

HESSEN SCHIENE

Nr. 71 D: 1,80 Euro

März - Mai 2008

ZKZ 04032



- Strecken in Nordhessen vorerst gesichert
- Nassauische Touristikbahn gerettet?
- SWT: Weiterhin keine Anerkennung im RMV

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
Streckennetz der Kurhessenbahn vorerst gesichert	7
Eröffnung des Nationalpark-Zentrums	9
GDL-Ortsgruppe Limburg kritisiert Zustände am ICE-Bahnhof	11
Handyticket im RMV jetzt verbundweit	13
Behindertengerechter Umbau der Marburger Bahnsteige	13
Bahnhofsmodernisierung in Nidda geht weiter	15
Bau der Straßenbahn zum Frankfurter Bogen beginnt im April	16
Mehr S-Bahnzüge durch den Frankfurter Innentunnel	17
Frankfurt: Mehrere Bahnhöfe sollen barrierefrei werden	18
Erneuerung der beiden Mainzer Tunnel schreitet voran	20
Brückenprovisorium ermöglicht Weiterbetrieb der Aartalbahn	21
Fahrgastzuwächse in Hünstetten	24
Darmstadt: Straßenbahnen fahren mit Ökostrom	25
Mobilität für alle: Neues Auskunftssystem des RMV	26
SWT: Weiterhin keine Anerkennung in allen RMV-Verkehrsmitteln	28
Baustellenvorschau: DB investiert 2008 ca 400 Mio. Euro in Hessen	30
Wird die hessische Landesbahn an FirstGroup verkauft?	33
Was eine neue Landesregierung für Bahn und Bus leisten muss	35
Jahreshauptversammlung: Pro Bahn & Bus tagte in Frankenberg	39
Hessenweit wurden 50 Bahnhofsgebäude verkauft	41
Streckentelegramm	42
Schlusslicht	50

Titelbild: Ab Ostern fährt die Nerobergbahn wieder auf den Wiesbadener Hausberg. Mit ihrem Wasserantrieb ist sie eine der ungewöhnlichsten Bahnen in Hessen Foto: Friedrich Lang

*Rückseite: Ein ICE durchfährt den ehemaligen Bahnhof Oberrad
Alle Fotos, wenn nichts anders bezeichnet: Jürgen Lerch*

Liebe Mitglieder,
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

unser hessischer Fahrgastverband Pro Bahn & Bus hat die Belange der Kunden im so genannten ländlichen Raum stets besonders im Blick. Das liegt ein Stück weit an unserer Geschichte, denn viele Mitglieder haben sich in den 1980er Jahren, also auf dem Höhepunkt der Stilllegungswelle, gegen die Demontage ihrer heimischen Bahnlinie gewandt – und sind später dem Verband treu geblieben. Unseren Schwerpunkt im ländlichen Raum sollten wir ruhig nutzen, um uns an einer Antwort auf die Frage „wie viel Bahn- und Busangebote außerhalb der Großstadtreionen sind machbar“ zu versuchen. Die Frage ist aktuell, die Antworten sind nicht immer bequem.

Die Konkurrenzsituation zwischen dem Auto und allen anderen Verkehrsträgern ist in den ländlichen Regionen eine andere. Werden ländliche Bahnstationen mit halbwegs schnellen Verbindungen noch vergleichsweise gut genutzt, so sieht die Situation beim Bus ganz anders aus. Die Linien machen häufig Umwegfahrten, um möglichst viele Siedlungen anzubinden. Die direkten und häufig gut ausgebauten Straßen bleiben dem PKW vorbehalten. Der Reisezeitvergleich für Busse fällt daher meist katastrophal aus.

Die Frage, wo „angebotsorientierte“, das heißt im Takt und mit realistischen Fahrzeiten angebotene Busverbindungen dauerhaft angeboten werden können, stellt sich unausweichlich. Im Prinzip haben alle Einwohner eines Landes Anspruch darauf, denn alle zahlen in etwa gleiche Steuern - und gleiche Fahrpreise sowieso. Eine kleine Siedlung am Rande des Rhein-Main-„Speckgürtels“ sollte daher die gleichen Chancen erhalten wie ein Dorf in der Rhön oder im Knüll.

Ist die Forderung aber realistisch? Oder ist die Politik gefordert, den Einwohnern offen und ehrlich zu sagen, wo sie auch künftig attraktiven ÖPNV vorzuhalten gedenkt – und wo nicht? Denn Angebote unterhalb des Stundentaktes werden bei der allzeitigen Gegenwart des Autos von den wahlfreien Kunden kaum noch wahrgenommen – und noch weniger genutzt.

Anrufsammeltaxen, Rufbus- oder Bürgerbussysteme haben sich übrigens nur in Ausnahmefällen als Bedienungsform für das „Land“ etabliert. Häufiger ergänzen sie Bahn- und Busverkehre an der Peripherie von Mittelstädten wie beispielsweise rund um Marburg.

Werden aber die Takte verdichtet, Fahrzeiten optimiert und bleiben die Preise auf einem erträglichen Niveau, dann lässt sich auch im ländlichen Raum schon bei Siedlungsgrößen ab. ca. 5.000 Einwohnern eine gute bis sehr gute Nutzung beobachten, wie der Blick in manche deutsche Region beweist. Das gibt Mut.

Wolfgang Klapdor, Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.

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

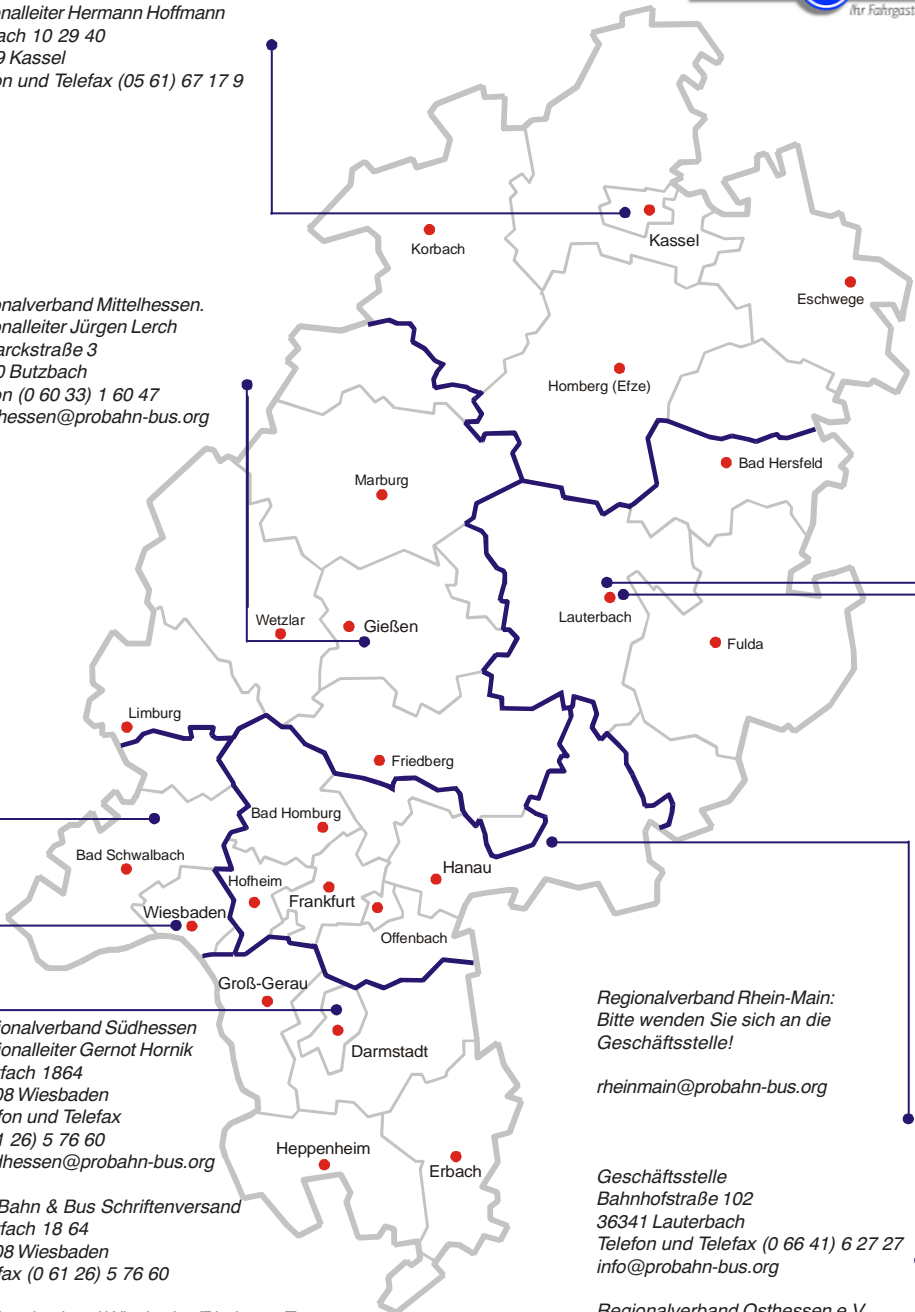
Regionalverband Wiesbaden/Rheingau-Taunus
Regionalleiter Gernot Hornik
Postfach 18 64
65008 Wiesbaden
Telefon und Telefax (0 61 26) 5 76 60
wiesbaden@probahn-bus.org

Regionalverband Rhein-Main:
Bitte wenden Sie sich an die
Geschäftsstelle!

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
12.03.08 18:00 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Landesgeschäftsstelle, Bahnhof Lauterbach
02.04.08 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
03.04.08 18:30 Uhr	NHS	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
06.05.08 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
14.05.08 18:30 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Bahnhofsgaststätte Fulda
03.06.08 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
03.07.08 18:30 Uhr	NHS	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
	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 Pro Bahn & Bus-Mitglieder helfen Ihnen gerne weiter!



In die Zukunft auf bewährtem Gleis

LumdataleBahn AG
Postfach 1106
35467 Allendorf
www.lumdataleBahn.de

Europa-Spezial ab 39 Euro ICE fährt alle zwei Stunden von Frankfurt nach Wien / fünf Züge nach Paris

(fl) Die Deutsche Bahn AG baut die Zusammenarbeit mit ausländischen Bahnen und die Flotte der international einsetzbaren ICE-Züge weiter aus. Im Jahr 2007 hat die DB Kooperationen mit drei europäischen Bahnen geschlossen – der französischen SNCF, den dänischen DSB und den österreichischen ÖBB – und sich an Thalys International beteiligt. Gleichzeitig wurde die Ausschreibung von mindestens sieben Hochgeschwindigkeitszügen vorbereitet, die alle auf grenzüberschreitenden Verbindungen zum Einsatz kommen sollen. Bereits heute verfügt die DB über 59 ICE-Züge, die auf europäischen Strecken verkehren.

Seit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 fährt der ICE in Kooperation mit den DSB erstmals nach Dänemark. Die neuen Verbindungen von Berlin und Hamburg nach Kopenhagen und Aarhus machen Dänemark zum sechsten ICE-Land – nach der Schweiz, Österreich, Frankreich, Belgien und den Niederlanden. Ebenfalls zum Fahrplanwechsel wurde Österreich in den ICE-Taktverkehr integriert: Die neue Linie von Dortmund bzw. Frankfurt am Main nach Wien knüpft alle zwei Stunden schnelle und komfortable Verbindungen über Würzburg, Nürnberg, Regensburg, Passau und Linz. DB und ÖBB betreiben die Züge gemeinsam. Zwischen Frankfurt und Paris wurde das Angebot von einer auf fünf direkte ICE-Verbindungen pro Tag ausgebaut mit Fahrzeiten von unter vier

Stunden. Ebenfalls neu ist eine TGV-Verbindung München–Paris.

