

HESSEN SCHIENE

Nr. 69 D: 1,80 Euro

Sept. - Nov. 2007

ZKZ 04032



- Regiotram in die Kasseler Innenstadt eröffnet
- Keine Reaktivierung Frankenberg - Korbach
- Neue Busfahrpläne im Rheingau-Taunus-Kreis

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
Regiotram-Tunnel am Kasseler Hauptbahnhof eröffnet	7
Vorläufiges Aus für die Edertalbahn-Reaktivierung	12
Lahntalbahn: Stellwerksneubau läßt sich für Modernisierung nutzen	21
Autofreies Lahntal von Feudingingen bis Cölbe	23
Elektronisches Stellwerk Bad Vilbel geht in Betrieb	25
Reststück Hungen - Laubach wird abgebaut	26
Ehemaliges AW Limburg verkauft	28
Neue Gleise für den Tonverkehr	29
Scheitert die Reaktivierung der Brexbachtalbahn?	31
Wieder erfolgreiche Fahrten zum Lollarer Schmaadleckermarkt	32
100 Jahre Didierwerke am 29. Juni 2007	32
„traffiQ“ führt Anschlussgarantie in Frankfurt ein	34
Rheingau-Taunus-Kreis: Funktioniert die Fahrplanumstellung?	35
Gelungene Sonderfahrt nach Rheinhessen und in die Pfalz	39
Wolfgang Klapdor wieder für Pro Bahn & Bus aktiv	43
Streckentelegramm	44
Schlusslicht	50

Titelbild: Ein Triebwagen der Kurhessenbahn fährt durch das obere Lahntal Richtung Friedensdorf

Rückseite: Eine Regionalbahn im letzten Abendlicht bei Ostheim

Fotos, wenn nicht anders bezeichnet: J. Lerch

Liebe Mitglieder,
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

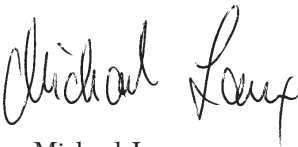
Der Schülertransport sorgt derzeit in Hessen für Schlagzeilen. Und durchaus zu Recht. Die Quantität der Angebote befriedigt selten, auch wenn das Argument der Anbieterseite, wonach viele Schüler grundsätzlich bei mehreren zur Auswahl stehenden Verbindungen die spätmöglichste wählen und gezielt dort für Überfüllung sorgen, nicht ganz von der Hand zu weisen ist.

Aber auch die Qualität kann nicht befriedigen, denn der Passus in vielen Ausschreibungen, wonach „weitestmöglich“ oder „in der Regel“ Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden sollen, lässt im Einzelfall noch Raum für die althergebrachte Gewohnheit, im Schülerverkehr drittklassige Busse mit fraglicher Verkehrssicherheit einzusetzen.

Leere Kassen, durch Schülerschwund bedingte Schließungen von Schulstandorten, ein erhöhter Transportaufwand für die verbleibenden Schüler sowie konzeptionslos ins freie Feld gesetzte „Mittelpunktschulen“ abseits gewachsener Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen machen den Schülertransport zu einer schwierigen Aufgabe. Und die Erwartungshaltung der Eltern und Schüler steigt.

Zu Recht, setzt sich doch die Erkenntnis durch, wonach aggressives Verhalten auch durch das zwei Mal täglich stattfindende Zusammenpferchen auf engstem Raum verursacht wird. Außerdem ist es schlicht eine Frage der Ethik, wie wir unserer Nachwuchsgeneration ihre Schulen und den Weg dorthin gestalten. Der von den Jugendlichen vielfach geforderte Respekt im Umgang von Generationen miteinander ist schließlich keine Einbahnstraße. Respekt muss vorgelebt werden, und ein humaner Schülertransport ist ein Teil davon.

Viele Schulen der 60er und 70er Jahre erweisen sich in Sachen Renovierungsaufwand als Fass ohne Boden, sind räumlich schlecht konzipiert und liegen an falschen Standorten. Neubauten werden sich kaum umgehen lassen. Vielleicht wählen wir wenigstens bei dieser Gelegenheit – wenn irgend möglich – als Standort wieder die Stadtmitte. Denn die ist bekanntlich da, wo der Bahnhof ist.



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

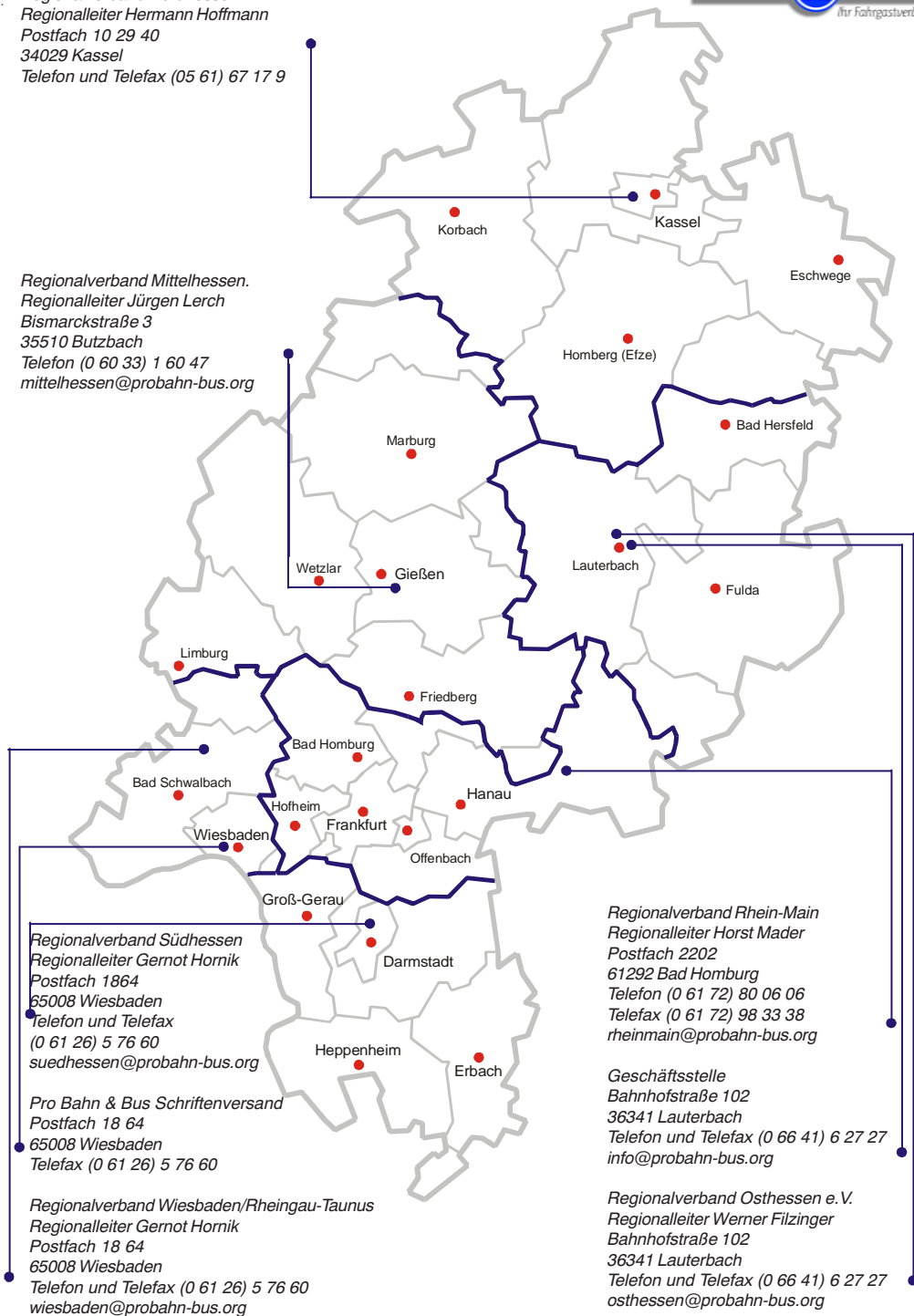
Pro Bahn & Bus Schriftenversand
Postfach 18 64
65008 Wiesbaden
Telefax (0 61 26) 5 76 60

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!



Zentralbahnhof Bad Homburg einhundert Jahre alt

(ws) Eröffnet wurde der Bad Homburger Bahnhof durch die preußische Staatsbahn am 26. Oktober 1907 für die Eisenbahnstrecke Frankfurt – Bad Homburg – Usingen. Außerdem verkehrten Züge von Bad Homburg nach Friedberg (– Bad Nauheim) und ab 1908 auch direkt nach Wiesbaden; diese benutzten zwischen Rödelheim und Höchst den „Kaiserdamm“ im Westen des Rebstockgeländes. Zwischen 1910 und 1939 war – mit Unterbrechungen – auch ein direkter Schnellzug Berlin – Kassel – Wiesbaden auf der „Bäderbahn“ unterwegs.

Veranstaltungen des Stadtarchivs zum Jubiläum 100 Jahre Bahnhof Bad Homburg

05.10.2007 – 19.30 Uhr – Bürgerhaus Gonzenheim – „Aus dem Stadtarchiv“ Vortrag mit Lichtbildern zur Geschichte des Bahnhofs

06.10.2007 – 10.00 Uhr – Bahnhof Bad Homburg – „Aus dem Stadtarchiv“ Rundgang auf den Spuren der ehemaligen Bahnanlagen

Es erscheint eine „**Festschrift**“ des Geschichtskreises Gonzenheim mit mehreren Beiträgen.

Am 24./25. November wird der Bahnhof auch Schwerpunkt in der jährlichen Ausstellung des Modellbahnclubs e.V. im Bürgerhaus Gonzenheim sein.



Der heutige Bad Homburger Bahnhof wird 100 Jahre alt Foto: Andreas Christopher

Heute ist Bad Homburg Station der S-Bahnlinie 5 Frankfurt – Friedrichsdorf und der „Taunusbahn“ Frankfurt – Usingen – Brandoberndorf. In wenigen Jahren soll die U-Bahnlinie U2 bis zum Bad Homburger Bahnhof verlängert werden. Während im Jahre 1914 am Tage 61 Züge den Bahnhof verließen, sind es heute 150; ihnen stehen noch immer – wie vor hundert Jahren – nur vier Bahnsteiggleise zur Verfügung.

Die Stadt wird das Jubiläum durch eine Festschrift würdigen, ferner durch einen Vortrag und einen historischen Rundgang. Er soll die Teilnehmer zu den Plätzen der beiden alten Bahnhöfe führen, die 1907 durch den neuen Durchgangsbahnhof ersetzt worden sind.

RegioTram-Tunnel am Kasseler Hauptbahnhof eröffnet

RegioTram rollt aus der Region in die Kasseler Innenstadt

(hh) Die neuen Bahnsteige mit drei Gleisen im Kulturbahnhof Kassel waren am 19. August Schauplatz eines großen Festes: Zwei RegioTramzüge rollen vollbesetzt durch den 170 m langen Tunnel in die Kasseler Innenstadt.

Festredner waren vorher Hessens Wirtschaftsminister Dr. Alois Rhiel, der DB-Konzernbevollmächtigte für Hessen Dr. Klaus Vornhusen, der NVV-Aufsichtsratsvorsitzende Landrat Dr. Udo Schlitzberger, Kassels Oberbürgermeister Berttram Hilgen, Prof. Rainer Meyfahrt vom Vorstand der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) und der NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel.

Dippel bittet die Fahrgäste um 100 Tage Bewährungsfrist, bis mögliche Mängel im RT-Verkehr beseitigt seien. Alle Referenten rechnen mit einem Fahrgastzuwachs und einem wirtschaftlichen Aufschwung in der Region Kassel durch Verschmelzung von Straßenbahn und Eisenbahn. Städte wie Karlsruhe, Heilbronn und Saarbrücken beweisen diese Erfolge schon seit längerer Zeit - natürlich auch

Soeben hat die RegioTram den Kasseler Hauptbahnhof unterquert und fährt gleich weiter Richtung Wolfhagen Foto: Friedrich Lang



im Umland. Selbst Gäste aus dem europäischen Ausland waren eigens für diesen historischen Moment in der ÖPNV-Geschichte Nordhessens angereist, so z.B. Eduart de Jong, Planer und ÖPNV-Fachjournalist; der mit einer sechsköpfigen Politikerdelegation aus den Niederlanden gekommen war.

Der bisherige Kopfbahnhof (Sackbahnhof) wird auf drei Gleisen zum Durchgangsbahnhof. Kasseler Bürger können aus der City ohne Umsteigen Ziele in Nachbarstädten erreichen. Fahrgäste aus der Region haben auf umgekehrtem Weg die gleichen Vorteile.

Linienführung in der Kasseler City

- Die Linie RT2 aus Richtung Hessisch Lichtenau unterstützt in Stoßzeiten die Straßenbahnlinie 4

- Die Linie RT3 aus Richtung Warburg - Hofgeismar verkehrt ab 16.9. von Kassel Hbf über Scheidemannplatz, Lutherplatz und Am Stern weiter zur Endhaltestelle Leipziger Straße.

- Die Linie RT4 aus Richtung Wolfhagen verkehrt ab 19.8. von Kassel Hbf über Scheidemannplatz in einem Ringverkehr über Lutherplatz, Am Stern, durch die Königsstraße, weiter über Rathaus/Fünfensterstraße und Wilhelmsstraße/Stadtmuseum zurück zum Scheidemannplatz.

- Die Linie RT5 aus Richtung Melsungen fährt ab 16.9. von Kassel Hbf über Scheidemannplatz, Wilhelmsstraße/Stadtmuseum, Rathaus/Fünfensterstraße und durch die Königsstraße weiter zur Leipziger Straße.

- Die Linie RT9 aus Richtung Treysa beginnt und endet zunächst in Kassel Hbf, da am Auestadion noch keine Wendemöglichkeit besteht. Nur einzelne Züge verkehren weiter vom bzw. zum Betriebsbahnhof Hallenbad Ost - Regelbetrieb ab Dezember 2007.

Die Stadt Kassel verbietet die Befahrung der Fußgängerzone Königstraße mit Doppeltraktionen zu den Geschäftszeiten! Daher ist bei manchen Fahrten eine Trennung der Traktionen am Hauptbahnhof erforderlich. Die daraus entstehenden Zeitverluste sind aus Fahrgastsicht nicht nachvollziehbar.

Wie wird das RegioTram-Projekt finanziert ?

