Höhe von mehreren 100 000 Euro“, so Hartmut Lange. Kassels Oberbürgermeister Bertram Hilgen ist mit dieser Zeitplanung nicht zufrieden. Er appelliert an die Bahn,

im Hinblick auf die documenta für eine Zwischenlösung zu sorgen. Zeit dafür sei noch genügend vorhanden.

Die leidgeprüften Kulturinitiativen im Bahnhof haben sich inzwischen mit dem Gerüst abgefunden. „Vielleicht kann man ja wenigstens mal eine neue Plane dranhängen“, so Frank Thöner (Bali Kinos). Auch er kritisiert das Bautempo der Bahn. Die Bahnhofshalle soll bereits am 1. Mai für eine Kundgebung mit dem DGB zur Verfügung stehen. Die Hessische Europawoche und die Präsentation des documenta-Stadtprogramms sind weitere geplante Großveranstaltungen im Kulturbahnhof.

Ärgerlich: Seit einem Jahr verstellt ein Gerüst Teile des Kasseler Hauptbahnhofs, weil die Bahn nicht mit der Reparatur von Fassadenteilen beginnt

Foto: Dr. Menzel



Nordhessisches Seniorenticket ab 1. Juni 2007

Menschen ab 60 Jahren können für 398 Euro ein Jahr alle Angebote nutzen

(hh) Vor einigen Monaten bot der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) eine günstige Jahreskarte für Senioren an - unter der Voraussetzung, dass 1000 Neukunden gefunden werden. „Sonst hätte es sich nicht gelohnt“, so Andreas Helbig, Vorstand der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG). Senioren seien eine hochinteressante Zielgruppe, der man den Zugang zum attraktiv ausgebauten öffentlichen Nahverkehr erleichtern wolle.

Vorbereitet wurde die Aktion von einem Expertenteam, z.B. Awo, VdK, Caritas, Kirchen und der Politik. Überall wurde die Werbetrommel gerührt, bis 1000 Neukunden gefunden waren. Mit den Erfahrungen aus Kassel soll das Seniorenticket nach Angabe von NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel auf den gesamten NVV-Bereich ausgedehnt werden.

Bis zu 5000 neue Kunden für RegioTram, Bus und Straßenbahn sind das Ziel. Für 398 Euro können Senioren alle Angebote des NVV von Bad Karlshafen bis Schwalmstadt, vom Waldecker Upland bis hinter Bad Hersfeld ein Jahr lang nutzen. Die Partnerkarte für über 60-Jährige kostet 199 Euro. Zum Vergleich: Die Jahreskarte für das Kassel-Plus-Gebiet kostet 395, für das gesamte NVV-Gebiet 1490 Euro.

Man kann mit der Bahn in den Bergpark oder zum Einkaufen fahren, die En-

kel besuchen, zum Edersee fahren oder mit der Wandergruppe unterwegs sein - die Karte lohnt sich schnell. Sie bietet zudem eine Reihe von Vergünstigungen beim Museumsbesuch und in anderen Einrichtungen.

Pro Bahn & Bus begrüßt diesen mutigen Schritt - einmalig in Hessen. Leider gibt es interessante Ausflugsziele im Knüllgebirge und im Kellerwald, die am Wochenende mit dem ÖPNV kaum erreichbar sind. Außerdem fehlt für Ausflugsplanungen noch ein nordhessisches Fahrplanbuch, das hoffentlich im Dezember 2007 kommt. Der letzte Nordhessenfahrplan wurde im Dezember 2005 verkauft und ist kaum noch verwertbar.

Das Seniorenticket wird viermal im Jahr - jeweils gültig für drei Monate - per Post zugeschickt. Nähere Informationen in allen NVV-Kundenzentren, im Internet unter www.nvv.de sowie unter Tel. 0561/70 75 80 oder unter der Servicenummer 0180-234-0180.



Grafik: NVV

Kurhessenbahn bietet auch dieses Jahr wieder Fahrten zum Edersee

(js) Auch in diesem Jahr hat die Kurhessenbahn in Zusammenarbeit mit den regionalen Gebietskörperschaften und Touristikverbänden wieder einen saisonalen Sonderverkehr auf der Ederberglandbahn zwischen Battenberg (Eder), Allendorf (Eder), Frankenberg (Eder) und Vöhl-Herzhausen am Edersee organisiert.

Aus den Erfahrungen des vergangenen Jahres heraus wurden die Verkehrszeiten verändert. Bereits seit dem 1. Mai bis einschließlich 21. Oktober werden die Sonderverkehre an allen Sonn- und Feiertagen durchgeführt.

Im Folgenden sollen die Änderungen zum vergangenen Jahr aufgezeigt werden. In der vergangenen Saison begann der Sonderverkehr bereits an Ostern, jedoch auf Grund des schlechten Wetters wurde dieser in der Anfangsphase nicht sonderlich gut angenommen. Stattdessen werden die Fahrten in diesem Jahr noch bis zum Ende der hessischen Herbstferien am 21. Oktober angeboten.

Nach Herzhausen

Die Abfahrtszeit des ersten Edersee-Zuges am Vormittag ab Marburg wurde um 15 Minuten vorgezogen, die neue Abfahrtszeit ist nun 8:29 Uhr. Es besteht RE-Anschluss von Frankfurt (ab 7:22 Uhr) und Gießen (ab 8:04 Uhr). Dieser Zug wird als Regionalexpress geführt, in Münchhausen findet eine Kreuzung mit dem Gegenzug statt, die Ankunft in Herzhausen am Edersee ist um 9:42 Uhr. Leider ist Münchhausen auch der einzige Halt zwischen Marburg und Frankenberg. Es besteht lediglich eine Zustiegmöglichkeit in Wetter für Reisegruppen



Wieder unterwegs: Fahrten zum Edersee

Foto: Jürgen Schmied

ab 10 Personen, die sich zuvor anmelden müssen. Alle Fahrgäste der übrigen Stationen können erst den zweiten Ederseezug um 9:38 Uhr ab Marburg nutzen, welcher Herzhausen um 11:02 Uhr erreicht. Dieser Zug wurde zwischen Frankenberg und Herzhausen neu eingeführt. Dieser zweite Zug erhält Anschlüsse aus Frankfurt (8:23 Uhr mit IC), und Kassel-Wilhelmshöhe (8:29 Uhr mit RE).

Der erste Zug verlässt Herzhausen bereits wieder um 9:55 Uhr in Richtung Frankenberg (10:28 Uhr) und Marburg (11:16 Uhr). Hierdurch bietet sich für Feriengäste am Edersee jetzt die Möglichkeit, ab Herzhausen morgens mit dem Zug wegzufahren und abends wiederzukommen, z.B. um die Universitätsstadt Marburg zu besuchen. Dies wurde nach Auskunft der Kurhessenbahn mehrfach

als Kundenwunsch an sie herangetragen. Dadurch konnte das Zugangebot von Frankenberg nach Herzhausen von zuvor drei auf neu vier Zugpaare ausgedehnt werden.

Nach Battenberg

Im Gegenzug konnte vormittags auf den zweiten Zug nach Battenberg verzichtet werden. Der nun einzige Vormittagszug erhält Anschluss durch den RE aus Marburg, und verlässt Frankenberg um 9:15 Uhr. Er erreicht den Endpunkt Battenberg-Auhammer um 9:40 Uhr. Die Rückfahrt beginnt um 9:54 Uhr und erreicht Frankenberg um 10:18 Uhr. Hier besteht dann Anschluss an den zweiten Zug zum Edersee, so dass man mit diesem Zug auch wieder aus dem Oberen Edertal zum Edersee gelangen kann.

Anschlussbus zur Sperrmauer

An die neuen Zugläufe auf der Edertalbahn (Frankenberg – Herzhausen) wurden auch die Anschlussbusverkehre ab Herzhausen mit einem Bus der Kurhessenbahn angepasst. Im vergangenen Jahr hatte sich gezeigt, dass die Mehrzahl der Fahrgäste im Bereich zwischen Herzhausen, Halbinsel Scheid, Waldeck Strandbad / Bergseilbahn, Sperrmauer und Aquapark unterwegs sind. Um beide morgendliche Züge in Herzhausen bedienen zu können, musste auf die „große Runde“ über Frankenau verzichtet werden. Stattdessen wird bei beiden Zugfahrten nach und ab Herzhausen ein Bus-Ab- und Zubringerverkehr zur Sperrmauer, bzw. Halbinsel Scheid mit den entsprechenden Schiffsanschlüssen angeboten.

Rückfahrt nach Frankenberg, Battenberg und Marburg

Für die Rückfahrt am Nachmittag stehen, wie im vergangenen Jahr, wieder zwei Züge zur Verfügung, welche einen Busanschluss von der Halbinsel Scheid bzw. der Sperrmauer erhalten. Der erste Zug verlässt Herzhausen um 15:55 Uhr. Frankenberg wird um 16:28 Uhr erreicht, Marburg um 17:16 Uhr. Dort bestehen Anschlüsse nach Frankfurt mit RE und Kassel mit IC.

Der letzte Zug verlässt Herzhausen um 17:55 Uhr und erreicht Frankenberg um 18:28 Uhr, dort besteht Anschluss nach Battenberg-Auhammer. Marburg wird um 19:16 erreicht. Natürlich werden auch hier die Anschlüsse nach Frankfurt (RE) und Kassel-Wilhelmshöhe (IC) erreicht.

Wie schon im vergangenen Jahr wird der Sommerfahrplan wieder durch einen späten „Regionalexpress“ ergänzt. Dieser beginnt bereits in Battenberg-Auhammer (19:02 Uhr) und hält bis Frankenberg auf jeder Station. Ab Frankenberg (Abfahrt um 19:32 Uhr) hält der RE nur noch in Münchhausen und Wetter. Marburg wird um 20:12 Uhr erreicht, von wo aus natürlich wieder Anschluss nach Frankfurt (IC) und Kassel (RE) besteht.

Der vollständige Fahrplan kann auf der nachfolgenden Seite der Kurhessenbahn im Internet eingesehen werden:

<http://www.bahn.de/regional/view/hessen/bahnregional/kurhessenbahn/freizeitverkehr.shtml>

Ebenso gibt auch der Autor des Berichts gern Auskunft. E-Mail bitte an schmied-juergen@web.de

Stadt und Bahn vereinbaren „Ordnungspartnerschaft“ für Bahnhof Marburg

(fl) Der Marburger Oberbürgermeister Egon Vaupel sowie Elmar Hirsch und Markus Bruch vom Bahnstationsmanagement der DB Station&Service AG unterzeichneten eine Vereinbarung über eine Ordnungspartnerschaft am Bahnhof Marburg/Lahn. Die Ordnungspartnerschaft umfasst den Vorplatz, das Bahnhofsgebäude und die Bahnanlagen.

Kern der Ordnungspartnerschaft zwischen Bahn und der Universitätsstadt Marburg ist Sicherheit, Ordnung und Sauberkeit auch während der späten Abend- und Nachtstunden im Marburger Bahnhofsgebäude zu gewährleisten. Die Empfangshalle des Bahnhofsgebäudes wird seit 1. April 2007 täglich von 4 Uhr morgens bis 1 Uhr nachts geöffnet. Bislang wurde die Empfangshalle um 21.30 Uhr geschlossen. Vor dem Hintergrund der längeren Öffnungszeit einigten sich Stadt und Bahn auf den täglichen Einsatz von Sicherheitspersonal, welches

bis zur nächtlichen Schließung für Ordnung und Sicherheit sorgen wird.

Um Sicherheit und Ordnung in der Wartehalle zu gewährleisten, wird diese von Montag bis Mittwoch während der abendlichen Öffnungszeit von dem Sicherheitsdienst der Bahn bestreift, an den übrigen Wochentagen durch einen von der Stadt beauftragten Sicherheitsdienst. Darüber hinaus werden flankierende soziale Maßnahmen von der Stadt Marburg durchgeführt. Die Reinigung der Wartehalle und des Vorplatzes wird dabei durch die Bahn gewährleistet.