Schnell und preiswert mit der Bahn in Europa unterwegs: Seit dem 9. Dezember 2007 bietet die Deutsche Bahn das Europa-Spezial ab 39 Euro in der 2. Klasse und ab 69 Euro in der 1. Klasse an (auf ausgewählten Verbindungen auch schon günstiger). Das Angebot gilt für die einfache Fahrt nach Dänemark, Österreich, Italien und Paris ab jedem deutschen Bahnhof. Es wird verkauft, so lange der Vorrat reicht und hat drei Tage Vorkaufszeit.

RMV-Mobilitätszentrale Marburg eröffnet

(jl) Unter reger Beteiligung haben die Stadt Marburg, die Stadtwerke Marburg, der RMV und zahlreiche Interessierte am Wochenende die neue RMV-Mobilitätszentrale am Rudolphsplatz eröffnet - die mittlerweile 19. Mobilitätszentrale im Verbundgebiet.

So lassen sich am Rudolphsplatz zum Beispiel Fahrplanauskünfte für Bus und Bahn einholen, man kann sich den Themen Mobilität und RMV-Tarife beraten lassen oder auch Zeitkarten wie zum Beispiel Jahreskarten-Abonnements und CleverCards für Schüler und Auszubildende kaufen.

Nach außen erscheint die RMV-Mobilitätszentrale im neuen RMV-Design. Für den RMV ist die Marburger RMV-Mobilitätszentrale ein weiterer wichtiger Baustein für die umfassende und flächendeckende Informationen aller Fahrgäste im Verbundgebiet.

Strecken im Kurhessenbahnnetz vorerst gesichert

(js) Nachdem der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) im vergangenen Jahr die Verträge zum Ausbau der Burgwaldbahn (Marburg – Frankenberg), sowie der Edertalbahn (Frankenberg – Korbach) einseitig gekündigt hat, konnte zwischenzeitlich größerer Schaden durch neue Verträge abgewendet werden.

Marburg – Frankenberg

Ein neuer Finanzierungsvertrag zur Modernisierung der Infrastruktur ist unterschriftsreif. Danach soll die Strecke voraussichtlich ab dem Jahr 2009 zumindest auf den modernen Stand der Technik gebracht werden. Für rund 8,9 Millionen Euro soll eine moderne Leit- und Sicherungstechnik installiert werden. Wie bereits auf einigen Strecken des Nordnetzes wird auch hier der Elektronisch-

Signalisierte-Zugleitbetrieb (ESZB) eingeführt werden. Ein Zentralstellwerk, das die mechanischen Stellwerke in Wetter, Münchhausen und Frankenberg ersetzen soll, muss ebenfalls eingerichtet werden. Der Zugleiter für alle Strecken der Kurhessenbahn wird später seinen Standort in Kassel bekommen.

Darüber hinaus ist auch die Modernisierung der Bahnsteige vorgesehen, sowie die Erneuerung der Gleise auf weite-

Auf dem Streckenabschnitt Kassel - Wolfhagen sollen Ausbauten erfolgen, um die Verspätungsanfälligkeit der Regionalexpresszüge zu reduzieren



ren Abschnitten. Die ursprünglich geplante, durchgängige Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 80 – 100 km/h ist in diesem Konzept nicht vorgesehen. Diese, durch unzählige ungesicherte Bahnübergänge sehr aufwendige Maßnahme wird an eine Wiedereröffnung der Strecke Frankenberg – Korbach gebunden. Einige dieser Kosten würden von Bund und Land übernommen werden, im Gegenzug soll der NVV eine Trassen-Bestellgarantie für 20 Jahre zusagen.

Die Zukunft der unrentablen Fahrkartenausgabe im Bf. Frankenberg ist weiter ungewiss. Ein längerfristiger Weiterbetrieb, ohne eine Wiedereröffnung der Edertalbahn, kann von der Kurhessenbahn ohne zusätzliche finanzielle Zuschüsse nicht mehr getragen werden.

Frankenberg – Korbach

Der Zubringer zum Nationalpark Kellerwald-Edersee ist auch weiterhin das Sorgenkind. Um den saisonalen Sonntagsverkehr zwischen Frankenberg und Herzhausen am Edersee fortsetzen zu können, müssen 3,5 Millionen Euro in die Infrastruktur investiert werden. Damit sollen die Bahnübergänge der Strecke wieder gesichert werden. So könnten die Sicher-

ungsposten eingespart werden, und die obligatorischen Halte vor jedem Bahnübergang könnten wieder der Vergangenheit angehören. Eine Option für den Abschnitt Herzhausen – Korbach ist derzeit nicht ins Auge gefasst. Im Bereich des ehemaligen Bf. Itter sorgen weiterhin eine gesperrte Brücke sowie zwei renovierungsbedürftige Tunnel für eine Lücke im Kurhessenbahnnetz.

Korbach - Brilon (Wald)

Auf diesem Abschnitt ist weiterhin ein Zwei-Stunden-Takt vorgesehen.

Korbach – Kassel

Das derzeitige Bedienungskonzept soll fortgeführt werden. Ein Ausbau des Abschnittes Wolfhagen - Vellmar ist vorgesehen, um die Pünktlichkeit der Regional-express-Züge zu erhöhen.

Wabern – Bad Wildungen

Die 8 Zugpaare zuzüglich eines Zugpaars (Bad Wildungen – Kassel) montags bis freitags, und 5 Zugpaare an Samstagen, sowie an Sonn- und Feiertagen sollen auch zukünftig die Badestadt bedienen. Diese Leistungen sollen kurzfristig neu ausgeschrieben werden. Der neue Betreiber wird die Strecke im Dezember 2008 mit einer Laufzeit bis zum Jahr 2015 übernehmen. Auch diese Strecke soll auf Elektronisch-Signalisierten-Zugleitbetrieb (ESZB) umgestellt werden. Der Bahnhof in Wega soll dann Rückfallweichen erhalten.

Bahnhof Wega

Foto: Andreas Christopher



Edertalbahn

Eröffnung des Nationalpark-Zentrums

(js) Am Freitag, dem 18. Januar 2008 wurde das neue Nationalpark-Zentrum Kellerwald-Edersee in Vöhl-Herzhausen eröffnet. Das sieben Millionen Euro teure Haus konnte in einer Bauzeit von zwei Jahren und drei Monaten fertig gestellt werden. Es befindet sich gegenüber dem Campingplatz Teichmann und ist somit in ca. 10 Minuten fußläufig vom Bahnhof Herzhausen zu erreichen.

Zur Eröffnung erschien neben Umweltminister Wilhelm Dietzel auch Ministerpräsident Roland Koch, der sich vor Ort für die Nutzung der Bahnstrecke zur Anreise in den Nationalpark aussprach(!). Zu dieser Eröffnung verkehrte auch eigens ein Sonderzug der Kurhessenbahn.

Am Samstag, dem 19. Januar hatte das Zentrum einen Tag der offenen Tür aus Anlass der Neueröffnung am Vortag. Aus diesem Grund hatten sich „die Grünen“ dazu entschlossen, 4 Zugpaare zwischen Frankenberg und Herzhausen zu bestellen. Mit diesen konnten die Besucher kostenlos anreisen, was von ca. 400 Fahrgästen auch eifrig genutzt wurde. Die Abge-

ordneten Tarek al-Wazir und Jürgen Frömmrich luden zu einer rollenden Pressekonzferenz im Triebwagen ein, und versprachen für den Fall einer hessischen Regierungsbeteiligung nach der Wahl, sich vehement für eine Wiedereröffnung der durchgehenden Edertalbahn Frankenberg – Korbach einzusetzen, damit der Nationalpark aus Südhessen ebenso wie aus dem Ruhrgebiet mit dem Zug erreicht werden kann.

Aussichten für Sommer 2008

Die Kurhessenbahn möchte mit ihrem Zugangebot zum Edersee gern auch in diesem Jahr wieder den umweltschonenden Tourismus in der Region unterstüt-



So stellt man sich die Zukunft vor: im Bahnhof Frankenberg kreuzen sich die Triebwagen nach Marburg und nach Herzhausen. Am 19. Januar 2008 machen die Eröffnung des Nationalparkzentrums in Herzhausen und der Landtagswahlkampf der Hessischen Grünen die Begegnung möglich.

Foto: Jürgen Schmied



Noch ist für die Fahrt zum Nationalpark Kellerwald ein Umsteigen in den Bus erforderlich. Eine Fahrradmitnahme ist nur äußerst begrenzt möglich.

*Foto:
Friedrich Lang*

zen. An allen Sonn- und Feiertagen vom 1. Mai bis 26. Oktober 2008 sollen wieder die Züge der Ederberglandbahn durchs Edertal verkehren. Zwischen Frankenberg und Battenberg-Auhammer sind 3 Züge pro Richtung angedacht, zwischen Frankenberg und Herzhausen sind es sogar 5 Zugpaare. Der gewohnte Anschlussbus soll die Fahrgäste auch wieder wie gewohnt bis zur Halbinsel Scheid, dem Strandbad Waldeck, der Edersee-Spermauer und dem Aquapark in Edertal bringen.

Der genaue Fahrplan ist in diesem Jahr im DB-Kursbuch abgedruckt bzw. kann auch im Internet unter www.bahn.de/kurhessenbahn oder www.kurhessenbahn.de eingesehen werden. Die Strecke trägt jetzt die neue Kursbuchnummer 622.1! Das hört sich eigentlich wieder sehr gut an, wenn da nicht noch ein Haken wäre...

Nach neuesten Informationen der Kurhessenbahn ist der Verkehr für 2008 noch nicht sichergestellt. Der Verkehr war in der Vergangenheit zu 98 % eigenwirtschaftlich abgewickelt worden, um die Region auf die Wiedereröffnung der Strecke vorzubereiten, indem ein Freizeitangebot zum Edersee geschaffen wurde. Nachdem die Wiedereröffnung der Strecke aber inzwischen vom NVV und einigen anderen politischen Gremien abgelehnt wird, ist die Kurhessenbahn nicht mehr bereit, die Kosten für den Sonderverkehr allein zu tragen. Falls sich niemand findet, die Ederberglandbahn finanziell zu unterstützen, wird das Angebot in diesem Jahr nicht aufrecht erhalten werden können. Es wäre sehr traurig, wenn pünktlich zur Eröffnung des Nationalparkzentrums der gerade aufkeimende Sonderverkehr in den Nationalpark Kellerwald-Edersee eingestellt werden würde.

ICE-Bahnhof Limburg-Süd: Die GDL Ortsgruppe Limburg kritisiert den derzeitigen Alltag

(gdl/fl) In einer Presserklärung der Gewerkschaft der Lokomotivführer (GDL) beklagt die Arbeitnehmervertretung das schlechte Serviceangebot am Limburger ICE-Bahnhof. Weggefallene ICEs nach Wiesbaden, eingeschränkte Öffnungszeiten der Fahrkartenausgabe und fehlende wettergeschützte Wartemöglichkeiten sind nur einige der Punkte, die die GDL aufgreift.

An einem Werktag morgens um 4.50 Uhr in der Früh, es herrscht ungemütliches Wetter, Regen, die Temperaturen bewegen sich knapp über dem Gefrierpunkt. Mitten in kahlem Beton am Bahnsteig tummeln sich die Reisenden in Erwartung des ersten Pendlerzuges, der sie in die Metropole im Süden bringen soll. Es herrscht eine sehr ungemütliche Stimmung.

Die Türen des Empfangsgebäudes sind verschlossen, der Kiosk hat nicht geöffnet. Es wird also nichts mit einem ge-

Der Schein trägt, denn der aus Containern errichtete Kiosk „Bahnsteig 3“ hat nicht mehr geöffnet. Nachdem DB Station&Service neben der Standplatzmiete auch noch eine Umsatzbeteiligung forderte, hat der Betreiber das Handtuch geworfen.

2 Fotos: Hans-Peter Günther



mütlichen Platz zum Unterstellen, dem warmen Kaffee oder der Möglichkeit, einen Blick in die Tageszeitung zu werfen. Auch an der Bushaltestelle am Vorplatz herrscht gähnende Leere, die verkehrenden Busse in die Stadt kann man fast an einer Hand abzählen – für den ganzen Tag. Die Möglichkeit zum Erwerb einer Fahrkarte oder eine Auskunft bei einem freundlichen Mitarbeiter am Schalter sind Fehlanzeige.

