

HESSEN SCHIENE

Nr. 70 D: 1,80 Euro

Dez. 2007 - Feb. 2008

ZKZ 04032



- Die Straßenbahn kommt nach Vellmar
- Mehr Züge durch das Niddertal
- Höhen und Tiefen der Aartalbahn

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
Landkreise Waldeck und Marburg halten an der Reaktivierung fest	7
Etappensieg auf dem Weg zur Herkulesbahn	9
Region Kassel: Die Tram kommt nach Vellmar	11
Neues Reisezentrum in Bad Hersfeld eingeweiht	17
Sanierung der Gießener Bahnstufunterführung hat begonnen	19
Mehr Züge durch das Niddertal	22
Fahrkartenverkauf in Limburg: Erhebliche Verschlechterungen für Bahnkunden	24
Zahlreiche Buslinien im Lahn-Dill-Kreis neu ausgeschrieben	25
Wölfersheim: Kreisel darf Bahn nicht gefährden	26
15 Jahre Taunusbahn	28
S-Bahn-Station Eschborn-Süd wird umgebaut	30
Stadt Bad Homburg kauft das Bahnhofsgebäude	32
Fortsetzung der U-Bahn in Bad Homburg	33
Höhen und Tiefen: Die Aartalbahn im Jahr 2007	34
Spannend über Stock und Stein dank Bus und Bahn	37
Knut Ringat neu in der RMV-Geschäftsführung	38
Streckentelegramm	39
Lahntalbahn: Neigetechnik bleibt ausgeschaltet	39
Vogelsbergbahn: Neuer Fußgängersteg in Mücke	40
Schlusslicht	42

Titelbild: Doppelstockzug mit Regenbogen bei Ostheim

Rückseite: Bei nasskaltem Novemberwetter hat die Straßenbahn der Linie 712 ihre Endhaltestelle in Ratingen erreicht

Alle Fotos, wenn nichts anders bezeichnet: Jürgen Lerch

Liebe Mitglieder,
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

„Wer nicht wirbt - stirbt“ lautet eine unter Geschäftsleuten verbreitete Weisheit. Beherzigt wird sie auch von den beiden großen Verkehrsverbänden, einigen (bei weitem nicht allen) lokalen Nahverkehrsgesellschaften und einer Reihe von Verkehrsunternehmen in unserem Bundesland.

Ein besonders gelungenes Medium sind die „XtraTour“ – Hefte des RMV. Lässt die um Modernität bemühte Schreibweise des Titels noch eine x-beliebige Werbeproschüre erwarten, so überrascht der Inhalt auf überaus angenehme Weise. Neben einer jeweils sehr umfassenden Sammlung von Lokalitäten zu den Themen „Alte Gemäuer“, „Apfelweinwirtschaften“, „Winterzeit“, „Ab ins Grüne“, „Badespaß“ und „Museen“ gibt es auch fundierte und umfassende Zusatzinformationen rund um die jeweiligen Sachgebiete. Im Heft über die Apfelweinwirtschaften beispielsweise finden sich nicht weniger als 14 Seiten geballte Informationen rund um das Lieblingsgetränk vieler Hessen. Und jedes Heft enthält die Bahn- und Bushaltestelle der beschriebenen Orte, Basisinformationen zum RMV-Tarif sowie zwei Schienennetzpläne.

Etwas zweifelhafter angelegt erscheint mir das Sportsponsoring des RMV. Muss ein Verbund, der sich immer mal wieder zum Einsparen von Verkehrsleistungen genötigt sieht, wirklich in Bundesligavereinen als „Premiumpartner“ auftreten? Premiumpartner kommen in der Rangfolge der Werbetreibenden direkt nach den Hauptsponsoren. Bei der Eintracht Frankfurt beispielsweise gibt es einen Hauptsponsor und sieben Premiumpartner, darunter die Deutsche Bahn AG und der erwähnte RMV. Bei den Kickers Offenbach teilt sich gar nur eine einzige Großbrauerei den Titel „Premiumpartner“ mit dem Verkehrsverbund. Beim SV Wehen Wiesbaden sind es insgesamt vier an der Zahl – der Dienstleister aus Hofheim ist auch dort mit von der Partie. Das ausgeprägte Engagement verwundert umso mehr, als selbst die Vereine die Premiumpartnerschaften als Medium für eine eher bundesweite Präsenz herausstellen. Für regional aktive Unternehmen gibt es maßgeschneiderte Werbepakete unterhalb des Premiumsponsoring. Es stellt sich daher die Frage, wie viele RMV-Tickets zusätzlich über den Tresen gehen, wenn in Hamburg, Dresden oder Kempten Fernsehzuschauern die Marke RMV zur Kenntnis gebracht wird...

Ihnen Frohe Weihnachten und einen Guten Rutsch wünscht



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

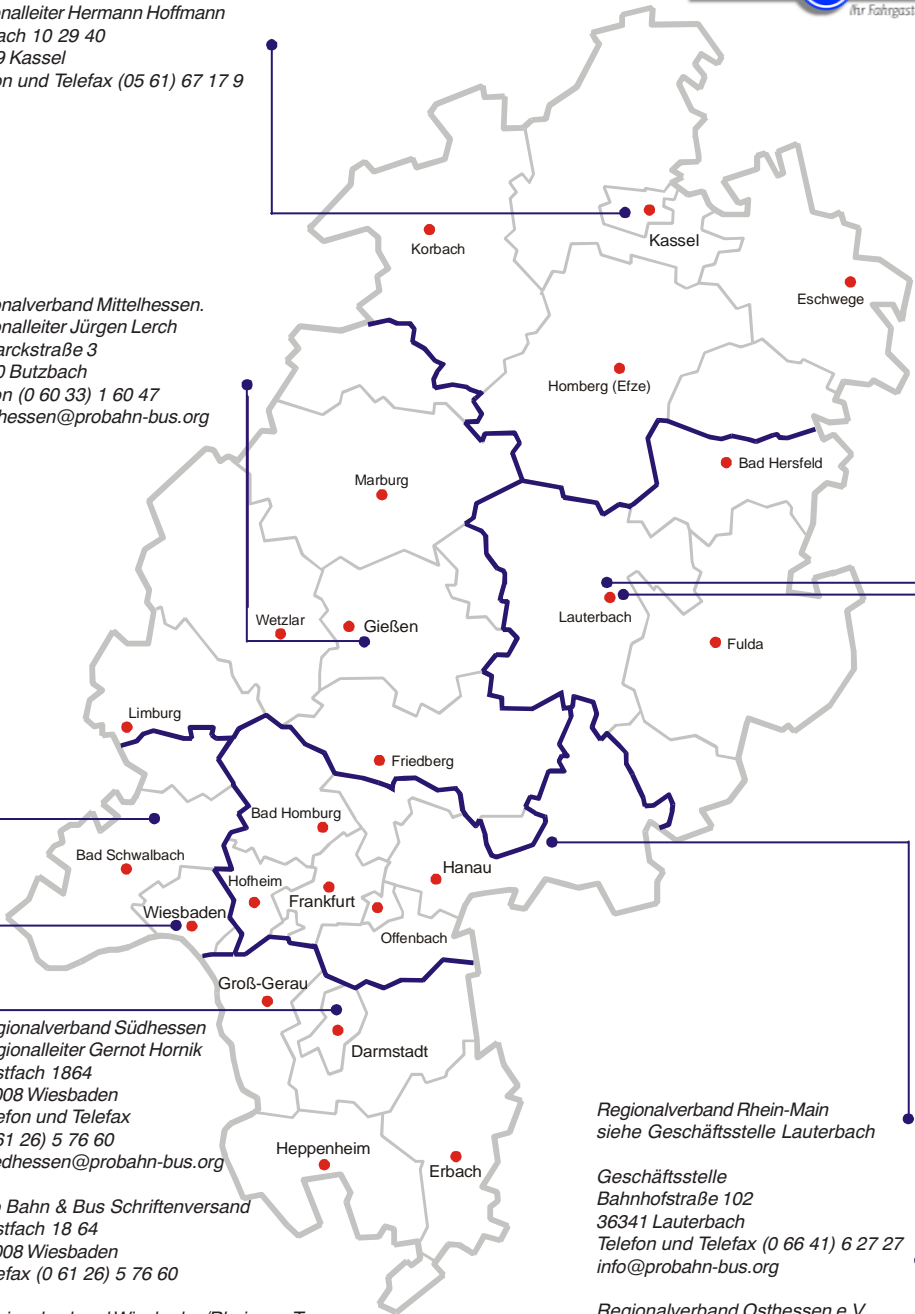
Pro Bahn & Bus Schriftenversand
 Postfach 18 64
 65008 Wiesbaden
 Telefax (0 61 26) 5 76 60

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
 siehe Geschäftsstelle Lauterbach

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
04.12.07 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
03.01.07 18:30 Uhr	NHS	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
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
05.02.08 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
04.03.08 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
	WRT	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Weitere Treffen auf Anfrage!

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!



RMV-Erlebniskarte mit neuer Mitnahmeregelung – und kostenlos für Jahreskarten-Inhaber

(fl) Seit einigen Wochen ist sie im Handel: Die RMV-ErlebnisCard 2008, die ab Januar 2008 gültig ist. In diesem Jahr beinhaltet sie einen erweiterten Service: Wer eine RMV-ErlebnisCard 2008 besitzt, kann am Wochenende günstiger unterwegs sein: Im Zeitraum von freitags ab 19 Uhr bis zum Betriebsschluss in der Nacht auf Montag genügt es, sich für die Fahrten eine jeweils gültige Einzelfahrkarte für Erwachsene zu kaufen. Eine zweite Person fährt dann kostenlos mit.

Wie in den vergangenen Jahren halten darüber hinaus etwa 140 Partner aus Gastronomie, Freizeit und Kultur in der gesamten Region ein vielfältiges Angebot bereit: Zum Beispiel Vergünstigungen im Frankfurter Varieté Tigerpalast, Preisnachlässe bei bekannten Gourmet-Restaurants und für Übernachtungen in Rheingauer Spitzenhotels. Vergünstigten Eintritt gibt es unter anderem auch für Chorkonzerte in Darmstadt und für das Mathematikum in Gießen.

Wer entsprechenden Ehrgeiz entwickelt, kann bis zu 3.000 Euro einsparen. In der Regel heißt dies: Zu zweit genießen, aber nur für einen bezahlen. Kaufen kann man die RMV-ErlebnisCard 2008 für 29,90 Euro ab sofort an allen bekannten Vorverkaufsstellen und online unter www.erlebniscard.de. Dort sind auch weitere Informationen zu den Verkaufsstellen, den Partnern der RMV-ErlebnisCard und deren Angebote zu finden.

Für die Besitzer der Persönlichen RMV-Jahreskarten hält der RMV in diesem Jahr einen besonderen Bonus bereit. Die RMV-ErlebnisCard-Funktion kann wie in den vergangenen Jahren auf der Persönlichen RMV-Jahreskarte freigeschaltet werden, jedoch gibt es das Angebot der RMV - ErlebnisCard 2008 in diesem Jahr kostenlos dazu. www.erlebniscard.de

RMV XtraTour „Winterzeit“ erschienen / Weihnachtsmärkte und Winter-Ausflugstipps

(fl) Winterzeit – Ausflugszeit. Denn wenn es drinnen langweilig wird, gibt es auch in der kalten Jahreszeit jede Menge tolle Sachen, die man draußen unternehmen kann. Und für alle, die Anregungen und Ideen suchen, hat der RMV seine neue XtraTour „Winterzeit“ aufgelegt.

Erstmals sind darin nicht nur alle Weihnachtsmärkte in der Region enthalten, die mindestens zwei Tage dauern, sondern auch weitere Feste und Märkte, die zwischen November 2007 und Februar 2008 stattfinden. Damit Familien die Adventszeit nicht zu lange wird, finden sich jede Menge Tipps für spezielle Kinder-Veranstaltungen. Und die Freiluft-Wintersportler können sich über winterliche Unternehmungen wie Schlittschuhlaufen oder Rodeln informieren. Ergänzt wird alles durch spannende Informationen zu den einzelnen Wintermonaten und durch Wissenswertes und Unterhaltsames zum Thema Winter. Natürlich findet man für alle in der XtraTour vorgeschlagenen Ziele wie gewohnt die passenden Haltestellen und die dort verkehrenden Linien.