Kommentar:

Die Erkenntnis, wonach Bahnanlagen verwahrlosen wenn kein Personal mehr vor Ort ist, setzt sich zweifelsohne durch. Die Ordnungspartnerschaft im Bahnhof Marburg ist ein gut gemeinter Ansatz, wieder mehr Leben im Bahnhofsgebäude zu ermöglichen. Vielleicht ziehen die Läden nach und öffnen länger. In der gut besuchten Universitätsstadt sollte sich das lohnen – wenn gleich das Ambiente des Marburger Bahnhofs (noch) nicht zum Einkauf lockt.

Noch besser wäre es, den Bahnhof nicht mit Sicherheitspersonal (womöglich aus dem Niedrigstlohnsektor...) „bestreifen“ zu lassen, sondern selbstverständliche Funktionen wie den Fahrkartenverkauf, die Fahrgastinformation oder die Hilfe für Behinderte wieder durch regelmäßig anwesendes Personal wahrzunehmen. Sicherheit würde dann eher nebenbei, aber nicht weniger effektiv, produziert. Die beste soziale Kontrolle üben viele und zufriedene Fahrgäste aus!

Friedrich Lang

Top und Flop in Butzbach

Hessentag mit Besucherrekord / Anfang Mai mehrere Stunden Streckenunterbrechung

(jl) Der diesjährige Hessentag in Butzbach war mit 1,1 Millionen Besuchern neben Dietzenbach der erfolgreichste überhaupt. Dank schönem Wetter und einer optimalen Verkehrsanbindung strömten die Besucher nach Mittelhessen. Zahlreiche Fahrgäste kamen mit der Bahn und waren dank der zentralen Lage des Butzbacher Bahnhofs schon Minuten später in die Hessentagsstraße eingetaucht.

Der RMV sowie die Verkehrsgesellschaft Oberhessen (vgo) hatten einen Hessentagsfahrplan aufgestellt, der nicht besser hätte sein können. Im Bahnverkehr hielten während des Hessentags in Butzbach alle Personenzüge. Selbst die IC-Züge der Linie Hamburg - Karlsruhe legten einen Stopp in der „Hessentagsmetropole“ ein. Weiterhin hielten die RE-Züge der Linien Kassel - Frankfurt sowie Siegen - Frankfurt, die sonst ohne Halt durch Butzbach fahren.

Im Nahverkehr wurden die Regionalbahnen auf fünf Wagen verlängert, außerdem verkehrten zusätzliche Züge zwischen Gießen und Friedberg, teilweise auch weiter bis Frankfurt und Hanau. An den Sonn- und Feiertagen verkehrten sogar Züge zwischen Hanau und Friedberg, wo sonst Betriebsruhe herrscht.

Einzig der Mittelhessenexpress verkehrte mit teilweise zu kurzen Garnituren. An Sonn- und Feiertag fuhr morgens

Ankunft eines Regionalexpress in Butzbach zum Hessentag



Wenig komfortabel zeigten sich die Bushaltestellen am Bahnhof in Butzbach zum Hessestag

nur ein Triebwagen, was zu Überfüllungen und damit Verspätungen führte. Der Einsatz dieser kurzen Züge mit nur 200 Sitzplätzen war unverständlich, denn aufgrund des Einzugsgebietes aus Richtung Marburg, Gießen, Dillenburg, Herborn und Wetzlar war abzusehen, dass mit diesen Zügen viele Hessestagsbesucher anreisen würden. Hier hätte man besser die Regionalbahngarnituren nehmen sollen, die rund 450 Sitzplätze pro Zug zur Verfügung stellen.

Im Busverkehr verkehrten auf den bestehenden Butzbacher Buslinien zahlreiche Zusatzbusse bis tief in die Nacht mindestens im Stundentakt. Auch diese Busse wurden rege genutzt, war die Butzbacher Innenstadt doch während des Hessestags für den Individualverkehr fast komplett gesperrt.

Negativ fiel jedoch der Butzbacher Bahnhofsvorplatz auf. Im Vorfeld des Hessestags wurde versäumt, die Infrastruktur zu modernisieren. So standen für die vielen Fahrgäste nicht ausreichend breite Bussteige zur Verfügung, sodass die Bushaltestellen zu einem großen Teil auf einen gesperrten Autoparkplatz verlagert wurden. Busfahrgäste mussten direkt von der Straße in die Busse einsteigen, es gab weder eine vernünftige Beleuchtung noch Bänke oder Wartehäuschen.

Während des Hessestags war der Bahnhof sogar behindertengerecht ausgestattet. Besitzt der Bahnsteig Richtung



Friedberg / Frankfurt sonst nur einen Treppenzugang, wurde für den Hessestag ein Bohlenweg über die Gleise 3 und 4 gelegt. Bahnmitarbeiter sicherten den Übergang, sodass auch Fahrgäste mit Rollstuhl den Bahnsteig verlassen bzw. befahren konnten. Der Bohlenübergang wurde nach dem Hessestag wieder abgebaut, da eine Benutzung ohne Bahnpersonal zu gefährlich wäre.

Zugverkehr mehrere Stunden unterbrochen

Am Sonntag, den 6. Mai, kam es zwischen Butzbach und Bad Nauheim zu einer mehrstündigen Unterbrechung des Bahnverkehrs. Infolge Bauarbeiten in der Bahnhofseinfahrt Butzbach war das Gleis Richtung Friedberg gesperrt. Gegen 12 Uhr beschädigte dann eine Richtung Friedberg fahrende Regionalbahn die Oberleitung auf mehreren hundert Metern Länge, sodass auch das zweite Gleis gesperrt werden musste.

Zunächst gelang es der Bahn nicht, Ersatzbusse zur Verfügung zu stellen. Vielmehr mussten die Fahrgäste in Butzbach



*Gestrandete Fahrgäste
auf dem Butzbacher
Bahnhofsvorplatz*

Foto: Butzbacher Zeitung

und Friedberg aussteigen; die Züge fuhren wieder zu ihren Ausgangsbahnhöfen zurück. Schnell sammelten sich in Butzbach über 500 Fahrgäste; im Lauf des Nachmittags sollen über 2500 Fahrgäste in Butzbach gestrandet sein. Für manchen Reisenden wurde es angesichts der Überfüllung und der Tageshitze schwer, die nötige Nervenruhe zu bewahren.

Nachdem dann die Lage immer mehr außer Kontrolle geriet und auch der (fast leere) Butzbacher Stadtbus niemanden befördern konnte, fingen einige Fahrgäste an, die Busfahrer zu attackieren und aus den Bussen zu holen. Um für Ordnung zu sorgen, wurden Polizeibeamte aus umliegenden Dienststellen an den Bahnhof Butzbach beordert. Sie erhielten Verstärkung durch mehrere Einsatzwagen der Bundespolizei.

Die Polizei alarmierte die Notfallsorge Wetterau zusammen mit einem Kriseninterventionsteam des DRK, um die Leute zu beruhigen und die Lage in

den Griff zu bekommen. Bis aber dann gegen 18 Uhr alle Kräfte am Einsatzort waren, hatte sich die Lage schon etwas entspannt, da ab ca. 16 Uhr endlich Busse eingesetzt wurden. Ebenfalls bereitgestellt wurden Krankenwagen. Das DRK versorgte die Wartenden mit Getränken.

Die Störung war nach rund acht Stunden gegen 20 Uhr behoben, sodass sich der Zugverkehr erst in den späten Abendstunden wieder normalisierte.

Kein Einzelfall

Wenige Wochen später wurde die Main-Weser-Bahn bei Großen Linden erneut unterbrochen, weil ein Baum gegen 15 Uhr auf die Gleise gestürzt war. Züge aus Richtung Frankfurt endeten in Langgöns, wo die Fahrgäste aussteigen mussten.

Die Züge fuhren dann wieder zurück Richtung Frankfurt, während rund 1000 Personen im strömendem Regen auf die versprochenen Ersatzbusse warten mussten. Auch hier gelang es der Bahn nicht, in kurzer Zeit einen vernünftigen Schienenersatzverkehr zum Laufen zu bekommen. Um 18 Uhr war die Störung behoben, sodass der Zugverkehr wieder aufgenommen werden konnte.

Brückeninspektion der ICE-Lahntalbrücke

(hpg) Vom 23. April bis 23. Mai 2007 wurde erstmals die 438 Meter lange und bis zu 50 Meter hohe Limburger Lahnbrücke der ICE-Strecke Köln-Rhein/Main überprüft. Damit die Prüfer ihre Arbeit aufnehmen konnten, waren auf beiden Seiten der Brücke besondere Inspektionsgeräte erforderlich.

Das Einhängen der tonnenschweren sogenannten Brückenuntersichtsgeräte, findet aus Sicherheitsgründen über Nacht statt. Da sich die ursprünglich geplanten Montageplätze am südlichen Brückenkopf als ungeeignet herausgestellt haben, musste die Straße von Limburg nach Eschhofen jeweils zwei Nächte für den gesamten Verkehr gesperrt werden.

Zum Einhängen der mehr als 15 Meter breiten und 12 Meter hohen Inspektionsgeräte stand den Spezialisten der Bahn nur ein recht enges Zeitfenster zur Verfügung: Erst gegen 1 Uhr konnte an der ICE-Strecke die Fahrleitung abgeschaltet werden und bereits um 5 Uhr morgens sollte die Strecke für den Linienerverkehr wieder freigegeben werden. Zur Installation der jeweils rund 15t schweren Geräte war ein Mobilkran erforderlich, den die DB von der GS-Kranservice GmbH aus Gustavsburg angemietet hatte. Der 60t schwere Fünffachser verfügt über einen Teleskopausleger, der bis auf 72m ausfahrbar ist und maximal 200t Gewicht anheben kann.

Kurz vor 1 Uhr waren die stromführenden Leitungen auf der ICE-Brücke abgeschaltet und geerdet. Der 7t schwere, nur 90 cm breite Maschinenwagen entschwand in die Höhe und stand bereits sechs Minuten später sicher an Ort und Stelle, um später das eigentliche Inspektionsgerüst aufnehmen zu können. Nach

einer Viertelstunde traf der Montagetrupp unter der Leitung von Horst Glückler unter der Brücke ein. Seit 20 Jahren ist er als Anlagenbeauftragter für die Brückengeräte der DB verantwortlich und kennt nahezu alle Eisenbahnbrücken in Deutschland von oben und unten.

Mit seinem Team begann er die Montage der begehbaren Prüfplattformen mit der um 360 Grad drehbaren Bühne. Aufgeklappt hat die 8t schwere Gitterkonstruktion eine Höhe von 12m. Über Leitern im Inneren ist ein ständiger und sicherer Zugang von der Brücke zu den Plattformen möglich.

Kurz nach 3 Uhr war das Inspektionsgerüst in vier massiven Halterungen fest mit dem Maschinenwagen verankert. Jetzt mussten nur noch die elektrischen und hydraulischen Verbindungen gekuppelt werden. Die anschließende Funktionskontrolle ergab keine Beanstandungen. Die Fahrleitung konnte wieder eingeschaltet und die Strecke für den ersten ICE freigegeben werden.

In den Folgetagen konnten die Prüfer ihre Arbeit aufnehmen. Zur Untersuchung des Brückenbogens wurde am 9. Mai ein zusätzliches Gerüst mittels Kran und einem Ponton von der Lahn aus eingepasst. Hierbei kamen Kräfte des Technischen Hilfswerkes zum Einsatz.

Vom Zug auf den Lkw: Mannesmann-Rohre für Erdgas-Pipeline

(hpg) Rund 2600 Mannesmann-Röhren von je acht Tonnen Gewicht und 18 Meter Länge wurden im März 2007 im Limburger Güterbahnhof auf Sattelzüge umgeladen. Mit insgesamt über 70 Sonderzügen gelangten die Rohre vom Werk in Mülheim/Ruhr zu den Entladebahnhöfen in Fulda, Gießen und Limburg.

Von Limburg aus verteilen elf Sattelzüge einer in Jena ansässigen Firma die Rohre zu verschiedenen Zwischenlagern an der Baustelle.