Nein, wir befinden uns nicht in den frühen fünfziger Jahren an einem kleinen Bahnhof einer Nebenbahn, und die Reisenden warten auch nicht auf den alten roten Schienenbus oder einen Dampfzug. Das alles spielt sich genau jetzt im Jahr 2008 ab, an einem Ort, der als Verbindung in die Zentren Europas gelten soll, als hochwertiger Platz für Gewerbeflächen, als Anschlusspunkt nach Norden und nach Süden und an das Hochgeschwindigkeitsnetz im deutschen Schienenverkehr. An einem Ort, wo Wunschdenken und Realität so weit auseinander klaffen wie eben jener Unterschied zwischen einem alten Schienenbus und einem modernen Hochgeschwindigkeitszug.

Wir befinden uns im am 1. August 2002 in Betrieb genommenen Bahnhof

Limburg Süd, dem hochgepriesenen ICE-Halt, wo modernste Züge die Reisenden in kürzester Zeit in alle Metropolen Deutschlands und Europas bringen. Ein Bahnhof, der gerne als „Filetstück zukünftiger Wirtschaftsentwicklung“ und „Katalysator des Flughafens Frankfurt für die Region Limburg/Weilburg“ bezeichnet wird. Wo täglich rund 2.500 Reisende ein- und aussteigen.

Allerorts wird für den Standort Limburg an der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main geworben, ganz nach dem Motto „Von Limburg aus in die Welt – aus der Welt nach Limburg“. Doch wie die Welt wirklich aussieht, das verdeutlicht das Alltagsbild, zu Beginn dieses Artikels geschildert.

Anstatt Förderung und Verbesserung der verkehrlichen und kundenorientierten Situation gibt es bei der modernen Bahn wohl eher Rückschritte in eine längst vergangene Zeit. Auszumachen ist dies allein an den beiden Tatsachen, dass einerseits zum diesjährigen Fahrplanwechsel die ICE-Verbindungen in die Landeshauptstadt Wiesbaden auf ein Minimum zusammengestrichen wurde und andererseits die Öffnungszeiten des Reisezentrums derart zusammengeschrumpft sind, dass für einen Reisenden die Wahrscheinlichkeit höher ist, ein verschlossenes Gitter anzutreffen als einen geöffneten Schalter. Und wenn dann doch einmal die Pforten des prächtigen Empfangsgebäudes Einlass gebieten, dann sind mindestens zwei der automatischen Türen defekt oder der Aufzug hat mal wieder ausgesetzt.

Man könnte jetzt alles schönreden oder auf eine unbestimmte Zeit vertröstende



Bereits seit Sommer 2007 streikt die Türautomatik bei drei der vier Türen zur Bahnhofshalle. Nur mit viel Kraft lassen sich die Türen öffnen

Worte an die geplagten Reisenden sprechen, jedoch braucht man nur einen Blick zwanzig Kilometer in Richtung Norden zu werfen, zum rheinland-pfälzischen Pendant in Montabaur. Dort sind alle Hausaufgaben mit Bravour erledigt worden, ein gemütlicher Bahnhof mit einer beheizten Wartehalle, Geschäften, einem durchgehend geöffneten Kiosk mit Café, einem Busbahnhof, der seinen Namen auch verdient, und, und, und...

Wie also sieht die Zukunft für den ICE-Bahnhof Limburg Süd aus? Besser wäre es, zunächst einmal eine moderne, ansprechende Gegenwart zu schaffen. Hier sind sowohl Politik als auch Entscheidungsträger der Kommunen und Deutschen Bahn gefragt.

Die GDL Ortsgruppe Limburg fordert daher, endlich Reaktion zu zeigen und den ICE-Bahnhof Limburg Süd zu dem zu machen, als was er überall bezeichnet wird.

HandyTicket im RMV jetzt verbundweit

(fl) Das bereits in Frankfurt eingeführte HandyTicket gibt es ab sofort für alle Verbindungen im gesamten RMV-Gebiet. Seit dem Start des neuen Vertriebskanals im Jahr 2006 haben in Frankfurt 6 000 Kunden mehr ca. 55 000 Tickets per Handy gekauft, meistens spontan in der Freizeit. 80 Prozent gaben bei einer Befragung an, dass sie das RMV-HandyTicket weiter empfehlen wollen. Viele von ihnen wünschten eine Ausweitung auf das gesamte Verbundgebiet.

Da der „Fahrkartenautomat in der Jackentasche“ nun für rund 144 Millionen mögliche Verbindungen funktioniert, hat der Verbund zugleich eine weitere Anregung der Fahrgäste umgesetzt: Für bis zu zehn Verbindungen, die jemand öfter nutzt, können die Daten abgespeichert und dann per Kurzaufruf die gewünschte Fahrkarte erworben werden.

Außerdem lassen sich Fahrkarten, die man einmal gekauft hat und nicht mehr gültig sind, stets wieder neu erwerben – ebenfalls eine sehr bequeme Art, wenn man rasch ein Ticket braucht.

Für ein oder zwei weitere Mitreisende können zusätzliche Tickets auf dem Handy gespeichert werden. Für mehr Reisende lohnt sich die Gruppentageskarte, die ebenso per Handy erworben werden kann wie die Tageskarte. Und das für bis zu drei aufeinander folgende Tage.

Das RMV-HandyTicket ist mit allen modernen, java-fähigen, Handys zu nut-

zen, also in der Regel mit allen Foto-Handys. Unter www.rmv.de meldet man sich an. Nach Eingabe der Daten und der gewünschten Zahlungsart per Lastschrift oder Kreditkarte kommt eine SMS mit der nötigen Software aufs Handy. Diese wird installiert und schon ist man bereit für den Kauf des ersten HandyTickets: das Programm öffnen, Start und Ziel eingeben sowie die gewünschte Ticketart. Weil es auf dem Handy abgespeichert ist, kann der Fahrgast bei einer Kontrolle das Ticket selbst dann dem Prüfpersonal vorzeigen, wenn kein Funkkontakt besteht.

Noch bequemer ist übrigens der Kauf, wenn das Handy die Near Field Communication (NFC) beherrscht und man in Frankfurt seine Fahrt antritt: An allen Haltestellen kleben dort sogenannte ConTags. Berührt man diese mit dem Handy, öffnet sich das Programm von selbst und die Start - Haltestelle wird automatisch eingefügt.

Vertragsunterzeichnung für behinderten-gerechten Umbau der Marburger Bahnsteige

(fl) Der Marburger (Haupt-) Bahnhof soll in Zukunft geh- und sehbehinderten Fahrgästen einen komfortableren Bahnsteigzugang und bequemeren Einstieg in die Züge ermöglichen. Dazu werden die Bahnsteige erhöht, drei Aufzüge zwischen Bahnsteig und Personenunterführung und eine Rampe zwischen Bahnhofsvorplatz und Empfangsgebäude gebaut.

Blindenleitstreifen weisen Sehbehinderten den Weg vom Bahnhofsvorplatz bis auf die Bahnsteige. Modernisierungen der Bahnsteigdächer, der Bahnsteigausstattung und der Personenunterführung ergänzen die Umbaumaßnahmen.

Egon Vaupel, Oberbürgermeister der Stadt Marburg, Hansjörg Röhrich, Geschäftsführer des Rhein-Main Verkehrsverbundes (RMV), und Susanne Kosinsky, Regionalbereichsleiterin der DB Station & Service AG, unterzeichnen den Bau- und Finanzierungsvertrag. Damit wird der

erste Teil des Bahnhofsentwicklungsvertrages vom 4. Juli 2006 umgesetzt. Bei den beiden anderen Teilen, der Umstrukturierung des Bahnhofsgebäudes und der Weiterentwicklung des Bahnhofsumfeldes, sind die Planungen nach Angaben der Deutschen Bahn weit fortgeschritten.

Die Planungs- und Baukosten für den behindertengerechten Umbau der Verkehrsstation belaufen sich insgesamt auf rund 6,2 Millionen Euro. Die derzeitigen Planungen sehen einen Baubeginn im Herbst 2008 vor.

Kommentar:

Wieder einmal wurde eine Vereinbarung getroffen, den Marburger Bahnhof für die Fahrgäste attraktiver zu gestalten. Es ist nicht die erste dieser Art. Über die künftige Nutzung von Teilen des Empfangsgebäudes wird schon sehr, sehr lange diskutiert. Die Empfangshalle gehört zu den düstersten und verkommensten in Hessen. Und das in einer aufstrebenden und von Touristen sehr gerne besuchten Universitätsstadt. Die ausbleibende Renovierung der Bahnhofshalle hindert nebenbei auch die Inhaber der Geschäfte im Bahnhof daran, ihre Läden zeitgemäß umzubauen und zu vergrößern.

Auch das Umfeld des Marburger Bahnhofs bedarf dringend der städtebaulichen Zuwendung. Durch eine Hochstraße optisch von der Stadt getrennt, kann von einem Bahnhofs“platz“ kaum die Rede sein. Eher von einer Durchgangsstraße mit beidseitigen Busbuchten. Auch hier gibt es jahrelang Pläne, dies zu ändern.

Außerdem würde es Marburg gut tun, wenn der Haltepunkt „Marburg Mitte“ endlich käme. Von der Verlängerung der Kurhessenbahn-Züge vom Hauptbahnhof über Marburg Mitte bis Marburg Süd würden nicht zuletzt die Wohngemeinden im oberen Lahntal und entlang des Burgwaldes durch schnelle Berufs-, Schüler- und Einkaufsverbindungen profitieren.

Friedrich Lang

Bahnstationsmodernisierung in Nidda geht weiter Zweiter Bauabschnitt in Angriff genommen

(jl) Der zweite Bauabschnitt der Modernisierungsarbeiten am Bahnhof Nidda wurde mit dem Spatenstich durch Susanne Kosinsky, Leiterin des Regionalbereichs Mitte der DB Station & Service AG, Niddas Bürgermeisterin Lucia Puttrich, Gerhard Stanek, Geschäftsbereichsleiter Planung des Rhein-Main-Verkehrsverbands, und Bernd Hörber vom Amt für Straßen- und Verkehrswesen Frankfurt als Vertreter des Landes in Angriff genommen.

„Der Ausbau dient der Attraktivitätssteigerung des Bahnhofs für die Kunden, des öffentlichen Personennahverkehrs, der Aufwertung des Umfelds und des Stadtbildes“, so Susanne Kosinsky, „darüber hinaus wird eine behindertengerechte Anbindung geschaffen“. Drei Personenaufzüge, zu den Bahnsteigen und zum Bahnhofsvorplatz, machen den Bahnhof künftig für mobilitätseingeschränkte Personen zugänglich.

Die beiden Mittelbahnsteige (Gleis 2 und 4 bzw. 5 und 7) werden auf 55 Zentimeter erhöht und erhalten neue Überdachungen. Die Treppe zum Bahnhofsvorplatz, das Wegeleitsystem und die

Bahnsteigausstattung werden modernisiert. Die Fußgängerunterführung wird saniert. Insgesamt werden fast vier Millionen Euro investiert. Die geplante Bauzeit beträgt 15 Monate.

Die Planungen für die Modernisierungen laufen jetzt bereits seit zwölf Jahren. Technische wie formale Probleme verzögerten den früheren Baubeginn. Nur das Bahnhofsgebäude konnte bereits renoviert werden und zeigt sich in einem vorzeigbaren Zustand. In einem dritten Bauabschnitt ist die Gestaltung der Außenflächen vorgesehen. Geplant sind ein zentraler Omnibusbahnhof und ein Park & Ride-Parkplatz. Am gesamten Maßnahmenpaket beteiligt sich das Land mit 4,3 Millionen Euro.