Das Investitionsvolumen beträgt ca. 180 Millionen Euro - ca. 100 Millionen für die Infrastruktur und rund 80 Millionen für die Fahrzeuge. Die Investition in die Infrastruktur übernehmen zu 90 Prozent der Bund und das Land Hessen. Die restlichen 10 % bezahlen anteilig die Städte, Gemeinden und Landkreise. Die Fahrzeuge werden zu 40 % vom Land gefördert. Den größten Teil der Planungskosten trägt der NVV.

Zur RegioTram-Technik

Die RegioTrams sind Hybrid-Fahrzeuge. Sie können sowohl im Straßenbahn- als auch im Eisenbahnnetz fahren und müssen die Vorschriften der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) und der Betriebsordnung Straßenbahn (BOStrab) erfüllen. Elektrohybrid-Fahrzeuge fahren auf den Gleisen der DB unter 15000 V Wechselstrom und auf den Schienen der Straßen-



Regiotram-Begegnung in der Kasseler Fußgängerzone. Zu den Geschäftsöffnungszeiten dürfen die Züge nur mit einem Triebwagen fahren *Foto: Friedrich Lang*

bahn unter 600 V Gleichstrom. Dieselhybrid-Fahrzeuge werden auf nicht elektrifizierten Bahnstrecken eingesetzt, z.B. auf der Strecke RT4 Kassel - Wolfhagen. Sie fahren dort mit dieselektrischem Antrieb, in der Stadt Kassel wie die Elektrohybridfahrzeuge unter 600 V Gleichstrom. Elektro- und Dieselhybridfahrzeuge können nicht zusammen in einem Zug verkehren (entgegen einem Vorschlag in der letzten Hessenschiene).

Es wurden 28 Fahrzeuge angeschafft, davon 18 Elektrohybrid- und 10 Dieselhybridfahrzeuge. Ein Fahrzeug kostet ca. 3 Millionen Euro. Die Fahrzeuge haben 90 Sitzplätze und ca. 130 Stehplätze. Es gibt genügend Platz für Fahrräder, Rollstühle usw.

Das Fahrzeug aus Fahrgastsicht

Der Mittelteil der dreiteiligen Fahrzeuge ist türlos und dient der Unterbringung möglichst vieler Sitzplätze. Die beiden Endwagen nehmen dagegen Türen, Stehplätze und Mehrzweckabteil auf. Diese auch in den Saarbrücker „Vorbild-Fahrzeugen“ bewährte Konstellation bietet einen ruhigen „Reisebereich“ in der Fahrzeugmitte, während Kurzstreckenfahrer sich nach Möglichkeit in den Endwagen aufhalten sollen. Die Qualität der Sitze liegt auf dem Niveau zeitgemäßer Regionalbahnfahrzeuge wie dem „Regio-Shuttle“.

Die Fahrgeräusche im Dieselbetrieb sind kaum störend. Das Design der Triebwagen ist ausgesprochen markant. Auf

Fahrzeugwerbung – außer solcher für den NVV selbst – wird (bislang) verzichtet. Alle Triebwagen tragen Taufnamen nach Märchenfiguren der Gebrüder Grimm. Im Inneren sind an den Scheiben Märchenzitate zu lesen.

Fazit

Mit der Regiotram Kassel wird in einer weiteren Region die Idealvorstellung vieler Fahrgäste umgesetzt. Läuft das System störungsfrei, lässt es kaum Wünsche offen – außer vielleicht dem nach Toiletten in den Fahrzeugen. Leider hat die Deutsche Bahn wieder einmal eine eher unrühmliche Rolle bei der Verwirklichung des Projektes gespielt. Sowohl das elektronische Stellwerk Guntershausen –

Voraussetzung für die kurze Verlängerung der Linie RT 5 nach Melsungen-Süd – als auch die zusätzlichen Haltepunkte befinden sich noch in der Warteschleife. Die Umbauten am Hauptbahnhof selbst hatten sich lange verzögert. Durch die verspätete Inbetriebnahme des Gesamtsystems gab es vermeidbare Negativschlagzeilen, denn der Fahrzeugpark war bereits seit knapp zwei Jahren vorhanden, aber nur zu einem geringen Teil genutzt.

Unverständlich ist die Entscheidung der Stadt Kassel, Doppeltraktionen im Fußgängerbereich während der Geschäftszeiten auszusperren. Eigentlich müsste sich die Geschäftswelt dafür stark machen, möglichst viele Wagen mit potenziellen Käufern durch die Straße fahren zu las-

In Karlsruhe ohne Probleme möglich, in Kassel verboten: Straßenbahn in Doppeltraktion durch die Fußgängerzone



sen. In Karlsruhe funktioniert das, in Heilbronn (bei bislang dünnerem Fahrplankontakt) ebenso. Und auch andere Städte ohne Regionalstadtbahn, aber mit klassischer Straßenbahn in den Fußgängerbereichen wie Mannheim oder Augsburg beleben mit langen Fahrzeugeinheiten ihre Innenstädte. Erhöhte Sicherheitsrisiken sind von dort nicht bekannt.

Das Liniennetz wird sicher noch die eine oder andere Optimierung erfahren. Wenn sich der Mischverkehr auf den Eisenbahnstrecken als hinreichend fahrplanstabil erweist, sollte es eigentlich kein Problem sein, Durchmesserlinien einzuführen. So dürfte es beispielsweise interessant sein, das Volkswagenwerk oder die Kliniken direkt aus dem Umland anzufahren und im Gegenzug den einen oder anderen städtischen Kurs einzusparen. Nicht ganz nachvollziehbar ist, warum die Lossetallinie 4 nicht als „Regiotram“ bezeichnet wird, obwohl sie der Charakteristik der Regionalstadtbahn voll und ganz entspricht. Hier wurden in der Vergangenheit nur einzelne mit Zweisystemfahrzeugen über die Oberkaufunger Umgehungsstrecke verlaufende Fahrten als „RegioTram“ bezeichnet. Deren Entfall war zwar durchaus nachvollziehbar, wurden doch nachfragestarke Haltestellen in Oberkaufungen umfahren, gleichwohl sorgte er für weitere Negativschlagzeilen in der als ÖPNV-kritisch geltenden Kasseler Presse.

Vorbildfunktion ?

In Kassel wird das Dieselhybrid-Fahrzeug erstmals in einer größeren Serie eingesetzt. Es ist die eigentliche Sensation des Systems und hebt es ein Stück über

die Regionalstadtbahnen in Karlsruhe, Heilbronn, Saarbrücken und Chemnitz hinaus. Auch wenn sich die Energieeffizienz der Zusatzausrüstung langfristig noch beweisen muss, werden schon heute neue Anwendungen realistisch. So könnte in Hessen die Aartalbahn von Wiesbaden aus im Dieselverkehr betrieben werden – denkmalgerecht und ohne hohe Investitionen. Verzichtet man auf die eigentlich wünschenswerte Nullemission im Innenstadtbereich, so lassen sich auch innerstädtische Streckenabschnitte oder sogar ganze Netze ohne die aufwändige Fahrleitung betreiben.

Kurze, aber für die Erschließungsfunktion wichtige Netzergänzungen könnten mit geringem Aufwand gebaut werden. Der Übergang vom Eisenbahnbetrieb (EBO) auf den Straßenbahnbetrieb dürfte an vielen Stellen zum Regelfall werden. Die Region Kassel macht es mit dem flexiblen Ausbau der Lossetalbahn bereits vor: In Oberkaufungen wurde die ursprüngliche Bahntrasse ebenso hin zur Besiedlung verlagert wie in Hessisch Lichtenau. In der gleichen Region sollte das Modell auf die Strecke Wabern – Bad Wildungen übertragen werden.

Aber auch hessenweit finden sich Anwendungen. Für Wiesbaden und Hanau wurden Regionalstadtbahn-Systeme bereits durchgeplant. Prinzipiell eignen sich aber auch die Mittelstädte wie Fulda, Gießen und Marburg für die Kombination aus kurzen neuen Innenstadtbahnen und Regionalverkehr auf den umgebenden klassischen Bahnlinien. Denn Fahrgäste wollen – wenn immer möglich – umsteigefrei fahren.

Vorläufiges Aus für die Edertalbahn- Reaktivierung Frankenberg - Korbach Vielfältiger Protest aus der Region

(js / hh / fl) Am 3. August 2007 fand eine erste Aufsichtsratsitzung des NVV zum Thema „mögliche Streckenstilllegungen“ statt. Bei dieser wurde jedoch noch keine Entscheidung über die Zukunft der Strecken getroffen. Der seinerzeit vorgelegte Zwischenbericht zur Wirtschaftlichkeit der Strecken habe nach Auskunft eines NVV-Sprechers noch „keine Auswirkungen in die eine oder andere Richtung“.

Als konkretes Ergebnis konnte bekannt gegeben werden, dass die für Dezember angekündigte Preiserhöhung mit 4.9 statt 5.5 Prozent moderater als ursprünglich vorgesehen ausfallen wird. Als Grund hierfür wurde ein Erfolg der Sparbemühungen angegeben.

Der Kompromiss:

Am 30. August tagte der Aufsichtsrat ein weiteres Mal. Dabei wurden die folgenden Beschlüsse bezüglich des Kurhessenbahnnetzes gefasst: Die Strecken Wabern – Bad Wildungen und Marburg

– Frankenberg werden im jetzigen Zustand weiter betrieben, die Strecke Frankenberg – Korbach wird nicht wieder in Betrieb genommen. Damit ist die drohende kurzfristige Stilllegung der bestehenden Strecken erst einmal abgewendet. Das Land Hessen hat sich dazu bereit erklärt, zumindest bis zum Jahr 2009 zusätzliche Mittel bereitzustellen. Aus Wiesbaden kam die Zusage, für das Jahr 2008 eine Finanzspritze über 1,3 Millionen Euro zuzuschießen, für das Jahr 2009 weitere 900.000 Euro. Das entspricht der Summe, welche angeblich durch die Stilllegung der beiden Strecken beim NVV eingespart werden könnte. Nach 2009 würde die geplante leichte Steigerung der Regionalisierungsmittel des Bundes zum Greifen kommen. Damit untermauert das Land seine



Vor der Schranke in Frankenberg ist Schluss: Eine Weiterfahrt Richtung Korbach wird es vorerst nicht geben

Foto: Friedrich Lang

Zusage, dass bis zum Jahr 2009 keine Strecken stillgelegt werden. Das Ergebnis ist sicherlich nicht zufrieden stellend, bewahrt aber vor einer übereilten Fehlentscheidung, die die Zukunft für eine ganze Region verbauen würde.

Damit im Aufsichtsrat die Entscheidung über die Zukunft der gefährdeten Strecken gefällt werden konnte, wurde eine weitere Kosten-Nutzen-Analyse der Strecken in Auftrag gegeben. Aus dieser geht hervor, dass die geschätzten Baukosten der Strecke Marburg – Korbach von rund 20 Millionen Euro (2001) auf inzwischen 35 Millionen Euro gestiegen sind. Laut Gutachtern müssen noch die Kosten der Unterhaltung für die Jahre 2010 bis 2028 hinzuaddiert werden. Diese belaufen sich nochmals auf 14 Millionen Euro. Diese Investitionen würden allerdings von Land, Kreis und Kurhessenbahn getragen. Der NVV muss nach

dem geschlossenen Vertrag lediglich für die Betriebskosten aufkommen. Als weiterer Schachzug gilt der Vorschlag, z.B. durch vorübergehenden Verzicht auf den Bau des Kreuzungsbahnhofes Birkenbringhausen Kosten von bis zu 8 Millionen Euro einzusparen. Sofern es sich nicht um zweckgebundene Investitionskostenzuschüsse handelt, könnte die gesparte Summe zunächst zur Bestellung von Zugfahrten eingesetzt werden.

Landrat Eichenlaubs Vorstoß in der Kritik

Wie bereits in der Hessenschiene Nr. 68 berichtet, ging der Landrat des Landkreises Waldeck-Frankenberg, Helmut Eichenlaub, im Sommer als erster an die Öffentlichkeit. Er berichtete vorab, dass der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) plant, die Strecken Wabern – Bad Wildungen und Marburg – Frankenberg



Bis Frankenberg werden auch zukünftig Züge fahren

Foto: F. Lang

stillzulegen und den Abschnitt Frankenberg – Korbach, trotz bestehender Verträge, nicht zu reaktivieren. Als Grund wurden hierzu Sparmaßnahmen nach der Kürzung der Bundesmittel für den Nahverkehr (so genannte Regionalisierungsmittel) angegeben.

Nachdem nun die Öffentlichkeit mobilisiert war, ruderte der NVV wieder etwas zurück: Man habe noch keine konkreten Stilllegungspläne, die Aussagen sollten lediglich als Diskussionsgrundlage dienen. Über die genauen Pläne müsse noch in den Aufsichtsratssitzungen abgestimmt werden. Einige Aufsichtsratsmitglieder des NVV denken nun darüber nach, eine Klage gegen den Landrat Helmut Eichenlaub wegen Veröffentlichung vertraulicher Informationen anzustrengen. Eichenlaub ist durch seine Position Mitglied des Aufsichtsrates des NVV.

Merkwürdiges hinter den NVV-Kulissen

Etwas verwunderlich stellt sich allerdings dar, dass der Bau- und Finanzierungsvertrag für die Strecke Korbach – Frankenberg – Marburg bereits zwei Tage vor der Aufsichtsratssitzung gekündigt wurde. Damit wurde dem Aufsichtsrat seine Entscheidung bereits im Voraus auferlegt. Nach Aussage der NVV-Sprecherin Heike Knauff-Oliver war diese Entscheidung „eine reine Formsache, um Fristen zu wahren“. Laut dem Kreisbeigeordneten des Landkreises Waldeck-Frankenberg, Otto Wilke, seien die Verträge vorsorglich für den Fall gekündigt worden, dass die Kurhessenbahn vor Ablauf der Vertragsfrist behaupte, die Planungen für den Strecken-

ausbau seien abgeschlossen. Dann wäre der NVV nämlich verpflichtet gewesen, den Betrieb der Strecke aufzunehmen. Die Planungen sollten aber erst nach Vorlage der Kosten-Nutzen-Untersuchung abgeschlossen werden, womit erst für September zu rechnen war.

Diese umgeworfene Entscheidung des NVV zeigt deutlich die „Verlässlichkeit“ des einst sehr rührigen Nordhessischen Verkehrsverbundes. Nachdem in den Anfangsjahren sehr ausgeprägte Modernisierungen der Haltestellen stattfanden, hat sich diese besonders kundenfreundliche Philosophie leider ins Gegenteil gekehrt. Für zukünftige Vorhaben gilt die Devise, dass man sich erst auf Zusagen und unterzeichnete Verträge des NVV verlassen kann, wenn die Bagger bereits abgerückt sind, und die Züge nach dem ausgedruckten Fahrplan auch tatsächlich verkehren...