Die nahtlosen Rohre werden benötigt für den Bau einer neuen Erdgasfernleitung, die von Lauterbach nach Scheidt bei Holzappel verläuft. Das Regierungspräsidium Gießen hatte Ende Oktober 2006 der e.on-Ruhrgas AG den Planfeststellungsbescheid für den Bau des 115 Kilometer langen Abschnittes durch Mittelhessen erteilt. Für die restlichen 10 Kilometer in Rheinland-Pfalz lag der Bescheid der Struktur- und Genehmi-

gungsbehörde Nord in Koblenz bereits seit August 2005 vor.

Die neue Leitung verläuft zwischen Scheidt und Wetzlar im Korridor einer bereits vorhandenen Erdgasfernleitung und wird überwiegend parallel zu dieser geführt. Die bestehende Leitung bleibt in Betrieb, reicht jedoch nach Angaben von e.on für die benötigte Kapazität nicht aus und transportiert zudem Erdgas anderer Beschaffenheit. Die zusätzliche Leitung soll zur Erhöhung der Versorgungssicherheit und zur Vermeidung von Versorgungslücken beitragen.

Fünf Rohre pro Güterwagen, drei pro Sattelzug: Im März herrschte Hochbetrieb am Güterbahnhof in Limburg, um über 2600 Rohre zu verladen.

Foto: Günther



Kerkerbachbahn: Reaktivierung für Kalktransporte?

(hpg) Das in Steeden ansässige Werk der Schaefer Kalk GmbH & Co KG soll in wenigen Jahren wieder auf dem Schienenweg erreichbar sein. Hintergrund ist die bis 2010 anstehende Schließung des Bruches in Stromberg (Hunsrück). Mit dem parallelen Ausbau des Steedener Werkes soll auch die Anbindung der Produktionsanlagen an den Hauptkunden BASF in Ludwigshafen wieder per Schiene erfolgen.

Dafür muss die 3,5 km lange Strecke von Kerkerbach nach Dehrn hergerichtet werden. Die Trasse wurde bereits vor einigen Jahren von der Firma Schaefer übernommen.

Um 1850 begann der Kalkabbau in Steeden. Gleisanschluss erhielt das Kalkwerk mit der am 1.5.1886 eröffneten Strecke der Kerkerbachbahn AG. Bereits 1924 übernahm die Firma Schaefer-Kalk aus Diez das Werk zum ersten Mal, 1941 wurde es dem IG Farben-Konzern zugeschlagen und vergrößert. Von 1951 bis 1970 war das Kalkwerk im Besitz der BASF, Ganzzüge nach Ludwigshafen mit den typischen zweiachsigen Kübelwagen gehörten zur Tagesordnung.

Zwischen 1970 und 1999 gehörten die Steedener Werke zu den Rheinisch-Westfälischen Kalkwerken Dornap, die in ständig geringer werdendem Umfang Koks

für die Brennöfen und Kalk auf der Schiene beförderten. Für Trafo-Schwertransporte ist die Strecke 1985 bis Dehrn nochmals etwas hergerichtet worden. Ein Jahr nach dem Kauf des Werkes durch die Firma Schaefer endete der Güterverkehr im Jahr 2000 mit dem Rückzug der DB im Rahmen des „Konzeptes MORA C“. Während der Lokschuppen inzwischen abgerissen wurde, stehen die Werklokomotiven unter Planen noch auf dem Gelände.

In den letzten Jahren sind ein großer Teil der Gleisanlagen in Dehrn und das ehemalige Bahnhofsgebäude abgerissen worden. Andererseits waren kurz vor der Stilllegung noch Investitionen am Streckenende vorgenommen worden: eine neue Umsetzanlage mit Umlademöglichkeiten Straße/ Schiene entstand, die nach Fertigstellung jedoch betrieblich nicht mehr genutzt werden konnte.

HESSENSCHIENE-ABO

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

GTW 2/6 im Bestand von vectus

(hpg) Seit Anfang März 2007 hat die vectus Verkehrsgesellschaft mbH den 508 101 der Muttergesellschaft Hessische Landesbahn GmbH (HLB) als Reservefahrzeug im Bestand.

Die Notwendigkeit eines weiteren Fahrzeuges ergab sich für vectus bereits seit Dezember 2004, da ein Fahrzeug aus der Betriebs- und Werkstattreserve für den laufenden Betrieb auf der „Ländcheshahn“ (Niedernhausen–Wiesbaden) bereitgestellt werden musste. Dort hatten die vom RMV als Aufgabenträger geforderten Fahrzeugkapazitäten nicht ausgereicht und eine Umplanung zum Nachteil der vectus-Reserve notwendig gemacht.

Nach rund zwei Jahren mit verminderter Reserve konnte die HLB der vectus nun ein Fahrzeug stellen, das nach Abbestellung von Leistungen auf der RB 39 (Wabern–Bad Wildungen) frei geworden war. Neben den vectus-Schriftzügen erhält der VT einen Fahrausweisautomaten und das Integrierte Bordinformationssystem (IBIS). Die Instandhaltung findet beim vectus-Gesellschafter Westerbahnbahn GmbH auf der Bindweide statt. Dort werden auch die GTW der HellertalBahn GmbH unterhalten.

*Mit einem GTW2/6 steht vectus jetzt ein zusätzliches Fahrzeug zur Verfügung
Foto: Hans-Peter Günther*



Neuen Schlüchterner Tunnel angestochen

(ac) Auf der Bahnstrecke Frankfurt (M) – Fulda muss der „Landrücken“, die Wasserscheide zwischen Main und Weser, überwunden werden. Früher geschah dies mit der Spitzkehre bei Elm. Am 1. Mai 1914 wurde der 3636 Meter lange Schlüchterner Tunnel (auch „Distelrasentunnel“) in Betrieb genommen, so dass die Züge von Frankfurt nach Fulda seitdem auf direktem Wege zwischen Schlüchtern und Flieden verkehren können.

Nach 90-jährigem Betrieb muss das Mauerwerkgewölbe des Tunnels dringend saniert werden. Aufgrund der starken Frequentierung der Strecke sind die Sanierungsarbeiten aber nicht unter dem laufenden Betrieb möglich. Außerdem entspricht der Tunnel auch nicht mehr den heutigen Sicherheitsvorschriften.

Aus den genannten Gründen wurde deshalb inzwischen mit dem Bau eines westlich und parallel verlaufenden Tun-

nels begonnen, dem so genannten „Neuen Schlüchterner Tunnel“ (NST). Er wird eine Länge von 3995 Metern aufweisen. Dieser soll 2008 zunächst als zweigleisiger Tunnel in Betrieb genommen werden. Zwischen 2008 und 2011 wird der alte Schlüchterner Tunnel, der dann außer Betrieb ist, umfassend saniert und danach nur noch eingleisig in Betrieb genommen. Schließlich wird 2011/12 auch im neuen Schlüchterner Tunnel das zweite Gleis

In Bildmitte das alte Tunnelportal, links hinten der neue Tunnelansicht. Die Anlagen links dienen der Aufbereitung des ausgebrochenen Gesteins, rechts unten die Feldbahn mit einer Lok und zwei Wagen

2 Fotos: Andreas Christopher



entfernt, so dass dann nur noch zwei ein-
gleisige parallele Tunnelröhren liegen,
wobei dann in den Röhren noch ausrei-
chend Platz für Flucht- und Rettungswege
vorhanden ist.

Der neue Tunnel führt vom Südportal
geradlinig mit einer Steigung von 7,2 Pro-
mille nach Nordosten zum Nordportal. Er
hat einen Innendurchmesser von 9,00 m
und einen Außendurchmesser von 9,90
m. Zwischen dem Tunnelbauwerk NST
und dem alten Schlüchterner Tunnel
(AST) werden im Abstand von 1.000 m
drei Rettungstollen in konventioneller
Bauweise hergestellt.

Aufgrund der Länge des Tunnels und
der geologischen Verhältnisse erfolgt die
Herstellung des Haupttunnels mit einer
Tunnelvortriebsmaschine und einem
einschaligen, druckwasserdichten Tüb-
bingausbau. Zum Einsatz kommt eine
EPB-Maschine mit einer installierten
Gesamtleistung von 5.150 KW und einem
Drehmoment von 20.300 KNm. Die
Maschine kann dabei in zwei verschiede-
nen Zuständen betrieben werden. Im ge-
schlossenen, also im Erddruckbetrieb,
erfolgt die Stützung der Ortsbrust durch
einen Erdbrei, welcher durch den abge-
bauten und ggf. behandeltem Boden ge-
bildet wird. Dabei kann im Gegensatz zu
anderen Vortriebsverfahren grundsätzlich
auf ein sekundäres Stützmedium (Druck-
luft, Suspension, Brustverbau) verzichtet
werden. Im offenen Betrieb, also ohne
Druckluftstützung, kann vorgetrieben
werden, wenn das Gebirge ausreichend
Standzeit besitzt und der Wasserzufluss
gering ist.

Am 30. März 2007 fand der feierliche

Tunnelanstoß statt. Aus diesem Anlass
lud DB Projektbau die interessierte Öff-
entlichkeit zu einer Baustellenbesich-
tigung ein. Dabei fand ein kostenloser
Bus-Pendelverkehr im 15-Minuten-Takt
zwischen Schlüchtern Bahnhof, Schlüch-
tern Stadt und der Stollenbaustelle statt.
Die bestens organisierte Veranstaltung war
auch entsprechend gut besucht.

Die Tunnelbohrmaschine war zu die-
sem Zeitpunkt fertig montiert und wird
seitdem eingesetzt. Der Abraum, 180.000
m³ Boden aus den Voreinschnitten und
330.000 m³ Fels und Gestein von der
Tunnelbohrmaschine, wird über eine
Bandanlage ins Freie befördert und per
LKW über die Baustellen-Anschlussstel-
le auf der BAB A66 abgefahren. Ab-
lagerungsort ist eine Fläche am „Ohl“,
etwa vier Kilometer vom Südportal ent-
fernt.

Der Tübbingtransport rollt über die
Schiene, hierfür existiert auf der Baustel-
le und im Stollen eine Schmalspurbahn
in 900 mm Spurweite. Vorhanden sind
vier Stollenlokomotiven der Hersteller
DIEMA und SCHÖMA, wovon jeweils
zwei Maschinen eingesetzt werden.

*Eine der beiden Schöma-Loks
vor dem Tübinglager*



Mehr Pünktlichkeit für S-Bahn Rhein-Main Beschleunigungsprogramm „S-Bahn Plus“ vereinbart

(lk, fl) Durch umfangreiche Projekte soll das System der S-Bahn Rhein-Main mit seinen 9 Linien in den nächsten Jahren weniger störungsanfällig und pünktlicher werden. 40 Millionen Euro sollen dafür in bekannte „Schwachstellen“ investiert werden. Laut Presseberichten hoffen die Deutsche Bahn, das Land Hessen und der RMV die Pünktlichkeit von zur Zeit etwa 96% auf 98% steigern zu können.

Einen entsprechenden Kooperationsvertrag („S-Bahn Plus“) über 11 geplante Projekte unterzeichneten Ende April der hessische Verkehrsminister Alois Rhiel (CDU), Gerd Stanek (Geschäftsbereichsleiter Planung RMV) und Oliver Kraft (Vorstandsmitglied der DB Netz AG).

„Besonders erfreulich an dieser Kooperation ist, dass gleich mehrere dieser abgestimmten Maßnahmen im Vergleich zu sonstigen Infrastrukturverbesserungen vergleichsweise wenig kosten, aber dennoch viel für die Betriebsqualität bewirken können“, so Gerd Stanek. Zur Umsetzung der Rahmenvereinbarung „S-Bahn Plus“ wollen die Vertragspartner sukzessiv Planungsvereinbarungen sowie Bau- und Finanzierungsverträge für die einzelnen Maßnahmen abschließen.

Die wichtigste Maßnahme ist demnach die Umstellung der Signaltechnik auf der S-Bahnstammstrecke vom herkömmlichen System auf neue Ks („Kombinations“-)Signaltechnik. So soll es besser möglich sein, 24 Züge pro Stunde und Richtung in den Abschnitt Ffm-Hauptbahnhof – Ffm-Ostendstraße zu schicken; heute wäre dies zwar auch möglich, allerdings endet jeder zweite Zug der S2

im Frankfurter Hochbahnhof bzw. Offenbach Hbf. Dieses 9 Millionen Euro teure Vorhaben will man (der Umbau soll überwiegend in den Nachtstunden erfolgen) bis 2009 abgeschlossen haben. Auf das Münchener System im S-Bahntunnel mit LZB (Linienzugbeeinflussung, die eine noch höhere Kapazität zulässt) will man in Frankfurt verzichten.