Gerhard Stanek (RMV), Lucia Puttrich (Bgm. Stadt Nidda), Susanne Kosinsky (Leiterin Regionalbereich Mitte der DB Station & Service AG) und Bernd Hörber (Amt für Straßen- und Verkehrswesen Frankfurt) beim offiziellen Spatenstich

Foto: Gerhard Winter

Bau der Straßenbahn zum Frankfurter Bogen beginnt Anfang April

(fl) Der Baubeginn für die Anbindung des Frankfurter Neubaugebietes Frankfurter Bogen an das Tramnetz der Stadt ist nunmehr auf Anfang April 2008 festgesetzt. Die 3500 Meter lange Strecke zweigt an der Kreuzung Friedberger Landstraße / Glauburgstraße / Rohrbachstraße von der bestehenden Linie 12 ab.

Sie folgt dem Verlauf der Friedberger Landstraße bis zur Höhe der Autobahn A 661. Die Strecke führt dann ein kurzes Stück nordwärts an der Autobahn entlang, um nach links in das Neubaugebiet Frankfurter Bogen abzubiegen.

Vorgesehen sind insgesamt neun Haltestellen: Rohrbachstraße, Nibelungenplatz/FH, Münzenberger Straße, Wasserpark, Friedberger Warte, Bodenweg, Walter-Kolb-Siedlung, Alkmenestraße und Gravensteiner Platz. Außer der Haltestelle Rohrbacher Straße werden alle barrierefrei. Im Verlauf der Friedberger Landstraße nördlich des Nibelungenplatzes sowie am Gravensteiner Platz werden die Haltestellen auch für die Buslinien genutzt und somit 60 Meter lang. Wo nur die Tram hält, reichen 35 Meter aus.

In der Friedberger Landstraße zwi-

schen Nibelungenplatz und der Autobahn wird eine kombinierte Bus- und Tramspur zur Verfügung stehen. Nördlich davon kommt ein Rasengleis zur Anwendung. Parallel zur Tram entsteht eine Radwegverbindung für den Stadtteil Frankfurter Bogen bis zum Nibelungenplatz.

Der Bau beinhaltet auch Umbauten an den Straßen wie beispielsweise die Verlegung aller Verkehrsflächen auf die Westseite der Friedberger Warte. An der Autobahn wird eine 280 Meter lange Lärmschutzwand realisiert. Zwei Gleichrichterwerke dienen der Streckenversorgung.

Für das Projekt sind ca. 50 Millionen Euro veranschlagt. Der Bau soll Ende 2010 beendet werden. Befahren wird die Strecke von neuen Linie 18 im Frankfurter Tramnetz mit Ziel Zoo.

Der Streckenverlauf der neuen Straßenbahnlinie Grafik: VGF



Mehr S-Bahn-Züge durch Frankfurts Innenstadtunnel

(lk) Durch Einsatz von neuer Signaltechnik soll ab Fahrplanwechsel im Dezember 2009 die S-Bahn durch den City-Tunnel in Frankfurt häufiger fahren. Dann soll sich die Zahl der Züge in den Hauptverkehrszeiten montags bis freitags im Bereich zwischen Ffm-Hauptbahnhof und Ffm-Ostendstraße („Stammstrecke“) von heute 22 auf 24 pro Stunde und Richtung erhöhen.

Am 24. Januar 2008 unterzeichneten das Land Hessen, der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und die Bahn den Finanzierungsvertrag für die signaltechnische Umrüstung des Tunnels. Insgesamt ist eine Investition von 8,1 Millionen Euro vorgesehen. Die Kosten teilen sich Bund, Land, RMV und Bahn.

Bei den zwei zusätzlichen Zügen handelt es sich um die „Kurzpendel“ der Linie S2 (Niedernhausen-Dietzenbach Bahnhof), die derzeit nur zwischen Dietzenbach und Offenbach Hbf bzw. Ffm-Hauptbahnhof und Niedernhausen verkehren. Für die Kommunen Dietzenbach bzw. Heusenstamm und die Taunusgemeinden Richtung Niedernhausen wird es zukünftig mehr Direktverbindungen in Frankfurts Innenstadt geben. Die Verlängerung der S-Bahn-Linien 1 und 2 über Offenbach hinaus wurde im Jahre 2003 in Betrieb genommen; auf der S1 besteht bereits ein 15 Minuten-Takt durch den Innenstadtunnel Frankfurts.

Zum Einsatz kommen sollen moderne Ks-Signale (Kombinationssignale), welche die ältere Signaltechnik ersetzen. Sie ermöglichen eine flexiblere Betriebsführung im Tunnel beim Aufeinanderfolgen der einzelnen Züge und erhöhen so die Kapazität. Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus merkt hierzu an, dass auch heute

schon alle 24 Züge/h in den Tunnel können; um aber einen Puffer zu schaffen werden nur 22 Züge/h durch den unterirdischen Abschnitt geschickt. Eine sog. LZB-Technik mit noch höherer Kapazität, wie sie im Münchener S-Bahn-Tunnel zum Einsatz kommt, soll es in Frankfurt (zunächst) nicht geben.

Auf allen heutigen Tunnellinien einschließlich der halbstündlich alternierenden Linien S3/4 und S8/9 der S-Bahn Rhein-Main wird es also in weniger als zwei Jahren einen (wenigstens abschnittswise) 15-Minuten-Takt geben. Nur die Linie S7 (Ffm-Hbf – Riedstadt-Goddellau) verkehrt momentan nicht durch die Stammstrecke. Seit 1978 ist die Röhre in Betrieb; im Jahr 1983 wurde die Station Ffm-Konstablerwache eröffnet und 1992 ging es weiter Richtung Ostendstraße.

Pro Bahn und Bus begrüßt die Investition in die Infrastruktur. Der Fahrgastverband hält aber auch weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Pünktlichkeit für nötig. So verkehren die wegen dem Umlandstrecken-Mischverkehr verspätungsanfälligen Linien S6 und S2 auf der Tunneltrasse recht dicht beieinander, was auch zukünftig zu Problemen führen könnte. So hofft der Verein z.B. auch auf eine zügige Fertigstellung des Projektes viergleisiger Ausbau nach Bad Vilbel (S6).

Frankfurt: Bahnhöfe Rödelheim, Höchst, Westbahnhof und Griesheim sollen barrierefrei werden

(fl) Vier Projekte zum barrierefreien Umbau Frankfurter Regional- und S-Bahnhöfe sind neben dem beabsichtigten Umbau entlang der S-Bahnlinie 6 Richtung Bad Vilbel derzeit in Planung. Der Stand der Verwirklichung ist unterschiedlich. Für den barrierefreien Umbau und die Modernisierung der Verkehrsstation in Rödelheim wurden am 19.12.2007 Bau- und Finanzierungsverträge unterzeichnet.

Beteiligt sind die Stadt Frankfurt, der Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV) und die Deutsche Bahn mit einem Gesamtvolumen von 12 Millionen Euro. Für den Bahnhof Höchst wurde eine Planungsvereinbarung über fast 200.000 Euro unterschrieben, welche die Grundlage für die weiteren Bauentscheidungen darstellt.

Für Rödelheim sind Aufzüge geplant, die dafür sorgen, dass die Bahnsteige barrierefrei erreicht werden können. Der Mittelbahnsteig und der Hausbahnsteig am Bahnhofsgebäude werden erhöht, damit ein stufenfreier Einstieg in die S-Bahnen möglich wird. Der Mittelbahnsteig wird außerdem verbreitert. Bahnsteigausstattung und -überdachung werden

Bahnhof Rödelheim: Die alte Bahnsteigüberdachung soll verschwinden, der Bahnsteig wird außerdem verbreitert





Auch der Frankfurter Westbahnhof soll aufgewertet werden. Trotz hoher Fahrgastfrequenz ist heute kein Bahnsteig barrierefrei erreichbar

modernisiert. Eine neue zwei Stadtteile verbindende Personenunterführung wird gebaut. Dabei konnte der Wunsch des Ortsbeirates, die neue Personenunterführung nicht nur mit Treppen und Aufzügen, sondern zusätzlich auch mit Rampen auszustatten, durch ein Planänderungsverfahren noch berücksichtigt werden. Diese Rampen werden nun realisiert.

Der Baubeginn soll im Herbst 2008 stattfinden. In ca. zwei Jahren stehen den Nutzern in Rödelheim neben einem barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen und einem barrierefreien Durchgang auch neugestaltete Bereiche östlich und westlich der Station zur Verfügung.

Auch in Höchst ist beabsichtigt, die Verkehrsstation barrierefrei auszubauen und die Personenunterführung zu modernisieren. Hierfür wurde eine Planungs-

vereinbarung unterzeichnet. Im nächsten Schritt werden detaillierte Gestaltungspläne für Unterführung, Bahnsteige und Bahnhofsausstattung erarbeitet und Kosten ermittelt. Sie bilden dann die Grundlage für die Projektbeteiligten, das genaue Bauvolumen und damit auch die Finanzierung festzulegen.

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der DB AG für Hessen, wies anlässlich der Vertragsunterzeichnung darauf hin, dass auch für die Bahnhöfe Frankfurt West und Griesheim Planungsvereinbarungen in der Vorbereitung sind. Auch diese beiden Verkehrsstationen sollen barrierefrei umgebaut und das Bahnhofsumfeld aufgewertet werden. Für Griesheim muss die Stadt prüfen, ob noch nachträgliche Anregungen zur städtebaulichen Weiterentwicklung in die Planungen für die Verkehrsstation aufgenommen werden sollen.

Erneuerung der beiden Alten Mainzer Tunnel schreitet voran

(fl) Unter der Altstadt von Mainz führt die Bahn derzeit ein technisch anspruchsvolles Tunnelbauprojekt durch. Die beiden über 120 Jahre alten Mainzer Tunnel werden erweitert und erhalten eine komplett neue Betonröhre.

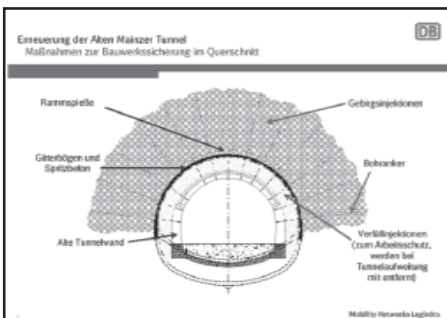
Die beiden Alten Mainzer Tunnel bestehen aus dem 654 Meter langen „Tunnel Mainz Hauptbahnhof“ und dem 242 Meter langen „Tunnel Mainz Süd“. Dazwischen verläuft die Bahnstrecke im 291 Meter langen und fast 27 Meter tiefen „Eisgrubeneinschnitt“.

Nach der Sperrung der beiden Alten Mainzer Tunnel im April 2007 für den Bahnverkehr wurde zunächst der Tunnel „ausgeräumt“, das heißt Schienen, Oberleitungen, Beleuchtung und ähnliches wurden entfernt. Dann wurde vom Tunnelinneren aus das Erdreich zwischen der alten Tunnelröhre und der bebauten Oberfläche durch das Einspritzen einer Betonsuspension stabilisiert. Durch diese Sicherungsmaßnahmen sollen Setzungen verhindert werden, wenn die alte tragende Tunnelschale entfernt wird.

Seit Herbst 2007 wird mit Baggern und Abbruchzangen die alte gemauerte

Tunnelschale abgerissen und das umgebende Gestein ausgebrochen. Insgesamt wird der Tunnelquerschnitt von 42 auf 74 Quadratmeter erweitert. Dabei fallen rund 100.000 Kubikmeter Ausbruchmaterial an. Sie werden größtenteils über die Schiene aus dem Tunnel heraus transportiert, damit Innenstadt und Anwohner möglichst wenig durch LKW-Verkehr belastet werden. Bei einer durchschnittlichen Tagesleistung von drei Metern konnte der Tunnel bis Anfang Februar 2008 auf ca. 300 Metern Länge aufgeweitet werden. Das Einbohren von Stahlankern und Aufbringen von Spritzbeton verhindert in Verbindung mit den Betoneinspritzungen, dass Erdreich nachbrechen kann. Die Arbeiten werden von kontinuierlichen Messungen an der Erdoberfläche begleitet.