Landkreise Waldeck und Marburg halten an der Reaktivierung fest

(hh) Die Hessenschiene Nr. 69 beschrieb auf den Seiten 12 bis 20 ausführlich das Schienenproblem zwischen Marburg und Korbach: Der NVV will wegen zu geringer Fahrgasterwartungen im Raum Frankenberg den Schienenverkehr in Richtung Edersee - Korbach nicht reaktivieren.

Am 20. September 2007 sprach NVV-Chef Wolfgang Dippel im Kasseler Umwelthaus auch über das Frankenberg-Korbach-Problem. Er verstand die Argumente der Kritiker (Kurhessenbahn, Nationalparkgemeinden). Jedoch betonte er, dass bisher kein Kritiker dem NVV vorschlagen konnte, wie Ausbau und evtl. Folgekosten finanziert würden. Dieses Problem erkennen (nach Waldeckische Allgemeine vom 27.09.) auch Kreisbeigeordneter Otto Wilke (Waldeck-Frankenberg) und der Erste Kreisbeigeordnete Dr. Karsten McGovern (Marburg-Biedenkopf). Beide Landkrei-

se halten weiter an der Umsetzung des Gesamtkonzepts Kurhessenbahn einschließlich der Reaktivierung Korbach - Frankenberg fest. Eine Reaktivierung dieser Strecke wäre zur umweltfreundlichen Erschließung des Nationalparks Kellerwald-Edersee dringend erforderlich. Die Absage der Reaktivierung stelle auch den Fortbestand der Schiene in Richtung Marburg mittelfristig in Frage. In diesem Punkt waren sich beide Politiker ebenfalls einig. Perspektiven erhoffe man sich nun durch eine intensive Kooperation beider Landkreise mit dem Land Hessen.

Die Politiker der Kreise Waldeck-Frankenberg und Marburg-Biedenkopf halten weiterhin an der Reaktivierung des Streckenabschnitts Frankenberg - Korbach fest Foto: Jürgen Schmied



„Für Waldeck-Frankenberg wird es darauf ankommen, mit Unterstützung des Landes die eigene Position gegenüber einem stark Kassel-orientierten NVV durchzusetzen“, betonte Wilke. Wilke und McGovern fordern als vordringliche Maßnahme den Abschluss eines neuen Bau- und Finanzierungsvertrages. Hierfür wären nach Auskunft beider Dezernenten rund sieben Millionen Euro erforderlich.

Wichtig wäre für den Betrieb zwischen Cölbe und Korbach eine lohnende Geschwindigkeit, genug Kreuzungsmöglichkeiten für evtl. verspätete Züge, attraktiver Taktverkehr auch am Wochenende und ausreichende Umsteigezeit in Marburg und Brilon Wald. Wer auf Busbetrieb zwischen Frankenberg und Korbach setzt, erhöht keine Fahrgastzahlen und schadet später der Schiene in Richtung Marburg. Ein Vergleich der Fahrgastzahlen beim Busbetrieb vor 15 Jahren im Lossetal und in Baunatal mit den gegenwärtigen Straßenbahn-Fahrgastzahlen erleichtert den Mut, auch im Waldecker Land auf die Schiene zu setzen.

Vorbilder in vergleichbaren Regionen

Die eingleisige schwäbische Verbindung Eutingen-Freudenstadt war vor 25 Jahren eine stilllegungsbedrohte Nebenstrecke. Heute wird sie im Stundentakt befahren. Die Thüringer Bahn hat im Eigenbetrieb ihr eingleisiges Netz modernisiert, z.B. mit

Rückfallweichen. Die Zahl der Fahrgäste stieg. Gerade im Elisabeth-Jahr könnte Hessen auch von Thüringen lernen.

Fahrkartenausgabe Frankenberg vor der Schließung?

Weitere Folgen der Edertalbahn-Diskussion: Bisher betrieb die Kurhessenbahn den Fahrkartenschalter im Bahnhof Frankenberg mit einem Defizit von 25000 Euro im Jahr - so Kurhessenbahnchef Joachim Kuhn. Man hoffte, mit der Durchbindung nach Norden später mehr Fahrkarten verkaufen zu können, z.B. in Richtung Ruhrgebiet. Wahrscheinlich sieht sich die Kurhessenbahn gezwungen, ab 1.1.2008 den Fahrkartenschalter zu schließen. Die Stadt Frankenberg würde nach dem Verlust der Kreisverwaltung auch den Beraterservice für Fahrkarten verlieren. Es bliebe der Automatenverkauf.

*Der Fahrkartenschalter im Bahnhof Frankenberg steht zur Disposition
Foto: Jürgen Schmied*



Kassel:

Etappensieg auf dem Weg zur Herkulesbahn

(hh) Seit Jahren beabsichtigt der Förderverein Neue Herkulesbahn, die Straßenbahnlinie 3 durch das obere Druseltal bis zum Herkules verlängern zu lassen. Ziel ist eine umsteigefreie Straßenbahnverbindung aus der Kasseler Innenstadt in den oberen Bergpark, wo die Wasserspiele beginnen.

Jahrelang hatten führende Verkehrsplaner im Rathaus dieses Projekt wegen angeblich ungünstiger Kosten- Nutzungszahlen kritisiert. Nun beschloss am 1. Oktober 2007 die Kasseler Stadtverordnetenversammlung mit einer breiten politischen Mehrheit die unvoreingenommene Prüfung der Wiedereinführung der Herkulesbahn.

In diesem Beschluss wird der Magistrat aufgefordert, gemeinsam mit der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) eine konkrete Planung für die Finanzierung der Herkulesbahn zu entwickeln und der

Stadtverordnetenversammlung vorzulegen. Insbesondere sollen die Förderfähigkeit des Projektes geprüft, eine Trassenplanung erarbeitet, ein Betriebskonzept entwickelt und gemeinsam mit der kassel tourist GmbH Vermarktungsmöglichkeiten für eine Herkulesbahn im Rahmen der Museumslandschaft Hessen und des allgemeinen Tourismus geprüft werden.

„Der Beschluss deckt sich mit der Intention des Fördervereins, den Wiederaufbau der Herkulesbahn im Rahmen eines Gesamtverkehrs- und Tourismuskonzepts zu verwirklichen“, so Vorstands-

So könnte die Endhaltestelle der Herkulesbahn einmal aussehen

Grafik: Förderverein Herkulesbahn



Hinweise auf den ÖPNV zu den Touristenmagneten im Bergpark Wilhelmshöhe gibt es bereits. Die Frage `Tram oder Bus` lässt die ansonsten vorbildliche KVG-Beschilderung leider offen.

*Foto:
Friedrich Lang*



mitglied Michael Wiesenhütter. Studien und zahlreiche Stellungnahmen von Fachleuten hätten zweifelsfrei belegt, dass das Projekt technisch machbar und mit den Zielen des zukünftigen Weltkulturerbes Bergpark vereinbar sei. Nun ist man zuversichtlich, dass das Ergebnis der Prüfung den endgültigen Durchbruch bringen könnte.

„Zur documenta 13 im Jahr 2012 werden Gäste aus aller Welt ohne Umsteigen und umweltfreundlich vom Friedrichsplatz zum sanierten Herkules gelangen können. Und wenn Kassel im Jahr 2013 nicht nur 1100 Jahre alt, sondern auch in die Welterbeliste der UNESCO aufgenommen wird, hat sich die Herkulesbahn als neues Wahrzeichen der Stadt bereits etabliert“, ist Wiesenhütter überzeugt. Dann gehört die Fahrt auf der Schiene zum Erlebnis von Europas größtem Bergpark selbstverständlich dazu. Gedacht ist

auch an Informationen entlang der Strecke über Geschichte (Kohlenbahn), Höhenangaben, Steigung u.a.

Visionen erfordern mutige Entscheidungen

Das Vereinsmitglied und Sponsor Ströer Deutsche Städte Medien GmbH hat für Großflächenplakate mit Visualisierung der Straßenbahn an der möglichen Endhaltestelle hinter dem Herkulesbauwerk Aushangflächen kostenlos zur Verfügung gestellt. Die BigBanner sind mit dem Text versehen: „Visionen erfordern mutige Entscheidungen“. Die Plakate erscheinen im Monat November 2007 an 40 markanten Stellen der Stadt Kassel. Besonders wirkungsvoll ist das Großplakat im Zwischengang des ICE-Bahnhofs Kassel-Wilhelmshöhe.

Näheres unter www.neue-herkulesbahn.de

Region Kassel: Die Tram kommt nach Vellmar Anstieg der Fahrgastzahlen um bis zu 65 Prozent erwartet

(fl) Mit dem Beschluss der Vellmarer Stadtverordneten stehen die Signale für die Verlängerung des Straßenbahnnetzes nach Vellmar auf grün. Nach dem erwarteten Beschluss des KVG-Aufsichtsrates Ende November und nach Vorliegen eines Zuwendungsbescheides des Landes zur Förderung der Maßnahme kann im Frühjahr mit den Bauarbeiten begonnen werden.

Die ersten Trams werden frühestens ab Herbst 2009 zwischen Kassel und der nördlich gelegenen Nachbarstadt verkehren. Die Kosten für das Bauvorhaben belaufen sich auf 35 Mio. Euro.

„Für uns als Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen ist das eine gute Entscheidung“, kommentiert Andreas Helbig, Vorstandsvorsitzender der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) den Beschluss. „Schließlich werden so bei uns Arbeitsplätze gesichert, durch das zusätzliche Angebot das Straßenbahnnetz Kassels aufgewertet und die Mobilität der Menschen verbessert.“

Die Ausgangssituation

Die Stadt Vellmar liegt nördlich der Stadt Kassel und weist mit rd. 19.300 Einwohnern ein hohes Potential für eine Tramanbindung auf. Obwohl die Stadt Vellmar über ein gutes Angebot an Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und Freizeiteinrichtungen verfügt, stellt die Stadt Kassel als Oberzentrum ein wichtiges Ziel für die Bürger Vellmars dar.

Ebenso bestehen Verkehrsbeziehungen, insbesondere aus den nördlichen Stadtteilen Kassels, zu Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen in Vellmar.

Die bestehende Straßenbahnstrecke der

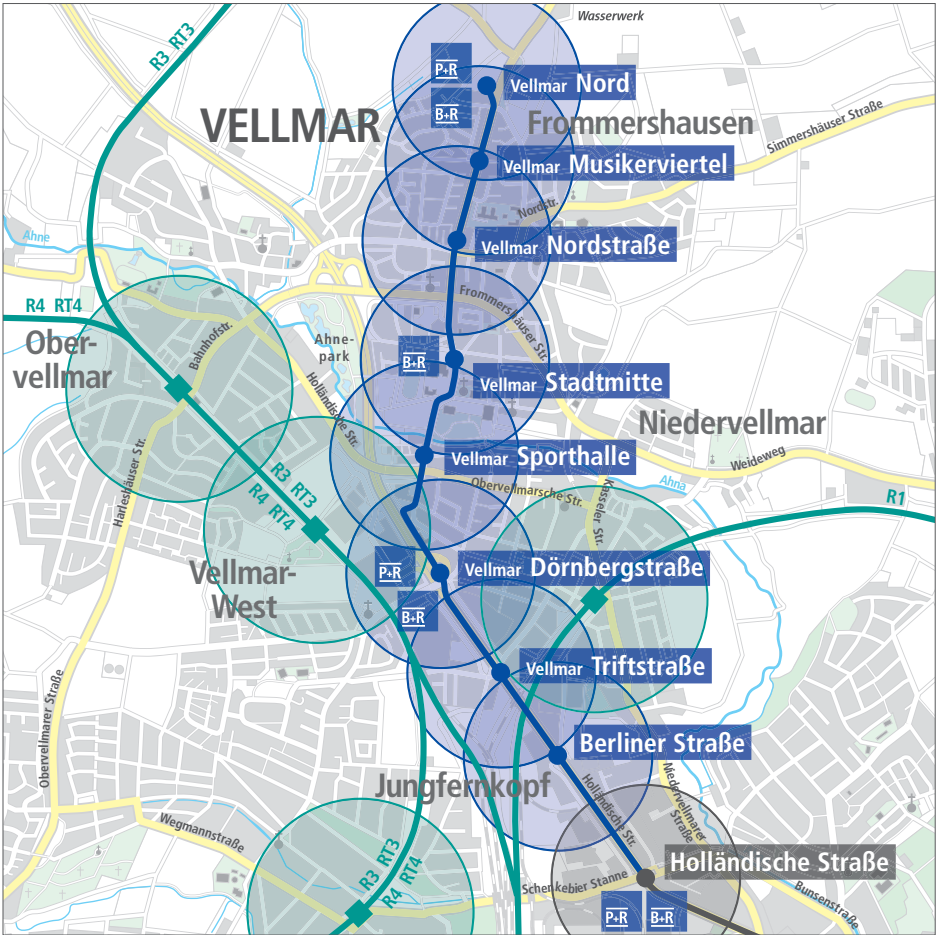
Linien 1, 2 und 5 in der Holländischen Straße im nördlichen Gebiet der Stadt Kassel endet heute an der Bunsenstraße / Schenkebieber Stanne in einer Wendeschleife. Hier wird auch die Tram mit den Buslinien 19, 28, 44, 45, 46, 120 und 130 verknüpft.