Finanziert werden sollen die Kosten zu 60% (24 Mio. Euro) aus Mitteln nach dem Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz. Elf Millionen Euro würden aus Mitteln des Finanzausgleichsgesetzes aufgebracht. Den Rest sollen Bahn und RMV übernehmen.

Wichtige Vorhaben sind neben der Aufrüstung des S-Bahn-Tunnels:

- Umbau des S-Bahnhofes Langen, so dass die S-Bahnen der Linien 3 und 4 aus beiden Richtungen gleichzeitig einfahren können
- Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeit in den Bahnhöfen Bad Soden und Kronberg von 20 auf 30km/h. Dies soll etwa 1 Minute Spielraum bei der Fahrzeit bringen



Auf der Strecke Frankfurt-West - Bad Vilbel sollen zwei zusätzliche Gleise gebaut werden, weil die Streckenkapazität erschöpft ist. Im Haltepunkt Berkeshcim wurden bereits neue Signale aufgestellt

- Aufstellung zusätzlicher Signale beim Frankfurter Westbahnhof, die eine Blockverdichtung ermöglichen. Pro Quartal sollen dadurch 600 Verspätungsminuten wegfallen
- durch eine Blockverdichtung bei Niedernhausen sollen je Quartal 400 Verspätungsminuten wegfallen
- der S-Bahnhaltepunkt Hanau-Steinheim soll zu einem Kreuzungsbahnhof ausgebaut werden
- in der Nähe des Bahnhofes Ffm-Höchst Farbwerke soll eine neue Schienenkurve -eine „höhenfreie“ Einfädelung- gebaut werden
- in Mainz-Bischofsheim soll ebenso eine neue Einfädelung gebaut werden
- in Rüsselsheim ist auch eine Blockverdichtung mit einer Spurplan-optimierung geplant
- auch der viergleisige Ausbau der Main-Weser-Bahn nach Bad Vilbel soll mehr Pünktlichkeit bringen

Unser Fahrgastverband zeigt sich erfreut über die Maßnahmen, ist aber der Auffassung, dass z.B. erst nach einem viergleisigen Ausbau der S6 deutlich verbesserte Pünktlichkeitswerte erreicht werden. Gerade zwei störungsanfällige Linien (die S6 und die S2) fahren im Innenstadttunnel recht dicht beieinander, so bleibt zu hoffen, dass sich die Kapazitätserhöhung hier nicht ins Gegenteil verkehrt. Auch die häufiger verspäteten Linien S8 und S9 bedürfen wohl weiterer Maßnahmen, um mehr Zuverlässigkeit zu erreichen. Pro Bahn & Bus merkt ergänzend an, dass es zusätzlich zu den Maßnahmen noch einer Besserung der Kundeninformation im Störfall bedarf.

Windschutz an ICE-Strecke wird abgebaut

(hpg) Im August 2001 begann an der ICE-Strecke Köln-Rhein/Main die nachträgliche Installation von Windschutzwänden. Für Kosten von 10 Millionen DM wurden rund zwölf Kilometer der Gesamtstrecke mit den hellblauen Stützen und grauen Aluminiumwänden ausgestattet.

Die Seitenwindempfindlichkeit der ICE 3-Triebzüge galt als Begründung für die Maßnahmen. Gleichzeitig nahm die DB bei den Einsystemzügen der Baureihe 403 eine Gewichtserhöhung der Endwagen mit jeweils über einer Tonne Ballast vor. Offenbar sind die Züge dadurch weniger windempfindlich geworden. Dafür häuften sich an den Lärm- und Windschutzwänden die Schäden, sowohl an der Verankerung der Doppel-T-Träger, als auch an den dazwischen eingelegten Wandelementen.

Dies bestätigt ein von der DB Projektbau für das Baulos A in Auftrag gegebenes Gutachten des Sachverständigen Prof. Dr. Ing. Gerhard Hanswille der Bergischen Universität Wuppertal. Er schreibt: „Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass nicht nur die Wandelemente, sondern auch die Pfosten und Pfähle keine ausreichende Ermüdungsfestigkeit aufweisen. Die sehr kurze Lebensdauer der Pfosten und Pfähle ist in erster Linie auf die dynamische Vergrößerung der Beanspruchungen und die bezüglich der Ermüdungsfestigkeit ungünstige Detailausbildung der Schweißnähte an den Pfosten zurückzuführen.“

Zur Reduzierung der Kontroll- und Instandhaltungskosten hat sich die DB entschlossen, auf weiten Abschnitten entlang der ICE-Strecke den ersatzlosen Abbau vorzunehmen. Obwohl damit auch eine Erhöhung der Lärmabstrahlung ein-

hergeht, hatten die von der Stadt Königswinter beim Eisenbahnbundesamt (EBA) eingereichten Beschwerden keinen Erfolg. Das Bonner Amt hatte Ende Februar 2007 in seiner Abwägungsbegründung gegenüber der Stadt Königswinter mitgeteilt, dass die Deutsche Bahn AG ein berechtigtes Interesse an einem zügigen und dauerhaften Rückbau der Wände zur Kostenersparnis habe, da diese durch die baulichen Schädigungen einen erheblichen Kontrollaufwand verursachen würden.

Das Eisenbahnbundesamt erkannte in seiner Begründung zwar an, dass die Wände faktisch eine Lärmabschirmung der ICE-Strecke bewirken, bei der Planfeststellung sei jedoch auf Grundlage der geltenden gesetzlichen Vorschriften festgestellt worden, dass im relevanten Bereich keine Ansprüche auf Schallschutz bestehen.

Teilweise abgebaute Windschutzwände

Foto: Hans-Peter Günther



City-Ticket für Wiesbaden und Mainz

(fl) Seit 1. April 2007 bietet die Bahn das Angebot City mobil auch für Wiesbaden und Mainz an. Damit können alle Bahnkunden, die dort hin reisen, bereits beim Kauf einer Fahrkarte am Schalter und am Automaten zusätzlich ein Verbundticket für den öffentlichen Nahverkehr für ihren Zielort kaufen.

Der Kunde kann dadurch ohne Zeitverlust nach der Bahnreise auf Bus oder S-Bahn und - sofern vorhanden - auch auf Straßenbahn oder U-Bahn umsteigen. Dazu braucht er sich nicht einmal mit den Tarifbestimmungen der besuchten Stadt vertraut zu machen. Verkauft werden Einzelfahrkarten oder Tageskarten für Erwachsene für den Stadtbereich.

In gleicher Weise profitieren die Bewohner von Wiesbaden und Mainz, wenn sie in andere deutsche Städte verreisen. Bisher gab es das Angebot City mobil für 24 Städte, darunter zum Beispiel die Metropolen Berlin, Hamburg oder München. Jetzt kommen in Hessen außer Wiesbaden auch Darmstadt und Offenbach hinzu.

Kelterei setzt auf die Schiene

(hpg) Zur 3. Apfelblütenwanderung lud die Kelterei Heil am 1. Mai 2007 ein. Bereits zum dritten Mal veranstaltete das in Laubuseschbach ansässige Familienunternehmen eine Sternwanderung. Obwohl inzwischen weitab von einem Schienenanschluss, kamen die meisten Teilnehmer mit Sonderzügen zu dieser Veranstaltung!

Besonders schnell war der von HNA und Kurhessenbahn ausgeschrieben Zug aus Kassel ausgebucht. Mit sechs Wagen brachte 218 221 der Kurhessenbahn über 400 Wanderer zum Bahnhof Füfurf, dem Ausgangspunkt der 11 km langen Wanderstrecke. Ein Sonderzug der vectus Verkehrsgesellschaft mbH war für die Teilnehmer aus dem Raum Wiesbaden im Einsatz. Rund 13 km waren die Wanderer von Niederselters aus unterwegs. Mit 15 km Länge hatten die Besucher aus dem Raum Frankfurt die längste Wanderst-

recke zurückzulegen. Die Taunusbahn brachte sie nach Grävenwiesbach.

Ausgestattet mit je einem Vesperpaket, konnten sich die insgesamt rund 1200 Wanderer unterwegs an verschiedenen Ständen unterhalten lassen und informieren. Am Ziel der Wanderung in Laubuseschbach sorgte hr4 für Unterhaltung, ein Bauernmarkt sowie verschiedene Essen- und Getränkestände für das leibliche Wohl. Busse brachten die Teilnehmer nach der Veranstaltung wieder zurück an die verschiedenen Ausgangsbahnhöfe.

Rechte Seite: Nach dem der Busverkehr im Rheingau-Taunus-Kreis bisher für den Fahrgast nicht sehr komfortabel war, wird nun zum 8. Juli ein komplett neues Liniennetz mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen eingeführt. In den Abendstunden und am Wochenende ergänzen Ruf-Busse das Angebot.

Karikatur: Jürgen Janson



Europäischer Güterverkehr im Westerwald Loks aus Graz und Wagen aus Frankreich bringen Holz nach Bayern

(hpg) Nach dem Sturm Kyrill sind auch im Westerwald mehrere hunderttausend Festmeter Holz aus den Wäldern zu transportieren. Diese auf die Schiene zu verladen ist inzwischen ein großes Problem für Waldbesitzer, Fuhrunternehmen und Holzverarbeitende Betriebe. Aus verkehrspolitischen Gesichtspunkten sollen überregionale Transporte vorwiegend mit der Bahn erfolgen.

Erschwert wird dies durch mangelnde Infrastruktur, nachdem sich die Deutsche Bahn in der Region aus dem Güterverkehr zurückgezogen hat und nahezu alle für die Verladung notwendigen Ladestraßen und Gleisanlagen fehlen.

Aber selbst dort, wo gute Möglichkeiten bestehen, geht es offenbar nicht ohne Probleme: Mit dem Rückzug der Bundeswehr aus Westerburg hatte die moderne Panzerverladeanlage am Bahnhof Langenhahn ihren eigentlichen Sinn verloren. Obwohl die Dienststellen der Bundeswehr einer zivilen Verwendung der im Gelände eines Standortübungsplatzes liegenden Anlage zustimmten, war für die Deutsche Bahn eine weitere Nutzung nicht vorstellbar und wurde abgelehnt. Erst auf massiven Druck rheinland-pfälzischer Ministerien lenkte die DB ein und genehmigte die Verladung bis September 2007.

Da die Gütersparte der DB, die Railion AG, diese zusätzlichen Transporte aus Mangel an Lokomotiven, Wagen und vor allem Personal nicht leisten kann, kommen private Unternehmen zum Einsatz. Die zweimal pro Woche verkehrenden Züge fahren unter Regie der in Graz ansässigen Rail Transport Service GmbH (RTS) mit in Österreich beheimateten Lokomotiven. Auf die Oberwesterwald-

bahn kehrt damit – nach Einstellung des Schotterverkehrs – wieder ein regelmäßiger Güterverkehr zurück, der auch bei DB Netz für zusätzliche Einnahmen sorgt. Die Strecke war in den vergangenen Jahren aufwändig saniert worden.

Ende April kam erstmals eine der modernsten europäischen Diesellokomotiven in den Westerwald, der „Euro-Runner“ aus dem Hause Siemens. Mit einer Leistung von 2000kW ist es der – mit moderner Drehstromtechnik angetriebenen – Maschine möglich, die Züge auf den starken Steigungen mit der zulässigen Geschwindigkeit zu befördern. In den ersten Wochen sorgten leistungsschwächere Maschinen für Verspätungen im Regionalverkehr. Derzeit werden jeweils dienstags und donnerstags zwei Zugteile im Bahnhof Eschhofen zu einem Ganzzug vereinigt, der mit einer Ellok über die Main-Lahn-Bahn nach Nördlingen befördert wird.