In den folgenden Bauphasen werden mit riesigen Schalwagen eine dauerhafte Tunnelröhre aus Stahlbeton hergestellt und die für den Bahnbetrieb notwendige Ausrüstung eingebaut. Dank des größeren Querschnitts finden auch seitliche Rettungswege, Löschwasserleitungen und andere Einrichtungen für den Brand- und Katastrophenschutz im Tunnel Platz. Die beiden Alten Mainzer Tunnel werden dann komplett erneuert sein und denselben technischen Standards entsprechen wie der einteilige 1.297 Meter lange parallel verlaufende Neue Mainzer Tunnel.



Brückenprovisorium ermöglicht Weiterbetrieb der Nassauischen Touristikbahn Dauerhafte Sicherung des Freizeitverkehrs bleibt auf der Tagesordnung

(fl) Der Verkehr auf der als Museums- und Freizeitbahn genutzten Aartalbahn zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Hohenstein ruht immer noch. Durch einen LKW-Unfall im Mai 2007 ist die Brücke über die Flachstraße für die Museumsbahn nicht mehr passierbar. Seit dem konnte der Verein keine Einnahmen mehr verbuchen (die Hessen-Schiene berichtete).

Die Kosten laufen aber seit mittlerweile fast einem Jahr weiter. „Wenn wir bis Anfang April nicht wissen, wann wir wieder fahren können, sind wir gesetzlich gezwungen, Konkurs anzumelden“, erläuterte Marcus Giebeler von der Nassauischen Touristikbahn e.V. (NTB) Anfang des Jahres. Bereits im Winter 2006/2007 hatte der Verein die Folgen einer Betriebseinstellung zu verkraften.

Zwischenzeitlich drohte die NTB nun in den Mühlen der Politik zerrieben zu werden. Der Hintergrund: Die Landes-

hauptstadt Wiesbaden hatte bereits 2007 an den Rheingau-Taunus-Kreis die Forderung nach einer finanziellen Beteiligung für den Unterhalt der Strecke gestellt. Der Kreis erklärte sich dazu zwar prinzipiell bereit, verlangte aber für sein Engagement Mitspracherechte. Da die von der Versicherung des LKW-Fahrers gezahlte Entschädigung für eine Instandsetzung der Brücke nicht ausreicht, war dringend Hilfe von dritter Seite erforderlich.

Zunächst ohne sichtbaren Erfolg hatte



Nach der geplanten provisorischen Reparatur der defekten Brücke kann die Dampflok der NTB hoffentlich bald wieder auf die Strecke gehen

*Foto:
G. Deninger*

*Noch stehen die Signale für einen weiteren
Museumsbahnbetrieb auf der Aartalbahn auf
Halt*

sich der stellvertretende Vorsitzende Marcus Giebler in den letzten Wochen intensiv bei den politischen Vertretern der Landeshauptstadt und des Kreises für eine schnelle Lösung eingesetzt und zahlreiche persönliche Gespräche geführt, um auf die Situation der NTB aufmerksam zu machen. Dass er nicht sofort mit Taten rechnen konnte, war ihm dabei durchaus bewusst, schließlich sei das Ganze ja eine komplexe Angelegenheit. Aber ständig von Seiten der Politik vertröstet zu werden, hatte mittlerweile zu großem Frust im Verein geführt. Die Stadt Wiesbaden ist in Gestalt der ESWE-Verkehr nach wie vor verpflichtet, für den Unterhalt der Strecke und damit auch für die Instandsetzung der Brücke aufzukommen.

Als Reaktion auf die vehement vorgebrachten Hilferufe der „Nassauischen Touristikbahn“ rief Wiesbadens Oberbürgermeister Dr. Müller schließlich am 26. Februar zur ersten „Aartalbahn-Konferenz“. Die Sitzung brachte alle Beteiligten an einen Tisch – und für die Strecke zumindest eine provisorische Lösung. Nach der Sitzung konnte Wiesbadens Oberbürgermeister folglich eine erste Erfolgsmeldung verkünden:

„Wenn alles gut geht, kann die Nassauische Touristikbahn (NTB) noch in dieser Saison wieder ihren Fahrbetrieb auf-



nehmen. Die ESWE als Pächter der Gleisanlagen – sowohl in Wiesbaden als auch im Rheingau-Taunuskreis – wird an der durch einen LKW-Unfall beschädigten Brücke kurzfristig eine so genannte ‚Kleinhilfsbrücke‘ einbauen, die den defekten Träger stabilisiert. Die bislang auf dem Dotzheimer Bahnhof feststehenden Lokomotiven und Wagen der NTB können so die Brücke und damit auch die Strecke in den Taunus befahren. Das Ergebnis dieses ersten Gesprächs ist mehr als erfreulich“, erklärte Oberbürgermeister Dr. Helmut Müller nach der ersten Aartalbahn-Konferenz, die in einer erfreulich konstruktiven Atmosphäre stattgefunden habe.

Daran hatten neben dem Wiesbadener OB auch Vertreter der Stadt Taunusstein

und von Aarbergen sowie der Geschäftsführer von ESWE Uwe Cramer und Jörg Gerhard als Vertreter der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft teilgenommen. Auch der Vorsitzende der NTB nahm zusammen mit Vorstandsmitgliedern an dem Gespräch teil, ebenso wie Manfred Nickel vom Arbeitskreis Aartalbahn.

Die erste Maßnahme sei nun die Stabilisierung des Brückenträges als kurzfristige Lösung. Sie werde rund 12.000 Euro kosten und von ESWE finanziert. Da es auf der weiteren Strecke keine größeren Probleme an den Gleisen gebe, könne der Fahrbetrieb der NTB zwischen Dotzheim und Wehen nach der Reparatur wieder aufgenommen werden.

„Ziel muss es sein, die Befahrbarkeit der Strecke auf Dauer zu sichern. Das bedeutet, dass die Brücke komplett saniert werden muss. Dies wird rund 140.000 Euro kosten – ein Teil davon wird die Versicherung des Unfallverursachers übernehmen. Die Arbeiten könnten im

Herbst durchgeführt werden und dauern rund fünf Monate, so dass der Museumsbetrieb NTB davon nicht betroffen wäre. Dazu werden wir eine Vorlage für den Aufsichtsrat der ESWE vorbereiten“, machte Dr. Müller deutlich.

„In der zweiten Aartalbahn-Konferenz, zu der wir in naher Zukunft einladen, wollen wir mit dem Landrat des Rheingau-Taunuskreises Burkhard Albers über die weitere Nutzung – zunächst als Museumsstrecke – sprechen. Damit der Schaden dauerhaft behoben werden kann, werden wir zwischen Wiesbaden und dem Rheingau-Taunuskreis ein Finanzierungsmodell abstimmen. Denkbar sind Finanzierungszuschüsse oder Trassennutzungsgebühren“, kündigte der Wiesbadener OB an. Er sei optimistisch, dass es zu realisierbaren Konzepten komme.

Hintergrund

Die Aartalbahn-Strecke, sie verband von 1889 bis 1983 Wiesbaden mit Diez, ist in Hessen als Kulturdenkmal eingestuft und steht unter Denkmalschutz. Sie gilt als längstes Baudenkmal Hessens. Die Strecke ist nach wie vor Eigentum des Bundes, in ihrem Abschnitt Wiesbaden–Aarbergen–Rückershausen ist sie im Auftrag der Landeshauptstadt an die Wiesbadener Verkehrsgesellschaft ESWE verpachtet.

Pächter des Abschnitts Aarbergen–Rückershausen–Diez ist der länderübergreifende Arbeitskreis Aartalbahn. Die Nassauische Touristikbahn (NTB) befährt mit historischen Dampf- und Diesellokomotiven an Sonn- und Feiertagen die

*Eine ebenfalls defekte Brücke unterbrach bis Mai 2007 den Anschluss der Sektellerei Henkell & Söhnlein. Seit Mai 2007 ist die Bedienung wieder möglich (202 425 der LEG).
Foto: Archiv NTB*



Gleise als Museumsbahn zwischen den Bahnhöfen Wiesbaden-Dotzheim und Hohenstein.

Durch die Beschädigung der Brücke in der Flachstraße sind Lokomotiven und Wagen der NTB am Dotzheimer Bahnhof „gefangen“. Sie können nicht über die Brücke fahren, weil diese das Gewicht des

rollenden Materials wegen statischer Probleme nicht aushält. Wegen fehlender Einnahmen ist die NTB in finanziellen Schwierigkeiten.



Neue Nachtbusverbindung von Niedernhausen nach Hünstetten Fahrgastzuwächse in Hünstetten

(gh) An Wochenenden, das heißt in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie in den Nächten auf Feiertage verkehrt ein Bus der Linie 220 um 1.07 Uhr nach Ankunft der letzten S-Bahn von Niedernhausen Bahnhof nach Idstein Bahnhof und von dort weiter als Linie 225 auf dem gewohnten Linienweg bis Hünstetten-Strinz-Trinitatis.

In einigen Orten, wie Oberseelbach und Dasbach, sowie in den Hünstetter Ortsteilen Ketternschwalbach, Wallbach und Limbach wird nur zum Aussteigen gehalten. Mit diesem Bus können „Spätheimkehrer“ aus Frankfurt (Abfahrt der S-Bahn beispielsweise an der Hauptwache um 0.18 Uhr und am Hauptbahnhof um 0.22 Uhr) noch ihre Heimatorte erreichen. Auch bei Veranstaltungen in Idstein oder z.B. im Nassauer Hof in Wörsdorf besteht hiermit noch eine Busverbindung nach Hause. Der Bus verkehrt nicht als Rufbus, d.h. er muss nicht telefonisch bestellt werden.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember vergangenen Jahres konnten auch eine Reihe von Rufbusverbindungen in normale Busverbindungen umgewandelt werden. Dies geschah wegen der regelmäßigen guten Inanspruchnahme dieser

Fahrten. So kann speziell im Raum Hünstetten eine merkbar bessere Nutzung des Busverkehrs verzeichnet werden.

Es wurde aus der Bevölkerung jedoch auch Kritik wegen vieler leer fahrender Busse laut. Hierbei handelt es sich größtenteils um so genannte „Leerfahrten“, durch die der Bus zu einem anderen Einsatzort gefahren werden muss. Der von der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft erarbeitete Plan sah eine geringe Anzahl solcher nicht ganz vermeidbarer Fahrten vor. Das zuständige Busunternehmen ORN hat diesen Plan jedoch nicht übernommen und eigene Einsatzpläne erstellt, die ein vielfaches dieser Leerfahrten enthalten. Hier besteht nach Meinung von Pro Bahn & Bus Handlungsbedarf, da jede vermeidbare Leerfahrt die Umwelt unnötigerweise belastet.

Energiewende bei der HEAG mobilo Straßenbahnen fahren mit Ökostrom

(gh) Seit Jahresbeginn betreibt das Darmstädter Verkehrsunternehmen HEAG mobilo GmbH seine 48 Straßenbahntriebwagen ausschließlich mit Ökostrom. Damit ist es bundesweit das erste Verkehrsunternehmen, das seine Fahrstromversorgung komplett aus regenerativen Energien bezieht.

Der Vorsitzende der Geschäftsführung Harald Fiedler betonte, dass sich die HEAG mobilo als kommunales Unternehmen in ökologischer und gesellschaftlicher Verantwortung sehe, „Mobilität so umweltfreundlich wie möglich zu gestalten“. Mit dem Umstieg auf Ökostrom werde die Nachhaltigkeit der Straßenbahn gestärkt.

13 Millionen Kilowattstunden Fahrstrom benötigt die HEAG mobilo für den Betrieb ihrer Straßenbahnen jährlich. Zwar fährt eine Straßenbahn selbst völlig emissionsfrei, dennoch werden für den 12-monatigen Betrieb eines Straßenbahntriebwagens rund 257 Tonnen Kohlendioxid (CO₂) ausgestoßen. Sie entstehen, wenn für die Stromgewinnung fossile Stoffe im Kraftwerk verbrannt werden.