Auswirkungen für die Kurhessenbahn

Von Seiten der Kurhessenbahn ist trotz der düsteren Aussichten zu erfahren, dass bereits Planungen zur Modernisierung der Bahnsteige der Strecke Marburg – Frankenberg bestehen. Nachdem in den vergangenen Jahren bereits alle Bahnsteige der Strecke Marburg – Bad Laasphe erneuert wurden, ist dies eine willkommene Fortsetzung des Programms, welches die Fahrgäste der Burgwaldbahn sicherlich dankbar annehmen werden. Es bleibt zu wünschen, dass damit die Modernisierung des Südnetzes noch nicht beendet ist. Nachdem im Nordnetz auf den Strecken Korbach – Brilon-Wald und Korbach – Kassel bereits die moderne Stellwerktechnik installiert und in Betrieb

genommen wurde, sollte dieser Schritt unbedingt auch für die beiden Strecken des Südnetzes vollzogen werden.

Es kann an alle Beteiligten nur appelliert werden, trotz des Rückschlags bezüglich des Lückenschlusses dennoch hoffnungsvoll in eine moderne Zukunft zu schauen. Die inzwischen über 100 Jahre alten mechanischen Seilzugstellwerke müssen dringend durch moderne Technik ersetzt werden. Dadurch lassen sich enorme Betriebskosten einsparen. Wünschenswert wäre es, diese Kosteneinsparungen in zusätzliche Fahrten in den Abendstunden zu investieren. Natürlich ist die Modernisierung der Strecke Marburg – Frankenberg auch die Grundlage dafür, um in naher Zukunft erneut einen Vorstoß für einen Lückenschluss zwischen dem Nord- und dem Südnetz zu wagen.

NVV investiert lieber woanders

Durch die Stilllegung bzw. die Nicht-inbetriebnahme der einzelnen Strecken könne ein Betrag von 4,25 Millionen Euro an Investitionsmitteln eingespart werden, so die Argumentation des NVV vor dem Aufsichtsrats-Beschluss. Im Einzelnen verteilt sich der Betrag folgendermaßen: 2,15 Millionen Euro durch die Nicht-Inbetriebnahme der Strecke Frankenberg – Korbach, 1,3 Millionen durch die Schließung der Strecke Wabern – Bad Wildungen und lediglich 800.000 Euro durch die Schließung der Verbindung Marburg – Frankenberg.

Im Gegenzug plant der NVV aber eine Aufstockung der Mittel für die Regiotram im Einzugsgebiet von Kassel von 7,27

Millionen Euro, und nochmals 1,6 Millionen Euro für den Ausbau des Stadtbahnhofs in Eschwege. Demnach stehen offensichtlich doch ausreichende finanzielle Mittel zur Verfügung, da durch eine mögliche Stilllegung der Strecken nur ein Bruchteil der für die Regiotram benötigten Mittel hätte eingespart werden können. Durch die Stilllegungsaktion wäre der flächenmäßig größte Landkreis von Hessen, Waldeck-Frankenberg, fast vollständig vom Schienennetz abgehängt worden, um wenige Verbesserungen für die Stadt Kassel rechtfertigen zu können.

Städte und Gemeinden fast einstimmig pro Schiene

Mobilisiert durch die weitreichende öffentliche Diskussion haben inzwischen alle Anliegergemeinden an den Strecken Resolutionen zum Erhalt der Strecken verabschiedet, ebenso wie die Leitung des Nationalparks Kellerwald-Edersee. Während im Allgemeinen bei den Resolutionen der Gemeinden im Landkreis Waldeck-Frankenberg nicht nur der Erhalt der Burgwaldbahn Marburg - Frankenberg, sondern auch die Wiederinbetriebnahme der Edertalbahn Frankenberg – Korbach in den Mittelpunkt gestellt wurde, hat die Stadt Frankenberg in ihrer Resolution sehr auf den Erhalt der Burgwaldbahn hingewiesen, eine Wiederinbetriebnahme der Edertalbahn allerdings ausdrücklich abgelehnt. Als Begründung müssen hier wieder die angeblich viel zu hohen Kosten erhalten sowie die Befürchtung, dass durch die 1 – 2 Minuten andauernde Schließung der 3 Schranken je Stunde im Frankenger Stadtgebiet ein Verkehrskollaps ausgelöst würde... Stattdessen

fordert der Bürgermeister der Stadt Frankenberg, Christian Engelhardt, den Abbau der Edertalbahn, um dort einen Radweg bauen zu können. Ob er wohl vergessen hat, dass entlang der Bundesstraße 252 bereits seit einigen Jahren ein gut ausgebauter Radweg besteht?

Tourismusmanager und Kreispolitiker protestieren

Jens Wrabletz, Leiter Controlling im Netz der DB, sagt: „Die Reaktivierung wäre eine einmalige Chance für diese Region“. Insgesamt 38 Millionen Euro sollten in die Streckenführung von Korbach bis Cölbe investiert werden. Gebe der NVV grünes Licht, könnten künftig

Züge im Zwei-Stunden-Takt auch zwischen Frankenberg und Korbach fahren. Durch die von der Kurhessenbahn geplanten Taktknoten Marburg und Brilon Wald kann der Nationalpark aus dem Rhein-Main-Gebiet und dem Rhein-Ruhr-Gebiet bequem und umweltfreundlich erreicht werden.

Diese Planung ist nun hinfällig – zumindest für die nächsten Jahre. Dabei zog die Entscheidung des Verkehrsverbundes bereits in den ersten Tagen nach Bekanntgabe vielfachen Protest nach sich. Nordhessische Tourismusmanager verabschiedeten eine Resolution, der sich Kreisbeigeordneter Otto Wilke und Regionalmanager Holger Schach an-

Die Gegend um Herzhausen ist touristisch interessant, bleibt aber vom Bahnverkehr aus Richtung Korbach abgehängt Foto: F. Lang





Triebwagen am Bahnhof Herzhausen in der Nähe des Nationalparks Kellerwald-Edersee wird es in Zukunft weiterhin nur am Wochenende geben

Foto: F. Lang

geschlossen. Auch Klaus-Dieter Brandstetter, Geschäftsführer der Touristik Service Waldeck-Ederbergland GmbH unterstützt die Wiederinbetriebnahme der Bahn und führt Argumente des Umwelt- und Klimaschutzes an. Die Bedeutung der Bahn für das Nationalparkzentrum in Herzhausen wird von der Arbeitsgemeinschaft NordHessen Touristik präzisiert: Demnach soll insbesondere Gruppen wie beispielsweise Schulklassen der Besuch im Nationalpark auf einfache und kostengünstige Weise ermöglicht werden.

Für den Leiter vom Nationalpark Kellerwald-Edersee, Peter Gaffert, ist der Lückenschluss auf der Schiene äußerst wichtig für den Tourismus: Beim Bahnhof Herzhausen - am Westrand des Edersees - solle im kommenden Winter ein Nationalparkhaus mit Infozentrum errichtet werden. Der Nationalpark bemühe sich darum, so wie andere Nationalparke Teil des bundesweit beworbenen Bahnprogramms „Fahrtziel Natur“ zu

werden. Nach Auskunft der DB müsse das Nationalparkhaus dazu eine Bahnanbindung haben. Das Nationalparkamt in Bad Wildungen wäre auch vom Schienennetz abgehängt, wenn der NVV die Verbindung nach Wabern ausdünnert oder gar schließt.

Kurz vor Redaktionsschluss dieser Hessen-Schiene entbrannte zwischen den Parteien CDU und Bündnis 90 / Die Grünen in Waldeck-Frankenberg sogar noch eine leidenschaftliche Diskussion, ob der Kreis im Rhein-Main-Verkehrsverbund nicht besser aufgehoben wäre als im NVV. Vertreten wird diese Ansicht von der CDU.

Landrat Eichenlaub steht weiter zur Bahn

Deutliche Worte findet Waldeck-Frankenburgs Landrat Helmut Eichenlaub. Er bezichtigt den NVV des unsolidarischen Handelns. „Von uns hat man immer wieder Solidarität beim Ausbau der Regiotram erwartet und nun kappt man uns kalt lächelnd die für unseren Landkreis wichtige Verbindung Frankenberg – Korbach.“ Gleichzeitig vermutet

der Landrat hinter der Ablehnung parteipolitisches Handeln, denn die Ablehnung sei mit einer Mehrheit von SPD-nahen Aufsichtsratsmitgliedern beschlossen worden.

Auch von der Landespolitik erwartet Eichenlaub mehr Engagement, denn diese habe sich den Nationalpark als „Leuchtturmprojekt“ ihrer Umweltpolitik auserkoren und nun die für die Erschließung wichtige Bahnstrecken-Reaktivierung sang- und klanglos beerdigt. Gleichzeitig warnt der Landrat vor weiteren Finanzierungslücken beim NVV, denen auch die derzeit als gesichert geltende Verbindung Marburg – Frankenberg noch zum Opfer fallen könnte.

Ähnlichen Protest äußerte Jürgen Frömmrich, Kreis- und Landtagsabgeordneter von Bündnis 90 / Die Grünen aus Frankenberg. Er wies darauf hin, dass bei der Finanzierung von Investitionen in den kommenden Jahren weitere Kürzungen zu erwarten sind und mahnt daher schnelles Handeln an.

Sorge auch um die Existenz der Burgwaldbahn

Die Bürgermeister von Lahntal, Wetter, Münchhausen, Burgwald und Frankenberg haben an den NVV-Aufsichtsratschef Dr. Udo Schlitzberger und an den hessischen Verkehrsminister Dr. Alois Rhiel einen offenen Brief zum Erhalt der Burgwaldbahn gerichtet. Der Burgwaldpfad in dem großen Wandergebiet zwischen Marburg und Frankenberg soll mit Bahnhöfen und Haltepunkten verknüpft werden. Lohnende Ausflugsziele sind hier z.B. Burg Mellnau oder der Christenberg bei Münchhausen.

Viele öffentliche Mittel sind in die Modernisierung der Burgwaldbahn geflossen. Auch für ältere Menschen und für Schüler ist die Bahn wichtig.

Unterschiedliche Stimmen aus der Wirtschaft

Auf den Vorschlag der Burgwald-Bürgermeister reagierte bereits nach zwei Tagen Heinz-Robert Behle, Vorsitzender des Arbeitskreises für Kommunalfragen (AfK) der Waldeckischen Wirtschaft. Er wies darauf hin, dass die Bahn eine entscheidende Rolle bei der Erreichbarkeit des Nationalparks spiele. Bahnstrecken, die irgendwo enden, z.B. in Frankenberg, führten in die Sackgasse.

Im Hinblick auf die Nationalpark-Pforte Herzhausen zitiert Behle eine Stellungnahme der Landesregierung zum Ökotourismus: „Ohne intakte Umwelt kann es keine erfolgreiche Zukunftsentwicklung im Tourismus geben. Das Umweltbewusstsein der Reisenden wird weiter an Schärfe gewinnen. Nur Orte und Leistungsanbieter, die auf ökologische Nachhaltigkeit achten, werden ökonomischen Erfolg haben. Die Natur zu erleben, bleibt eines der wichtigsten Reismotive.“

Deshalb richtete der AfK-Vorsitzende an den NVV und die Landesregierung einen Appell: Die Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach-Frankenberg müsse im wirtschaftlichen und touristischen Gesamtkonzept gesehen werden. Die einmalige Landschaft sei eine der großen Stärken Waldeck-Frankenburgs. Ein Schienenstrang am Nationalparkrand fördere Tagestourismus und Übernachtungszahlen.

Anders der „Arbeitskreis der Wirtschaft Frankenberg“. Dessen Vorsitzender Klaus Gantner betont zwar auch den volkswirtschaftlichen Nutzen der Reaktivierung, sorgt sich aber um die Wirtschaftlichkeit der Verbindung. Er möchte Alternativkonzepte zur Erschließung des Nationalparks entwickeln. In der Schließung der Bahnübergänge auf Frankenger Stadtgebiet sieht er dagegen kein hinreichendes Argument gegen die Reaktivierung.

Pro Bahn & Bus hält an der Reaktivierung fest

Fast alle Argumente, die in den letzten Wochen von erfreulich vielen Menschen und Institutionen „pro Schiene“ genannt wurden, waren zuvor auch in unserem Verband diskutiert und publiziert worden. Die Bahn wird als Aktivposten bei der Wirtschafts- und Tourismusförderung, beim Klimaschutz und zunehmend auch bei der Frage der Verkehrssicherheit – Stichwort Schülertransporte – verstanden.

Das war vor wenigen Jahren noch anders, denn da haben manche Landräte mehr oder weniger heimlich ihre Zustimmung signalisiert, wenn es darum ging, regionale Schienenstrecken mit den Möglichkeiten des Besteller-Prinzips „platt zu machen“. Heute ist der Nutzen eines Schienenanschlusses allseits anerkannt.

Dazu haben „Leuchtturmprojekte“ – um in der Sprache der Kommunalpolitiker zu bleiben - beigetragen: Die Taunusbahn, die Neue Odenwaldbahn und die Lossetalbahn. Aber auch weniger durchgreifend modernisierte Strecken wie

die Lahntalbahn und die Rhönbahn zeigen mit ihrem hohen Anteil an Freizeitreisenden und überbordenden Fahrradabteilen den Nutzen des Schienenanschlusses auf.

„Die Bahn nutzt allen“ – diese These ist mittlerweile konsensfähig. Um die Frage „wie viel Bahn für welche Region“ ist dagegen ein lang erwarteter Verteilungskampf entbrannt. Die ländlichen Regionen sind dabei auf die Solidarität der Ballungsräume angewiesen. Und die Organisation der Verkehrsverbünde lässt die Umverteilung von Mitteln aus den städtischen in die ländlichen Regionen ja auch prinzipiell zu.



Allerdings muss die gerechte Verteilung von Mitteln landesweit und nicht NVV-weit zum Tragen kommen: Ein paar weniger S-Bahnen zum Frankfurter Flughafen, damit ein nordhessischer Landkreis seine Entwicklungsachse auf der Schiene zurück erhält – warum eigentlich nicht? Schließlich stellt besagter Landkreis ja auch eine der beliebtesten Erholungsregionen für das ganze Bundesland dar.