Bahnhofsvorplatz in Wiesbaden erneuert

(gh) Für 1,5 Millionen Euro wurde der Bahnhofsvorplatz gemeinsam von der Bahn, der Stadt Wiesbaden und dem Investor des benachbarten Lilien-Carré neu gestaltet. Aus über 250.000 Steinen ist ein großzügiger „steinerner Platz“ als ansprechende Verbindung zwischen Bahnhof, Bus und Lilien-Carré entstanden.

12.000 Quadratmeter neuer Bodenbelag aus Steinen unterschiedlicher Größen und Farben wurden verlegt und die Beleuchtung erneuert. Sitzmöglichkeiten, Bäume und Sträucher und das Kunstobjekt „Heavy Luggage“ des Bildhauers Andreas von Weizsäcker laden nun zum Verweilen, Entspannen und Entdecken ein. Um den in einem städtebaulichen Wettbewerb ermittelten Entwurf realisieren zu können, wurde der Taxistand auf die Ostseite verlegt und auch die Anlieferung und Zufahrt zur Westseite des Bahnhofes erfolgt nun über die neue Zugangstraße von der Biebricher Allee aus.

Somit wird fast der komplette Vorplatz für den Besucher zum großzügigen Geh- und Verbindungsweg zwischen Bahnhof, Bus und dem Lilien-Carré. Wer genau hin-

schaut erkennt die besondere Gefällesituation im Plattenbelag - diese wurde in aufwändiger Art und Weise erstellt und dient dazu den Bahnhofsvorplatz auch bei starkem Regen wirksam zu entwässern.

Rechtzeitig zum Sommer soll ein Gastronomiebetrieb im historischen Wartesaal am Arkadengang eröffnen. Der Bahnhofsvorplatz wird künftig als öffentliche Verkehrsfläche von der Stadt Wiesbaden betrieben. Etwas versetzt vom bisherigen Platz entsteht eine gläserne Bushaltestelle für die Stadtbuslinien.

Von 2002 bis 2004 wurde der Hauptbahnhof umfassend für 25 Millionen Euro modernisiert. Mit der Vorplatzneugestaltung wurde ein weiteres Kapitel der Bahnhofsentwicklung vollendet.

Weitere ICE-Verbindung nach Mainz/Wiesbaden eingestellt

(hpg) Am 9. Juni verkehrte letztmals das ICE-Zugpaar ICE 714/715 zwischen Köln und Mainz. Damit ist eine weitere Verbindung in die beiden Landeshauptstädte gekappt worden, die bislang am frühen Nachmittag den Anschluss an den Flughafenbahnhof Köln/Bonn hergestellt hat.

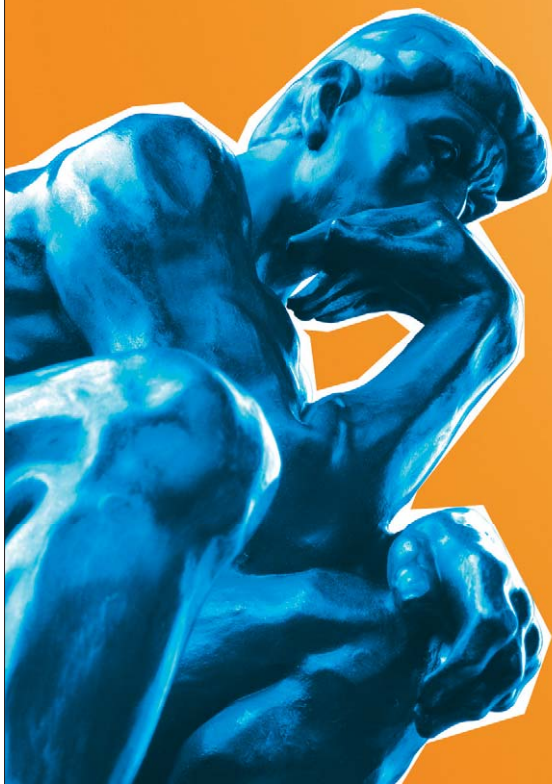
Hier ist jetzt für das Rhein-Main-Gebiet und Limburg eine größere Lücke im Fahrplanangebot entstanden. Nach Angaben des DB-Sprechers Bernd Honerkamp hätten durchschnittlich nur 60 Reisende dieses Zugpaar genutzt, so dass ein Betrieb wirtschaftlich nicht mehr sinnvoll

gewesen sei.

Am 10. Juni wurde die ICE-Verbindung von Frankfurt nach Paris aufgenommen, für die ab Dezember die sechs, für jeweils acht Millionen Euro umgebauten ICE3-MF benötigt werden.

Denkmal an Deine Gesundheit.

© www.marketing-vision.de



- Rückenschmerzen?
- Knieprobleme?
- Fußbeschwerden?

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

Mehr Informationen unter:
www.ihre-gesundheitsprofis.de

Ihre Gesundheitsprofis im Sanitätshaus:



Sitzmann

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

Haus der Gesundheit

Projektbeirat für die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim gegründet

(fl) Knapp 200 Vertreter südhessischer Kommunen sind am 20.06.2007 der Einladung der Deutschen Bahn AG zu einer Informationsveranstaltung über die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar gefolgt. Dabei stellte die Bahn in Darmstadt-Kranichstein den aktuellen Planungsstand vor.

Gemeinsam mit Klaus-Peter Güttler, Staatssekretär im hessischen Wirtschaftsministerium, stellte sich Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, den Fragen der Kommunalpolitiker. Im Mittelpunkt der Diskussion standen Fragen der Trassenführung, des Lärmschutzes sowie des zukünftigen Betriebskonzeptes.

Derzeit erarbeitet die Deutsche Bahn die Unterlagen zur Planfeststellung. Gleichzeitig plant das Land Hessen den sechsspürigen Ausbau der Autobahn A

67 zwischen dem Darmstädter Kreuz und Langwaden. Um dem im Regionalplan Südhessen festgelegten Grundsatz der Trassenbündelung gerecht zu werden, wurde mit dem Land Hessen eine gemeinsame Planung vereinbart. Damit können die Planung der beiden Verkehrswege optimal verzahnt und die Eingriffe für Mensch und Natur minimiert werden.

Im Anschluss an die Veranstaltung trat der Projektbeirat zu seiner konstituierenden Sitzung zusammen. Das Gremium, in dem neben der Bahn und dem Land

Eingekreist von Autobahnen und Schnellstraßen liegt die Stadt Lorsch. Mit der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim kommt eine weitere Belastung hinzu. Gerecht wäre es, als Ausgleich die Station der „Nibelungenbahn“ Worms-Bensheim zu modernisieren. Foto: F. Lang



die betroffenen Landkreise sowie Städte und Gemeinden vertreten sind, wird im konstruktiven Dialog die weiteren Planungen des Projektes eng begleiten.

Verwundert zeigen sich Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und Naturschutzbund Deutschland (NABU) über die Entscheidung, keine Vertreter der Naturschutzverbände in diesen Projektbeirat zu berufen. Denn gerade der Bereich der von der Bahn favorisierten Strecke berührt entlang den Autobahnen A5 im Norden und südlich Darmstadt der A67 sensible große Waldabschnitte, die zum größten Teil nach den europäischen Naturschutzrichtlinien auch als FFH- und Vogelschutzgebiete ausgewiesen sind.

Für den Lorscher Gerhard Eppler, Vorsitzender des NABU Hessen ist diese Nichtberufung völlig unverständlich, denn gerade die unter Leitung von Landrat Mathias Wilkes im Kreis Bergstraße einberufene Arbeitsgruppe hat gezeigt, dass es möglich ist, einvernehmliche Lösungsvorschläge mit Kreis, Kommunen, Bürgerinitiativen und Naturschutzverbänden zu erarbeiten.

Allerdings sind auch keine Vertreterinnen bzw. Vertreter der Verkehrs- und Fahrgastverbände wie VCD, PRO BAHN und Pro Bahn & Bus in den Beirat berufen worden. Aus diesen Reihen wären wertvolle Hinweise auf die Verknüpfungsfunktion mit dem Regional- und Fernverkehr in Darmstadt Hbf. zu erwarten gewesen.

Verkehrsverbund Rhein-Neckar Linienausschreibungen mit lokalen Besonderheiten

(fl) Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) schreibt ebenso wie die beiden hessischen Verkehrsverbände RMV und NVV Buslinien aus. Die Genehmigungen der Linien 641, 642, 643 und 644 im Raum Bensheim, Biblis, Bürstadt, Heppenheim, Lampertheim, Lorsch und Viernheim laufen zum Jahresende aus; der Ausschreibungszeitraum geht bis Anfang Juni 2007.

Wie im VRN üblich, liegt das volle Einnahmenrisiko beim Bus-Unternehmen. Ferner ist vorgegeben, dass mit Ausnahme des Schülerverkehrs nur behindertengerechte Niederflurbusse mit Klimaanlage eingesetzt werden dürfen. Außerdem muss der künftige Betreiber mehrere Verkaufsstellen vor Ort einrichten. Auch mit veränderten Linienkonzepten soll die Qualität des ÖPNV im Ried gesteigert werden. Die Ausschreibungsfahrpläne sehen überwiegend anschlussoptimierte Taktfahrpläne vor, die sowohl

einen reibungslosen Umstieg auf die Schiene ermöglichen, als auch für Fahrgäste leicht zu merken sind.

Erstmals lässt der VRN in einer Ausschreibung im Kreis Bergstraße auch Nebenangebote zu. Die Unternehmer können dabei alternative Fahrplankonzepte entwickeln, wenn sie sich davon ein besseres Kundenangebot im ÖPNV versprechen. „Wir sind gespannt, ob die Unternehmen diesen neuen Spielraum für eigene Kreativität nutzen werden“, meint Dr. Michael Winnes, Justitiar des VRN.



Wellness, Sport und Spaß



Die Welle

Bade- und Saunavergnügen

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



Das Eis

Eislaufvergnügen unter Dach

- Eishockey
- Eiskunstlauf
- Eisstockschießen
- Schlittschuhverleih



Das Freibad

Spaß und Badevergnügen

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



Minigolf

18 Bahnen

Freizeitzentrum Lauterbach

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

Telefon während der Öffnungszeiten 0 66 41/45 05

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

Reaktivierung der „Pfungstadtbahn“ verzögert sich CDU mahnt Verbesserung der Bahnhöfe in Darmstadts Süden an

(fl) Frühestens 2009 ist mit der Wiederinbetriebnahme der drei Kilometer Strecke kurzen Strecke Darmstadt-Eberstadt – Pfungstadt zu rechnen. Unklarheiten über die Gestaltung des Endpunktes auf dem historischen Bahnhofsgelände in Pfungstadt sowie einer Straßenkreuzung verzögern den Reaktivierungsfahrplan – und verteuern vermutlich das Projekt.

Geht die Strecke tatsächlich wie geplant in Betrieb, sollen Züge der Odenwaldbahn nach Pfungstadt verlängert werden. Dadurch ergeben sich interessante Fahrmöglichkeiten, beispielsweise von Pfungstadt zum Ende Juni 2007 eröffneten neuen Haltepunkt der Odenwaldbahn „Darmstadt TH Lichtwiese“.

Für die beiden an der Main-Neckar-Bahn gelegenen, aber künftig auch von der „Pfungstadtbahn“ bedienten Stationen Darmstadt Süd und Darmstadt Eberstadt engagiert sich der CDU-Verband Eberstadt. In einem Antrag war enthalten, der Darmstädter Magistrat solle sich bei allen zuständigen Stellen dafür einsetzen, dass die Infrastruktur im und um die Stadtteilbahnhöfe Darmstadt-Eberstadt und Darmstadt-Süd saniert wird. Hierzu gehörten sowohl die Erreichbarkeit der Gleise, die Schaffung von Einstiegshilfen und die Bereitstellung von Parkplätzen im Umfeld des Bahnhofs für Pendler. Mittel sollten im Haushalt zur Verfügung gestellt werden, um den Ausbau von Seiten der Stadt Darmstadt zu unterstützen. Vorausgegangen war ein Beschluss der DADINA-Verbandsversammlung vom 8. März 2007, die Stadtteilbahnhöfe Eberstadt und Darmstadt-Süd für die breite Bevölkerung nutzbar zu machen - und zwar vor dem Hintergrund der Reakti-

vierung der Bahnstrecke Darmstadt Hbf - Pfungstadt. „Die Stadtteilbahnhöfe sind zum Teil in einem sehr maroden Zustand. Daneben ist die Erreichbarkeit der Bahngleise bzw. der Einstieg in die Züge für ältere Personen, Personen mit Behinderungen sowie Familien mit Kinderwagen nicht gewährleistet“, so in der Begründung der Christdemokraten.