Die Idee stammt aus den 80er Jahren

Erste Planungen für eine Straßenbahnverbindung von Kassel nach Vellmar sind auf Anfang der 80er Jahre zurückzuführen, als im Rahmen des sog. Langzeitkonzeptes eine Reihe von Straßenbahnverlängerungen innerhalb Kassels und ins Kasseler Umland vorgeschlagen wurden.

Nach einer längeren Pause begannen erste konkrete Planungen Ende der 90er Jahre. Zunächst entstand eine Machbarkeitsuntersuchung, danach eine Vorplanung mit Kostenermittlung und schließlich erfolgte in Abstimmung mit dem Hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen eine Nutzen-Kosten-Untersuchung, die mit dem positiven Wert von 2,02 ihren Abschluss fand.

Aufgrund der sehr positiven Ausgangsdaten entschlossen sich die Stadt Vellmar, die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG und der Nordhessische Verkehrsverbund zur Beauftragung der Entwurfs- und Genehmigungsunterlagen.



Die neue Straßenbahnlinie nach Vellmar (Grafik: KVG)

Die Tram kommt – im 15-Minuten-Takt

Die geplante Straßenbahnstrecke verbindet die Stadt Vellmar mit dem Oberzentrum Kassel. Ab der heutigen Wendeschleife Holländische Straße ist eine über 4 Kilometer lange Neubaustrecke in Richtung Norden vorgesehen.

Die geplante Verlängerung der Straßenbahnstrecke nach Vellmar verfolgt das Ziel, ein schnelles und klar erkennbares Verkehrssystem zusätzlich zu den Einzugsbereichen der DB-Strecken (RegionalBahn und RegioTram) und deren Stationen zu bauen.

Im Gegensatz zu dem heute stark ver-

zweigten und schwer verständlichen Busnetz soll die Straßenbahn ein leicht begreifbares Linien- und Betriebskonzept aufweisen.

Durch die geplante Straßenbahnstrecke werden der westliche Teil des Stadtteils Niedervellmar sowie der Stadtteil Frommershausen mit dem Stadtzentrum und öffentlichen Einrichtungen wie Rathaus, Schule, Hallenbad, Altenheim usw. direkt mit der Innenstadt von Kassel verbunden. Es ist geplant, die Straßenbahnstrecke von der heutigen Wendeschleife über die Holländische Straße (B7/83), die Brüder-Grimm-Straße und die Landesstraße L 3386 bis nach Vellmar Nord zu verlängern.

Die Straßenbahnlinien 1 und 2 sollen während der Hauptverkehrszeit jeweils im 15 Minuten Takt die Neubaustrecke befahren, teilweise sogar in Doppeltraktion.

Während der Normalverkehrszeit wird lediglich eine Straßenbahnlinie im 15 Minuten Takt Vellmar anfahren. Die weitere Linie wird - wie heute - an der Wendeschleife Holländische Straße in Kassel enden. In der Schwachverkehrszeit und Wochenendverkehrszeit wird, wie auf ähnlichen Streckenästen, (vorerst) eine Straßenbahnlinie im 30 Minuten Takt Vellmar bedienen. Die verbleibenden Buslinien werden zeitgleich an die entsprechenden Straßenbahnlinien angebunden.

Von Vellmar zum Königsplatz in 17 Minuten

Durch die weitgehend geradlinige Streckenführung und das Entfallen von Umsteigevorgängen sind Reisezeitvorteile von bis zu sechs Minuten gegenüber der heutigen Busbedienung erzielbar. Die Fahrzeiten der Straßenbahnstrecke betragen zwischen:



Von der bisherigen Endstation Holländische Straße (Hintergrund) wird die Neubaustrecke auf dem Grünstreifen zwischen der Holländischen Straße und der Randstraße (rechts) gebaut

Vellmar Nord - Kassel Königsplatz:
20 Minuten

Vellmar Stadtmitte - Kassel Königsplatz:
17 Minuten

Berliner Straße - Kassel Königsplatz:
13 Minuten

Erfahrungsgemäß wird die Straßenbahnneubaustrecke durch die damit verbundenen Vorteile für die ÖPNV-Nutzer im Ergebnis zu einem deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen führen.

Der Streckenverlauf

Ab der Endstelle Holländische Straße verläuft die Trasse in einem Grünstreifen neben der Holländischen Straße, in Höhe Berliner Straße verschwenkt die Trasse in die Mitte der Holländischen Straße, verlässt dann im Bereich der Warburger Straße den unmittelbaren Straßenbereich der Holländischen Straße (B7/83) wieder, um mit der Haltestelle Dörnbergstraße nä-

her an die besiedelten Gebiete heranzukommen. Die beanspruchten Flächen bestehen ausschließlich aus Straßenflächen oder Straßen begleitenden öffentlichen Grünflächen.

Unmittelbar hinter der Kreuzung mit den Straßen Zum Feldlager/Brüder-Grimm-Straße (neuer Kreisell) kehrt die Straßenbahnstrecke wieder parallel zur Bundesstraße zurück und fügt sich in die Straßen begleitende Böschung ein.

Nach rund 180 Metern wird ein privates Gewerbegrundstück teilweise beansprucht, um auf die Brüder-Grimm-Straße zu gelangen. Die Brüder-Grimm-Straße ist eine Haupterschließungsstraße des Stadtteils Niedervellmar in das Stadtzentrum. Die Trasse verläuft auf dem ersten Stück innerhalb des Straßenraumes, anschließend aber in einem Grünstreifen parallel zu dieser Straße bis zum Stadtzentrum am Rathaus.

Durch die beengten räumlichen Ver-

Planerisch sehr schwierig gestaltete sich die Engstelle in Höhe des Vellmarer Rathauses



hältnisse ist im unmittelbaren Stadtzentrum ein kurzes Stück der Tramtrasse ein-
gleichzeitig neben dem heutigen Straßenraum
auszubauen. Nach der Kreuzung der
Frommershäuser Straße liegt die Strecke
weiterhin in westlicher Seitenlage inner-
halb der Landesstraße 3386. Teile der
heutigen Landesstraße, geringe private
Gartenflächen und begleitende Grünflä-
chen einer öffentlichen Straße werden für
den Trassenbau in Anspruch genommen.
Für die Wendeschleife und die P+R An-
lage an der Endstelle Vellmar Nord wird
eine private, zurzeit als Ackerland genutz-
te Fläche, beansprucht. Diese Fläche muss
noch erworben werden.

Das Einzugsgebiet der neuen Straßen-
bahnstrecke umfasst im fußläufigen Be-
reich (500 Meter Radius um die Halte-
stellen) rund 9.000 Einwohner. Darüber
hinaus liegen nahezu 1000 Arbeitsplätze
an der Strecke.

Die Tram verkehrt auf der Holländi-
schen Straße im ungewohnten Linksver-
kehr. So kann die Haltestelle Triftstraße
als Mittelbahnsteig abseits des Autover-
kehrs angelegt werden. Das Warten wird
für die Fahrgäste dadurch angenehmer
und ruhiger, als Zugang entsteht ein eben-
erdiger Überweg. Der Umbau der Kreuzung
schafft für den Autoverkehr zusätz-
liche Fahrbeziehungen über die Holländi-
sche Straße zwischen Triftstraße und
Günterslohe.

Barrierefrei nach Vellmar und zurück – technische Ausstattung

Die Bahnsteige aller Haltestellen ha-
ben eine Nutzlänge von 60 Metern. Aus-
nahme bildet die Haltestelle „Vellmar

Stadtmitte“ (ca. 78 Meter) wegen gemein-
samer Nutzung von Bus und Tram. Die
Bahnsteigbreiten betragen je nach örtli-
cher Situation zwischen 2,50 Meter und
3,03 Meter für Seitenbahnsteige und ca.
vier Meter für Mittelbahnsteige. Die
Höhe der Bahnsteige beträgt 20 cm über
Schienenoberkante. Der Abstand der
Bahnsteigkante zur Gleisachse beträgt
1,23 Meter, d.h. je nach Fahrzeugbreite
beträgt der zu überbrückende Spalt zwi-
schen Bahnsteigkante und Fahrzeug zwi-
schen drei cm und acht cm.

In die Oberfläche der Bahnsteige ist
ein Leitsystem für Blinde und Seh-
behinderte integriert und taktil erfassbar.
Die Bahnsteige werden mit grauen Beton-
platten eingedeckt. Die niederflurigen Ein-
stiegsbereiche sind mit taktilen, gelb ein-
gefärbten Betonplatten auf dem Bahnsteig
gekennzeichnet. Zur Ausstattung der
Bahnsteige gehören Leuchten, transparen-
te, beleuchtete Fahrgastpavillons mit Sitz-
gelegenheiten und Fahrgastinfovitrine,
Lautsprecheranlagen zur Durchsage von
betrieblichen Änderungen, ein Leitsystem
zur Orientierung und Information der
Fahrgäste (Infostele, Richtungsschild,
Stationsschild, sofern notwendig Park &
Ride-Schild und Bike&Ride Schild), die
gesetzlich vorgeschriebenen Haltestellen-
Zeichen, teilweise Uhren, Anlehnstützen
sowie Abfallbehälter.

Für Fahrgäste, die mit dem Rad zur
Haltestelle kommen, werden Fahrrad-
bügel zum Anschließen der Räder bereit-
gestellt, bei entsprechendem Bedarf auch
abschließbare Boxen, die über die Stadt
Vellmar gegen eine zu hinterlegende
Kautionsangemietet werden können.



Auf diesem Acker wird die Endstelle der Straßenbahn in Vellmar-Nord gebaut werden. Im Hintergrund erkennt man den Habichtswald mit dem Herkules 3 Fotos: Dr. Heribert Menzel

Bahnsteige, die unmittelbar an Straßen grenzen, werden mit Spritzschutzwänden versehen. Die Überwege über die Gleise werden genauso behindertengerecht ausgeführt wie die Zuwege in Form von Rampen mit höchstens sechs Prozent Neigung.

Wer zahlt was?

Nach dem derzeitigen Stand werden die Baukosten für den Neubau der Straßenbahnverlängerung bis Vellmar Nord einschließlich des Umbaus der Wendeschleife Holländische Straße bei rund 32,4 Mio. Euro und die Planungskosten bei ca. 2,6 Mio. Euro liegen, insgesamt also ca. 35 Mio. Euro.

Die zuwendungsfähigen Baukosten werden aufgrund der positiven Nutzen/Kosten-Untersuchung voraussichtlich durch das Förderprogramm des Landes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in einer Höhe

von 75 Prozent bezuschusst. Durch Investitionsfördermittel aus dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) des Landes Hessen kann die Förderung auf ca. 90 Prozent aufgestockt werden, so dass mit Zuwendungen in Höhe von ca. 29 Mio. Euro gerechnet werden kann.

Der Fehlbetrag der Betriebskosten, der nicht durch Fahrgeldeinnahmen abgedeckt werden kann, wird je zur Hälfte durch Regionalisierungsmittel über den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und durch die Stadt Vellmar getragen.

Ebenso beteiligt sich der NVV an den Ausführungsplanungskosten mit einem Anteil von 500.000 Euro. Die Stadt Vellmar wird einmalig mit maximal vier Millionen Euro an den Bau- und Planungskosten beteiligt. Für alle anfallenden Reparatur- und Unterhaltungskosten der Strecke kommt die KVG auf.

Neues Reisezentrum in Bad Hersfeld eingeweiht

(wb) Seit Freitag, dem 7. September 2007, gibt es im Bahnhof Bad Hersfeld ein neu gestaltetes Reisezentrum. Damit wurde das Provisorium der während der Umbauphase in der ehemaligen Bahnhofsgaststätte untergebrachten Fahrkartenausgabe beendet.

Das neue Reisezentrum kann sich sehen lassen. An Stelle der alten „Glaskästen“ gibt es nun zwei kundenfreundlich gestaltete Arbeitsplätze für das Bahnpersonal, von denen man „barrierefrei“ Serviceleistungen in Anspruch nehmen kann.