Kommentar:

Die Fehler der Vergangenheit nicht wiederholen!

Nach Angaben des NVV müssen bis zum Jahr 2009 über 10 Millionen Euro einspart werden, das bedeutet für Waldeck-Frankenberg, dass jährlich 4,2 Millionen Euro an Betriebskosten eingespart werden müssen. Man versucht deshalb erneut die Fehler zu wiederholen, die bereits seitens der Deutschen Bundesbahn vor über dreißig Jahren gemacht wurden. Anstatt die Rentabilität des Streckennetzes insgesamt zu betrachten, wird die Rechnung nicht nur auf einzelne Strecken herunter gebrochen, sondern sogar auf einzelne Streckenabschnitte, um diese als besonders verlustbringend herauszustellen. Damit soll die Stilllegung kurzer Abschnitte begründet werden, in der Hoffnung, dass sich dann der Rest von allein erledigt.

Somit gibt der NVV an, dass der Abschnitt Ernsthäuser – Frankenberg (NVV-Abschnitt der Strecke Marburg – Frankenberg) lediglich von 300 Reisenden täglich benutzt würde, zum lukrativen Betrieb aber 1000 nötig wären. Auch dies ist wieder ein Fehler des vergangenen Jahrhunderts. Anstatt nach Möglichkeiten zu suchen, mehr Fahrgäste zum Umsteigen auf die Schiene zu bewegen, nimmt man den Weg der geringsten Mühe: die Stilllegung. Dabei würde die Fa. Viessmann in Allendorf/Eder als größter Arbeitgeber der Region sicherlich noch ein riesiges Fahrgastpotential im Pendlerverkehr bieten, das abseits jeglicher Erschließungsideen vor sich hin schlummert... Darüber hinaus gibt es ebenfalls noch nutzbares Potential durch eine besser durchdachte Ausrichtung des Busverkehrs sowie die viel diskutierte Einführung eines Stadtbussystems in Frankenberg, das seit Jahrzehnten auf seine Realisierung wartet.

Im Fall der Strecke Wabern – Bad Wildungen wird es auch nicht ausreichen, diese im heutigen Zustand zu erhalten. Der dünne Fahrplan lässt ebenso wenig eine wirtschaftliche Perspektive erwarten wie der Umsteigezwang in Wabern. Die Konzentration auf IC-Anschlüsse taugt auch nur bedingt dazu, eine in den Verbundtarif integrierte Strecke mit Leben zu füllen. Gerade an dieser Strecke muss die Spirale „Investieren – Kosten senken – Fahrplan verdichten“ in Gang gesetzt werden.

Jürgen Schmied / Friedrich Lang

Lahntalbahn

Stellwerksneubau lässt sich für Modernisierung nutzen

(f1) Der hessische Fahrgastverband Pro Bahn&Bus begrüßt die absehbare Modernisierung der Signaltechnik an der Lahntalbahn. Die personalaufwändige Technik, die weitgehend aus der Anfangszeit des 20. Jahrhunderts stammt, muss auf den technischen Stand der Zeit gebracht werden.

Heute sind die niveaugleichen, d.h. über das jeweilige Nachbargleis verlaufenden Bahnsteigzugänge an den meisten Bahnhöfen ein Hindernis für die Fahrplangestaltung: Sie stellen beim Halt von Regionalbahnen betrieblich jeweils kurze eingleisige Abschnitte dar, die von keinem anderen Zug passiert werden dürfen. Kleinere Verspätungen sind die Folge. Außerdem müssen sie von örtlichem Personal überwacht werden. Angedachter

Standort für ein neues Stellwerk ist Diez. Gesteuert würde damit auch der hessische Abschnitt von Kerkerbach bis Solms.

Bei einer frühzeitigen und offenen Planung für die Umgestaltungen der Bahnsteiganlagen wären Verbesserungen für die Fahrgäste zu erreichen. Im Rahmen anstehender Umbauten könnte z.B. in Arfurt der Bahnsteig deutlich näher an den Ort gerückt werden. Für solche Pro-

Die alten Formsignale an der Lahn werden bald ausgedient haben, wie hier an der Bahnhofseinfahrt Aumenau



jekte müssen sich jedoch die jeweiligen Bürgermeister, der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und die Lokale Nahverkehrsgesellschaft (LNG) gemeinsam und nachdrücklich einsetzen. Auch liegt es nahe, im Zuge der Stellwerksmodernisierung und des benachbarten B 49-Ausbaues den Leuner Stadtteil Biskirchen endlich mit einer Bahnstation zu versehen.

Die Einsparung des bislang notwendigen stationären Personals sollte genutzt werden, um mit zusätzlichen Fahrzeugen einen besseren Taktverkehr anzubieten. Außerdem könnten Zugbegleiter auf allen Zügen eingesetzt werden. Das hätte den Vorteil, dass sich die Schwarzfahrer- und Vandalismusquote gegen Null senken ließe. Dieses Denkmodell setzt allerdings voraus, dass die Bahn den Rationalisierungseffekt in Form gesenkter Trassenpreise an die Besteller weitergibt.

Der hessische Fahrgastverband Pro Bahn & Bus bittet die Städte und Gemeinden außerdem, Überlegungen bezüglich der Bahnhofsgebäude anzustellen. Nach einem Stellwerksneubau wird die Deutsche Bahn keinerlei betriebliche Aufgaben vor Ort mehr wahrnehmen und die bislang noch intakten Warteräume voraussichtlich sperren. Damit kein Verfall eintritt, sollten sich die Kommunen früh-

An der Lahntalbahn gibt es noch gepflegte Bahnhofe. Dieses Bild wird sich ändern, wenn das Personal von den Bahnhöfen abgezogen wird. Wenn alle Beteiligten zusammenarbeiten, könnten aber neue Arbeitsplätze im Fahrdienst und im Service entstehen

Foto: Julian Nolte

zeitig über Nutzungskonzepte Gedanken machen. Mit gutem Beispiel ist die Stadt Weilburg voran gegangen: Der dortige Bahnhof nimmt eine Mobilitätszentrale, einen Laden mit „Tankshop-Sortiment“ sowie demnächst ein Touristenhotel auf. Die meisten Bahnhöfe im Lahntal besitzen einen Denkmalcharakter und können nicht ohne weiteres abgerissen werden.

Ideal wäre es, wenn Bahn, RMV sowie die Landkreise und Kommunen ein Modernisierungsabkommen vereinbaren würden. Die Landräte entlang der Lahntalbahn sollten sich genau so hinter ihre Strecke klemmen, wie es unlängst ihr Odenwälder Amtskollege Horst Schnur für 'seine Odenwaldbahn' getan hat.



Nachbetrachtung zu „Lahn total“ am 29. Juli 2007

Autofreies Lahntal von Feudingen bis Cölbe

(js, ps) Am Sonntag dem 29. Juli 2007 wurde zum zweiten Mal die Veranstaltung „Lahn total“, ein Autofreier Sonntag im Lahntal zwischen Cölbe und Feudingen, durchgeführt. Hintergrund war die Sperrung der Bundesstraße zwischen diesen beiden Orten und die völlige Freigabe der Straße für den Radfahr- und Fußgängerverkehr.

Nachdem im vergangenen Jahr bei bestem Wetter die Teilnehmer die viel zu knapp bemessenen fahrplanmäßigen Züge stürmten (falls sie überhaupt noch einen Stehplatz ergattern konnten), sollte in diesem Jahr alles anders sein... Nach bester Organisation blieben die Helfer in diesem Jahr leider ziemlich im Regen stehen.

Um ein schnelleres Einsteigen der Fahrgäste zu ermöglichen, hatten sich etliche Mitglieder der Vereine „Arbeitsgemeinschaft für Förderung des Schienenverkehrs“ (AFS), Pro Bahn und Bus, sowie vom „Arbeitskreis Schienenverkehr Südwestfalen“ (ASS) zur Verfügung gestellt. Sie wollten die zahlreichen erwarteten Radfahrer beim Einsteigen und der Fahrradverladung unterstützen.

Durch das schlechte Wetter litten die Sonderfahrten zum Autofreien Lahntal, hier im Bahnhof Marburg

*Foto:
Jürgen Schmied*

Durch einen verregneten Sonntag wurde leider die Veranstaltung nicht sehr gut genutzt, aber vom organisatorischen Umfeld war eigentlich alles sehr gut vorbereitet. Speziell im Bahnbereich, also auf der oberen Lahntalbahn, war das Angebot mit einem Stundentakt von 8:24 Uhr bis 20:24 Uhr sehr gut, und auch mit den Umläufen war das maximal Mögliche angeboten worden.

Die zum üblichen Sonntagsfahrplan angebotenen Zusatzfahrten von Marburg bis Feudingen hatten sogar „etwas Luft“ im Fahrplan, um mehr Zeit für Radfahrer zum Aus- und Einsteigen zur Verfügung zu haben. Bedingt durch das



schlechte Wetter war die Auslastung der Züge entsprechend gering, mit Ausnahme der ersten Fahrt um 8:24 Uhr ab Marburg. Von dort hatten sich knapp 30 Radfahrer, dann in Cölbe nochmals 10, und bis Feudingen insgesamt ca. 60 Fahrräder im Zug eingefunden, die dann empfangen wurden und nach dem Ausladen auf die Strecke gehen wollten.

Dabei zeigte sich schnell auch die Kapazitätsgrenze der lokbespannten Züge mit 2 Steuer- und 2 Mittelwagen, von denen an diesem Tag zwei Garnituren im Einsatz waren. Besonders in den winzigen Mehrzweckabteilen der Steuerwagen konnten nur max. 8 bis 10 Fahrräder Platz finden. Die übrigen verteilten sich in den anderen Einstiegsbereichen und in den Gängen der Großräume. Der Vorteil war, dass mit 2 Einstiegen pro Wagen insgesamt 4 Türen je Wagen zur Verfügung standen. Doch waren die Plätze im Einstiegsraum belegt, mussten die Radfahrer zum nächsten Einstieg laufen, und durch die benötigte Zeit beim Aus- und Einladen waren schnell mal über 20 min. Verspätung erreicht.

Über den ganzen Tag verteilt hielten sich die Verspätungen aber in Grenzen. Bedingt durch den geringen Andrang, aber auch durch die Flexibilität bei den Zugkreuzungen und die Mitarbeit aller Kurhessenbahner und Helfer. Ebenso konnten selbst große Verspätungen dadurch kompensiert werden, dass alle Züge in Marburg eine planmäßige Aufenthaltzeit von 55 Minuten hatten.

In der Hoffnung, dass die Veranstaltung im kommenden Jahr bei besserem

Wetter stattfinden kann, gibt es doch noch einige Punkte, über deren Verbesserung nochmals nachgedacht werden sollte.

Das gesamte Platzangebot zur Fahrradmitnahme hat sich letztlich doch als sehr dürrtig dargestellt. Da die Gesamtzahl der Fahrradplätze in den Lokzügen mit max. ca. 70-80 doch noch zu gering war, und bei den beiden Doppeleinheiten des VT 628 mit max. 32 bis 40 auch nicht gerade üppig ausgefallen ist, würden wir uns noch Änderungen bzw. Verbesserungen für die zukünftigen Veranstaltungen wünschen. Für die lokbespannten Züge würde sich der Einsatz eines ehemaligen Gepäck- oder Postwagens pro Zug zur Fahrradbeförderung besser eignen, als die beiden Steuerwagen mit ihren viel zu kleinen Mehrzweckabteilen.

Vielleicht wären auch kürzere Triebwagen, die stattdessen aus dreifachen Einheiten bestehen und zumindest teilweise niederflurige Bereiche aufweisen, für diesen Fahrradverkehr besser geeignet. Dabei sollte man den fahrplanmäßigen Verkehr an den normalen Wochenenden auf der Oberen Lahntalbahn mit oft sehr zahlreichen Fahrradnutzen nicht vergessen, denn auch dort sollte über eine Erweiterung des Platzangebotes dringend nachgedacht werden.

Gerade solche Veranstaltungen wie „Lahn total“ verbessern schließlich die Bekanntheit des Lahntals und fördern damit den Tourismus mit Fahrrad und Bahn. Ein Blick auf die West-Franken-Bahn in Bayern zeigt, dass auch dort über die Erweiterung der Fahrradplätze bei VT 628 Triebwagen nachgedacht wird.

Verbesserungen sind auch im Bereich der Fahrkarten/-Automaten erforderlich. Als Helfer vor Ort klagten uns einige Fahrgäste ihr Leid. Zu ihrem Ärgernis war der Zielbahnhof Feudingen im Angebot des RMV-Automaten überhaupt nicht zu finden, und selbst für Bad Laasphe konnten nur Fahrkarten für den wesentlich teureren DB-Tarif erworben werden. RMV-Angebote oder Übergangstarife ab Marburg und den Folgestationen fehlten völlig.

Zum Schluss noch ein Wort zum Fahrplan. Aushänge und Informationen waren durchaus gut verteilt. Ein Infoflyer zum Verteilen an die Fahrgäste hat leider nicht existiert, in dem die wichtigsten Informationen zur Veranstaltung natürlich auch nicht fehlen dürften. Abschließend sind sich alle Helfer einig, dass sie am Gelingen dieser Veranstaltung im nächsten Jahr gern wieder mithelfen wollen.

Elektronisches Stellwerk Bad Vilbel geht in Betrieb

(lk) Am letzten Septemberwochenende (Nacht vom 29./30.09.2007) wird das neue Elektronische Stellwerk Bad Vilbel in Betrieb gehen. Seit etwa einem Jahr wurden dafür rund 60 Kilometer Kabel neu verlegt und 150 Stelleinheiten von Signalen und Weichen erneuert. Die Tiefbau- und Kabelarbeiten sind bereits Mitte Juli nahezu abgeschlossen worden.

Das Stellwerk wird nach Inbetriebnahme für einen 14 Kilometer langen Abschnitt zwischen Groß-Karben und Ffm-Ginnheim auf der Main-Weser-Bahn verantwortlich sein; die Stellwerke in Groß-Karben und Frankfurt-Ginnheim bleiben

zunächst erhalten. Ersetzt werden hingegen die Druckstellenstellwerke Bad Vilbel aus dem Jahr 1963 und Ffm-Frankfurter Berg (früher Ffm-Bonames) aus dem Jahr 1955.