Der Eberstädter CDU-Stadtverordnete Ulrich Dächert erläutert die Hintergründe: „Schon seit längerem bemüht sich die Darmstädter CDU-Stadtverordnetenfraktion, die Stadtteilbahnhöfe, die teilweise in erbärmlichen Zustand sind, aufzuwerten. Zuletzt war sie im Rahmen der Haushaltsverhandlungen 2007 mit dem Antrag gescheitert, Mittel zur Verbesserung des Umfeldes einzuplanen, und zwar bei der Haushaltsstelle, die gemeinsam für alle Stadtteilbahnhöfe gilt. So ist es beispielsweise am Bahnhof in Eberstadt Senioren, Menschen mit Behinderungen und Familien mit Kinderwagen kaum möglich, den Bahnsteig zu erreichen, geschweige denn, alleine den Zug zu besteigen. Daneben ist die Ausleuchtung, die Beschilderung und die Parkplatzsituation mangelhaft.“

Die Koalition stimmte dem Antrag der CDU mit folgenden Ergänzungen zu: Sie

stellte den Wortlaut der Kritik an der DB zum Zustand der Bahnhöfe voran, wie sie im Beschluss der DADINA-Verbandsversammlung geäußert wurde. Die Höhe der notwendigen Mittel für eventuelle Komplementärfinanzierungen sollte geklärt und andere Stadtteilbahnhöfe wie der Nordbahnhof miteinbezogen werden. Diese Änderungen übernahm die CDU und so konnte der Antrag gemeinsam be-

schlossen werden. „Wir werden den Fortgang sehr genau verfolgen“, so Ludwig Achenbach, und abschließend: „es muss jetzt ganz konkret etwas passieren - in Verhandlungen mit allen Beteiligten, Bahn, Stadt, DADINA. Notfalls muss die Stadt als Initialzündung eigenes Geld in die Hand nehmen, wie sie es ja - völlig zu Recht - an der Lichtwiese oder am Ostbahnhof auch macht“.

Bilanz der Deutschen Bahn für Hessen

(fl) Am 29.03.2007 stellte die Deutsche Bahn im Rahmen ihrer Jahresbilanzen des Jahres 2006 auch Details für das Bundesland Hessen vor. Demnach beschäftigt die Deutsche Bahn AG in Hessen rund 23.000 Mitarbeiter, darunter 972 junge Menschen in Ausbildung. Täglich rollen rund 4.200 Personenzüge und S-Bahnen unter DB-Regie durch das Land.

Im Nahverkehr nutzen knapp 490.000 Menschen täglich die Züge der Bahn in Hessen. Im Fernverkehr sind pro Jahr 15,6 Millionen Reisende in modernen ICE-, IC- und EC-Zügen unterwegs. Die Züge der Bahn halten an rund 470 Bahnhöfen. Im Güterverkehr beträgt das jährliche Transportvolumen mehr als 14 Millionen Tonnen.

Infrastruktur

Insgesamt hat Hessen heute ein Schienennetz von rund 2.500 Kilometern Länge. Moderne Technik kommt nach und nach zum Einsatz: Ende 2005 ist das leistungsstärkste Elektronische Stellwerk in Deutschland im Frankfurter Hauptbahnhof in Betrieb gegangen. Auf der Kurhessenbahn zwischen Kassel und Wolfhagen wird zur Zeit die vorhandene Signaltechnik auf einen elektronisch sig-

nalisierten Zugleitbetrieb umgestellt. Bis 2011 wird bei Schlüchtern ein neuer vier Kilometer langer Tunnel gebaut. Anschließend kann das alte Bauwerk saniert werden. In dieses Projekt werden 197 Millionen Euro investiert. Auch in Bad Vilbel, auf der rechten Rheinstrecke von Wiesbaden bis Koblenz und auf der Bahnstrecke Kassel – Warburg kommen neue elektronische Stellwerke hinzu.

Die Modernisierung der Vogelsberg-, Odenwald- und Niddertalbahn wird in diesem Jahr nach Angaben der Deutschen Bahn fortgesetzt. Die im vergangenen Jahr begonnene Sanierung des Hallendaches des Darmstädter Hauptbahnhofs für 37 Millionen Euro kann im kommenden Jahr abgeschlossen werden. Der Verkehrsknoten Frankfurt/Main Stadion wird bis 2009 ausgebaut.

**Am 8. September 2007
auf Entdeckungsreise gehen:**



Mit der Eisenbahn nach Rheinhessen und in die Pfalz

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

Kuckucksbähnle: Neustadt (Weinstr) - Elmstein

Hunsrückquerbahn: Langenlonsheim - Stromberg

Hochspeyerer Kurve - Umfahrung MZ-Kostheim



Einstiegsbahnhöfe:

Butzbach
Bad Nauheim
Friedberg (Hess)
Frankfurt (M) West
Groß-Gerau-Dornberg
Biblis
Worms Hbf
Schifferstadt

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

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



Mit der Eisenbahn nach Rheinhessen und in die Pfalz

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus lädt zum Tagesausflug nach Rheinhessen und in die Pfalz am 8. September 2007 ein. Zum Einsatz kommen zwei moderne Triebwagen vom Typ GTW 2/6 der HLB Hessenbahn GmbH mit Klimaanlage und Panoramafenstern.

<i>RE/RB von Dillenburg/Treysa</i>	<i>an</i>	<i>8.32</i>
Butzbach	ab	8.43
Bad Nauheim		8.50
Friedberg (Hess)		8.56
Frankfurt (M) West		9.17
Groß-Gerau-Dornberg		9.42
Biblis	an	10.02
Biblis	ab	10.08
Worms Hbf	an	10.17
Worms Hbf	ab	10.23
Schifferstadt		10.49
Neustadt (Weinstr) Hbf	an	11.00

Besichtigung Eisenbahnmuseum Neustadt (Weinstraße)

Neustadt (Weinstr) Hbf	ab	11.50
Lambrecht		11.58
Erfenstein	an	12.06
Erfenstein	ab	12.18
Elmstein	an	12.33

Mittagspause

Elmstein		14.15
Lambrecht (Pfalz)	an	14.39
Lambrecht (Pfalz)	ab	14.44
Münchweiler (Alzens)	an	15.06
Münchweiler (Alzens)	ab	15.17
Bad Münster am Stein		15.39
Bad Kreuznach		15.44
Langenlonsheim	an	15.51
Langenlonsheim	ab	16.00
Stromberg	an	+16.25
Stromberg	ab	+16.30
Langenlonsheim		17.01
Bingen (Rhein) Hbf	an	17.09
Bingen (Rhein) Hbf	ab	17.23
Mainz-Mombach		17.39
Frankfurt (M) Flughafen Fernbf		18.06
Frankfurt (M) Hbf	an	18.19
Frankfurt (M) Hbf	ab	18.30
Friedberg (Hess)		18.55
Bad Nauheim		18.59
Butzbach	an	19.05
<i>RB/RE nach Dillenburg/Treysa</i>	<i>ab</i>	<i>19.25</i>

+ = Betriebs halt; kein Ein-/Ausstieg
kursive Zeiten = Anschlusszüge

Die Fahrt startet in Butzbach und führt über Friedberg und Frankfurt (M) West weiter auf der Riedbahn bis Biblis. Von dort geht es über die Wormser Brücke linksrheinisch an Ludwigshafen vorbei bis nach Neustadt an der Weinstraße. Dort kann das Eisenbahnmuseum besichtigt werden. Auf dem nur im Freizeitverkehr befahrenden Kuckucksbähnle verläuft die Reise mit Unterwegshalten bis nach Elmstein.

Nach einer Mittagspause fahren die Triebwagen weiter durch den Pfälzer Wald über die Hochspeyerer Kurve, die im regelmäßigen Personenverkehr nicht befahren wird, auf der Alzensbahn ins Rheinhessische durch Bad Münster am Stein und Bad Kreuznach bis nach Langenlonsheim. Auf dem Reststück der Hunsrückquerbahn fährt der Zug von dort bis nach Stromberg (diese Strecke wird nur noch im Güterverkehr betrieben). Anschließend führt die Reise über Bingen und Mainz-Mombach auf die nördliche Mainseite über die nur im Güterverkehr befahrene Verbindung nach Mainz-Kostheim und anschließend südmainisch in den Frankfurter Flughafen Fernbahnhof. Über den Frankfurter Hauptbahnhof und Friedberg geht es zum Startbahnhof Butzbach zurück.

Einstiegsbahnhöfe sind alle links aufgeführten Stationen bis einschließlich Schifferstadt (10.49 Uhr). Ausstiegsmöglichkeiten bestehen an allen genannten Stationen (außer Betriebshalte). Wegen begrenzter Sitzplatzzahl wird ein rechtzeitiger Fahrkartenkau empfohlen! Während der Fahrt wird ein Sitzplatz garantiert. Es werden keine Stehplatztickets angeboten. Der Zug ist bewirtschaftet.

Bestellung/Kauf:

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

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

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

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

E-Mail: sonderfahrt@probahn-bus.org

Internet: www.pprobahn-bus.org

Fahrkartenbestellung bitte mit der Postkarte auf der letzten Seite der Hessenschiene!

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

Fahrpreise Euro 1 <i>incl. Vorverkauf</i>	<i>Erwachsene</i>	<i>Mitglieder 2</i>	<i>Kinder bis 14 Jahre</i>	<i>Kinder bis 5 Jahre</i>
Gesamte Fahrt	49,00	42,00	25,00	10,00

1 = Im Fahrpreis ist der Eintritt in das Eisenbahn-Museum Neustadt (Weinstr) sowie ein Gutschein für eine Bratwurst in Elmstein enthalten.

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

Keine Reaktivierung Korbach - Frankenberg? Wabern - Bad Wildungen soll stillgelegt werden

(flj)Nach Redaktionsschluss der Hessenschiene wurden Befürchtungen bekannt, der NVV-Aufsichtsrat könne sich auf Basis einer negativen Nutzen-Kosten-Analyse in letzter Minute gegen die vertraglich vereinbarte Wiederinbetriebnahme der Strecke Korbach – Frankenberg aussprechen.

Der hessische Fahrgastverband Pro Bahn & Bus setzt sich für die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Frankenberg – Korbach und die Modernisierung der Anschlussstrecke nach Marburg ein. Damit erteilt der Verband dem Vorstoß des NVV-Aufsichtsrates, die Reaktivierungspläne zu stoppen, eine klare Absage. Helmut Eichenlaub, Landrat des Landkreises Waldeck-Frankenberg und Mitglied des Aufsichtsrates, hatte außerdem von Plänen des NVV berichtet, auch die Strecke Wabern – Bad Wildungen endgültig stillzulegen.

Für den hessischen Fahrgastverband Pro Bahn & Bus ist unverständlich, warum die Kürzung der Bundesmittel für den Nahverkehr ausschließlich auf dem Rücken der ländlichen Regionen ausgetragen wird. Die Kürzung der Gelder war unter anderem vom Land Hessen vorangetrieben worden. Gleichzeitig hatte die Landesregierung im vergangenen Jahr verfügt, das Bahnangebot in der Rhein-Main-Region und vor allem die Verbindungen zum Frankfurter Flughafen von Streichungen zu verschonen. Nur unter dieser Bedingung war das Land bereit, einen Teil der gestrichenen Mittel mit den reichlich vorhandenen Mehreinnahmen aus der Mehrwertsteuererhöhung zu kompensieren.

Statt gegen diese Ungleichbehandlung auf die Barrikaden zu gehen, setzt der NVV jetzt die Vorgaben aus Wiesbaden eins zu

eins um. Und benachteiligt dabei die strukturschwächsten Regionen seines eigenen Verbundgebietes.