Bei der Neugestaltung und Sanierung des Bahnhofs samt seines Umfeldes, die insgesamt viereinhalb Jahre – bedingt durch etliche Verzögerungen – dauerte, wurden insgesamt 9,27 Millionen Euro investiert. Ein Teil der Gelder kam von der Stadt Bad Hersfeld und dem Bund, auch das Land Hessen gewährte eine beträchtliche finanzielle Unterstützung. Hessen und der NVV waren mit 4,1 Mil-

lionen Euro dabei, der Bund mit 2,16 Millionen Euro. 2,7 Millionen Euro investierte die Stadt Bad Hersfeld, die Deutsche Bahn 320.000 Euro. Mit den investierten Millionen wurden neben der Empfangshalle der Vorplatz und der Busbahnhof neu gestaltet, die ICE-Bahnsteige und die Parkplätze auf der Rückseite gebaut, drei Aufzüge installiert sowie die Überdachung und die Unterführung erneuert.

Die Redner der Einweihungsfeier waren sich einig, dass Bad Hersfeld mit diesem Bahnhof über eine Visitenkarte verfügt, „auf die wir stolz sein können“, so Bürgermeister Boehmer. Die Geschäftsfläche neben dem Reisezentrum in der



Das neue Reisezentrum im Bahnhof Bad Hersfeld

Bild: Karl Schönholtz



Der neugestaltete Busbahnhof am Bahnhof Bad Hersfeld 2 Fotos: Friedrich Lang

Empfangshalle ist noch nicht vermietet. Auch die leer stehende ehemalige Gaststätte solle, wie auch immer, wieder belebt werden, erklärte Ralf König von der zuständigen Bahntochter DB Station & Service auf Nachfrage der örtlichen Presse.

Die neu gestaltete Unterführung stellt eine Besonderheit dar: Hinter Glasflächen sind Motive aus der Stadt Bad Hersfeld und dem Festspieleben zu erkennen. Durch eine Beleuchtung in wechselnden Farben werden unterschiedliche Farbeffekte erzielt. Die hochwertige Gestaltung war sicher nur durch das Zusammenspiel mehrerer Geldgeber möglich. Die Thesen vom „Bahnhof als Visitenkarte einer Stadt“ und dem „Ersten Eindruck, der zählt“ wurden hier einmal auf vor-

bildliche Weise mit Leben erfüllt. Die Gestaltung macht aber auch deutlich, dass Bad Hersfeld dem nördlich gelegenen Bebra als dem führenden Haltebahnhof der Region mehr und mehr den Rang ablauft. Bad Hersfeld hat mit dem ICE im Zweistundentakt die für die Region wichtige Anbindung an das Rhein-Main-Gebiet und den Flughafen in Frankfurt.



Sanierung der Gießener Bahnsteigunterführung hat begonnen

(fl) Anfang November 2007 begann die Sanierung der Bahnsteigunterführung in Gießen. Faktisch handelt es um einen Neubau, der 12 Meter südlich der bestehenden Unterführung errichtet werden soll. Leider verlängern sich dadurch die Wege für die Fahrgäste dauerhaft, wenn auch nur geringfügig.

Der neue Tunnel wird 113 Meter lang. Ebenfalls begonnen wurde die Renovierung des Daches an Gleis 1. Außerdem sollen mehrere Bahnsteige erneuert werden, vor allem im „oberhessischen Teil“ des Bahnhofs. Insgesamt investiert die Deutsche Bahn 10 Millionen Euro in den mittelhessischen Umsteigeknoten.

Der Neubau der Unterführung geht mit einer teilweisen Sperrung des alten Zugangs einher. Um die Hauptgleise 2 und 3 sowie das „Mittelhessenexpress-Gleis 4“ und das für den Regionalverkehr ebenso wichtige Gleis 5 zu erreichen, bleibt nur der (Um-) Weg über den Fußgängersteg am nördlichen Bahnhofskopf. Die Bauzeit soll nicht weniger als drei Jahre betragen!

Der bisherige Gießener Bahnsteigtunnel hatte eine gewisse Berühmtheit erlangt. Seit mehreren Jahren war die Betriebssicherheit stellenweise nur noch durch Holzausbauten zu erzielen, wie sie ansonsten

im Bergbau üblich sind. Herab fallende Fliesen dürften das Bild bereits seit mehreren Jahrzehnten (!) geprägt haben. Behindertengerechte Zugänge gab es nur für die Gleise 2 bis 5 sowie 1, 9 und 11.

Anschlussverluste für umsteigende Fahrgäste

Für erheblichen Unmut sorgt der deutlich verlängerte Umsteigeweg, den Fahrgäste der Lahntalbahn, der Lahn-Kinzig-Bahn und der Vogelsbergbahn in vielen Fällen zurückzulegen haben. Kommen deren Züge nicht auf Gleis 9 oder 11 an oder fahren dort ab (was bei der Lahn-Kinzig-Bahn nie der Fall ist), verlängert sich die Wegstrecke um mindestens das



Max Maulwurf ist im Bahnhof Gießen unterwegs. Mit seinen schlecht abgestimmten Grabungsarbeiten sorgt er bei den Fahrgästen für Verdross



Auch das Dach am Bahnsteig 1 wird erneuert

dreifache. Die Regelumsteigezeit von sechs Minuten für den Bahnhof Gießen lässt sich beim Gang über den Fußgängersteg am Nordkopf allenfalls von durchtrainierten Fahrgästen einhalten.

Da die Vogelsbergbahn durch die mangelhafte Infrastruktur besonders häufig von Verspätungen betroffen ist, gehen dort auch die meisten Anschlüsse verloren. Zumal auf das Einhalten der Regelumsteigezeit kein Verlass ist. Allzu häufig hören Fahrgäste, die sich darüber beschweren wollen, die Floskel „die zentrale Transportleitung hat entschieden,...“.

Verlängerte Wege nicht im Fahrplan berücksichtigt

Eine drei Jahre dauernde Baustelle mit verlängerten Umsteigezeiten wird in den Fahrplan eingearbeitet – eigentlich eine Selbstverständlichkeit. Nicht so jedoch im Fall Gießen. Gravierendes Beispiel: Der Mittelhessenexpress – seit 29.09.2007 nach Feststellung von Bremsmängeln nur noch mit maximal 125 km/h unterwegs – kommt häufig mit einigen Minuten Verspätung auf Gleis 2 in Gießen an.

Planmäßig wäre er zur Minute 35 dort. Die Anschlusszüge Richtung Fulda fahren aber bereits zur Minute 43 oder 44 ab. Die Abfahrt der Vogelsbergbahn erfolgt in Gießen in der Regel pünktlich, bereits am Bahnhof Reiskirchen wird aber sehr häufig auf etwa fünf Minuten verspätet eintreffende Gegenzüge erwartet. Da die Verspätung dieser Gegenzüge der sonst stets gut informierten zentralen Transportleitung bereits zur Zeit der Planabfahrt in Gießen bekannt sein dürfte, müsste es doch möglich sein, die Wartezeit in Gießen zu verbringen und damit gleichzeitig umsteigenden Fahrgästen eine Chance geben, ihren Anschlusszug noch zu erwischen.

Selbstverständlich haben sich bereits in den ersten Tagen der Tunnelsperrung Fahrgäste über den Missstand beschwert. Eine bekannt gewordene Auskunft des Rhein-Main-Verkehrsverbundes zeigt leider, wie erschreckend schwach das Zusammenspiel der verschiedenen DB-Tochtergesellschaften und der Fahrplanverantwortlichen ist. Demnach wurde dem Verbund lapidar mitgeteilt, dass für die Dauer der Bauarbeiten immer wieder mit Anschlussverlusten zu rechnen ist.

Lange Umsteigewege treffen auf verspätungsanfällige Linien

Die mittelhessischen Regionalverkehrsstrecken Lahntalbahn, Lahn-Kinzig-Bahn und Vogelsbergbahn leiden besonders unter den verlängerten Umsteigewegen im zentralen Umsteigebahnhof Gießen. Die genannten Strecken verkehren ohnehin nur dann pünktlich, wenn alles glatt läuft. Schon bei kleinsten Verspätungen entwickelt die Trias aus



*Im oberhessischen Teil des Gießener Bahnhofs sollen die Bahnsteige erneuert werden
3 Fotos: Friedrich Lang*

häufigen Langsamfahrstellen, hoffnungslos veralteter Signaltechnik und leistungsschwachen Triebwagen auf der Lahntal- und Vogelsbergbahn ihren Dominoeffekt: Nichts geht mehr, und das überall.

Fast zur Gewohnheit geworden sind die Verspätungen beim RE 9, dem eigentlich attraktiven und gut nachgefragten Regionalexpress-Takt zwischen Gießen, Siegen, Köln und Aachen. Kaum ein Zug erreicht Gießen nach 244 Kilometern Fahrt über abwechselnd hoch belastete, marode und kurze eingleisige Streckenabschnitt noch pünktlich. Den Anschluss zum RE nach Frankfurt zu erreichen gleicht einem mittleren Lotteriegewinn. Die Fahrkartenausgabe in Wetzlar verschweigt den RE 9, wenn es darum geht, Anschlussverbindungen über Gießen hinaus zu nennen und verweist lieber auf frühere Züge...

Nicht selten ist in Wetzlar übrigens ein besonders fahrgastunfreundliches Manöver zu beobachten: Die Fahrt des bereits hoffnungslos verspäteten RE 9 aus Aachen wird 12 Kilometer vor dem wichtigen Umsteige- und Zielbahnhof beendet, die Fahrgäste aus dem Zug gebeten. Anschluss besteht dann in der Regel mit einem kleinen Regionaltriebwagen der Lahntalbahn, in den sich die Fahrgastmenge des aus fünf Doppelstockwagen bestehenden RE 9 zu drängen hat. Oder es kommt ein Ersatzzug aus Gießen - genommen wird, was gerade verfügbar ist. In der Vergangenheit konnte dies schon einmal ein einteiliger Triebwagen sein... Hintergrund der Aktion: Da es in Gießen keinen Ersatz für den RE 9 gibt, soll durch den früheren Wendebahnhof die verspätete Abfahrt des Gegenzuges vermieden werden.

Stockheim - Bad Vilbel Mehr Züge durch das Niddertal

(lk) Die Fahrgäste der Niddertalbahn dürfen sich auf Mai 2008 freuen. Dann endlich wird auf der Relation Bad Vilbel – Nidderau – Stockheim/Oberhessen (RMV-Linie RB/SE 34) wieder der Samstags- und Sonntagsverkehr aufgenommen. Zu diesem Zeitpunkt sollen auch alle Umgestaltungsmaßnahmen auf der 30km langen Strecke mit ihren 14 Stationen abgeschlossen sein.

Bereits im September 1998 war hierzu ein Bau- und Finanzierungsvertrag zwischen Deutscher Bahn AG, dem Land Hessen und dem RMV abgeschlossen worden; im Mai nächsten Jahres sollen dann insgesamt etwa 50 Millionen Euro in die Strecke investiert worden sein.

Seit einigen Jahren sind auf der Strecke schon Schienen, Schwellen, Schotter und die Bahnsteige mit nun einer Einstiegshöhe von 76cm (mit Ausnahme von Altenstadt und Niederdorfelden) erneuert

worden. Zudem ist bereits der 200m lange Budesheimer Tunnel saniert. Im Oktober kam noch die Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks (ESTW) in Altenstadt hinzu, was auch die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik auf der Gesamtstrecke beinhaltet. Somit werden die Züge künftig mit bis zu 80km/h, anstatt zuvor mit 60km/h verkehren können. Ferner ist die Kommunikation mit dem erst kürzlich in Betrieb genommenen EStW Bad Vilbel deutlich leichter.

In den Herbstferien wurden die beiden Kreuzungsbahnhöfe Niederdorfelden und Altenstadt modernisiert, i m Bild der Bahnhof Niederdorfelden. In dem kleinen Häuschen in der Bildmitte ist das neue Unterstellwerk untergebracht



Während der rechte Bahnsteig in Niederdorfelden Ende November bereits erneuert wurde, wartet der linke noch auf seinen Umbau



Neben bahneigenen Finanzierungsmitteln wird ein Teil der Kosten über Bundes- und Landeszuschüsse gedeckt. Den Großteil des Finanzierungspaketes für die Modernisierung tragen allerdings der RMV, die Landkreise Wetterau und Main-Kinzig sowie die Anliegerkommunen Glauburg, Altenstadt, Nidderau, Schöneck, Niederdorfelden und Bad Vilbel aufgrund von Bestellung zusätzlicher Schienenverkehrsleistungen. So wurde zusätzlich im September 1998 durch den Main-Kinzig-Kreis, den Wetteraukreis und den RMV eine Vereinbarung über ein neues Betriebskonzept im Niddertal vereinbart: Es umfasst ein Bestellvolumen von weiteren 262004 Zugkilometern jährlich und ist gemeinsam mit den Anliegerkommunen für 20 Jahre zu finanzieren.