Zunächst soll die Strecke von Bad Vilbel aus gesteuert werden, am Frankfurter Berg befindet sich eine Unterzentrale mit ausgelageretem Rechner. Für diese erste Baustufe wurden rund 26 Millionen Euro

Unscheinbar ist das neue Gebäude des elektronischen Stellwerks in Bad Vilbel
Foto: Lars Kühnemund

*Fahrdienstleiter Jürgen Rose
überprüft im Probebetrieb
das neue Stellwerk*

Foto: Lars Kühnemund



investiert. Eine weitere Modernisierung bis Friedberg (Hess) und Bad Nauheim ist vorgesehen.

Zusätzlich wird auch gerade die Niddertalbahn Bad Vilbel – Nidderau (-Stockheim/Oberhessen) signaltechnisch erneuert, somit wird auch hier zukünftig eine Übergabe der Züge vereinfacht werden.

Mit dem Bau des EStW Bad Vilbel wird ein unproblematischer Schritt des geplanten viergleisigen Ausbaus der Main-Weser-Bahn abgeschlossen (die

Hessenschiene berichtete). Der zweigleisige Abschnitt ist stark frequentiert, da sich S-Bahnen (tagsüber im 15-Minuten-Takt), IC-, RE- und SE-Züge sowie Güterzüge diesen teilen müssen. In Folge kommt es häufig zu Verspätungen.

Der Fahrgastverband zeigt sich erfreut über die Investition und hofft auf einen bald anschließenden Ausbau der Strecke auf 4 Gleise in den nächsten Jahren.

Hungen – Laubach – Mücke

Reststück Hungen – Laubach wird abgebaut

(ja) Ende Juli begann man von Hungen aus die Strecke Richtung Laubach abzubauen. Die Strecke wurde auf dem Abschnitt bis zur Grenze des Hungener Gebietes zu Laubach hinter Villingen von der Bahn gekauft, um auf der Trasse einen Radweg anzulegen. Auch die Stadt Laubach plant, die auf ihrem Gebiet liegende Trasse zu kaufen und darauf ebenfalls einen Radweg anzulegen.

Kleiner Ausflug in die Geschichte der Strecke und Niedergang des Bahnhofes Hungen

Eröffnet am 01.06.1890, erfolgte am 01.04.1899 die Eröffnung der Strecke über

Laubach hinaus bis nach Mücke, wo die Strecke an die Vogelsbergbahn anschloss. Bereits am 31.05.1959 wurde der Personenzugverkehr wieder eingestellt, der Abschnitt Laubach – Mücke verlor zu dem Zeitpunkt auch den Güterverkehr

und wurde kurz darauf abgebaut. Der Güterverkehr nach Laubach lief noch bis Ende 1998, bis eine defekte Weiche im Bahnhof Hungen das Aus bedeutete. Im Zuge dessen wurden sämtliche Gütergleise stillgelegt, es blieb nur Gleis 5 als Stumpfgleis erhalten, welches die Hessische Landesbahn als Abstellgleis für ihre Triebwagen nutzte.

Im Zuge der Einstellung des Personenverkehrs auf der Horloffthalbahn im April 2003 gab man die Abstellung der Triebwagen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2002 auf und stellte die Triebwagen in Nidda ab, die dann als Leerfahrt nach Hungen überführt wurden. Heute werden in Hungen nur noch die

Bahnsteiggleise 2 und 4 für den Zugverkehr auf der Lahn-Kinzig-Bahn benötigt, Gleis 1 ist seit der Einstellung des Zugverkehrs nach Wölfersheim nur noch eingeschränkt nutzbar, da hier mangels Weiche nur Richtung Wölfersheim ein-/ausgefahren werden kann und eine Aus-/Einfahrt Richtung Gießen nur als Rangierfahrt möglich ist.

Somit ist der Bahnhof Hungen von einem wichtigen Knotenbahnhof zu einem unbedeutenden Kreuzungsbahnhof geworden. Nur die noch vorhandene Bahnmeisterei, die sich um die Leit- und Sicherungstechnik auf den Strecken in der Wetterau kümmert, zeugt noch von der einstigen Bedeutung des Bahnhofes.

Auch im Villingen Bahnhof wurden jetzt die Gleise abgebaut



Ehemaliges AW Limburg verkauft

(hpg) Ein 75.000m² großes Areal des ehemaligen Ausbesserungswerkes Limburg wurde Ende Juli von der DB an einen privaten Investor verkauft. Die Vertragsunterzeichnung erfolgte zwischen der Bahn AG und der „feuerwerk.immobilien GmbH“, die von dem 34-jährigen Bau-Ingenieur Marcel Kremer aus Dehrn eigens zu diesem Zweck gegründet wurde und in der er alleiniger Gesellschafter ist.

Das innenstadtnahe Gelände soll eine Mischnutzung für Einzelhandel, Gewerbe und städtische Ämter, aber auch für Wohnzwecke, Gastronomie und Sport erhalten. Am 24. Juli stimmte der Limburger Magistrat dem Großprojekt zu. Die drei Areale, in denen Altlasten vermutet wurden, sind auf Kosten der DB in den vergangenen Monaten komplett saniert worden. Somit steht der Bauleitplanung und einem schnellen Baubeginn nichts im Wege. Erste Gebäude sollen bereits im Herbst 2008 an die Nutzer übergeben werden.

Und so sehen die Planungen aus: Bereits für 2008 beschlossen ist die „Umgestaltung“ des Bahnhofsvorplatzes durch die Stadt. Sämtliche Grünanlagen müssen dem zentralen „Omnibushalteplatz“ der Stadtlinie weichen. Nach Vorstellungen des Limburger Bürgermeisters sollen die Mobilitätszentrale und das Tourismusbüro im Erdgeschoss des unmittelbar an der Einfahrt zum ehemaligen AW stehenden Gebäudes einziehen. Der Altbau war 1961 mit einem Verbindungsgang an den neu errichteten Bahnhof angebunden und äußerlich angepasst worden. Im Erdgeschoss befanden sich die großen Schaltschränke des bahneigenen Selbstwahl-Telefonnetzes BASA. Die ehemalige Wohnung im Obergeschoss soll zukünftig für das Ordnungs-

amt genutzt werden.

Das Herz des AW-Geländes bildet die ehemalige Richthalle mit ca. 26.000 m² überbauter Fläche. Diese wurde ab 1862 als „Limburger Zentralwerkstätte“ unter der Leitung von Geheimrat Hendel und Oberingenieur Moritz Hilf für die Herzoglich-Nassauische Eisenbahn erbaut. Für das beratende Architekturbüro André und Erich Kramm ist diese Halle nicht nur erhaltenswürdig, weil sie unter Denkmalschutz steht, sondern weil sie im Ensemble mit anderen Gebäuden „durch ihre architektonische Aussage quartierbildprägend ist“. Die Umnutzung wird die historische Bedeutung würdigen und soll „das positive Image auf das gesamte Projekt übertragen“.

Das Nutzungskonzept sieht einen Mix aus Produktion, Dienstleistung, Einzelhandel und Freizeit vor. Auf 2.400 m² Fläche wird eine Filiale von „tegut...gute Lebensmittel“ einziehen. Das 1947 in Fulda gegründete Unternehmen hat sich „gesunden Lebensmitteln“ verschrieben, will sein Voll-Sortiment anbieten und möglichst Anfang 2009 in Limburg starten. Als „großer Standortvorteil“ gelten die zu schaffenden 600 Parkplätze, die sowohl über den Bahnhofsvorplatz als auch über die Diezer Straße angebunden werden.

Die Firma BAI-Oshkosh, die Feuerwehrgeräte herstellt, möchte Teile der Hallen für Montagezwecke nutzen. In anderen Bereichen plant ein Unternehmen aus Limburg eine Sport- und

Eventhalle, die neben einer Fußballfläche auch einen großen Hallenspielfeldplatz für Kinder bieten soll. Weitere Pläne gibt es für Gastronomie und Wohnbereiche.

Neue Gleise für den Tonverkehr

(hpg) Die Werksferien der keramischen Industrie in Italien ermöglichte die Gleiserneuerung auf einer der wichtigsten Güterstrecken für den Tonverkehr im Westerwald. Auf dem 14 Kilometer langen Restabschnitt der 1910 zwischen Montabaur und Westerburg eröffneten und im Mai 1981 im Personenverkehr stillgelegten Strecke wurden im Juli und August rund 10.800 Meter Gleise erneuert.

Zwischen Moschheim, Meudt und Wallmerod erfolgte der Austausch der gesamten Gleisbettung mittels eines Spezialzuges, während der Oberbau in herkömmlicher Bauweise erneuert wurde.

In der Vorbereitung waren in den Wochen zuvor umfangreiche Transporte erforderlich. 35.000 t Basaltschotter wurde mit einem an sechs Tagen pro Woche verkehrenden Sonderzug aus Adelebsen bei Göttingen herangeschafft. Da es im „Basaltland“ Westerwald keinen Steinbruch mehr gibt, der die hohen Qualitätsanforderungen für Bahnschotter erfüllt, war der „Import“ aus Niedersachsen erforderlich. In riesigen Halden wurde das Material an verschiedenen Plätzen zwischengelagert, ebenso die rund 17.000 neuen Betonschwellen. Der alte Oberbau – mit Stahlschwellen, die teilweise noch aus den zwanziger Jahren stammten, und Schienen, die keinen weiteren Schleifdurchgang erlaubt hätten – war am Ende

seiner Nutzungsdauer angekommen.

Während der 20-tägigen Sperrpause erhielt das 59m lange und 13,8m hohe Moschheimer Viadukt eine neue Fahrbahnplatte, da die gesetzlich geforderten Mindestabstände wegen der zu geringen Breite der Brücke nicht mehr eingehalten werden konnten.

In einem zweiten Abschnitt bei Montabaur war das Gleis im „Fließband-Verfahren“ mit einem Schnellumbauzug erneuert worden.

Mit einer zulässigen Radsatzlast von 22,5t ist die Strecke in die höchste Klassifizierung D4 eingestuft. Über den Investitionsumfang für die jetzt durchgeführten Maßnahmen, die für eine langfristige Entlastung der Straßen im Westerwaldkreis sorgt, macht die Deutsche Bahn AG „aus Wettbewerbsgründen“, so der DB-Sprecher, keine Angaben.

Scheitert die Reaktivierung der Brexbachtalbahn?

(hpg) Aufgrund des mangelnden Interesses der Anliegerkommunen und des Westerwaldkreises hatte der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord in seiner Sitzung vom Dezember 2006 von einer Reaktivierung der Strecke Engers-Siershahn Abstand genommen.

Damit schien das Ende der legendären Brexbachtalbahn besiegelt, die um 1980 noch zum „betriebswirtschaftlich optimalen Netz“ der damaligen Bundesbahn gezählt wurde. Der im März 2007 gegründete Brexbachtalbahn e.V. hat jedoch mit der in Linz angesiedelten Eifelbahn-Verkehrsgesellschaft einen starken Partner gefunden, der als Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Verein einen touristischen Wochenend-Verkehr auf die Beine stellen möchte.

Mit verschiedenen Informationsveranstaltungen konnten bereits die Städte

Bendorf-Sayn und Höhr-Grenzhausen, die früher zu den entschiedenen Gegnern gehörten, für diese Idee begeistert werden. Auch mit dem Streckenendpunkt Siershahn (VG Wirges) gibt es keine Probleme. Lediglich die junge Stadt Ransbach-Baumbach widersetzt sich mit allen Mitteln der Reaktivierung. Mit großem Medienaufwand versucht eine in Ransbach-Baumbach gegründete Bürgerinitiative Stimmung gegen einen Museumsbetrieb auf der 1984 im Personenverkehr stillgelegten Strecke zu machen.

So übertrug das SWR-Fernsehen in der



Das touristische Potential der Brexbachtalbahn ist beachtlich. Bei den in den 90.er Jahren durchgeführten 3-Städte-Wandertagen kamen mehrere tausend Besucher ins Brexbachtal



Sonderzug am 3-Städte-Wandertag im Mai 1996 im Bahnhof Grenzau

Live-Sendung „Reiss und Leute“ am 20. Juni 2007 von der Stadthalle Ransbach-Baumbach eine sehr emotional geführte Diskussion, in deren Verlauf dem Naturschutzvertreter unterstellt wurde, er sei von den Befürwortern „gekauft“.

Eine am 2. Juli in der gut besuchten Stadthalle durchgeführte Versammlung der Brex-Gegner offenbarte schnell die wenig stichhaltigen Argumente. Die Reaktivierung „stört“ Planungen zu einer Umgehungsstraße und erfordert ein für „wenige Touristenzüge am Wochenende ‚unsinnig teures‘ Viadukt“. Immer wieder wird die mangelnde Sicherheit für Verkehrsteilnehmer an den viereinhalb BÜ der Stadt durch „Fähnchenschwenker“ (Sicherungsposten) beschworen, sowie die

„Gefährdung spielender Kinder im Gleisbereich“. Nachdem der ehemalige Verbandsbürgermeister – wider eigenes Wissen, denn die Strecke wurde nie entwidmet – möglichen Grundstückskäufern versicherte, dass auf diesen Gleisen nie wieder Züge fahren würden, befürchtet er offenbar Regressforderungen.

Die größte Furcht der Anwohner besteht vor einem theoretisch möglichen Güterverkehr, der nicht generell verhindert werden kann, solange die DB-Strecke öffentliche Infrastruktur bleibt. Die Mehrheit des Stadt- und Verbandsgemeinderates hat beschlossen, dass ein Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken für den Bereich Ransbach-Baumbach beim Eisenbahnbundesamt gestellt wird.

Neues von der Lumdatalbahn Wieder erfolgreiche Fahrten zum Lollarer Schmaadleckermarkt

(fl) Der „Schmaadlecker-Shuttle“ der Lumdatalbahn AG beförderte am 2. September 2007 wieder rund 600 Fahrgäste aus dem unteren Lumdatal zum Marktgeschehen in Lollar. Und die Aktiven der Lumdatalbahn AG hatten jede Menge Spaß dabei.

Fahrkarten verkaufen, einmal probeweise eine technische Bahnübergangssicherung einschalten und den beiden professionellen Triebfahrzeugführern der privaten „Hessenbahn“ über die Schulter schauen – dafür konnte sich rund ein Dutzend Ehrenamtliche begeistern. Trotz der trüben Wetterlage waren sogar zahlreiche Fotofreunde gekommen, um den seltenen Personenzugverkehr im Lumdatal festzuhalten. Geboten wurde ein Stundentakt mit insgesamt neun Fahrtenpaaren, gehalten wurde in Lollar, Staufen-

berg-Daubringen und Staufenberg-Mainzlar.