Pro Bahn & Bus fordert, die Strecke Wabern - Bad Wildungen mittelfristig ins Regiotram-Konzept aufzunehmen. Alle Lösungen mit Umsteigen in Wabern führen zu Fahrzeitverlusten. Zwischen Korbach und Marburg soll die Wiederinbetriebnahme und Modernisierung endlich umgesetzt werden. Besonders ärgerlich: Setzt der NVV seine Streichungspläne südlich von Frankenberg um, zwingt er den für eine Teilstrecke zuständigen Rhein–Main-Verkehrsverbund ebenfalls zu Kürzungen. Und das, obwohl zwischen Marburg und Frankenberg schon heute ausreichend viele Fahrgäste unterwegs sind.

Völlig unverständlich ist, warum Frankenburgs Bürgermeister Engelhardt sich gegen die Bahn und für einen Radweg auf der Trasse ausspricht. Das Edertal bietet genügend Flächen für einen weiteren Ausbau des bestehenden Radweges. Nur die Kombination von Bahnanschluss UND Radweg kann als innovativ bezeichnet. Anerkennung dagegen für Peter Gaffert, Leiter des Nationalparkamtes. Er sagte kürzlich: „Wir brauchen die Erschließung unseres Nationalparks mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Insbesondere mit der Bahn als echte Alternative zur Anreise mit dem Auto.“

Reisetipp: Loburg am Fläming

(je) Am Rande des Flämings, 30 km östlich von Magdeburg, liegt die hübsche Kleinstadt Loburg. Die kleine mittelalterliche Burg und die Basilika aus dem 12. Jahrhundert sind sehenswert, berühmt geworden ist Loburg aber durch den Storchenhof und die Störchin "Prinzesschen", die über ein Jahrzehnt mit Satellitensender 11.000 km nach Südafrika flog und im Internet zu verfolgen war.

Nicht weit vom Storchenhof findet sich auch der Bahnhof von Loburg, heute Endbahnhof der Bahnstrecke von Magdeburg, die mit modernen Triebwagen im Zwei-Stunden-Takt bedient wird.

In einem malerischen Ensemble zwischen Lokschuppen und preussischem Wasserturm unterhält die "Dampfzug-Betriebs-Gemeinschaft e.V." Arbeitskreis Loburg ein interessantes Eisenbahn-Museum und einen historischen Dampfzug. Der Arbeitskreis Loburg wurde 1992 gegründet, 100 Jahre nach Inbetriebnahme der Strecke. Er kümmert sich heute um den Erhalt der alten Bahntechnik und der historischen Anlagen.

Auf der Verlängerung der Regelspurstrecke zum Truppenübungsplatz Altengrabow verkehrt regelmäßig (jeden 3. Samstag im Monat) der historische Dampfzug mit typischen Länderbahnwagen und der Dampflok 89 7513, Baujahr 1912. Die Aufnahme des Dampfbetriebes auf der Strecke Magdeburg-Loburg-Altengrabow mit einem historischen Dampfzug ist das erklärte Ziel des Arbeitskreises.

Direkt am Bahnhof liegt der Loburger Storchenhof, welcher seit einem Jahr privat betrieben wird. Mehr als 1.200 Störche wurden hier in den letzten 17 Jahren gesundgepflegt und größtenteils ausgewildert. Außerdem wurden mit Hilfe der Satellitentelemetrie einmalige



Die Bahn - auch für Vielflieger attraktiv!

Foto: (c) Erika Herbst

Forschungsarbeiten durchgeführt. Mehrmals täglich finden interessante Führungen statt, der Eintritt ist frei!

Kontakt-Adressen:

Dampfzug-Betriebsgemeinschaft
Tel. 039245 2042 Fax 039245 91056
evudbg@yahoo.de

Storchenhof Loburg:
www.storchenhof-loburg.info

Homepage mit vielen Bildergalerien von Loburg, vom Dampfzug und den Störchen: www.hrimnir.de

Urlaubsquartier: Gasthof und Hotel "Schwarzer Adler" in 39291 Möckern Tel 039221 7355 Fax 039221 63867

Möckern liegt an der Bahnstrecke Magdeburg-Loburg, das Hotel 200 m vom Bahnhof entfernt.

Edertalbahn

Wabern - Bad Wildungen

NVV-Linie R 39 ; KBS 621

Jetzt wieder neun Züge

(hh) Auf der Bahnlinie zwischen Wabern und Bad Wildungen fahren seit dem 29. April 2007 wieder neun Zugpaare. Noch im vergangenen Jahr stand diese Bahnlinie ganz auf der Kippe, als der NVV wegen gekürzter Regionalisierungsgelder aus Berlin laut über eine Streckenstilllegung nachdachte. Land und Verkehrsverbund verständigten sich schließlich darauf, das Angebot massiv einzuschränken. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 verkehrten nur noch vier Zugpaare täglich durchgehend bis Kassel. Fahrgäste protestierten. Die betroffenen Gemeinden und Landkreise sowie die Kurhessenbahn ließen nicht locker. Nach intensiven Verhandlungen wird nun das Angebot wieder erweitert.

Nicht mehr durchgehend

Von Montag bis Freitag gibt es wieder mehr Fahrten zwischen Wabern und Bad Wildungen. Einige der Züge haben laut NVV-Sprecherin Heike Knauff-Oliver Anschluss an IC-Züge, andere an Regionalzüge. Die Sprecherin: „Dafür entfallen die durchgehenden Fahrten zwischen Bad Wildungen und Kassel Hbf - bis auf eine Hin- und Rückfahrt.“ Nach mehr als viermonatiger Pause fahren laut NVV auch sonntags wieder Züge zwischen Wabern und Bad Wildungen. Samstags, sonntags sowie an Feiertagen werden jeweils fünf Zugpaare mit Anschluss an IC-Züge in Wabern verkehren. Nun bleibt abzuwarten, inwieweit IC-Anschlü-

se Radwanderern gerecht werden, die mit Hessenticket den Edersee ansteuern wollen.

Der geänderte Fahrplan ist auf der Homepage des NVV im Internet unter www.nvv.de (dann unter „kurzfristige Fahrplanänderungen und Baustellen“) einzusehen.

Kommentar:

Pro Bahn & Bus begrüßt die schnelle Wiederausweitung des Fahrtenangebotes. Dennoch bleiben erhebliche Zweifel, ob die Ausrichtung auf die IC-Anschlüsse in Wabern überhaupt eine nennenswerte Nachfrage im Regionalverkehr erzeugt. Ihr Potenzial kann die Strecke nur ausschöpfen, wenn die Anschlüsse an den Nah- UND Fernverkehr stimmen. Das gerade im NVV-Gebiet besonders flexibel entwickelte System „Regiotram“ mit der prinzipiellen Möglichkeit zur Flügelzugbildung und zum Fahren ohne Fahrdracht sollte eigentlich alle Optionen bieten, auch die Strecke Wabern-Bad Wildungen erfolgreich zu entwickeln: Diesel- und Elektrotram fahren gemeinsam aus der Kasseler Innenstadt bis nach Wabern. Von dort geht es unter Fahrdracht weiter nach Schwalmstadt-Treysa (wären die Radwegbauer nicht schneller gewesen, hätte sich auch der einwohnerstarke Stadtteil Ziegenhain als sinnvolle Verlängerung angeboten) und mit Dieselantrieb nach Bad Wildungen.

Jürgen Lerch

Strecke Bestwig - Winterberg, KBS 438

Wieder Güterverkehr

(js) Auch im Sauerland hat der Orkan „Kyrill“ am 18. Januar seine Spuren hinterlassen. Dadurch kommt auch diese Strecke nach längerer Zeit wieder zu Güterverkehrsleistungen. Die Verladung des Sturmholzes erfolgt im Bf. Winterberg, die Beförderung der Züge übernimmt die Osthannoversche Eisenbahn AG (OHE) mit Loks vom Typ „Blue Tiger“. Um die Ladetätigkeit im Bf. Winterberg realisieren zu können, wurde das Ladegleis komplett erneuert. Im Zuge dessen wurden auch die vier Abstellgleise, darunter das ehemalige Streckengleis nach Hallenberg / Frankenberg, abgebaut, die seinerzeit zum Abstellen der Wintersportsonderzüge aus dem Ruhrgebiet dienten. Die freigewordene Fläche wird offensichtlich für Parkplätze benötigt. Ebenfalls der Spitzhacke zum Opfer gefallen ist der ehemalige Winterberger Lokschuppen.

Burgwaldbahn Marburg – Frankenberg, KBS 622

Weitere Fahrplanänderungen

(js) Zum 2. April 2007 trat erneut eine Fahrplanänderung auf der Burgwaldbahn in Kraft. An Werktagen wurde eine weitere Zugleistung gestrichen. Dies betraf die RB 23.654 Marburg (ab 8:29 Uhr) – Frankenberg (an 9:19 Uhr). Durch die Streichung dieses Zuges konnte auch auf die Leerfahrt verzichtet werden, die durch den Wegfall des Gegenzuges zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 ent-

standen war. An Samstagen verkehrt dieser Zug auch weiterhin.

Sehr positiv zu bewerten ist dagegen die Einführung eines bereits lang ersehnten Entlastungszuges für den morgendlichen Schülerzug. Dieser verkehrt Werktags ab Wetter (6:58 Uhr) nach Marburg. Durch seine Lage, 13 Minuten vor dem eigentlichen Schülerzug, besteht in Marburg ein Anschluss an den RE 4129 Marburg ab 7:19 Uhr. Dieser hält auch in Marburg-Süd, dadurch entsteht eine schnelle Verbindung zu den Schulen in der Nähe des Südbahnhofs, da die Benutzung der Stadtbusse entfällt, die sich durch den morgendlichen Berufsverkehr quälen müssen.

Brückenschäden

Bedingt durch Risse im Mauerwerk einer inzwischen marode gewordenen Gewölbe-Straßenunterführung in der Ortslage von Ernsthäusen können vorläufig keine schweren Dieselloks auf dieser Strecke mehr eingesetzt werden. Die OHE-Blue Tiger können deshalb den Bf. Frankenberg nicht mehr anfahren. Die OHE setzt deshalb vor diesen Zügen Loks der Reihen 2000 (ex. BR 216), 1600 und 1200 ein. Die Züge bestehen meist aus 32 zweiachsigen Rungenwagen und werden mit Zug- und Schublok befördert. Zusätzlich zu diesen Holzzügen ab dem Bf. Battenberg, die mittlerweile schon zum gewohnten Bild auf der Strecke gehören, verkehren vereinzelt jetzt auch Holzzüge nach Kufstein. Auch diese werden von der OHE gefahren. Zum Einsatz kommen hier neu aufgearbeitete, vierachsige polnische Hochbordwagen. Die 30-Wagen-Zügen verkehren von / ab Marburg

mit BR 185 der OHE. Zwischen Marburg und Battenberg werden die Züge in drei Teile geteilt und meistens mit schwarzen Dieselloks vom Typ G 1700 B'B' befördert. Diese drei Fahrten finden meist auf zwei aufeinander folgenden Tagen statt.

Zwischen dem Bf. Battenberg und dem Streckenende im Hp. Battenberg-Auhammer wurde für das Sturmholz des Orkans „Kyrill“ ein Nass-Lagerplatz neu errichtet. Dieser Lagerplatz wurde bewusst neben dem Bahngleis der ehemaligen Strecke Frankenberg – Bad Berleburg errichtet, damit das Holz zum späteren Abtransport per Bahn leicht verladen werden kann.

Scheldetalbahn

Sturmholz wird über die Schiene abgefahren

(ja) Im Rahmen einer Personalschulungsfahrt wurde am 4. April das erste Mal seit der Einstellung des Güterverkehrs nach Breidenbach das letzte noch vorhandene Teilstück der Scheldetalbahn Wallau – Gönnern – Dillenburg von Wallau bis zum Streckenende am ehemaligen Haltepunkt Wiesenbach befahren. Zum Einsatz kam ein VT 628 der Kurhessenbahn.