Die Erzeugung von Ökostrom erfolgt dagegen völlig CO₂-frei. Damit verringert das Unternehmen seinen Kohlendioxidausstoß jährlich um mehr als 6700 Tonnen. Fiedler betonte, dass diese Zahl mit Blick auf mehr als 30 Millionen Fahrgäste im Konzern ein Vielfaches an Bedeutung gewinne. Nach Berechnungen des Verbands deutscher Verkehrsunter-

nehmen (VDV) verursacht eine Person in einer Straßenbahn mit durchschnittlicher Auslastung nur ein Viertel der CO₂-Menge, wie sie bei einer Fahrt mit dem PKW entstehen. Je mehr Menschen mit der Straßenbahn fahren, desto günstiger wird die Klimabilanz.

Seit 2005 beteiligt sich die HEAG mobilo am Klimaschutz über die Initiative Hessische Klimapartner. Als weitere Umweltschutzmaßnahmen nannte Fiedler den Betrieb einer Brauchwasseranlage für das Waschen der Omnibusse sowie die hohen Umweltstandards der neuen Omnibusse im Konzern. Zudem werde die HEAG mobilo in Zukunft weitere Anstrengungen zur Nachhaltigkeit unternehmen. Dabei habe auch jeder selbst eine Chance, als Fahrgast seine persönliche Klimabilanz zu verbessern.

Fährt seit Jahresanfang nur mit Ökostrom: Die Darmstädter Straßenbahn



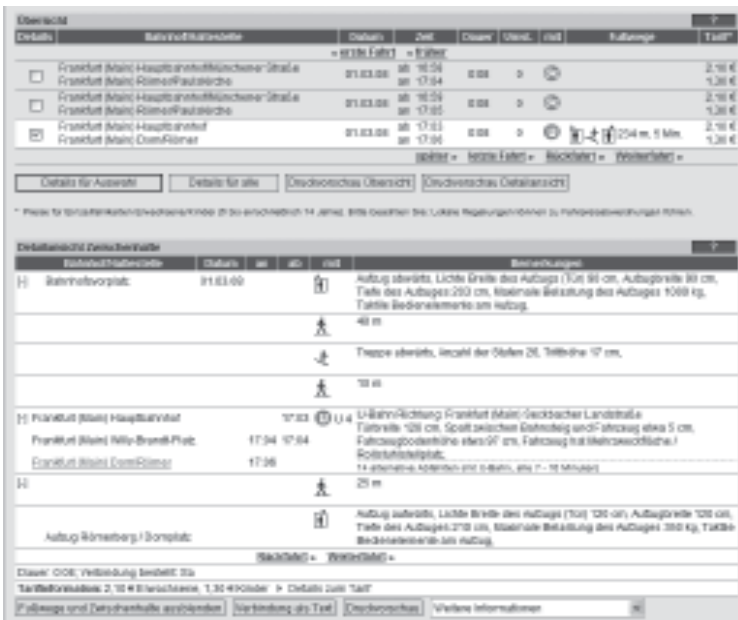
„Mobilität für alle“ Neues Auskunftssystem des RMV geht auf individuelle Anforderungen ein

(fl) „Mobilität für alle“ - unter diesem Leitwort hat der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) seine internetbasierten Informationsdienste stark ausgebaut und eine nach Angaben des Verbundes „vermutlich weltweit einzigartige Neuerung“ online gestellt: Ab sofort stehen für die lokalen Verkehre im Raum Frankfurt und Offenbach sowie darüber hinaus für alle S-Bahnverkehre detaillierte Zusatzinformationen zur Verfügung, die eine auf die individuellen Bedürfnisse zugeschnittene Verbindungsauskunft ermöglichen.

Denn wer mit Kinderwagen, nach einem schlimmen Skiunfall oder schwerbehindert unterwegs ist, freut sich über jede Detailinformation, die vorab zur Planung der Reise abzurufen ist.

Unter dem Arbeitstitel „BAIM - Barrierefreie ÖV-Informationen für mobilitätseingeschränkte Personen“, haben sich unter anderem das Bundes-

ministerium für Wirtschaft und Technologie als Fördermittel-Geber, der Verkehrsverbund Berlin – Brandenburg (VBB) und als Konsortialführer der Rhein-Main-Verkehrsverbund zu einem Forschungsprojekt verabredet, das die Informationen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste erheblich verbessern wird. Während der vergangenen knapp



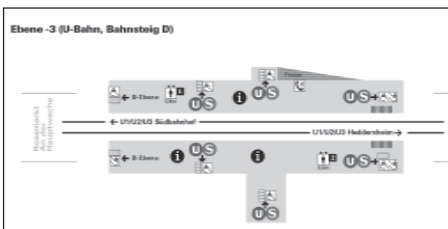
Abfrage einer Fahrt vom Frankfurter Hauptbahnhof zum Römer. Metergenau werden alle Wege mit Treppentufen, Aufzügen und behinderten-gerechten Fahrzeugen aufgelistet

Homepage RMV

zwei Jahre wurde zunächst mit Behindertenverbänden darüber gesprochen, welche Anforderungen sie je nach Mobilitätseinschränkung an das neuartige Auskunftssystem stellen, in welcher Tiefe welche Merkmale von Fahrzeugen, Haltestellen, Stationen und Umsteigewegen zu erfassen sind und wie diese Daten am besten dargeboten werden.

Nachdem erste Daten erhoben und Auskunftformulare prototypisch gestaltet waren, setzte der RMV diese Gespräche fort und ergänzte sie mit einer Marktforschung. Beflügelt von der guten Akzeptanz der ersten Umsetzungsphasen wurden dann rund 28 000 Daten erhoben beziehungsweise dank der kooperativen Haltung der Verkehrsunternehmen und der lokal Zuständigen bei diesen abgerufen: Gibt es im Stationsgebäude Rampen, mit welcher Steigung, oder sind Aufzüge vorhanden, mit welcher Türbreite? Wie sieht das Fahrzeug im Grundriss aus, wo befindet sich eine Einstiegsrampe, welches Gewicht hält sie aus? Gibt es automatisierte Auskunftssysteme an den Stationen? Wo befinden sich Behindertentoiletten, wie breit ist der Spalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug?

Für einige Bahnhöfe sind bereits Orientierungspläne vorhanden, wie hier der Bahnhof Hauptwache *Quelle: Homepage RMV*



All das und noch viel mehr wurde vor Ort gemessen, lokalisiert und aufgenommen. Um diesen Datenpool dann für sinnvolle Verbindungsauskünfte anzapfen zu können, ließ der RMV neue Programme realisieren beziehungsweise bewährte erweitern.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie stellte Fördermittel in Höhe von rund 2,6 Millionen Euro zur Verfügung. Das Ministerium erwartet von dem Auskunftssystem eine Vorbildfunktion für andere Regionen in Deutschland.

Für Volker Sparmann, den Geschäftsführer des RMV, kommt es nun darauf an, „dass möglichst viele unserer Kunden die Möglichkeiten der neuen Fahrplanauskunft ausgiebig nutzen und uns per Mail ihre Erfahrungen mitteilen. Da gibt es sicherlich viel zu entdecken, was die Daten und die Sinnhaftigkeit ihrer Verknüpfungen betrifft. Mit diesen Rückkopplungen können wir dann das System verbessern und Schritt für Schritt verbundweit ausbauen“.

Für ihn sei es nämlich ein wichtiges Anliegen, nicht nur Schwerbehinderten, sondern auch den übrigen Mobilitätseingeschränkten zu helfen, ihre Wege zu organisieren. „Außerdem müssen wir damit rechnen, dass mit dem zu erwartenden zunehmenden Alter unserer Fahrgäste insgesamt deren Bedürfnisse an die Barrierefreiheit steigen. Je besser wir sie dazu informieren“, so Sparmann, „desto höher sind unsere künftigen Chancen, dass sie mit Bussen und Bahnen fahren.“

Schönes-Wochenende-Ticket: Weiterhin keine Anerkennung in allen RMV-Verkehrsmitteln

(hpg) Im Hamburger, Hannoveraner, Stuttgarter, Nürnberger und Münchner Verkehrsverbund gilt es, im Rhein-Ruhr-, Rhein-Sieg- und Rhein-Neckar Verkehrsverbund ist es ebenfalls in allen Verkehrsmitteln anerkannt. In allen Automaten des Rhein-Mosel-Verbundes sowie den Automaten der Vectus Verkehrsgesellschaft ist ein „Schönes-Wochenende-Ticket“ (SWT) zu erwerben, aber nicht in den Fahrausweisautomaten an den Bahnhöfen der DB AG im RMV-Gebiet.

Dort wird es allerdings an den Gültigkeitstagen (Sa./So.) zum aktuellen Preis angezeigt, wenn man die untersten Tasten der Automaten bedient. Zahlung und Ausdruck sind jedoch nur möglich, wenn die notwendige Rolle mit den Fahrkartenvordrucken vorhanden ist.

Argumente des RMV

Wer die RMV-Hotline anruft, erhält folgende Information: „Sie können das SWT nicht an unseren Automaten kaufen, weil es kein Produkt des RMV ist.“ Die Frage nach der Bezugsmöglichkeit wird nicht beantwortet und man verweist an die DB.

RMV-Pressesprecher Peter Vollmer hat die unterschiedlichsten Begründungen, weshalb der Verkauf des SWT an den DB-Automaten im RMV nicht erwünscht ist: „Wenn zusätzliche Fahrkarten an den Automaten angeboten werden, gibt es sofort Presseanfragen: Warum macht der RMV die Bedienung der Automaten so schwierig?“ Bei einer Vermischung mit anderen Fahrkarten-Angeboten, so Vollmer, gäbe es daher einen erhöhten „Erklärungsbedarf“, den man von Seiten des RMV nicht möchte. Als „Problem“



SWT-Ticket am RMV-Automat: Möglich, aber vom RMV nicht gewünscht
Foto: Hans-Peter Günther

sieht er schon die Anerkennung der „Bahn Card“ auf längeren Fahrstrecken, die ja nur in den DB-Zügen, nicht aber in U- und Straßenbahnen sowie Bussen gültig ist.

Offizielle Vertriebswege

Für den Fahrgast in Hessen, der mit dem SWT über die Landesgrenzen hinaus unterwegs sein möchte, gibt es an den kleineren Stationen, an denen lediglich die grünen Automaten vorhanden sind, keine Kaufmöglichkeit. Bei personengebundenem Verkauf in einem der immer seltener werdenden Reisezentren wird für

das SWT ein Aufschlag von 2 Euro berechnet. Bei Bestellung im Internet und Zusendung per Post ist ab 1. April 2008 eine Versandkostenpauschale von 3,50 Euro fällig! Lediglich die roten Fernverkehrsautomaten verkaufen das SWT zum „Originalpreis“ von derzeit 35 Euro, vorausgesetzt der Kunde zahlt mit EC- oder Kreditkarte.

Formale Antworten

Auf unsere Anfrage über das Kontaktformular der RMV-Internetseite: „Weshalb wird das SWT in RMV-Automaten angezeigt, ohne dass Zahlung und Fahrscheinausdruck möglich sind?“ erfolgte die Antwort der RMV-Unternehmenskommunikation: „Das Schönes-Wochenende-Ticket der Deutschen Bahn ist kein Angebot des RMV und wird ausschließlich von der Deutschen Bahn vertrieben. Zum Vertrieb dieses Tickets kön-

nen wir Ihnen leider keine Auskunft erteilen. Wir haben Ihr Anliegen deshalb an die im konkreten Fall verantwortliche Deutsche Bahn AG mit der Bitte um Stellungnahme weitergeleitet. Bitte erwarten Sie direkt von dort weitere Nachricht.“

Das RAN-Team der DB Regio Hessen meldete sich umgehend: „Das Angebot „Schönes Wochenende Ticket“ ist ein Angebot der Deutschen Bahn AG, und aus diesem Grund auch nur über die Vertriebswege der Deutschen Bahn erhältlich. Eine Taste SWT an den Fahrscheinautomaten des Rhein-Main Verkehrsverbundes (RMV) gibt es nicht. Allerdings ist durch einen Softwarefehler das Lösen des entsprechenden Tickets zeitweise möglich gewesen.“

Grundsätzlich möchten wir Sie deshalb um Verständnis dafür bitten, dass der Verkauf des SWT zukünftig nicht über die RMV Automaten stattfinden kann.“

Kommentar: SWT im RMV anerkennen!