Die Hobby-Zugbegleiter und die an der Strecke Tätigen sehen Ihren Dienst natürlich auch als Werbung für die Idee des täglichen Personenverkehrs. Denn noch sind viele Verantwortliche in der Politik und bei den Nahverkehrsorganisationen wie dem Rhein-Main-Verkehrsverbund davon zu überzeugen, dass die Lumdatalbahn einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme im engen Tal leisten kann.

100 Jahre Didierwerke am 29.Juni 2007

(ml) Der in 1902 aufgenommene Verkehr der Lumdatalbahn zwischen Londorf und Lollar ermöglichte im Jahre 1907 die Grundsteinlegung der „Scheidhauer & Gießing Feuerfestfabrik“ in Staufenberg-Mainzlar. Das heute als RHI bezeichnete weltweit agierende Unternehmen produziert am Standort Mainzlar seit 100 Jahren feuerfeste Steine aus dem Hauptwerkstoff Quarzit für die Glas, Zement und Stahl herstellende Industrie.

In den Jahren vor 1967 kam im Werk eine Seilzug-Verschiebeanlage für die Güterwagen zum Einsatz. Erst ab 1967 wurde im seit 1932 unter „Didier“ firmierenden Werksgelände eine eigene Werklok eingesetzt. Seit 1971 ist dann die jetzt noch vorhandene zweiachsige Orenstein & Koppel Nr. 26677 (MB 125 N mit 123 PS Deutz F6413 Motor) ununterbrochen in Diensten, die zuletzt in 2004 hauptuntersucht wurde.

Neben der Eisenbahn war auch das in Mainzlar beim Bahnbau vorgefundene Quarzit ein Grund für die Ansiedlung der „Schamottesteine-Fabrik“. Eine eigene 500 mm Feldbahn besorgte mit kranngängigen Kipploren bis 1984 die Rohstoffversorgung aus der nahe gelegenen Grube. Bekannt sind auch Rohstofflieferungen per Eisenbahn aus dem Ulmtal bei Wetzlar.



134 Menschen in Produktion und Verwaltung bewegen derzeit 5.645 Tonnen pro Monat. Die Produktion in Mainzlar zeichnet sich durch sehr hohe Fertigungsqualität aus und ist durch die weltweit

starke Nachfrage nach Stahl sehr gut ausgelastet. Die Belieferung mit speziellen Tonerden besorgt seit Ende Juni überwiegend die Kreisbahn-Siegen-Wittgenstein, die mit den Schweizerischen Bundesbahnen kooperiert. Daneben sind geringe Tonnagen registrierbar, die über Railion Deutschland AG als Carrier bezogen werden. Eine Ausweitung der Gütertransportleistungen auf der Schiene ist vorgesehen, denn gegenwärtig werden vielfach die Fertigprodukte per Strasse abgefahren. In Österreich hat die RHI Konzernmutter durch die weit gehende Verlagerung von Verkehren von der Strasse auf die Schiene in 2005 den dortigen Innovationspreis erhalten.

Karikatur: Jürgen Janson



... RENATUISIERUNG, LEIDER NUR DER NEBENSTRECKEN!!

„traffiQ“ führt Anschlussgarantie in Frankfurt ein

(fl) Nach dem Vorbild Kassels und weiterer Städte wird es ab Februar 2008 in Frankfurt für die lokalen Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen eine Pünktlichkeitsgarantie geben. Das hat der *traffiQ*-Aufsichtsrat beschlossen.

Die Pünktlichkeitsgarantie bedeutet folgendes: Endet eine Fahrt im Frankfurter Tarifgebiet mit mehr als zehn Minuten Verspätung, kann jede Kundin und jeder Kunde innerhalb von drei Tagen die Verspätung reklamieren und bekommt den vollen Preis der Einzelfahrkarte oder den anteiligen Preis der Zeitfahrkarte erstattet. „Das ist ein wichtiger Schritt zur Stärkung der Kundenrechte“, lobt Verkehrsdezernent Lutz Sikorski.

Damit die Kundinnen und Kunden ihre Reklamationen schnell und bequem insbesondere via Internet abgeben können, wird ein computergestütztes System eingeführt. Die Erstattung der Zahlung soll in Frankfurt prinzipiell im direkten Kontakt mit den betroffenen Fahrgästen geschehen. Dafür soll die Verkehrs-

gesellschaft VGF gewonnen werden, denn in den Vertriebsstellen der Verkehrsgesellschaft gehören neben dem Fahrkartenverkauf auch schon heute Kundeninformation und die Entgegennahme von Kundenbeschwerden zum Alltag.

„Von der Einführung der Pünktlichkeitsgarantie verspreche ich mir einen weiteren Imagegewinn für das Nahverkehrsangebot unserer Stadt, denn mit ihren Reklamationen machen uns die Kundinnen und Kunden auf Unzulänglichkeiten aufmerksam und versetzen uns damit in die Lage, das Angebot weiter zu optimieren“, so Lutz Sikorski.

Pro Bahn & Bus begrüßt die Einführung der Anschlussgarantie in einer weiteren hessischen Stadt.



Nach Kassel jetzt auch in Frankfurt: Bei Verspätungen von mehr als 10 Minuten gibt es Geld zurück

Rheingau-Taunus-Kreis: Funktioniert die Fahrplanumstellung?

(og) Zum Ferienbeginn am 8. Juli 2007 startete die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) - als lokaler ÖPNV-Aufgabenträger - gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) ein neues Busnetz im gesamten Landkreis. Sieger der zuvor erfolgten europaweiten Ausschreibung von 40 % der kreisweiten Busleistungen ist die Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN). Die DB-Tochter betreibt bereits fast alle Regionalbuslinien im Rheingau-Taunus-Kreis.

Neuer Fahrplan

Das Fahrplanangebot wurde mit dem Fahrplanwechsel völlig neu geordnet. Neben einem Taktfahrplan in fast allen Kreisgebieten wurde das Fahrtenangebot abends und am Wochenende deutlich erweitert. Besonders hervorzuheben ist die Anbindung von verschiedenen touristischen Zielen wie beispielsweise dem Freizeitpark „Taunus Wunderland“ und dem Wispertal zwischen der Kreisstadt Bad Schwalbach und Lorch am Rhein.

Tagesausflügler können an Wochenenden und Feiertagen von April bis Oktober über Taunusstein oder Lorch mit der neuen Freizeitlinie 210 die Wald- und Weingebiete entlang der 75 Minuten dauernden Fahrt erkunden. In schwächer besiedelten Gebieten wurden in einem ersten Schritt im Idsteiner Land und im Rheingau Rufbusverkehre eingeführt. Diese sollen bis 2010 auch auf das Aartal ausgeweitet werden.

Umsteigen am Busbahnhof Taunusstein-Hahn

Foto: Oliver Günter



Die RTV setzt mit ihrem Konzept auf den Integralen Taktfahrplan (ITF) im gesamten Landkreis. An zahlreichen Rendezvous-Punkten treffen sich stündlich die verschiedenen Buslinien und bilden Anschlüsse in alle Richtungen. Mit der konsequenten Umsetzung verschwanden zahlreiche lokale Buslinien von der Bildfläche, die zuvor unabgestimmt nebeneinander herfuhrten. So waren zum Beispiel zwischen Wiesbaden und Taunusstein-Hahn insgesamt 6 Buslinien zeitparallel unterwegs. Im neuen Fahrplan sind diese Verbindungen auf 3 Buslinien (davon zwei Verstärkerlinien) reduziert worden.

Zwischen Idstein und Wiesbaden verkehrt eine neue Buslinie 271 in 35 Minuten von Stadtmitte zu Stadtmitte täglich im 60-Minuten-Takt und ist damit genauso schnell wie ein Pkw. Die Busse verkehren täglich bis Mitternacht, zuvor endete der Busverkehr werktags um 21 Uhr, sonntags wurden zwischen der 23.000 Einwohnerstadt und Wiesbaden keine Busse eingesetzt. Auch der in der Kernstadt Idstein fahrende Stadtbus war Bestandteil der Ausschreibung. Er fährt nun auch am Sonntag und schließt somit eine Angebotslücke.

ORN gewinnt Ausschreibung

Da sich die heimischen Unternehmen nicht an der vier Lose umfassenden Ausschreibung beteiligt hatten, war das Spielfeld für große Konzerne besonders leicht. Mit der ORN hat dabei für die Öffentlichkeit überraschend eine DB-Stadtverkehr-Tochter gewonnen, die sich zuvor noch an keiner großen Ausschreibung in Hessen beteiligt hatte.

Die von der RTV geforderten Fahrzeuge umfassen 19 Neufahrzeuge (11 Standard- und 8 Midibusse) sowie 67 Gebrauchtwagen mit einem Höchstalter von 16 Jahren. Hinzu kommen noch Pkw mit 8 Sitzen im Rufbusbetrieb.

Etwa 40 % der Verkehrsleistung hat die ORN an örtliche Busunternehmen als Unterauftrag vergeben. Größter Subunternehmer ist der Omnibusbetrieb Mester aus Eppstein. Außerdem sind die Nassauische Verkehrs-Gesellschaft (Veolia Verkehr) aus Bogel, Mewes-Reisen aus Hünfelden, Wahl-Reisen aus Hünstetten und der Omnibusbetrieb Engelhardt aus Heidenrod im Einsatz. Aufgegeben haben dagegen der Verkehrsbetrieb Denk (Idstein), Weber-Reisen (Hünstetten) und Omnibus Brasser (Rüdesheim). Die Rheingauer Unternehmen Schmidt (Eltville) und Bastian Reisen (Lorch) fahren nur noch Rufbusleistungen auf den RTV-Linien.

Die ORN hat ihren Fuhrpark durch die Ausschreibung erweitern müssen. Im Rheingau-Taunus-Kreis sind nun u.a. Busse vom Regionalverkehr Saar-Westpfalz (RSW), der ehemaligen Verkehrsgesellschaft Untermain (VU) und dem Regionalverkehr Kurhessen (RKH) unterwegs. Die Firma Mester hat Busse vom Hessischen Autobusverkehr und HEAG-Mobibus (beide Darmstadt) sowie der Hamburger Hochbahn angekauft.

Die RTV stellt den Verkehrsunternehmen neuerdings die Fahrscheindrucker zur Verfügung. Mit diesen werden auch die Fahrzielanzeigen innen und außen kreisweit einheitlich gesteuert. So

werden nun nicht nur der Zielort, sondern auch die Endhaltestelle in der Frontanzeige für den Fahrgast ersichtlich. Mit den neuen Fahrscheindruckern sind erstmals auch die Übergangstarife in Richtung Nastätten (Rhein-Lahn-Kreis) in den Fahrzeugen erhältlich. Außerdem hat die RTV ihr Verkaufstellennetz für Fahrkarten von 9 auf 20 erweitert. Fahrplanbücher gibt es an fast 40 Stellen im Rheingau-Taunus-Kreis.

Fahrplanbuch erschien später

Das RMV-Fahrplanbuch 2007 erschien für den Rheingau-Taunus-Kreis statt im Dezember 2006 erst im Juni 2007 und wuchs im Umfang um mehr als das Doppelte. Völlig neu sind Gesamtverkehrs-

tabellen bei Bus und Schiene, die Fahrpläne rheinland-pfälzischer Buslinien, die Rheinschiffahrt sowie die Betriebszeiten der Rheingauer Seilbahnen im Fahrplanbuch.

Neu geordnet wurde auch der Adressenteil. Für die verschiedenen Fahrgastwünsche wie beispielsweise Fahrplanfragen oder Fundsachen sind detailliert alle Telefonnummern und Adressen aufgelistet.



Stadtbus, Lokalbus und Regionalbus in Taunusstein Foto: Oliver Günter



Kommentar

ORN mit schlechtem Start

Mit der ORN als Ausschreibungsgewinner im Rheingau-Taunus-Kreis hatten sich wohl alle (Fahrgäste, Politik und RTV-Verantwortliche) zu früh gefreut. Die DB-Tochter legte in den ersten beiden Ferienwochen sowie zum Schulbeginn eine Bauchlandung hin. Anschlüsse funktionierten nicht, Rufbusse kamen nicht und das Fahrpersonal war überfordert. Am einfachen Taktfahrplan und den ausreichenden Fahrzeiten kann es nicht gelegen haben.

Eher schon an der mangelnden Schulung von ORN-Busfahrerinnen und -Busfahrern. Während bei den Subunternehmern, die überwiegend im Rheingau unterwegs sind, fast alles funktionierte, hat die ORN anscheinend nicht aus den Fehlern anderer Verkehrsunternehmen in der Vergangenheit gelernt. Die Hamburger Hochbahn blamierte sich mit dem Einsatz von untermotorisierten Bussen und nicht geschultem Personal vor drei Jahren gründlich im Wiesbadener Stadtgebiet. Die ORN scheint auf dem besten Wege, es ihr im Rheingau-Taunus-Kreis gleich tun zu wollen. Während die Unterauftragnehmer weitestgehend nach Fahrplan unterwegs sind, tut sich die ORN noch schwer.

Für einen funktionierenden Integralen Taktfahrplan mit zahlreichen Anschlussknoten im Busnetz sollte eine Kommunikation zwischen den einzelnen Fahrzeugen möglich sein. So kann der Busfahrer in einem „alten“ Regionalbus zwar bis in den Hochtaunus funken, seinen eigenen Kollegen in einem Neufahrzeug erreicht er jedoch nicht mehr. Die neuen Busse können nur mit der Leitstelle per Mobilfunk kommunizieren. Mit dem Kollegen im Nachbarfahrzeug geht das nicht mehr! Für Fahrgäste, die umsteigen müssen, ist dies eine Zumutung.

Auch die Informationen, welcher Bus an den großen Schulen an welchem Bussteig hält, können die Fahrgäste dem Fahrplanbuch entnehmen. Die Busfahrer der ORN sind allerdings nicht über die Belegung der Bussteige informiert worden. Da werden Schulleiter schnell zum Buseinweiser, wie dies in Idstein zu beobachten war.

Unterdessen hört man Fahrgäste aus dem Idsteiner Stadtbus berichten, dass die Busse spätestens um 16 Uhr betankt werden müssen, da das Tankvolumen für eine Tagesstour nicht ausreicht! Demnächst dürfte also auch noch der Tankinhalt in den Ausschreibungsunterlagen der Aufgabenträger definiert werden müssen. Man darf gespannt sein, wie lange sich die RTV dies bieten lassen wird.