Mit den bisherigen 370000 Zugkilometern werden es insgesamt 632004 Kilometer pro Jahr sein. Zurzeit fahren 21 Züge montags-freitags, zukünftig werden es 25 sein. Von diesen starten und enden jeweils 17 in Frankfurt. Samstags wird es 14 Verbindungen geben, die allesamt zum Frankfurter Hauptbahnhof durchgebunden werden bzw. dort starten sollen. Sonntags werden 13 Fahrten angeboten; es ist hier allerdings ein Umstieg auf die S-Bahn bzw. die Regionalbahn in Bad Vilbel erforderlich.

Der Pro Bahn & Bus zeigt sich sehr erfreut über die abschließenden Investitionen, die vor allem den jahrelangen Zwischenzustand an den Kreuzungsbahnhöfen in Altenstadt und Niederdorfelden beendet. Zudem erhöht das geplante erweiterte Angebot die Attraktivität der Strecke deutlich. Pro Bahn und Bus fordert darüber hinaus auch eine Wiederaufnahme des Sonntagsverkehrs auf der in Nidderau kreuzenden Bahnstrecke Friedberg-Hanau (RMV-Linie RB33) mit dortiger Umstiegsmöglichkeit. Es wird allerdings bezweifelt, dass die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit einen spürbaren Zeitvorteil bringt, da die häufig verkehrenden Diesellok-Dosto-Gespanne recht schwerfällig sind. Weiterhin muss abgewartet werden, ob die erweiternde Durchbindung der Züge von und nach Frankfurt nicht zu Verspätungen auf dem Streckenabschnitt Bad Vilbel-Frankfurt-West führt.

Die Hessenschiene hatte mehrmals über den sich dort verzögernden Ausbau und die daraus resultierenden Problematiken im Mischverkehr zwischen Fern-, Regional- und Güterzügen berichtet.

Fahrkartenverkauf in Limburg Erhebliche Verschlechterungen für Bahnkunden

(hpg) An den Limburger Bahnhöfen gelten seit 5. November neue Öffnungszeiten für die Fahrkartenschalter. Besonders starke Einschränkungen müssen Reisende am ICE-Bahnhof Limburg-Süd in Kauf nehmen. Die Öffnungszeiten reduzieren sich dort um mehr als 13 Stunden pro Woche!

Für Fahrgäste, die sich in Ruhe beraten lassen oder ihre Fahrausweise für die darauf folgende Woche kaufen wollen, ist es besonders ärgerlich, dass der Schalter an Sonn- und Feiertagen in Zukunft geschlossen bleibt.

Die neuen Öffnungszeiten am ICE-Bahnhof Limburg-Süd:

Mo.–Fr.: 7.00–18.00 Uhr,

Samstag: 8.30 –14.00 Uhr,

Sonn- und Feiertage: Geschlossen.

Zum Vergleich die bisher geltenden Zeiten (mit Anzahl der Stunden pro Tag):

Mo.–Fr.: 5.50–18.15 Uhr (12:25 Stunden),

Samstag: 8.40 – 14.15 Uhr (5:35 Stunden),

Sonn- und Feiertage: 11.45 – 14.00 / 14.30 – 18.15 Uhr (6 Stunden)

Zwar reduziert sich die Schalterpräsenz am Limburger Stadtbahnhof nur um eine Stunde pro Woche, allerdings verändern sich die Öffnungszeiten. Vor 8 Uhr können keine Fahrausweise mehr mit Beratung erworben werden. Bislang war dies montags bereits ab 6.30 Uhr, Di. – Fr. ab 7.30 Uhr möglich.

Neue Öffnungszeiten am Bahnhof Limburg (Lahn):

Mo. – Fr.: 8.00 – 18.00 Uhr,

Samstag: 8.30 – 14.10 Uhr,

Sonn- und Feiertage: Geschlossen.

Der hessische Fahrgastverband Pro Bahn & Bus wünscht sich eher eine Ausweitung als eine Reduzierung des persönlichen Verkaufs. Damit sich das lohnt, empfiehlt der Verband, eine möglichst breite Palette von Reisedienstleistungen am Bahnhof zu konzentrieren.

Ähnlich wie in Weilburg könnte die ganze Palette der RMV-Angebote in einer „Mobilitätszentrale“ angeboten werden. Wenn die Bahn ihren Partnern faire Provisionen überlässt, ließe sich außerdem eine private Reiseagentur als Vertriebspartner in den Bahnhöfen etablieren.

Mit einem massiven Rolltor zeigt die Deutsche Bahn am ICE-Bahnhof Limburg-Süd, dass der Fahrkartenschalter geschlossen ist

Foto: Hans-Peter Günther



Zahlreiche Buslinien im Lahn-Dill-Kreis ausgeschrieben und neu gestaltet

(fl) Insgesamt vier Linienbündel mit insgesamt 33 Buslinien und mehr als 3 Millionen Nutzwagenkilometern pro Jahr hat die lokale Nahverkehrsgesellschaft VLD des Lahn-Dill-Kreises zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 vergeben. Zum Zug (bzw. Bus...) kamen die Verkehrsgesellschaft Mittelhessen (VM) und der lokale Anbieter Becker-Reisen aus Bad Endbach.

Beide waren schon bisher im Lahn-Dill-Kreis aktiv, die neu strukturierte „VM“ jedoch in Form ihrer Vorgängergesellschaften Bender, Kreuzt und Verkehrsbetrieb Medenbach.

Die größten Änderungen erfährt der Busverkehr links und rechts der Lahntalbahn zwischen Wetzlar, Solms, Braunfels und Leun, der an der mittleren Dill im Bereich der Gemeinden Ehringshausen, Ablar und Greifenstein sowie der Stadtverkehr Dillenburg und der Lokalverkehr im nördlich anschließenden Dietzhöltal. Eher gering fallen die Änderungen im Bereich der Gemeinde Rechtenbach aus, denn das dortige Fahrtenangebot wurde bereits vor einigen Jahren vertaktet und mit Linien nach Gießen und Langgöns erfolgreich verknüpft.

Während der Stadtverkehr Dillenburg und der Lokalverkehr im Dietzhöltal künftig von „Becker-Reisen“ bedient wird, konnte die stark expandierende „VM“ (Tochter der überregional aktiven Firma Abellio) alle übrigen neu ausgeschrieben Verkehre für sich verbuchen. Gleichzeitig ziehen sich die Bahntochter „RKH“ und mehrere Kleinbetriebe weitgehend aus dem Lahn-Dill-Kreis zurück.

Auf zahlreichen Linien wurde der Fahrplan vertaktet oder zumindest rhythmisiert.

Außerdem wurden Verknüpfungshaltestellen definiert, z.B. „Niederbiehl Mehrzweckhalle“ und „Burgsolms Bahnhof“ im Bereich der Stadt Solms. Alle neu vergebenen Linien erhalten dreistellige Liniennummern; die in einigen RMV-Regionen übliche Kennzeichnung durch eine Buchstaben-Zahlenkombination ist im Lahn-Dill-Kreis dagegen unbekannt.

68 Frischlinge

Als „Frischlinge“ bezeichnet der VLD die auf den Ausschreibungslinien zum Einsatz kommenden Busse auf seiner Homepage. 68 Linienbusse, davon 17 Gelenkbusse und vier 15m lange Linienbusse (Dreiachser), sind für den VLD im nun einheitlichen Design auf den Ausschreibungslinien auf dem Gebiet von insgesamt 14 Städten und Gemeinden des Lahn-Dill-Kreises im Einsatz. Darunter 29 Neufahrzeuge des Herstellers Mercedes-Benz, 22 Volvobusse und 10 des Herstellers EVOBUS. Der VLD ist damit Auftraggeber mit einer sehr jungen Busflotte.

Die Gestaltung der Fahrzeuge erinnert an diejenige der Frankfurter Verkehrsgesellschaft VGF. Ergänzt wird der Türkiston durch einen grauen Streifen am unteren Fahrzeugrand.

Wölfersheim: Kreisel darf Bahn nicht gefährden Gemeindevertretung fasst Beschluss pro Kreisel und pro Bahn

(mr, jl) Der Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) hat gegenüber DB Netz den Infrastruktursicherungsvertrag für das nicht mehr verkehrsbediente Teilstück der Linie 31 zwischen Wölfersheim und Hungen zum 31.12.2008 gekündigt. Über die Motive dieses Schrittes kann zurzeit nichts Genaues gesagt werden.

Eine Anfrage der Partei die Grünen in der ZOV-Verbandsversammlung im Dezember soll mehr Klarheit bringen. Vor allem wichtig dabei ist die Frage eines möglichen Strategiewechsels des ZOV. Bislang jedenfalls wollte dieser über ein Pachtmodell mehr Einfluss auf die Nebenstrecken im Verbandsgebiet erlangen und perspektivisch den Verkehr zwischen Wölfersheim und Hungen wieder aufnehmen.

Die Ankündigung dieser Aufkündigung wiederum führte in Wölfersheim zum Startschuss für das Projekt ‚Kreisel‘ für die große Kreuzung am Bahnhof. Genau gesagt geht es um die Kreuzung der B455 mit der Bahnhofstraße und dem ins Gewerbegebiet führenden Heyenheimer Weg kurz hinter dem Wölfersheimer Bahnhof in Richtung Hungen. Bislang ruhte dieses Vorhaben, weil nicht klar war, wie es mit der Bahn weiter geht.

Hinter den Signalen soll der Kreisel entstehen. Das Bild entstand noch vor der Abbestellung des Streckenabschnitts Wölfersheim-Södel - Hungen Foto: Friedrich Lang



In der Vergangenheit wurde dieses Projekt in Wölfersheim immer nach dem Motto diskutiert ‚Bleibt die Bahn, dann gibt es keinen Kreisel, nur Ampelanlagen, fällt sie weg, dann ist der Weg für einen Kreisel frei‘. Diese angebliche Unverträglichkeit von Kreisel und Bahn blieb reichlich nebulös, die örtlichen Grünen äußerten von Anfang an Zweifel an dieser Behauptung.

Unabhängig von der Kreiselfrage hat die Gemeindevertretung Wölfersheims vor geraumer Zeit bereits die Umgestaltung des gesamten Bahnhofsgeländes beschlossen. Dessen Eckpunkte: Erwerb des Bahnhofsgebäudes durch die Gemeinde, Verlegung der Bahnhofszufahrt Richtung Melbach, Erneuerung des Bahnsteigs, Wegfall des ersten Gleises, dort Bau einer Einbahnstraße für den Bus, der so an den Bahnsteig heran und um das Bahnhofsgebäude herum zur Schranke hin aus dem Bahnhofsgeländes heraus fahren kann. Dieses weit mehr als eine Million Euro teure Projekt wurde noch nicht begonnen, da letzte Fragen mit der DB noch offen sind. Mit seiner Realisierung ist jedoch sicher in 2008 zu rechnen.

In diesem Zusammenhang muss auch die Umgestaltung der benachbarten Kreuzung zu einem Kreisel gesehen werden. Der Gemeindevertretung lag dazu ein Vorentwurf vor. In den diesbezüglichen Ausschussberatungen drängten die Grünen darauf, dass durch den Bau eines Kreisels die perspektivische Wiederaufnahme des Bahnverkehrs Richtung Hungen auf keinen Fall gefährdet werden dürfe. Daneben spielten die Belange von Fußgängern und Radfahrern eine herausra-

gende Rolle. Immerhin war über den Vorentwurf nicht erkennbar, wie vor allem die Fußgänger künftig vor und hinter dem Kreisel bei der Überquerung der B455 geschützt werden sollten. Heute gibt es dort, an der wichtigsten Stelle in den Ortskern hinein bzw. vom Ortskern hin zu den Einkaufsmärkten, eine absolut notwendige Fußgängerampel.

Heraus kam aus dieser Diskussion schließlich der einmütige Beschluss, dass die Gemeinde sowohl die Errichtung eines Kreisels als auch den Erhalt der Bahnstrecke nach Hungen als Ziel verfolgt. Ob allerdings unter diesen Bedingungen und mit Blick auf die Bedürfnisse der Fußgänger die Errichtung eines Kreisels möglich sein kann, ist offen.