Da alle technischen Voraussetzungen am RMV-Automat dank des „Software-Fehlers“ gegeben sind, sollte zumindest der Verkauf durch entsprechende Kennzeichnung der Tasten legalisiert werden. Darüber hinaus wäre es an der Zeit, dass der RMV seinen Widerstand gegen die Anerkennung und Gültigkeit des SWT aufgibt.

Während die meisten großen Verbünde das Freizeit-Ticket in allen ihren Verkehrsmitteln anerkennen und der Verkauf sowohl an Automaten, als auch bei Busfahrern möglich ist, sträubt sich der RMV mit Nachdruck gegen Verkauf und Anerkennung dieses – selbst auf Strecken in Polen – gültigen Tickets nach dem Motto: „Hessen fahren nur in Hessen.“

Gleichzeitig ist den hessischen Verbänden zu raten, das Hessenticket für den deutschlandweiten Verkauf frei zu geben. Als einziges Länderticket ist es nur im Ursprungsbundesland Hessen erhältlich, während alle anderen Länder-tickets an jedem DB-Automaten zu kaufen sind.

Hans-Peter Günther

Baustellen-Vorschau: DB investiert 2008 ca. 400 Millionen Euro in Hessen

(fl) 2007 hat die Bahn mit „ProNetz“ ein Programm zur systematischen Modernisierung des Schienennetzes gestartet. Bereits in diesem Jahr wurden von März bis Oktober etwa 130 Einzelbaumaßnahmen in bundesweit 28 sogenannten Korridoren gebündelt, um Auswirkungen für Reisende und Eisenbahnverkehrsunternehmen so gering wie möglich zu halten.

In Hessen konzentrierten sich die Arbeiten auf die Korridore Fulda–Frankfurt und Fulda–Bebra, wo zahlreiche Gleis- und Weichenerneuerungen durchgeführt wurden, die zum Teil auf weiteren Abschnitten auch in diesem Jahr fortgesetzt werden. Neben zahlreichen kleineren Maßnahmen soll es 2008 in Hessen acht große Korridorprojekte geben:

Auf der Strecke von Mainz nach Frankfurt wird durch die Modernisierung der Alten Mainzer Tunnel und die Erneuerung der Vorlandbrücke die Streckenkapazität verringert, so dass die Regional-Express-Züge von Saarbrücken nach Frankfurt über Mainz-Kostheim umgeleitet werden müssen. Zwischen Fulda und Frankfurt führen Weichenerneuerungen in Neuhof und Frankfurt-Süd sowie der Anschluss des Neuen Schlüchternner Tunnels an einzelnen Wochenenden zur Verlegung von ICE-Halten vom Frankfurter Hauptbahnhof nach Frankfurt West und Frankfurt Süd.

Ohne größere Auswirkungen auf den Personenverkehr sind Baumaßnahmen an den Schnellfahrstrecken Kassel–Fulda und Köln–Frankfurt sowie auf der Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim geplant. Vom 7. bis 9. Juni wird das neue Elektronische Stellwerk Frankfurt (M) Stadion in Betrieb genommen. In dieser

Zeit können keine Züge über den mit 570 Zügen täglich meist befahrenen Bahnknoten Deutschlands verkehren. In diesem Zeitraum werden Zughalte vom Hauptbahnhof nach Süd, West und Höchst verlegt.

Obwohl nicht in Hessen gelegen, wird die Sanierung der Siegstrecke dennoch erhebliche Auswirkungen auf den Verkehr auch in Hessen haben. Die Strecke soll in den Ferien für sechs Wochen gesperrt und durch Busverkehr ersetzt werden. Die Reisezeiten etwa zwischen Gießen und Köln dürften sich dadurch in der Regel um eine Stunde verlängern.

Moderne Signaltechnik ermöglicht 15 Minuten-Takt für die S2

Die Kapazität der S-Bahn-Tunnelstrecke in Frankfurt am Main soll bis Ende 2009 durch moderne Signaltechnik von 22 auf 24 Züge je Stunde und Richtung erhöht werden. Dadurch wird auf der S-Bahn-Linie 2 (S2 Niedernhausen-Dietzenbach) erstmals ein Viertelstundentakt möglich.

Während bereits heute in der Hauptverkehrszeit die Züge der Linie S1 (Wiesbaden–Rödermark Ober-Roden) alle 15 Minuten fahren, ist dies für die Linie S2 nach Dietzenbach nur alle 30 Minu-



Wegen Bauarbeiten zwischen Au und Siegen wird die Siegstrecke dieses Jahr für 6 Wochen in den betroffenen Abschnitten komplett gesperrt. Fahrgäste müssen mit Ersatzbussen fahren, was 45 Minuten Fahrzeitverlängerung zur Folge hat

ten möglich. Ursache hierfür ist die Kapazitätsbegrenzung durch die bestehende Signaltechnik im Innenstadttunnel, durch den in den Hauptverkehrszeiten bereits 22 Züge je Stunde und Richtung fahren. Um auch die S2 im Viertelstundentakt durch die Frankfurter Innenstadt fahren zu können, muss die Kapazität um zwei weitere Züge je Stunde und Richtung erhöht werden.

Danach können dann alle der heute nur zwischen Niedernhausen und dem Hauptbahnhof Frankfurt (Main) bzw. zwischen Offenbach und Dietzenbach pendelnden Züge der Linie S2 durch die Frankfurter Innenstadt zur Endhaltestelle Dietzenbach durchgebunden werden. Die sogenannten Kurzpendel- oder Verstärkerzüge, die nur einen Teil der Strecke fahren können und damit Umstiege notwendig machen, gehören dann der Vergangenheit an. Insgesamt werden hierfür 8,1 Millionen

Euro investiert. Die Kosten teilen sich Bund, Land, RMV und Bahn. Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2009 sollen die zusätzlichen S-Bahn-Züge durch den Tunnel rollen können.

Hintergrund

Seit 1978 bildet die S-Bahn das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs im Rhein-Main-Gebiet. Seitdem wurde das S-Bahn-Netz stetig ausgeweitet: 1980 über den neuen Flughafen Regionalbahnhof bis Mainz und Wiesbaden. 1983 bis zur Station Konstablerwache, 1990 nach Frankfurt Süd, 1992 zu den Stationen Mühlberg und Stresemannallee, 1995 über die City-Trasse Offenbach nach Hanau, 1997 nach Langen und Darmstadt, 2002 bis Riedstadt-Goddelau und 2003 in den Rodgau nach Dietzenbach und Ober Roden. Der Neubau einer eigenen S-Bahn-Infrastruktur nach Bad Vilbel bzw. weiter nach

Friedberg soll in den kommenden Jahren endlich folgen.

Reisendeninformation:

Die Baufahrpläne werden wieder in die Fahrplan-Auskunftssysteme in den Reisezentren, im Internet und an den Fahrkartenautomaten eingestellt. Hinzu kommen weitere Informationsangebote, beispielsweise über das DB-Baumaskottchen

„Max Maulwurf“ mit Flyern, Broschüren, Anzeigen und Aushängen in den Bahnhöfen. Darin hat Max Maulwurf im Jahr 2007 nach Bahn-Angaben mit mehr als 14 Millionen Auftritten die Bahnkunden durch die Bahnbaustellen begleitet. Gleichzeitig sind aktuelle Baustelleninfos über das Internet erreichbar und jetzt auch von unterwegs mit mobilen Geräten wie PDA oder Blackberry abrufbar.

Kommentar:

Sperrung von Hauptstrecken wegen Bauarbeiten nicht hinnehmbar

Die Sanierung des Schienenetzes wird vom hessischen Fahrgastverband Pro Bahn & Bus ebenso angemahnt wie von PRO BAHN, dem VCD und anderen Verkehrsinitiativen. Jede Baustelle müsste demnach eigentlich Freude auslösen. Wenn da nur nicht die teilweise immensen Belastungen für die Fahrgäste wären...

Die zeitliche und räumliche Bündelung von Baumaßnahmen in so genannten „Korridoren“ hat sich größtenteils bewährt. Zu hinterfragen ist sie allerdings, wenn beispielsweise eine zwei Großstädte und mehrere Bahnknoten verbindende Strecke wie die Siegstrecke mehrere Wochen total gesperrt werden soll. Die Auswirkungen sind dann doch erheblich – und für viele Reisende nicht mehr zumutbar. Schade, dass der Kapazitätsabbau auf vielen Strecken kaum noch Umleitungsverkehre zulässt. Beispielsweise könnte die Hellertalbahn Haiger – Betzdorf als Umleitungsstrecke für den RE 9 Gießen – Köln – Aachen erhalten, wenn zwischen Siegen und Betzdorf gebaut wird. Zwar bedeutete dies streckenweise Dieselbetrieb und sicher auch eine Fahrzeitverlängerung, aber immerhin wäre die Umleitung umsteigefrei für die Fahrgäste und schneller als mit dem Bus.

Verbessert hat sich zweifellos die Fahrgastinformation im Vorfeld von Baustellen. Alle wichtigen Baumaßnahmen werden in der Regel längerfristig mit Plakaten auf den Bahnhöfen und kurzfristig in der Tagespresse angekündigt. Hier hat die Deutsche Bahn aus alten Fehlern gelernt.

Friedrich Lang

Wird die Hessische Landesbahn an FIRST GROUP verkauft?

(fl) Nach einer Pressemitteilung der GDL Ortsgruppe Limburg vom 3. Januar 2008 besteht erneut die Möglichkeit, dass die hessische Landesregierung ihre HLB an die britische FIRST GROUP verkauft. Die HLB (Hessische Landesbahn) betreibt die „Hessenbahn“ mit umfangreichen Verkehren in der Wetterau (ehemals Butzbach-Licher Eisenbahn), im Taunus (ehemals Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn, Taunusbahn) und rund um Kassel (Kassel-Naumburger Eisenbahn).

Außerdem gehören zur HLB Anteile der nordhessischen Cantus Verkehrsgesellschaft sowie solche der in Limburg ansässigen Vectus Verkehrsgesellschaft mit rund 70 Mitarbeitern. Weiteres Engagement gibt es in Thüringen, im bayrischen Kahlgrund sowie im Busbereich.

Für die GDL-Ortsgruppe besteht der Verdacht, dass sich das Land Hessen wegen haushaltspolitischer Gründe aus der Verantwortung für den öffentlichen Nahverkehr entziehen will. Gerade bei den

unter dem Dachverband der HLB bedienten Strecken handele es sich um wichtige Bahn- und Busanbindungen aus der Fläche in die Großzentren. Die GDL Ortsgruppe Limburg sieht in einer Entscheidung für den Verkauf weitreichende Folgen für den ÖPNV und die Arbeitsplätze bei den Bahnen. Bei einem privaten Anbieter könnten die Beschäftigungsbedingungen deutlich schlechter werden, das Lohnniveau nach unten sinken und Arbeitsplätze verloren gehen. Weitere Kostensenkungen eines potenziellen privaten Anbieters würden auch negative

Die Gewerkschaft der Lokführer (GDL) befürchtet einen Verkauf der Hessischen Landesbahn an einen ausländischen Investor. Davon wäre auch die Taunusbahn betroffen





Auch die im Wetteraunetz beschäftigten Lokführer der HLB wären vom Verkauf betroffen

Folgen für die Fahrgäste und die Region haben, unter anderem für Qualität und Umfang der Verkehrsleistungen. Hierbei sei zu berücksichtigen, dass die Hessische Landesbahn auch eigene Infrastruktur betreibt. Nach „mobifair“ sei die Geschäftspolitik von First Group als börsennotiertem Aktienunternehmen ausschließlich auf die Erwirtschaftung guter Renditen ausgelegt. Um dies zu erreichen, würden die übernommenen Unternehmen hierauf zurechtgestutzt. Das bedeute das „Outsourcen“ von Tätigkeiten im Bereich der Instandhaltung, höhere Belastungen für das Rollmaterial durch die Verlängerung der Wartungs- und Reparaturfristen sowie Verschlechterungen bei den Beschäftigungsbedingungen.