Hintergrund der Fahrt ist die Tatsache, dass an der Strecke Kyrill-Sturmholz verladen werden soll. Hierfür wurde zwischen Breidenstein und Wiesenbach in Höhe des km 30,1 der Boden links und rechts des Gleises bis zur Schienenunterkante aufgeschüttet, damit dort das Holz vom LKW auf die Güterwagen umgeschlagen werden kann. Der erste Holz-

zug wurde am 18. April abgefahren.

Bahnhof Limburg Bahnbetriebswerk Limburg existiert nicht mehr

(hpg) Das Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Limburg ist nach andert-halb Jahre dauernden Verhandlungen Ende 2006 an das Limburger Metallrecycling-Unternehmen Rudolf Schuy GmbH & Co.KG verkauft worden. Die seit 1950 in unmittelbarer Nähe zum Bw ansässige Firma nutzt die zusätzlichen 26.500 m² für eine Expansion. Das bestehende 40.000 m² große Firmengelände lies keine Erweiterungsmöglichkeiten zu. Über 5000t Altmetalle schlägt das Unternehmen pro Monat um. Der größte Teil des hochwertigen Schrotts erreicht die Hochöfen vom eigenen Gleisanschluss mit Güterwagen.



Wurde abgerissen: Der markante Wasserturm im Bahnhof Limburg

Foto: Hans-Peter Günter

Das nach Kriegszerstörung neu erbaute Verwaltungsgebäude des Bw wird von Schuy zukünftig als neue Firmenzentrale benutzt und derzeit saniert. Lokschuppen, Lokleitung sowie Nebengebäude wurden im Frühjahr 2007 im Auftrag der DB beseitigt. Leider ist auch der 1985 sanierte Wasserturm, ein Symbol für die 145jährige Eisenbahngeschichte der Stadt Limburg, abgerissen worden.

Lumdatabahn Lollar-Mainzlar- Londorf Sonderfahrten am 2. September

(fl) Am 2. September 2007 plant die Lumdatabahn AG die nächsten Fahrten auf dem betriebsfähigen Abschnitt Lollar – Staufenberg-Mainzlar. Vom späten Vor-

mittag bis zum frühen Abend sind Abfahrten im Stundentakt zur Minute „12“ in Lollar geplant. Anlass ist der beliebte „Schmaadleckermarkt“ in der Stadt Lollar. Der genaue Fahrplan wird voraussichtlich ab August im Internet zu finden sein unter www.lumdatabahn.de oder kann per Post angefordert werden bei der Lumdatabahn AG, Postfach 1106, 35467 Allendorf / Lda.

Neue ehrenamtliche Helfer bei den Sonderfahrten sind sehr gerne gesehen, beispielsweise beim Fahrkartenverkauf oder bei der Sicherung der Bahnübergänge. Zum Einsatz kommt ein moderner Triebwagen der Hessenbahn.

Änderungen im Güterverkehr

(jl) Am 27. Juni übernimmt die Kreisbahn

Zu Personalschulungsfahrten kam die Lok 44 der Kreisbahn Siegen-Wittgenstein am 20. Juni erstmals auf die Lumdatabahn Foto: Michael Baier



Siegen-Wittgenstein den Verkehr zu den Didier-Werken (RHI-Refractories) in Staufenberg-Mainzlar. Dort werden u.a. feuerfeste Steine hergestellt. In Zusammenarbeit mit SBB Cargo Deutschland wird die Kreisbahn montags bis freitags das 2,9 km lange Teilstück der Lumdaltalbahn befahren. Am 20. Juni fand eine erste Personalschulungsfahrt mit Lok 44 statt. Um den Verkehr dauerhaft bewältigen zu können, wird die Kreisbahn eine gebrauchte Drehgestelllok kaufen.

Das Bahnaufkommen soll gegenüber früher deutlich zunehmen. Deshalb müssen die Entladeeinrichtungen in Mainzlar modernisiert und erweitert werden, so dass jährlich 50.000 Tonnen entladen werden können (z.Z. nur 20.000 Tonnen möglich).

Die Strecke wird im Güterverkehr bis Mainzlar seit dem 1. Mai 2002 von der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn, einer HLB-Tochter, betrieben. Bedient wird das Werk bisher von Railion Deutschland mit einer 294 in den Nachtstunden. Im Werk rangiert eine zweiachsige O&K-Lok (26677,1970) die Güterwagen. Die Maschine wurde 2004 überholt, erhielt eine HU und hat sogar einen eigenen Lokschuppen.

Vogelsbergbahn

Gießen-Alsfeld-Fulda

RMV-Linie 35

**Dank VGO und engagierter Politiker
bessere Anschlüsse am Bahnhof
Gießen**

*Dank Fahrplanänderungen kommt die Vogelsbergbahn jetzt pünktlicher in Gießen an
Foto: Friedrich Lang*



(hl) Bis zum 8. Juni war durch die nachlässige Planung der Fahrplantrassen von RMV und DB AG die Anschlussbeziehung zum IC 2273 in Gießen Richtung Frankfurt zu einem Lotteriespiel geworden (die Hessenschiene berichtete). Verursacht wurden die häufigen Anschlussverluste durch die Wartezeit des Zuglaufs der Regionalbahn 25206 in der Lastrichtung in Großen Buseck sowie in Verbindung mit der Kreuzung der häufig verspäteten RB 25211. Dieser Sachverhalt war in der Vergangenheit Anlass zu zahlreichen Beschwerden und Leserbriefen in der regionalen Presse.

Dank der Bemühungen der Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO) und engagierter oberhessischer Politikern konnten ab dem 11. Juni am Bahnhof Gießen die morgendlichen Umsteigebeziehungen verbessert werden. Im Bahnhof Großen Buseck wird der Zug RB 2520 nicht mehr in Richtung Gießen gebrochen, sondern der Gegenzug RB 25211 nach Fulda muss nun auf den nach Gießen fahrenden Zug warten. Dadurch trifft nun die RB 25206 laut Fahrplan bereits um 6:45 Uhr mit 8 Minuten Übergang zum IC 2273 in Gießen ein.

In Verbindung mit dieser Änderung konnte die VGO ebenfalls erreichen, dass die RB 25202 von Alsfeld nach Gießen nun 17 Minuten früher in Gießen eintrifft und einen Übergang zum Mittelhessenexpress (Gießen ab 6:19 Uhr) herstellt. Durch diese Änderung erreicht man jetzt bereits um 7:07 Uhr den Frankfurter Hauptbahnhof, was ebenfalls zahlreichen Pendlern entgegenkommen dürfte.

Neuer Service-Store im Bahnhof Idstein

Am 28. April 2007 wurden die Schlüssel für einen neuen DB Service-Store im Bahnhof Idstein übergeben. Neben dem vollen Sortiment an Fahrkarten werden dort auch Snacks, Getränke, Zeitschriften und anderer Reisebedarf zum Verkauf angeboten. Pro Bahn & Bus wünscht dem Pächter Moheb Nicola viel Erfolg.

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: 1500 Exemplare,

Erscheinungsweise: 4 x jährlich,

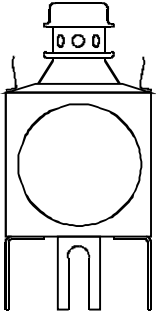
Einzelpreis: 1,80 Euro

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 4 vom 01.01.2006

Erhältlich bei den Bahnhofsbuchhandlungen Bad Nauheim, Darmstadt Hbf, Frankfurt (M) Hbf, Frankfurt (M) Süd, Frankfurt (M) Flughafen Gleis 1, Frankfurt (M) Höchst, Friedberg, Gießen, Göttingen, Hanau Hbf, Kassel Hbf, Kassel-Wilhelmshöhe, Limburg, Mainz Hbf, Marburg, Offenbach Hbf, Rüsselsheim, Wiesbaden oder im Abonnement (8 Ausgaben: 14,40 Euro Inland, 22,40 Euro Ausland Luftpost) bei obiger Anschrift. Der Bezug ist für Mitglieder von Pro Bahn & Bus kostenfrei.

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Hermann Hoffmann, Gernot Hornik, Jürgen Schmied, Friedrich Lang, Lars Kühnemund, Michael Laux, Jürgen Lerch, Andreas Christopher, Dr. Heribert Menzel, Oliver Günther, Hans-Peter Günter, Joachim Elbing, Jonathan Alt

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:
10. August 2007



Kuren für „ÖPNV-Manager“

(fl) „Davos ruft“ sagen noch heute ältere Semester, wenn sie ihre Zeitgenossen laut und „ergiebig“ husten hören. Und erinnern damit nebenbei an die Tradition unseres Nachbarn Schweiz als

Land der Heilstätten und Sanatorien, welche Thomas Mann in seinem Weltbestseller „Der Zauberberg“ überaus eindrucksvoll beschrieb. Die Gesundheitsbetriebe waren mit dem schweizerischen Hang zur Perfektion entwickelt und können mit ihren umfassenden Angeboten für Körper und Seele ohne weiteres als Vorläufer des modernen Wellness-Tourismus gelten. Die heilungsfördernde Bergluft, viel Zeit für Entspannung, beste körperliche und umfassende geistige Nahrung – alles was den aus damals wie heute verseuchten Großstädten stammenden Patienten fehlte, boten die schweizer Bergregionen.

Was läge näher, als die Tradition der schweizer Sanatorien neu zu beleben. Denn auch alles was deutsche und europäische „ÖPNV-Manager“ in ihrem Berufsleben entbehren, bietet die Schweiz. Das „Nahverkehrssanatorium“, nennen wir es einmal „Bergbahnhof“, sollte natürlich an einer der vielen funktionierenden Knotenstationen des Landes liegen, wo binnen Minuten drei, vier oder noch mehr Züge und eine ebensolche Zahl blitzsauberer Postbusse aus verschiedenen Richtungen einfahren und nach dem Austausch der Fahrgäste wieder ebenso rasch



*Idealer Kurort für ÖPNV-Kuren:
Bahnhof Appenzell*

entschwinden. Und das ganz ohne Schleichfahrten über auffällige Weichenstraßen. Die Rezeption des Hauses ist einem schweizer Kleinstadtbahnhof nachempfunden und bietet umfassende Ticketangebote, die von freundlichen Menschen verkauft werden, einen Laden mit Tagesbedarf, viele Sitzplätze, (Therapie-) Fahrpläne in großen Aushängen und als Faltblatt, funktionierende Uhren, eine Heizung und vieles mehr.

Die „Therapie“ selbst besteht aus täglichen Fahrten durch das ganze Land – ohne Zittern um verpasste Anschlüsse, ohne Handytickets und ohne Sorge um verschmutzte Schuhe. Denn selbst die kleinsten Bahnhöfe der Schweiz haben keine knöcheltiefen Pfützen im Bodenbelag.

Da sollen sie verweilen, die Herren Bahnchefs, Verbundgeschäftsführer und Verkehrsminister, für sieben Wochen oder sieben Jahre. Und einige von Ihnen werden den Satz von Thomas Manns altem Hofrat und Arzt Dr. Behrens hören: „ ein Fall wie Ihrer heilt nicht von heute bis übermorgen, Reklameerfolge und Wunderkuren sind dabei nicht aufzuweisen.“

Broschüren und Schriften

Das Tunnelbuch (SCHIENE-Photo Band 6)

€32,00

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

Die Lahntalbahn (SCHIENE-Photo Band 7)

€32,00

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

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



Bestellung Fahrkarten für Sonderfahrt

Hiermit bestelle ich folgende Fahrkarten für die Sonderzugfahrt nach Rheinhessen und in die Pfalz am 8. September 2007 zu den genannten Bedingungen (Hessenschiene Nr. 68) und folgenden Preisen. Den Gesamtfahrpreis überweise ich auf das Konto 67 227 000 bei der Volksbank Mittelhessen e.G. (BLZ 513 900 00). Der Versand der Fahrkarten erfolgt nach Zahlungseingang.

Fahrpreise Euro incl. Vorverkauf	An za hl	Erwach- sene	An za hl	Mitglie- der*	An za hl	Kinder bis 14 Jahre	An za hl	Kinder bis 5 Jahre
Gesamte Strecke		49,00		42,00		25,00		10,00

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

Name, Vorname

PLZ, Ort

Straße, Hausnummer

Datum, Unterschrift

Bitte als Postkarte oder Fax (06641-62727) versenden