Daher sollten Freundinnen und Freunde der Bahn weiterhin wachsam sein. Nicht, dass sich die Prioritätensetzung wieder ändert. Insbesondere den Ausführungen der nun tätig werdenden Straßenverkehrsämter ist kritisch zu begegnen. Die Erfahrungen aus Butzbach mit der „Griedeler Spinne“ (große Kreiselanlage mit Bahnkreuzung) geben allen Anlass dazu. Wachsamkeit gilt auch gegenüber den Wölfersheimer Beschlüssen. Zwar klingt ‚Erhalt der Bahnstrecke‘ klar und eindeutig. Bleibt zu hoffen, dass Spitzfindige nicht irgendwann meinen, die Wiederaufnahme des Bahnverkehrs wäre damit nicht gemeint gewesen... .

Michael Rückl

Der Autor ist Fraktionsvorsitzender der Grünen in der Wölfersheimer Gemeindevertretung

15 Jahre Taunusbahn Bad Homburg - Grävenwiesbach - (Brandoberndorf)

(ac) Vor 15 Jahren, am 27. September 1992, erfolgte die Umstellung der Zugleistungen von lokbespannten DB-Zuggarnituren auf Triebwagen der Taunusbahn. Damit begann eine Erfolgsgeschichte, die in Deutschland ihresgleichen sucht.

Die DB hatte im Jahre 1982 einen Antrag auf Einstellung des Schienenpersonenverkehrs zwischen Usingen, Grävenwiesbach und Albhausen gestellt, und auch der Fortbestand des Streckenabschnitts von Friedrichsdorf nach Usingen war nicht gesichert. In dieser Situation gab es im Hochtaunuskreis erste Überlegungen, die Strecke Friedrichsdorf - Usingen - Grävenwiesbach von der DB zu übernehmen. Diese Überlegungen hatten Erfolg, und 1988 wurde der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) als Zweckverband gegründet.



1992 setzte die Taunusbahn erstmals die schon von der FKE bekannten Triebwagen VT2E auf der Taunusbahn ein



Die Taunusbahn noch zu DB-Zeiten: Ein knatternder Schienenbus verlässt den Bahnhof Wehrheim

Im September 1992 waren die elf bestellten Triebwagen des Typs VT2E ausgeliefert, so dass zu diesem Zeitpunkt die Zugleistungen auf der 28 Kilometer langen Strecke zwischen Friedrichsdorf, Usingen und Grävenwiesbach mit Aus-

nahme eines Zugpaars von der DB auf die Triebwagen der Taunusbahn übergehen konnten. Ein Jahr später, im September 1993, wurde der Fahrplan umgestaltet und optimiert, so dass das Zugangebot stark ausgeweitet werden konnte. Nun gab es im Berufsverkehr durchgehende Züge bis Frankfurt Hbf. Gleichzeitig wurde die Konzession auf 50 Jahre an den VHT erteilt.

Zum November 1999 wurde der acht Kilometer lange Abschnitt Grävenwiesbach - Brandoberndorf der ehemaligen Strecke Richtung Wetzlar reaktiviert. Hier waren die Gleise teilweise bereits abgebaut, die Trasse war aber noch durchgehend vorhanden.

Fuhren im Jahre 1992 nur 1500 Reisende täglich mit den Zügen der Taunus-



Moderne Taunusbahn: Seit letztem Jahr verkehren Triebwagen vom Typ LINT auf der Strecke zwischen Brandoberndorf und Friedrichsdorf 3 Fotos: Andreas Christopher

bahn, so war die Fahrgastzahl 1994 wegen der Angebotsverbesserung 1993 bereits auf 7000 und 1998 auf 8000 Fahrgäste pro Werktag angestiegen.

Nachdem im Jahre 2005 die Zahl der Fahrgäste pro Werktag auf 9300 angestiegen war, musste die Fahrzeugkapazität erhöht werden. In den Jahren 2006/07 wurden zehn Triebwagen des Typs Lint41 an die Hessische Landesbahn ausgeliefert, die überwiegend auf der Taunusbahn eingesetzt werden.

Inzwischen benutzen 10.000 Reisende pro Werktag die Züge der Taunusbahn. Das bedeutet eine Steigerung von mehr als 600 Prozent in 15 Jahren! Wegen der weiteren Siedlungstätigkeit im Siedlungsschwerpunkt Neu Anspach wird mit

weiterhin wachsenden Fahrgastzahlen gerechnet.

Die Taunusbahn ist die erste Bahnstrecke, die in Deutschland kommunalisiert wurde. Dem Beispiel folgten später noch weitere Strecken (z.B. Betzdorf-Daaden, Wieslaufstal, Schönbusch). Am erfolgreichsten war aber zweifelsohne die Taunusbahn.

Daher prüft das Land Hessen derzeit, ob weitere wichtige Regionalstrecken durch Kommunen erworben werden können, beispielsweise das Streckennetz in der Wetterau. Entsprechende Entscheidungen sind bereits für die Bahnstrecken nach Eschwege Stadt und nach Pfungstadt getroffen, die demnächst reaktiviert werden.

S-Bahnstation Eschborn-Süd wird ausgebaut

(jl, mtv) Die S-Bahn-Station Eschborn Süd wird bis Frühjahr/Sommer nächsten Jahres mit umfangreichen Maßnahmen saniert, um eine kundenfreundlichere und barrierefreie Umgebung zu schaffen. Die S-Bahnen der Linien S3 und S4 halten zur Zeit an Behelfsbahnsteigen.

In Abstimmung mit der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV), der DB Station&Service AG und der Stadt Eschborn wurde der Um- und Ausbau des Bahnhofs Eschborn Süd in Angriff genommen. "Die Bau- und Planungskosten für dieses Projekt, das Ende des Jahres abgeschlossen sein soll, belaufen sich auf rund 5,5 Millionen Euro, wovon die Stadt Eschborn über 2 Millionen Euro trägt," teilte Eschborns Bürgermeister Wilhelm Speckhardt anlässlich einer Pressekonferenz im Eschborner Rathaus mit.

Die Konzeption der Projektbeteiligten - dies sind neben der Stadt Eschborn, RMV und DB Station&Service, DB ProjektBau das Verkehrsplanungsbüro Grebner Ruchay, das Landschaftsplaner-Büro Dorn und das Bauunternehmen Leonhard Weiss - sieht schwerpunktmäßig den Bau einer neuen Fußgängerunter-

führung, die Schaffung einer barrierefreien Bahnsteiganbindung sowie eine Kapazitätserweiterung der Bike&Ride (B&R) Anlage vor.



Die neue Fußgängerunterführung kann bereits genutzt werden



Die neue Fußgängerunterführung wird in einer Breite von sechs Metern errichtet. Die bestehende Unterführung, die eine Breite von lediglich drei Metern aufweist, wird zurückgebaut. Damit wird der Fußweg auf das Doppelte verbreitert und der allmorgendliche Stau vermieden. Heute stauen sich

Die alten Bahnsteige sind zur Zeit gesperrt und werden auf 96 cm erhöht



Mit erheblichem Aufwand wurden zwei provisorische Bahnsteige Richtung Eschborn errichtet

die Fahrgäste in der Hauptverkehrszeit morgens vor der viel zu kleinen Unterführung. Die Bahnsteige werden zur barrierefreien Erschließung von 76 cm auf 96 cm erhöht. Ebenso werden barrierefreie und beheizbare (zur Vermeidung von Glatteis) Rampenanlagen errichtet, ein Personenlift wird ebenfalls in Betrieb genommen. Der Wendehammer an der Stuttgarter Straße wird erweitert, so dass auch die Buslinie 56 dort drehen kann.

Weiterhin werden die Treppenanlagen dem Bedarf angepasst und entsprechend neu- bzw. umgebaut, die Kapazitäten der B&R-Anlagen werden erweitert und die Bushaltestelle wird mit einer Buswendeanlage versehen, so dass eine optimale Verknüpfung von Bahn und Bus gewährleistet werden kann. "Mit diesen sehr umfangreichen Baumaßnahmen werden wir

die Station Eschborn Süd eindeutig auf und tragen dazu bei, dass der Komfort für die Fahrgäste erhöht wird. Wir hoffen, dass wir mit dieser Bahnhofsmodernisierung die Menschen insbesondere aus den Gewerbegebieten Süd und Ost dazu bewegen können, mehr auf den öffentlichen Personennahverkehr umzusteigen", so Speckhardt.

Das ständige Wachstum des Gewerbegebietes Süd und der neue Helfmann-Park im Gewerbegebiet Ost haben eine erhebliche Erhöhung der Fahrgastzahlen mit sich gebracht. Auf ungefähr 8.000 Fahrgäste pro Tag sind die Zahlen mittlerweile angestiegen; seit den siebziger Jahren eine Verfünffachung! In Stoßzeiten sind am Bahnhof bis zu 400 Ein- bzw. Aussteiger zu zählen.

Stadt Bad Homburg kauft das Bahnhofsgebäude

(ws) Anlässlich eines Vortrages am 5. Oktober 2007 zum einhundertjährigen Jubiläum des Bad Homburger Bahnhofs teilte der Bad Homburger Stadtrat Vollrath-Kühne den Zuhörern mit, dass die jahrelangen Bemühungen der Stadt, das Empfangsgebäude zu erwerben, erfolgreich abgeschlossen werden konnten. Am Vormittag sei mit der Deutschen Bahn AG der Kaufvertrag über das Objekt notariell beurkundet worden.

Die Stadt leitet nun die notwendigen Schritte ein, um die Bausubstanz zu erhalten. Die schadhafte Turmuhr wurde bereits repariert und zeigt nach drei Seiten wieder die genaue Zeit an. Zügig wird das geplante Nutzungskonzept überarbeitet, das u. a. einige Läden und eine Gaststätte vorsieht. Da nun auch die gesamte Fläche des Vorplatzes der Stadt gehört, kann auch hier eine Neuplanung erfolgen. Der Büro- und Gewerbepark südlich der Bahn wird weiter ausgebaut.

Mit etwa 13.000 Reisenden, die hier täglich mit der S-Bahn oder der Taunusbahn abfahren und ankommen und zu

einem großen Teil auf die Stadtbuslinien übergehen, ist der Bahnhof zum innerstädtischen Knotenpunkt des ÖPNV geworden. Seine Bedeutung soll noch wachsen, wenn hier die Stadtbahnlinie U2 nach Frankfurt und die Regionaltangente West (RTW) ihren Endpunkt finden. Daher muss auch für neue Parkmöglichkeiten gesorgt werden, da die jetzt benutzten Flächen südlich des Bahnhofs überbaut werden sollen; möglicherweise entsteht ein neues Parkhaus.

Die neue Entwicklung findet große Zustimmung in der Bevölkerung. Auch an den historischen Vorträgen und Rundgängen, die wegen des Jubiläums stattgefunden haben, hat eine große Zahl von interessierten Bürgern teilgenommen.



Der Bad Homburger Bahnhof soll nach dem Ankauf durch die Stadt umgebaut und modernisiert werden

Fortsetzung der „unendlichen Geschichte“: U-Bahn in Bad Homburg

(ws) Die Endstation der Stadtbahnlinie U2 Frankfurt – Bad Homburg im Stadtteil Gonzenheim sollte nur eine Übergangslösung sein. Aber wie das oft bei „Provisorien“ ist, dauert dieser Zustand nun schon 36 Jahre an; alle Bemühungen um eine befriedigende Lösung waren bisher erfolglos.

Nun ist wieder Bewegung in das Projekt hineingekommen. Nachdem die Kosten-Nutzen-Prüfung mit dem Faktor 3,7 erfolgreich abgeschlossen wurde, soll im Jahr 2008 die Planfeststellung beginnen. Dafür sind noch einige Gutachten in Auftrag gegeben worden. Gleichzeitig verhandelt die Stadt Bad Homburg bereits über den Ablauf der Bauarbeiten, den künftigen Betrieb und die Eigentumsverhältnisse an der Bahntrasse.

Die derzeitige Planung sieht vor, dass die jetzige Endstation Gonzenheim unter-



Die Weiterführung der U2 soll unterirdisch unter der Frankfurter Landstraße erfolgen und nach der Brücke links zum Bahnhof hin schwenken



irdisch angelegt wird. Von dort soll die Bahn weiter unter der Frankfurter Landstraße verlaufen und die S-Bahn unterfahren. Dann steigt sie – teilweise eingeleisig – nach einer Kurve parallel zur S-Bahntrasse auf deren Niveau an und überquert mit ihr die Lange Meile und den Autobahnzubringer. Endpunkt soll Gleis 1 des Bahnhofs sein, das früher den Fürstenbahnhof angebunden hat.