Oliver Günter

Gelungene Pro Bahn & Bus-Sonderfahrt nach Rheinhessen und in die Pfalz

(j1) Mit über 210 Teilnehmern war die Sonderfahrt nach Rheinhessen und in die Pfalz die bisher erfolgreichste überhaupt. 14 Tage vor Fahrtbeginn musste ein dritter Triebwagen nachbestellt werden, damit alle Fahrgäste auch mitfahren konnten.

Am Reisetag begann die Fahrt in Butzbach pünktlich um 8.43 Uhr Richtung Frankfurt. Zuvor war am Butzbacher Ostbahnhof der Zug mit den Verkaufsständen für Essen und Getränke beladen worden. Trotz geringer personeller Ressourcen gelang es, in allen drei Triebwagen einen Verkaufsstand auf die Beine zu stellen. Hier konnten die Fahrgäste belegte Brötchen, Getränke und am Nachmittag Kaffee und Kuchen kaufen.

Nach Frankfurt ging die Fahrt über die Riedbahn nach Biblis und weiter über

Worms, Ludwigshafen nach Neustadt. Vor Schifferstadt wurde der Sonderzug auf ein falsches Gleis geleitet; doch nach kurzer Pause konnte die Fahrt über die Umgehung Schifferstadt fortgesetzt werden.

In Neustadt konnten wir dank der Hilfe eines netten DB-Mitarbeiters und eines weiteren Sicherungsposten direkt vom Bahnsteig Gleis 4/5 in das Eisenbahnmuseum der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte gelangen. In einem ehemaligen Lokschuppen der Pfälzischen Eisenbahn präsentierten sich unter ande-

Ankunft in Neustadt: Links der Sonderzug, rechts warten die Fahrgäste auf den Zugang zum Eisenbahnmuseum Foto: Jörg Bieler





Schlange stehen für die Bratwurst am Forsthaus Breitenstein, aber nach 30 Minuten waren alle Reiseteilnehmer versorgt

Foto: Jörg Bieler

rem eine bayrische Schnellzuglok vom Typ S3/6, eine große Henschel-Dampfschneesleuder sowie ein elektrischer Schnelltriebwagen aus den dreißiger Jahren. Zahlreiche alte Fahrzeuge aus der Pfalz und Baden-Württemberg sowie eine große Modellbahnanlage in Spur 1 rundeten das Besichtigungsprogramm ab.

Anschließend ging die Fahrt weiter auf den Gleisen des Kuckucksbähnel. An Sonntagen verkehren hier Dampfzüge aus

dem Eisenbahnmuseum Neustadt. Am Sonderfahrttag kam jedoch unser moderner Zug zum Einsatz, was einige vierbeinige Bewohner des Speyerbachtals ziemlich aus dem Häuschen brachte. Die landschaftlich reizvolle Strecke mit mehreren Burgen schlängelt sich mit engen Kurven durch das Tal. Unser Lotse, Herr Frank, konnte viel zur Geschichte und zur Strecke erzählen. So sind die Schienen und Schwellen der Strecke ebenfalls historisch; die ältesten Exemplare sind 120

*Das schicke
Bahnhofsgebäude
von Elmstein am
Endpunkt des
Kuckucksbähnel*



Gesellschaftssonderzug der HLB
am Samstag, dem 8.9.2007

Butzbach - Elmstein: DPE 86023

Bahnhof	Zeit	Gleis
Werra Hbf ab	10:25	2
Schlierstadt ab	10:50	3
Neustadt (Weinstr) Hbf an	11:02	2
Neustadt (Weinstr) Hbf ab	11:50	2

Achtung: Gleiswechsel in Neustadt (Weinstr) Hbf

Rückfahrt Elmstein - Butzbach: DPE 88450

Bahnhof	Zeit	Gleis
Limbach (Pfalz) ab	14:48	1
Münchweiler (Alsenz) ab	15:07	

*Extra-Aushangfahrplan in
Münchweiler (Alsenz)*

Jahre alt. Ein solches Alter dürften nur wenige andere Strecken in Deutschland vorweisen können.

Im Forsthaus Breitenstein, welches nur wenige Meter entfernt vom Bahnhof liegt, wurde die Mittagspause eingelegt. Telefonisch vorgemeldet, war

Im Führerstand auf der Alsenzbahn



bei der Ankunft die Pfälzer Bratwurst fertig, die sich die Sonderfahrtteilnehmer bei einer Weinschorle oder einem Bier schmecken ließen. Nach der Pause ging es weiter zum Streckenendpunkt nach Elmstein. Das schöne Empfangsgebäude fiel gleich auf; es wird vom örtlichen Touristenverband unterhalten.

Zurück auf der Hauptstrecke wurde über Hochspeyer die Alsenzbahn befahren, bis bei Bad Münster am Stein Rheinhausen erreicht wurde. In Langenlonsheim wurde noch einmal die Richtung gewechselt und das letzte Teilstück der ehemaligen Hunsrückbahn bis Stromberg befahren. Normalerweise fährt hier täglich nur ein Güterzug zum Kalkwerk

Schrankenleiern in Schweppenhausen





Heute noch ein seltenes Gastspiel: Ein Personenzug im Bahnhof Stromberg. In wenigen Jahren soll der Verkehr zum Flughafen Hahn aufgenommen werden, sodass dann auch in Stromberg wieder regelmäßig Personenzüge halten

Stromberg, sodass der Sonderzug viel Aufmerksamkeit auf sich zog.

Entlang der Strecke mussten mehrere Schranken vom Zugpersonal gekurbelt werden, bis der Zug Stromberg erreichte. Bei der Einfahrt in den Bahnhof war die Stromburg gut zu sehen. Die Burg ist im Besitz von Fernsehkoch Johann Lafer, der hier seine Gäste bekocht.

Die Rückfahrt erfolgte über Bingen, Mainz, Wiesbaden und Rüsselsheim nach Frankfurt, wo auch der Hauptbahnhof angefahren wurde. Dabei war die Route so gewählt, dass auch Ortskundige bald nicht mehr wussten, ob sie links- oder rechtsmainisch unterwegs waren. Auf die

Minute pünktlich traf der Zug um 20:10 Uhr wieder in Butzbach ein.

In Bingen stand auf einem Gleis ein Triebwagen, der anlässlich der WM 2006 mit Bild und Unterschrift von Otmar Walter beklebt wurde



Wolfgang Klapdor ist wieder für Pro Bahn & Bus aktiv

(fl) Unser langjähriges Mitglied Wolfgang Klapdor wurde vom Pro Bahn & Bus – Vorstand gebeten, sich wieder verstärkt für verkehrspolitische Themen in Hessen zu engagieren. Durch berufliche und persönliche Verpflichtungen kann der derzeitige Pro Bahn & Bus – Vorstand nicht allen Themenstellungen und Aufgaben im wünschenswerten Umfang nachkommen. Wolfgang Klapdors Mitarbeit ist daher eine mehr als willkommene Unterstützung.

Der 60-jährige Lehrer aus Gimbsheim gehörte zu den Gründungsmitgliedern des Bürgerverbandes zur Förderung des Schienenverkehrs in Hessen e.V. und war lange Jahre dessen Vorsitzender. Später gehörte er dem Bundesvorstand des Fahrgastverbandes PRO BAHN an, bevor er zum Deutschen Bahnkundenverband wechselte. Dort kümmert er sich – ebenfalls als Vorstandsmitglied - auch heute noch unter anderem um die Mitgliederfortbildung sowie um Kontakte zu europäischen Partnerorganisationen.

Wolfgang Klapdor hält für den Deutschen Bahnkundenverband sowie für den Europäischen Fahrgastverband Kontakt zur Landespolitik in Hessen und Rheinland-Pfalz. Bei Pro Bahn & Bus in Hessen möchte er sich ebenfalls um die Kontakte zur Politik sowie um die Öffentlichkeitsarbeit kümmern. Ein weiteres Schwerpunktthema seiner Arbeit betrifft die Belange behinderter Menschen im öffentlichen Verkehr.

Neues aus der Landesgeschäftsstelle

Neuer PC benötigt / Homepage überarbeitet

Die EDV unserer Landesgeschäftsstelle im Bahnhof Lauterbach wird 10 Jahre alt und muss dringend erneuert werden. Einer unserer beiden PC's ist defekt und kann nicht mehr repariert werden.

Der Pro Bahn & Bus- Vorstand bittet deshalb um Sach- oder Geldspenden. Gesucht wird ein PC für Bürotätigkeiten, der mit dem Betriebssystem Windows XP ausgestattet ist. Auch über einen passenden Bildschirm oder einen Laserdrucker würde sich die Geschäftsstelle sehr freuen. Spender setzen sich am besten mit der Landesgeschäftsstelle telefonisch oder per Email in Verbindung.

Homepage unseres Vereins überarbeitet. Sie präsentiert sich in ähnlichem Design wie die Hessenschiene. Die Menüstruktur wurde auf die linke Bildschirmseite verlegt, sodass die Navigation über die Homepage nun noch einfacher möglich ist.

In den nächsten Wochen wird der Downloadbereich für alte Ausgaben der Hessenschiene vervollständigt. Schauen Sie im Internet einfach mal bei uns unter www.probahn-bus.org vorbei!

In den vergangenen Wochen wurde die

Fuldatalbahn Kassel - Melsungen - Bebra NVV-Linie

Jugend an den Bahnhof Melsungen Stadt kauft das Gelände und plant ein kommunales Jugendzentrum

(hh) „Es gibt keine Verhandlungen, die komplizierter sind als die mit der Deutschen Bahn“. Diese Worte gebrauchte Melsungens Bürgermeister Dieter Runzheimer, als er am 21. Juni 2007 in der Stadthalle das Bahnhofskonzept vorstellte. Der Bahnhof liegt zwischen Kassel und Bebra und wird von der Regiotram (Endstation) und den Cantus-Triebwagen in Richtung Fulda angefahren. Ein Fachplanungsbüro aus Hannover erarbeitet im Auftrag der Stadt ein Konzept, was man aus Bahnhofsgebäude, Güterschuppen und angrenzenden Teilflächen machen könnte. Ein Kaufpreis von 350 000 Euro ist im Gespräch.

Der Busverkehr wird auf den Bahnhofsvorplatz geholt und erleichtert das Umsteigen zur Schiene. Für einen Service - Store, der neben Fahrkarten der Bahn und des NVV auch Reisebedarfsartikel verkauft, steht ein privater Lizenznehmer bereit. Auch lägen im Rathaus Anfragen vor, Räume für Vereine und Gruppen zu nutzen. Nach dem Vorbild der Bali-Kinos im Kasseler Kulturbahnhof ist auch im Bahnhof Melsungen ein Kommunales Kino im Gespräch.

Der Bahnhof als Jugendtreff ?

„Wir wären dafür offen“, sagt Jugendarbeiterin Manja Dalinger vom jetzigen

Jugendzentrum. Der gegenwärtige Standort sei zwar zentral in der Stadt gelegen, der Bahnhof andererseits für Jugendliche aus den Stadtteilen bequemer erreichbar. Ein Jugendcafe und ein Internet-Cafe am Melsunger Bahnhof könne sie sich gut vorstellen.

Pro Bahn & Bus wünscht dem Melsunger Bahnhof eine ähnliche positive Entwicklung wie vor ein paar Jahren dem Bahnhofsgelände der Hessentagsstadt Bad Arolsen

Holzverkehr auf der oberen Lahntalbahn (KBS 623) und Scheldetalbahn

Planmäßig werden die Holzzüge ab Breitenstein mit den beiden Loks der Baureihe 218 der Kurhessenbahn nach Marburg befördert. Von dort an übernimmt eine Ellok der BR 185 von Railion den Zug nach Kufstein in das dortige Sägewerk. Am 9. Juli 2007 stellte sich für die Kurhessenbahn ein betriebliches Problem ein. Während die eine 218 zu einer planmäßigen Revision in Darmstadt verweilte, konnte die zweite Maschine wegen eines Batterieschadens nicht eingesetzt werden. Es stand also keine Lok für die Beförderung des Holzzuges zur Verfügung.

Kurzerhand entschloss man sich, die Eisenbahnfreunde Schwalm-Knüll um Aushilfe zu ersuchen. Diese ließen sich nicht lange bitten und kamen aus Treysa herbeigeeilt. Der Verein half kurzfristig mit seiner Museumsdampflok 52 8106 aus. Die schwere Güterzuglok hatte keine Mühe, den 1.200 t schweren Holzzug

*Holzug mit
Dampflokbe-
spannung: Nach
Ausfall einer
Diesellok kam
kurzfristig die
Dampflok
52 8106 der
Eisenbahnfreunde
Schwalm-Knüll
zum Einsatz*

*Foto:
Jürgen Schmied*



nach Marburg zu befördern. So konnte das Holz doch noch zur Zufriedenheit der Kunden abtransportiert werden. An der Ladestelle in Breitenstein, die sich direkt an der Bundesstraße befindet, herrschte zeitweise Volksfeststimmung. Die Bevölkerung kam in Massen, um die dampfende Attraktion zu bestaunen.

Inzwischen wird die Ladestelle in Breitenstein nicht nur von der Kurhessenbahn bedient, auch die OHE (Osthannoversche Eisenbahn) befördert bereits Holzzüge auf dieser Relation. Die Einsätze der OHE beschränken sich allerdings meist auf Samstage. Die Weiterbeförderung der Holzzüge der OHE aus Breitenstein und aus Battenberg wird ab Marburg inzwischen durch eigene Elektroloks der Baureihe 185 übernommen. Die Elloks der OHE fallen besonders durch ihre phantasievollen Lackierungsvarianten auf.

Burgwaldbahn Marburg – Frankenberg (KBS 622) Hilfszugeinsatz

Am 18. August 2007 kam auf der Burgwaldbahn ein Hilfszug zum Einsatz. Hierzu kam 225 051-2 mit einem Aufgleisgerätewagen aus Mainz-Bischhofsheim nach Frankenberg geeilt. Grund für den Einsatz war die 294 646-5 der Railion, die bei ihrem planmäßigen Zugdienst im Bf. Frankenberg mit losen Radreifen abgestellt werden musste, und nicht mehr aus eigener Kraft zurück fahren konnte. Es war gerade noch möglich gewesen, die Lok aus den Betriebsgleisen in ein Stumpfgleis umzusetzen. Es hat den Anschein, dass Railion derzeit nicht unter einem Lokmangel leidet, denn die Schadloks musste fast vier Wochen auf ihre Abholung warten...

An besagtem Samstagmittag war es



*Unter die
aufgebockte Lok
wird ein
Hilfsdrehgestell
geschoben*

*Foto:
Jürgen Schmied*

dann endlich soweit. Hatte man es in den vergangenen vier Wochen nicht sonderlich eilig, änderte sich das schlagartig mit Ankunft des Hilfszuges. Der Zug war noch im ausrollen, während die Männer des Bergungstrupps bereits aus dem Wagen sprangen und über ihre Patientin herfielen. Eilig wurden Schienenräumer, Sandfallrohre und Gelenkwelle ausgebaut, und Holzbohlenstapel neben dem schadhafte Drehgestell aufgebaut. Anschließend konnte die Lok mit Hydraulikstempeln angehoben werden, um die zuvor vor Ort zusammengebauten beiden Hilfsdrehgestelle unter die beiden Achsen des schadhafte Drehgestells unterzuschieben. Damit die Lok auf die Hilfsdrehgestelle abgesenkt werden konnte, mussten nun noch die Bremsgestänge ausgebaut werden, um diese nicht zu beschädigen.

Nach hektischen 5 Stunden konnte nun endlich die Rückfahrt angetreten werden,

die selbst auch noch genug Zeit in Anspruch nehmen sollte. Der Zug mit der aufgebockten Schadlokom durfte nur 40 km/h fahren, während Weichenbereiche lediglich mit 15 km/h befahren werden durften. Die Ankunft in Mainz-Bischofsheim war für Sonntag vorgesehen, da in Gießen eine Übernachtung eingeplant war.

Westerwald Unfälle an Bahnübergängen

(hpg) An der Strecke Staffel-Montabaur ereigneten sich innerhalb kurzer Zeit zwei Verkehrsunfälle an Bahnübergängen (BÜ). Ein Autofahrer beachtete am 9. Juli die Blinklichtanlage am unbeschränkten BÜ bei Girod nicht. Laut Polizeiangaben habe der Fahrer wegen der tiefstehenden Sonne das Signal nicht gesehen. Beim Überqueren des BÜ erfasste ein Vectus-Triebwagen das Heck des Fahrzeugs. Während das Auto nach dem Unfall nur

noch Schrottwert hatte, kam der 83-jährige Fahrer mit leichten Verletzungen davon. Im Zug kam niemand zu Schaden, allerdings beträgt der Sachschaden am Triebwagen rund 40.000 Euro. Die Strecke war nach dem Unfall rund 120 Minuten gesperrt, die Fahrgäste wurden mit Sammeltaxis weiter befördert.

Am 17. Juli stieß die seit Monaten an die Railion Deutschland AG für den Tonverkehr im Westerwald vermietete Alstom Mietlok 203 101 auf einem Bahnübergang in Niedererbach mit einem LKW zusammen. Der LKW-Anhänger wurde dabei mehrere Meter mitgeschleift. Personen wurden nicht verletzt, allerdings beträgt der Sachschaden mindestens 30.000 Euro. Der LKW hatte eine nach Bauarbeiten gesperrte Straße befahren. Nach Überqueren des BÜ hatte der Fahrer festgestellt, dass die Fahrbahnbreite für sein Gespann nicht mehr ausreichte. Aufgrund der Enge konnte er auch nicht mehr rückwärts rangieren und es kam zur Kol-

lision mit dem Zug.

Verkauf der stillgelegten Strecke Haiger–Breitscheid

(hpg) Die „DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung Frankfurt“ bietet, neben zahlreichen Güterhallen und Grundstücken, aktuell den stillgelegten Streckenabschnitt der ehemaligen Bahnstrecke von Haiger bis Breitscheid zum Verkauf an. Der Abschnitt umfasst - laut DB - Grundstücksflächen von ca. 211.398 m² in den Gemarkungen Haiger, Flammersbach und Langenaubach. Die Strecke soll, gemäß Exposé, vier verschiedene Grundstückerkategorien beinhalten: „Bauerwartung, Arrondierung, Streckenband im Innenbereich und Streckenband im Außenbereich“. Verkauft wird die Strecke „wie sie steht und liegt, das heißt inklusive dem Oberbau (Gleisanlage). Betrieblich ist die Strecke abgebunden. Die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken ist erfolgt.“

Zum Verkauf steht die Trasse der Bahnstrecke Haiger-Breitscheid. Im Bild eine Übergabe im Herbst 1997 im Bahnhof Rabenscheid



Im Sommer 2006 erfolgte im Bereich der Gemarkung Breitscheid - vom Streckenende bis in die Mitte des Rabenscheider Tunnels - auf etwa zweieinhalb Kilometern Länge ein Abbau der Gleisanlagen. Auf der restlichen Strecke liegt der Oberbau noch (hauptsächlich Stahlschwellen). Besonders stark ist die Trasse zwischen Haiger und Flammersbach zugewachsen. Ein Kaufpreis für Trasse und Grundstücke wird „auf Anfrage“ genannt. Der Verkauf erfolgt freibleibend gegen Höchstangebot, ein schriftliches Angebot sollte bis zum 27. Juli 2007 an die Niederlassung Frankfurt gerichtet werden, das Angebot steht jedoch noch im Internet.

Lahntalbahn Gießen - Limburg - Koblenz RMV-Linie 25

Gasexplosion bei Gräveneck

(hpg) Am 28.08. kam es bei Gräveneck zu einer Explosion an einer Erdgasleitung, die zu Schäden am Oberbau der Lahntalbahn führte. Gegen 10 Uhr war, nach dem Riss an einer Schweißnaht, Gas aus der 30 Jahre alten Fernleitung ausgetreten und hatte sich explosionsartig entzündet. Der Schaden steht möglicherweise in Verbindung mit den Bauarbeiten an der unmittelbar parallel verlaufenden zusätzlichen E.ON-Ferngasleitung, die derzeit zwischen Lauterbach und Scheidt verlegt wird. Obwohl der Brandherd auf der Westerwaldseite lag, haben sich die Gleise der Lahntalbahn durch die große Hitzeentwicklung auf einem Abschnitt von rund 100 Metern verzogen. Besonders stark waren die Verwerfungen auf dem mit Y-Schwellen ausgerüsteten berg-

seitigen Gleis. Großes Glück hatte ein kurze Zeit vorher passierender DB-Triebwagen, dessen Triebfahrzeugführer die Feuerwand im Rückspiegel sah. Während der Instandsetzung war die Strecke zwischen Aumenau und Weilburg gesperrt und ein SEV wurde eingerichtet. Die RegionalExpress-Züge verkehrten nur zwischen Koblenz und Limburg. Am Abend konnte der Verkehr mit Einschränkungen wieder aufgenommen werden.

Neue Schrankenanlage bei Arfurt

Der mit Halbschranken und Blinklicht gesicherte BÜ in km 38,960 bei Arfurt ermöglicht den Zugang zum ehemaligen Bahnwärterhaus, Wiesen, Gärten und der alten Lahnfurt. Nach mehreren Ausfällen, die jeweils das manuelle Schließen der Schrankenanlagen durch Triebfahrzeugführer erforderte, musste die Anlage vor etwa vier Monaten außer Betrieb genommen werden. Die Schadensaufnahme ergab umfangreiche Kosten für eine Instandsetzung. Da die Ersatzteilbeschaffung für die bereits weit über dreißig Jahre alte Anlage immer schwieriger wird, hat DB Netz eine neue Anlage ausgeschrieben.

Seit der Stilllegung muss der Bahnübergang manuell durch einen Sicherungsposten bewacht werden. Ein kleiner Container bietet den in zwei Schichten tätigen Posten einen wetterfesten Aufenthaltsraum. Auch ein WC steht zur Verfügung. Die Installation der neuen Anlage, die wiederum mit Halbschranken, aber den neuen gelb-roten Lichtzeichenanlagen ausgestattet wird, soll nach Angaben eines DB-Sprechers möglichst bis 15.12.2007 abgeschlossen sein. Bis dahin

sperren die Absperrbänder den nur selten genutzten Überweg und werden im Bedarfsfall für Fußgänger und Fahrzeuge geöffnet.

Bahnhof Limburg „barrierefrei“

(hpg) Nach mehr als fünfzehnmonatiger Bauzeit konnten am Di. 18.09. die beiden neuen Bahnsteigzugänge aus der städtischen Unterführung in Betrieb genommen werden. Unter Beteiligung der örtlichen Politiker, Elmar Haas von DB Station und Service Gießen, Wolfgang Vetter, Leiter des Regent-Netzes Westerwald und weiterer Ehrengäste wurden die Rampe zum Gleis 2/3 und die, mit Aufzug und Treppe kombinierte Rampe für Gleis 4/5 freigegeben.

Die Wände der Unterführung wurden mit grauen und roten Verkleidungen versehen, in die verschiedene Schaukästen eingelassen wurden. Die Farbgebung setzt sich auch an den Wänden aller übrigen Zu- und Abgänge fort.



Die Unterführung im Bau im September 2006

In einer Vereinbarung zwischen RMV und Stadt wurde insgesamt rund 1,8 Millionen Euro in die Sanierung der Unterführung und die beiden Zugänge investiert. Einziges Ärgernis ist die Verzögerung

bei der bereits 2005 von DB Station&Service angekündigten Bahnsteigerhöhung von Bahnsteig 2/3, die spätestens im kommenden Jahr erfolgen soll. Um das Niveau des zukünftig rund 11cm höher liegenden neuen Bahnsteigs zu erreichen, muss die gerade erst fertiggestellte Rampe auf den letzten 10 Metern aufwendig angepasst werden.

Hessenschiene

Herausgeber:

Pro Bahn & Bus e.V.

Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach

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

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

Email: hessenschiene@probahn-bus.org

Layout: Jürgen Lerch

Druck: Druckhaus Gratzfeld, 35510 Butzbach

Auflage: 1400 Exemplare,

Erscheinungsweise: 4 x jährlich,

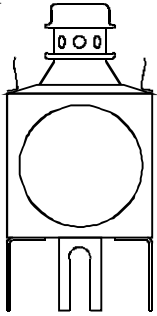
Einzelpreis: 1,80 Euro

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 4 vom 01.01.2006

Erhältlich bei den Bahnhofsbuchhandlungen Bad Nauheim, Darmstadt Hbf, Frankfurt (M) Hbf, Frankfurt (M) Süd, Frankfurt (M), 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, Oliver Günther, Hans-Peter Günter, Jonathan Alt, Peter Stephan

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:
5. November 2007



Bewegende Momente

(fl) „Bewegende Momente“ – der Titel klingt nach einem neuen Roman von Rosamunde Pilcher. In Wirklichkeit verbirgt sich dahinter aber der Geschäftsbericht 2006 der lokalen Frankfurter Nahverkehrsgesellschaft traffiQ.

Und was für ein Geschäftsbericht! 40 Seiten einschließlich Titel- und Rückblatt, DIN A4 Querformat und Hoch- - nein besser - Höchstglanzdruck. 11 der 38 Innenseiten dienen der Präsentation großformatiger Bilder oder Bildcollagen und beherbergen darüber hinaus nette kleine Texte á la „die Frankfurter Club-Szene ist legendär. Jede Nacht ist tanzbar, aber manche Nächte ganz besonders. Zum Beispiel die lange Nacht der Clubs oder noch exotischer die Nacht der Museen. Tanzen neben Dinosauriern – das prickelt und betört.“

Ganz betört schauen auch die Herren von Berlepsch (Geschäftsführer) und



Sikorski (Stadtrat), deren Oberkörperportrait vor der Main-Skyline die gesamte Seite drei beansprucht. 10 cm (v. Berlepsch) bzw. 10,8 cm (Sikorski, mit Hand in der Hosentasche) messen die Abbilder der zwei. Beide werden nur knapp vom Maintower überragt.

Mit 0,2 cm Schrifthöhe fällt dagegen die Nennung des Jahresfehlbetrags von traffiQ vergleichsweise klein aus. Und das, obwohl sich selbiger gegenüber dem Vorjahr um 828.820 Euro vergrößert hat und aktuell auf einem Niveau von 8.764.278 Euro und 38 Cent liegt.

Wem dienen solch durchgestylte Geschäftsberichte, die es in ähnlicher Form von den meisten „Regieorganisationen“ gibt? Dem Fahrgast als Kunde (und König?) wohl kaum. Auch der „tariftreu“, aber dennoch am Rande des Existenzminimums bezahlte Busfahrer dürfte sich am Glanzpapier nur selten freuen.

Es spricht nichts dagegen, Werbung für die öffentlichen Verkehrsangebote zu machen. Gerne auch emotional, gerne auch mal aggressiv – traffiQ geht da durchaus mit gutem Beispiel voran. Wenn durch öffentliche Gelder bzw. durch Fahrgeldeinnahmen finanzierte Organisationen aber Papiere mit internem Charakter gestalten und verbreiten, dürfen Bürgerinnen und Bürger eigentlich ein Höchstmaß an Sparsamkeit erwarten.

traffiQ-Geschäftsführer von Berlepsch und Lutz Sikorski strahlen vor der Frankfurter Hochhauskulisse im Geschäftsbericht 2006 der Frankfurter Nahverkehrsgesellschaft

Broschüren und Schriften

Dieselbetrieb im Lahntal

€19,80

(Udo Kandler) Eisenbahn-Bildarchiv – Band 29. Von den achtziger Jahren bis heute. 96 Seiten, ca. 100 Farbaufnahmen, ca. 23 x 16 cm. EK-Verlag, 2007.

Die Gersprenzthal-Eisenbahn

€14,80

(Georg Dascher, Wolfgang Kalberlah, Sabine Kepper, Frank Steckenreuter) Mit dem „Odenwälder Lieschen“ von Reinheim nach Reichelsheim. 128 Seiten, ca. 220 Abbildungen teilweise in Farbe, ca. 17 x 24 cm, gebunden, AG Drehscheibe Sh 27, 2007.

Der Hauptbahnhof zu Frankfurt am Main

€29,95

(Volker Rödel) Aufstieg, Fall und Wiedergeburt eines Großstadtbahnhofs. 227 Seiten, sehr viele Fotos, Zeichnungen und Pläne, ca. 21 x 28 cm, gebunden, Konrad Theiß Verlag, 2006

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

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

Absender

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Bitte

ausreichend

frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach

Beitrittserklärung

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

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

HS 69

Ort

Datum

Unterschrift

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Einzugsermächtigung

Mit dem Bankinzug meines Mitgliedbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.:

BLZ:

bei (Kreditinstitut):

in:

bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort

Datum

Unterschrift