Bei zügiger Abwicklung kann mit dem Baubeginn im Jahr 2010 gerechnet werden, mit der Vollendung etwa zwei Jahre später. Von den geschätzten Gesamtkosten von 28.670.000 Euro soll die Stadt Bad Homburg 7.930.000 Euro übernehmen.

Derzeit endet die U2 am Prellbock in Gonzenheim

Höhen und Tiefen - Die Aartalbahn im Jahr 2007

(hpg) Vor zwanzig Jahren, im August 1987, stellte der damalige Landesdenkmalpfleger Prof. Dr. Kiesow die „Langenschwalbacher Bahn“ über die Taunushöhen und den hessischen Streckenabschnitt der anschließenden Aartalbahn unter Denkmalschutz. Leider konnte dieses Jubiläum 2007 nicht gefeiert werden, da am 29. Mai eine Brücke in Wiesbaden erheblich beschädigt wurde und seit diesem Zeitpunkt kein Betrieb mehr möglich ist.

Ein Bagger auf einem Tieflader hatte die genietete Stahlblechträger-Konstruktion aus dem Jahr 1903, die 1963 an die heutige Stelle umgesetzt wurde, aus den Widerlagern gehoben und so verformt, dass das Eisenbahnbundesamt die Sperrung verfügte. Momentan ist noch nicht absehbar, ob der Museumsbetrieb der Nassauischen Touristikbahn (NTB) zum Saisonbeginn 2008 wieder aufgenommen wird, da notwendige Entscheidungen auf

eine politische Ebene verlagert wurden und noch ungeklärt ist, wie sich die Stadt Wiesbaden und der Rheingau-Taunus-Kreis einigen können. Für den Abschnitt zwischen dem Anschluss der Sektkellerei und Wiesbaden-Dotzheim besteht keine dauerhafte Betriebsgenehmigung, sodass derzeit auch keine Alternativen für den Museumsverkehr bestehen.

Aber es gab auch positive Nachrichten: Im Mai 2007 konnte, nach über dreijähriger Pause, die Strecke von Wiesbaden-Ost zum Anschluss der Sektkellerei Henkell & Söhnlein wieder in Betrieb genommen werden. Die gesperrte Brücke über die Rheingau-Strecke hatte die Zustellung von Tankwagen verhindert und zu aufwendigen Umlademaßnahmen und Straßentransporten durch Biebrich geführt. Die Sanierung der Brücke wurde von den Stadtwerken Wies-



*Dotzheim Brücke:
Freie Fahrt über die jetzt gesperrte
Brücke hatte am 10. Juli 1983 der
Akku-Triebwagen 515 638 auf dem
Weg nach Wiesbaden*

Foto: Günter Tscharn

*Wiesbaden Flachstraße:
Deutlicher kann eine
niedrige Brücke nicht
gekennzeichnet werden.*

*Für den ab
1963 zur Flachstraße
ausgebauten
Wirtschaftsweg hatte die
Bundesbahn einen
am Bhf. Waldstraße
entbehrlichen
Brückenträger
umgesetzt*

Foto: G. Deninger



baden (ESWE) und dem Land Hessen, das 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten übernommen hat, finanziert. Die NTB war im Inselbetrieb vom übrigen Streckennetz abgeschnitten und kann diese Verbindung nach Wiesbaden-Ost aufgrund mehrerer zu überprüfender Brücken auch weiterhin nur mit Sondergenehmigungen nutzen.

Für den weiteren Streckenabschnitt in Hessen erreichte der Arbeitskreis Aartalbahn eine dauerhafte Betriebsgenehmigung für den Abschnitt zwischen Landesgrenze und Michelbacher Tunnel. Vorausgegangen waren Verhandlungen zwischen dem Infrastruktur-Pächter ESWE Verkehr, der Gemeinde Aarbergen und dem Eisenbahnbundesamt sowie die Reparatur an Brücken und Geländern und die Aufstellung von 18 neuen Andreaskreuzen. Außerdem waren die Ergebnisse einer Gleisvermessung und die Abnahme der Draisinen durch Sachverständige Voraussetzung, um sie für Hessen zuzulassen. Bis zu 38 Personen können gleich-

zeitig mit den Handhebel-Draisinen die Strecke bereisen. Das Angebot wird inzwischen sehr gut angenommen. An den Kosten für die Streckenpacht wird sich im kommenden Jahr erstmals die Verbandsgemeinde Hahnstätten zu 50 Prozent beteiligen sowie ein notwendiges Gutachten finanzieren.

Aus Filmaufnahmen im Juli und Archivbeiträgen entstand eine sehenswerte Dokumentation, die das HR-Fernsehen in der Sendung „Hessens beliebteste Sehenswürdigkeiten“ zeigte. Die NTB erreichte aus 100 zur Wahl gestellten Sehenswürdigkeiten den sensationellen 4. Platz – was leider nur in der überregionalen Presse, aber nicht in Wiesbaden gewürdigt wurde. Kurz nach Ostern führte eine Gleisbaufirma im Auftrag der ESWE Verkehr die für den Museumsbetrieb notwendige Instandsetzung einer Weiche in Hahn-Wehen durch. Mit dem Ausbau einer nicht mehr benötigten Anschlussweiche ist ein weiterer kritischer Abschnitt entfallen. Auch am Bahnhof



Hohenstein: Der Verkauf des Empfangsgebäudes in Hohenstein (Nass) führte zu einer denkmalgerechten Sanierung durch den neuen Eigentümer Foto: G. Deninger

Hohenstein gab es Veränderungen. Nach dem Verkauf des Empfangsgebäudes musste die Hebelbank für die Weichenbedienung in den Bereich des Mittelbahnsteiges versetzt werden. Der neue Eigentümer hat den Bahnhof inzwischen liebevoll saniert und ein wahres Schmuckstück geschaffen!

Aber auch für einen zukünftigen Touristik- und Güterverkehr erfolgten wichtige Weichenstellungen. Bis Ende 2010 soll der rheinland-pfälzische Abschnitt der Lahntalbahn auf moderne ESTW-Technik umgestellt werden. Standort des besetzten Stellwerks wird Diez. Ein Anschluss der Aartalbahn war zunächst nicht vor-

gesehen, der Rückbau zum Haltepunkt schon geplant.

Um die Chance für einen künftigen Zugverkehr auf der Aartalbahn zu wahren, haben sich der Landrat des Rhein-Lahn-Kreises Kern und der Landtagsabgeordnete Puchtler (SPD, Mitglied im Verkehrsausschuss) an Verkehrsminister Hendrik Hering gewandt. In Verhandlungen wurde erreicht, dass die Strecke auch in Zukunft vollständig an die Lahntalbahn angebunden bleibt.



Spannend über Stock & Stein dank Bus & Bahn Broschüre mit 12 Wandertouren vom NVV vorgestellt

(hh) Der Nordhessische Verkehrsverbund zeigt jetzt noch mehr Möglichkeiten, mit Bus und Bahn in der Freizeit aktiv zu sein. Nach den beiden Sommer-Broschüren „Sonnen & Baden“ und „Spiel & Spaß“ erscheinen nun Tipps für die Wandersaison mit dem Heft „Stock & Stein“, das im ganzen NVV-Gebiet erhältlich ist.

Insgesamt werden 12 Wandertouren vorgestellt - über alle 5 Landkreise des Verbundgebietes verteilt. Die Routen eignen sich für Familien und sportlich geübte Wanderer. Dank der guten Bus- und Bahn-Anbindung der Start- und Endpunkte ist man nicht mehr auf Rundwege angewiesen. Außerdem bieten weitere Bus- und Bahnhalte unterwegs die Möglichkeit, nach Wetterlage die Strecke zu verkürzen oder zu verlängern.

Die Routen sind mit einer detaillierten Kartenskizze, einer ausführlichen

Wegbeschreibung mit genauer Bus- und Bahn-anbindung und Wanderkarten-Tipp ausgestattet. Sehenswürdigkeiten mit Öffnungszeiten und weitere Informationsmöglichkeiten vor Ort runden die jeweiligen Doppelseiten ab. Passend zu den Touren

werden Gasthäuser hinten im Heft mit Telefonnummern vorgestellt. Am Schluss finden sich auch Fahrkartentipps und eine ausklappbare Übersichtskarte mit allen Touren.

Leider fehlt bei Linienbussen die Angabe, wie oft sie verkehren. Aber da hilft hoffentlich im Dezember 2007 das neue Fahrplanbuch. Attraktive Wandergebiete wie der Reinhardswald, die Zentren vom Knüllgebirge und vom Nationalpark Kellerwald-Edersee sind nicht erfasst. Hier stimmt z.T. das Busangebot am Wochenende noch nicht. Gerade im Hinblick auf die Nordhessenkarte 60plus (Jahreskarte für Senioren) wäre auch in abgelegenen Gegenden ein Taktverkehr wünschenswert. Viele wanderfreudige Rentner ohne PKW leben in kleinen Orten.

Die Broschüre liegt ab sofort nicht nur in allen NVV-Kundenzentren und InfoPoints aus, sondern auch in Gaststätten entlang der Strecken sowie in Rathäusern und Touristinfos im ganzen NVV-Gebiet. Außerdem sind die Inhalte unter www.nvv.de (Rubrik „Freizeit“) per Mausclick verfügbar. Dort kann das Heft auch als PDF-Datei heruntergeladen werden. Ein Teil der Freizeitangebote „Sonnen & Baden“ sowie „Spiel & Spaß“ ist auch in der Wintersaison interessant. Es lohnt durchaus, in der Rubrik ein wenig zu stöbern.



Grafik: NVV

Knut Ringat neu in der RMV-Geschäftsführung Rolf Gnadl scheidet aus dem Aufsichtsrat

(fl) Knut Ringat, bislang Geschäftsführer beim Verkehrsverbund Oberelbe, wird im Frühjahr 2008 in die RMV-Geschäftsführung wechseln. Dies entschied der Aufsichtsrat des Verkehrsverbundes in seiner jüngsten Sitzung am 13.11.2007 und folgte damit dem Vorschlag seiner Vorsitzenden, Frankfurts Oberbürgermeisterin Petra Roth. Der dann 48 Jahre alte Ringat folgt auf RMV-Geschäftsführer Hansjörg Röhrich (60), der zum gleichen Termin die Geschäftsführung verlässt.

Knut Ringat ist Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) seit dessen Gründung im Jahr 1994. Der VVO erstreckt sich mit Dresden als Zentrum auf einer Fläche von nicht ganz 5 000 Quadratkilometern beidseitig der Elbe, zwischen der tschechischen und brandenburgischen Grenze. Auf seinem Gebiet leben 1,2 Millionen Menschen. Mit dem RMV (5 Millionen Menschen / 14 000 Quadratkilometer) arbeitet Ringat schon seit längerem maßgeblich in vielen Gremien zusammen, beispielsweise im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen sowie in Fragen des elektronischen Ticketings und des Wettbewerbs auf einem liberalisierten Verkehrsmarkt.

Außerdem haben die Mitglieder des RMV-Aufsichtsrates auf ihrer jüngsten Sitzung ihre Vorsitzende, die Frankfurter Oberbürgermeisterin Petra Roth (CDU), in ihrem Amt bestätigt. Das Gleiche gilt auch für den stellvertretenden Vorsitzenden, den Landrat des Wetteraukreises, Rolf Gnadl (SPD).

Gnadl, dessen Amtszeit als Landrat mit diesem Jahr endet, gibt allerdings den Stab als stellvertretender RMV-Aufsichtsratsvorsitzender dann weiter an André Kavai (SPD), Kreisbeigeordneter des Main-

Kinzig-Kreises. Pro Bahn & Bus bedauert das Ausscheiden von Rolf Gnadl aus dem RMV-Aufsichtsrat. Gnadl hat als Landrat die Bahn und Busangebote in seinem Heimatkreis kontinuierlich entwickelt und gegenüber seinen Nachbarkreisen häufig eine Vorreiterrolle eingenommen. Im RMV-Aufsichtsrat war es vielfach der Politiker aus dem Wetteraukreis, der sich gegen allzu starke Kürzungen im ländlichen Raum aussprach.

Keine Kürzungen im Fahrplan 2008/2009?

Der Aufsichtsrat gab sich optimistisch, den Umfang des Fahrplanangebotes auch im Fahrplanjahr 2008/2009 stabil halten zu können. Volker Sparmann, Sprecher der RMV-Geschäftsführung, kündigte Gespräche mit der hessischen Landesregierung darüber an, wie gekürzte Bundesmittel in Zukunft kompensiert werden können.

Auf den Rotstift verzichten kann Sparmann allerdings nur, wenn er eine zu erwartende Finanzlücke von etwa 15 Millionen Euro im nächsten und eine ebenso große im übernächsten Jahr schließen kann.

Lahntalbahn

Gießen – Limburg – Koblenz

RMV-Linie 25

Neigetechnik bleibt weiter ausgeschaltet

(fl) Trotz der Ankündigung der Deutschen Bahn AG, die Triebwagen der Baureihe 612 nach und nach zu sanieren und die Neigetechnik wieder in Betrieb zu nehmen, verkehren die Züge auf der Lahntalbahn auch im Fahrplanjahr 2007/2008 weiter im konventionellen Betrieb. Die Regionalexpress-Züge benötigen damit für die Strecke Gießen – Koblenz 1 Stunde 47 Minuten statt der mit Neigetechnik möglichen Fahrzeit von 1 Stunde 36 Minuten.

Für den Fahrgastverband Pro Bahn & Bus stellt der jahrelange Ausfall der Neigetechnik einen Skandal dar, denn in die Ertüchtigung der Strecke sind erhebliche öffentliche Mittel geflossen. Zur Inbetriebnahme der Neigetechnik im Dezember 1997 wurden Signale versetzt, damit die schnelleren Züge mit ihrem verlängerten Bremsweg vor Halt zeigenden Signalen anhalten können. Außerdem mussten einige Bogengleise umgebaut werden. Die Investition betrug ca. 30 Millionen DM. Öffentliche Mittel flossen beispielsweise in die Anpassung von Bahnübergangsteuerungen an die höheren Geschwindigkeiten. Und auch die 2004 erfolgte Sanierung der Gleise wurde überwiegend mit den Erfordernissen des Neigetechnikbetriebes begründet. 180 Kilometer Gleis waren mit einem Aufwand von 60 Millionen Euro erneuert worden. Die Deutsche Bahn dürfte dafür in erheblichem

Maß auf Bundesmittel zurückgegriffen haben.

Verschuldet sind die permanenten Ausfälle der Neigetechnik durch Fehler der Fahrzeugindustrie. Die angelaufene Fahrzeugsanierung erfolgt jedoch in Regie der Deutschen Bahn AG, so dass der Konzern auch Einfluss auf den Zeitplan hat.

Rückblick: Neigetechnik auf der Lahntalbahn

Am 11. September 1993 fand eine erste Testfahrt mit geladenen Fahrgästen an Bord statt. Zum Einsatz kam die Baureihe 610, seinerzeit das einzige Fahrzeug im Bestand der damaligen Deutschen Bundesbahn mit Neigetechnik.

Schon einige Jahre zuvor hatten sich Gutachten mit der Frage beschäftigt, wie die kurvenreiche Strecke schneller befahren und damit attraktiver gestaltet werden kann. Die schnellere Lahntalbahn sollte insbesondere der Stadt Koblenz einen Anschluss an das Schnellfahrnetz der Deutschen Bahn bringen, denn in dieser Zeit fiel die Entscheidung, die Schnellfahrstrecke Frankfurt – Köln über Limburg und damit rund 50 Kilometer an der MittelrheinStadt vorbei zu bauen. Sowohl die Schnellfahrstrecke als auch die verbesserte Lahntalbahn kamen. Es mangelt jedoch bis heute an einem Verknüpfungspunkt beider Strecken in Limburg: Die Bahnhöfe Limburg und Limburg Süd (ICE) sind nur durch Busse miteinander verbunden.

In Betrieb genommen wurde die Neigetechnik im Dezember 1997. Die

Freude über die schnelle Fahrt entlang der Lahn währte nur kurz, denn die 50 neu gelieferten Triebwagen der Baureihe 611 waren von Pannen geplagt. Kurze Episoden mit Neigetechnik und monatelange „Ersatzfahrpläne“ mit konventionellen Fahrzeugen wechselten sich ab. Auch die Nachfolgebaureihe 612 bewährte sich im Neigetechnikbetrieb nicht. Hier wurde vom zuständigen Eisenbahn-Bundesamt sogar ein Sicherheitsrisiko ermittelt. In der Folge müssen die Achsen verstärkt und häufiger kontrolliert werden.

Prinzipiell ist die Technik geeignet, die Fahrzeiten auf kurvenreichen Strecken um etwa 20 Prozent zu kürzen. Auf der Lahntalbahn waren es immerhin ca. 17 Prozent – wenn die Technik funktioniert.

Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie 35 Eiserner Steg am Bahnhof Mücke komplett erneuert

(hl) Der Fußgängersteg am Bahnhof Mücke, der die 1200 Einwohner des Ortsteiles Merlau fußläufig an den Bahnhof anbindet und auch entsprechend rege von Reisenden genutzt wird, war bereits schon seit einigen Jahren in keinem vertrauenswürdigen Zustand mehr und die Treppe am gleisseitigen Abgang eine gefährliche Stolperfalle. Obwohl seitens der Gemeinde Mücke im Jahre 1999 am „Merlauer-Treppenaufgang“ eine sehr gut genutzte, moderne Fahrradabstellanlage errichtet wurde, informierte im Spätherbst 2003 die DB AG die Gemeindeverwaltung

darüber, daß sie den Abriss anstrebe, dem die Gemeinde natürlich nicht zustimmte. Nach erheblichen Protesten aus der Bevölkerung, in Form von Leserbriefen, „ruderte“ die DB AG wieder zurück und dementierte am 15.11.2003 über eine Pressemeldung in der Alsfelder Allgemeinen: „Von der Bahn-Stelle, die die Aufregung ausgelöst hatte, sei am Mittwoch die Mitteilung gekommen, man habe nur einmal hören wollen, wie die Gemeinde dazu stehe“.

Damit die Überführung weiterhin überhaupt noch genutzt werden konnte, waren einige Abstützungs- und Sicherungen notwendig, die dann umgehend durchgeführt wurden. Nun kehrte wieder einmal Ruhe ein, bis endlich im Jahre 2005 zum ersten Male öffentlich wurde, dass die DB AG noch in diesem Jahre einen Neubau als Ersatz für die alte Fußgängerbrücke plane. Aber auch das Jahr 2005 brachte keine neue Brücke.

Ende September 2006 wurde bekannt, daß die DB AG eine öffentliche Ausschreibung zum Abbruch der alten Überfüh-

*Die Fundamente der alten Brücke werden
freigelegt Foto: Horst Lorenz*



*Die neue
Fußgängerbrücke über
die Gleise des
Bahnhofs Mücke*

Foto: Horst Lorenz

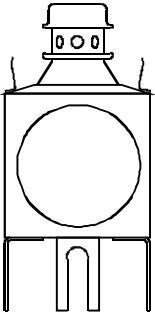


rung inklusive der Erstellung von Fundamenten für die neue Brücke veranlasst hatte. Vermutlich konnte kein Bieter gefunden werden, denn es passierte wieder einmal nichts Erkennbares.

Anfang September 2007 kam endlich Bewegung in diese Sache, Bagger rollten an, Kabeltrassen wurden verändert und Fundamente gegraben. Allerdings wurde das neue Brückenfundament auf der Merlauer-Seite in der Gleismitte von Gleis 3 gegründet, was eine zukünftige Nutzung dieses Gleises ausschließt (Zugangsweg zu Gleis 3 wurde schon vor Jahren ausgebaut). Vom 24. – 30. September 2007 wurde die Gleisüberführung für die Fußgänger gesperrt und am Wochenende die alte Brücke zur Demontage vorbereitet. In der Nacht vom 26. zum 27. September war es dann soweit, Autokräne entfernten die alte Brücke von ihrem seit 1907 angestammten Platz und hoben die Nachfolgerin auf ihre Fundamente. Nach der Beseitigung der beiden alten Treppenaufgänge aus Mau-

erwerk und der Neugestaltung des Zugangs auf der Merlauer-Seite konnte das neue Bauwerk wieder von den Fußgängern benutzt werden, was „sang und klanglos“ erfolgte.

Die neue Fußgängerbrücke ist komplett aus Stahl gefertigt, überspannt jetzt nur die Gleise 1 und 2 und ist somit wesentlich kürzer als die alte Brücke. Alle Stufen und die ebene Lauffläche sind mit einem Antirutschbelag aus Kunststoff versehen. Die beiden schmucken, denkmalgeschützten Applikationen, welche von der alten Brücke übernommen wurden, begrenzen optisch die beiden Enden der ebenen Lauffläche. Dem Vernehmen nach soll die gesamte Baumaßnahme 250.000 Euro gekostet haben. Allerdings muss bezweifelt werden, dass das gelungene Bauwerk die notwendige Pflege erhält. So wurde bereits mit dem ersten Frost der Kunststoffbelag mit scharfkantigem Steinsplitt abgestreut, hier dürfte noch Aufklärungsbedarf von DB Station und Service bestehen.



(fl) Im Buch „Die Frankfurter Lokalbahn“ der Autoren Söhnlein und Leindecker finden wir den kleinen Text über einen Schaffner, der erstmals in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 28. April 1961 publiziert wurde:

„Liebenswürdig wie der Portier eines Sommerfrischehotels beugte er sich vom Sitz über sein Pult und antwortete auf die Frage des Fahrgastes: ‚Sicher, in Bad Homburg halten wir mehrere Male. Wo möchten Sie denn hin?‘ (...) Die Straßenbahnfahrt durch Eschersheim, über Heddernheim zu dem Taunusbad war plötzlich eine Ferienreise geworden, die ein liebenswürdiger Reiseführer betreute, der im Hintergrund seine Gäste beobachtete und durch die großen Fenster Scheiben den Frühling anbot, weit und bunt, wie auf dem Werbeprospekt eines Urlaubsortes (...)“

Es gibt ihn auch heute noch, den Typus Zugbegleiter, welcher seinen Fahrgästen ein kleines Lächeln auf die Lippen zaubern kann. Gerade in unserem Bundesland ist das eine Leistung, denn die Hessen gelten nicht gerade als emotionsgeladen. Aber manche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der großen und kleinen Verkehrsunternehmen treffen eben genau den richtigen Ton. Erfolgreich sind dabei nicht unbedingt diejenigen, die das schlechte Imitat einer seichten Radio-Morningshow lautstark ins Mikrofon absondern. Bei denen fallen die am frühen Morgen besonders tief liegenden Mund-

winkel der Pendler eher noch ein Stück herab. Freude bereitet eher, wer ein Lächeln in die Stimme legt und den Lautstärkeregel genau im richtigen Maß betätigt. Manche schaffen es sogar, dass wildfremde Menschen miteinander zu reden beginnen, und zwar über das soeben gehörte.

Leider schränken die Verkehrsunternehmen die Individualität der „Stimmen vom Dienst“ immer mehr ein. Da gibt es standardisierte Ansagetexte, wie sie seit einiger Zeit in den Zügen der Deutschen Bahn überwiegen. Oder es gibt gleich die Stimme vom Band beziehungsweise aus dem Speicherchip. Auf der Strecke bleibt ein kleines Stückchen Lebensqualität.

Hessenschiene

Herausgeber:

Pro Bahn & Bus e.V.

Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach
<http://www.probahn-bus.org>

Redaktion und v.i.S.d.P.: Friedrich Lang;
Email: hessenschiene@probahn-bus.org

Layout: Jürgen Lerch

Druck: Druckhaus Gratzfeld, 35510 Butzbach

Auflage: 1500 Exemplare,

Erscheinungsweise: 4 x jährlich,

Einzelpreis: 1,80 Euro

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 4 vom 01.01.2006

Erhältlich bei den Bahnhofsbuchhandlungen Bad Nauheim, Darmstadt Hbf, Frankfurt (M) Hbf, Frankfurt (M) Süd, Frankfurt (M), 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, Werner Borkenhagen, Friedrich Lang, Lars Kühnemund, Michael Laux, Jürgen Lerch, Oliver Günther, Hans-Peter Günter

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:
3. Februar 2008

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 Gersprenztal-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 70

Ort

Datum

Unterschrift

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Einzugsermächtigung

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.:

BLZ:

bei (Kreditinstitut):

in:

bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort

Datum

Unterschrift