Aus Sicht der Fahrgäste habe das Land Hessen mit der HLB einen Trumpf in der Hand, um die Preisbildung bei entstehenden Oligopolen zu beeinflussen. Es wür-

den innerhalb weniger Jahre nur noch ein paar große Firmen im Nahverkehr übrig bleiben. Diese würden die Preise unter sich ausmachen, wie dies heute schon beim Strom und bei den Tankstellen der Fall sei. Mehrere hessische Kommunen sollen gejammert haben, dass sie ihre Stadtwerke oder Teile davon an die Versorger verkauft hätten. Folge: Stark steigende Preise! Manche Kommunen kauften die Anteile jetzt für teures Geld wieder zurück!

Mit der HLB in Landeshand könne die Politik weiterhin die Preise im ÖPNV beeinflussen. Und ÖPNV sei öffentliche Daseinsvorsorge. Für Fahrgäste und Steuerzahler heiße das auch, man solle viel ÖPNV mit möglichst wenig Mitteln produzieren. Und dies am besten, wenn man den Gewinn in das Unternehmen reinvestiere, anstatt eine möglichst hohe Rendite für die Anleger zu erzielen.

Hessen hat gewählt: Was eine neue Landesregierung für Bahn und Bus leisten muss

(cb) Kurz vor der Landtagswahl in Hessen am 27.01.2008 hat der hessische Fahrgastverband Pro Bahn & Bus die Anforderungen an eine neue Landesregierung formuliert und in einer Pressemitteilung veröffentlicht.

Hintergrund ist die Tatsache, dass Hessen bei den flächendeckend gültigen Verbundtarifen über ein vergleichsweise sehr hohes Preisniveau verfügt, dem in der Regel nur durchschnittliche Leistungen gegenüber stehen. Im Vergleich zu vielen Regionen vor allem im Süden Deutschlands liegen die Angebote sogar deutlich unter dem Durchschnitt. Von einer Führungsrolle, in der voran gegangene Landesregierungen Hessen gerne gesehen haben (oder hätten...) kann im ÖPNV nicht im geringsten die Rede sein.

Der hessische Fahrgastverband Pro Bahn & Bus fordert von der kommenden

Landesregierung daher konsequente Schritte für eine umweltgerechte und bezahlbare Mobilität in ganz Hessen:

- Der Öffentliche Verkehr – vom örtlichen Stadtbus oder Schulbus über Straßenbahn und Regionalbahn bis hinauf zu einem schnellen überregionalen Regionalexpress (RE-X)- und ICE-Netz - ist deutlich besser aufeinander abzustimmen (Integraler Taktfahrplan). Nach der Devise „Einsteigen und Losfahren“ muss ein abgestimmter Taktfahrplan zusammen mit transparenten Tarifen



*Erforderlich
für ein gutes
Angebot:
Dichter Takt
und gute
Anschlüsse,
wie hier im
Bahnhof
Wetzlar*

die Basis für allgemein zugängliche Mobilität bilden!

- Grundsätzlich muss ein landesweiter 60-Minuten-Takt im Zug- und Bus-Grundnetz angeboten werden – stundenlange Angebotslücken oder Betriebseinstellungen abends und am Wochenende passen längst nicht mehr zu den Mobilitätsanforderungen unserer Zeit. Ziel dabei ist nicht nur ein „staufreies“, sondern ein „pünktliches Hessen“ als attraktives Raum-Zeit-Netzwerk.
- Die politisch Verantwortlichen in Hessen haben dafür zu sorgen, dass Aufgabenträger (Landkreise und kreisfreie Städte) und nachgeordnete Verkehrsverbünde bzw. -gesellschaften (hauptsächlich Rhein-Main-Verkehrsverbund und Nordhessischer Verkehrsverbund) der hohen Kundennachfrage im ÖPNV entsprechende Angebote und Infrastrukturen „zügig“ ausbauen können. Die unzureichende Infrastruktur ist seit langer Zeit tiefere Ursache für zahlreiche Fahrgastbeschwerden, mehr als beispielsweise organisatorische Mängel bei den Verkehrsunternehmen.
- Mit einer umfassenden Anschluss-Sicherungs-Offensive haben Land und Verbünde auf die ständige Verschlechterung von Reiseketten, Zuverlässigkeit und Informationsfluss zu reagieren. Beispielsweise gibt es kaum elektronische Fahrgastinformationen auf hessischen Bahnhöfen außerhalb

der großen Knoten. Wir wollen in erster Linie die Beseitigung sattem bekannter Infrastruktur- und Informationsmängel – nicht nachträgliche „Entschädigungsalmosen“ ohne Ursachenbeseitigung.

- Das Land Hessen hat sich kompetent und glaubwürdig für eine Neuausrichtung der Verkehrspolitik des Bundes einzusetzen, der als Eigentümer der Deutschen Bahn AG und Mitverantwortlicher für die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen endlich wieder seinen Gemeinwohlverpflichtungen nachkommen muss.
- Die überfällige Umsetzung hessischer Bahn-Infrastrukturprojekte gemäß Bundesverkehrswegeplan, welche seit Jahren nur noch vor sich her dümpeln, bedarf einer gemeinsamen Kraftanstrengung:
 - * Knoten Frankfurt am Main,
 - * Strecke Frankfurt am Main - (Darmstadt -) Mannheim,

Der Ausbau von Zulaufstrecken Richtung Frankfurt kommt nur zäh voran, wie hier die Main-Weser-Bahn bei Frankfurt-Berkersheim





Der Fern- und Güterverkehr im Knoten Frankfurt muss besser voneinander getrennt werden

- * Strecke Bebra - Fulda - Hanau - Frankfurt - Wiesbaden,
- * Strecke Hanau - Aschaffenburg - Würzburg,
- * Strecke Gießen - Friedberg - Frankfurt.
- In den Oberzentren Wiesbaden und Hanau sollen moderne Stadtbahn-Netze für eine intensive Verknüpfung mit dem Umland sorgen. Vergleichsweise kurze Innenstadtbahnstrecken ermöglichen den Aufbau von Regionalstadtbahnssystemen nach Karlsruher und Kasseler (Regiotram) Vorbild. Die neuen Innenstadtbahnstrecken beleben die Citylagen und dienen dem lokalen Klimaschutz. An der Peripherie Frankfurts ist die seit vielen Jahren geplante „Regionaltangente West“ endlich zu realisieren.
- Für die Vogelsbergbahn (Fulda – Gießen) und Lahntalbahn (Gießen – Limburg – Koblenz) sind die

ermüdenden Zugstreichungsdiskussionen nicht nur zu beenden, sondern inhaltlich zu revidieren. Stattdessen sind umfassende Modernisierungs- und Ausbauprogramme – wie sie auf den parallel laufenden Bundesstraßen und Autobahnen erfolgen – auch für den Schienenverkehr einzuleiten und in erlebbarer Zeit vollständig umzusetzen.

Voraussetzung für die Aktivierung der Fahrgastpotenziale sind Geschwindigkeitserhöhungen, zeitgemäße Fahrzeuge, zusätzliche Haltepunkte in Siedlungsnähe sowie zweigleisige Abschnitte zur Vermeidung von Verspätungsübertragung auf die Gegenrichtung. Ansprechende Bahnsteige sowie zuverlässige Reisendeninformationen müssen zum Standard werden.

- Künftige Preiserhöhungen der Verkehrsverbände oberhalb des Inflationsausgleiches sind zwingend an den Nachweis echter Leistungsverbesserungen in allen Landesteilen zu knüpfen. Für die Preistreiberei der letzten Jahre ist der verkehrliche Gegenwert spätestens im Fahrplanjahr 2009/2010 nachzureichen.
- Die Rhein-Main-nahen Mittelzentren Bad Schwalbach und Bad Orb sind mittelfristig mit neuen Konzepten wieder in den Schienenregionalverkehr zu integrieren. Die vorhandene Einbindung von Bad Wildungen ist dauerhaft festzuschreiben. Geplante Wiedereingliederungen von Eschwege und Pfungstadt in den Schienenverkehr sind abzusichern. Die Streckenabschnitte Frankenberg – Korbach, Wölfersheim – Hungen und Lollar – Londorf sollen mittelfristig wieder in Betrieb genommen werden, wobei auch hier die Schienen noch liegen.
- Für „stillliegende“ Eisenbahnstrecken mit Zukunftsperspektiven ist bis auf weiteres eine wirkungsvolle Trassensicherung herbeizuführen. Ehrenamtliche Arbeiten vor Ort für den Trassenerhalt und zur Durchführung von Sonderverkehren sind praktisch bzw. finanziell zu unterstützen.
- Überzogener Straßenneubau, Subventionsruinen wie ein Lokalflyghafen Calden, sinnfreie Transrapid-Träume oder U-Bahn-Bau

um seiner selbst willen passen nicht mehr in unsere Zeit.

In der Medizin gilt „Wer heilt hat Recht“. Im Öffentlichen Verkehr gilt sinngemäß: „Wer Kunden vertreibt hat Unrecht“.

Die Umsetzung des benannten Maßnahmenbündels ist Voraussetzung, um in der kommenden Legislaturperiode erlebbare Verbesserungen für die Fahrgäste in Stadt und Land einzuleiten.

Die vom hessischen Fahrgastverband Pro Bahn & Bus angemahnten Bausteine sind allesamt bezahlbar, vor Ort konsensfähig, selbstverständlich fahrgastbezogen – und vor allem zukunftsweisend. Die Kunden im umweltfreundlichen Personen- und Güterverkehr müssen nicht verbal, sondern real in das Zentrum verkehrspolitischen Handelns rücken.

Wir Kunden brauchen dabei greifbare Projekte, die nicht nur „gut gemeint“, sondern vor Ort auch „gut gemacht“ sind. Ein Taktfahrplan muss dauerhaft abgesichert werden, damit die Kunden ihre individuellen Standort- und Mobilitätsentscheidungen nicht alle paar Monate erneut zur Disposition stellen müssen.

Welche Regierungskoalition es nach der Wahl 2008 in Hessen letztlich auch geben mag – eine gründliche Revision landespolitischer Vorgaben zur Entwicklung von Bahn und Bus in Hessen (und darüber hinaus) ist zwingend erforderlich, um das Gemeinwesen rechtzeitig und wirkungsvoll an die absehbaren Erfordernisse von Wirtschafts-, Umwelt- und Sozialpolitik anzupassen.

Pro Bahn & Bus tagte in Frankenberg

(fl) Die Jahreshauptversammlung des hessischen Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus fand am 08.02.2008 in Frankenberg (Eder) statt. Mit dabei war die „Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs“ im Raum Marburg (AFS). Michael Marinc von der AFS und Holger Theiß von der DB-Tochter Kurhessenbahn gaben zusammen einen Überblick über den Schienenverkehr in der Region.

Dabei erfuhren die aus allen Teilen Hessens angereisten Fahrgäste, dass die „Kurhessenbahn“ im Personenverkehr auf ihrem Netz deutliche Fahrgastzuwächse verzeichnet. Aber nicht nur im fahrplanmäßigen Personenverkehr, sondern auch bei der Holzabfuhr und im Touristik-Sonderverkehr konnte das Unternehmen beträchtliche Erfolge verbuchen. Ferner wurden die Bemühungen der mittelständisch strukturierten DB-Tochter bei der Modernisierung der Strecken Kassel –

Korbach – Brilon und Marburg – Biedenkopf – Erndtebrück hervorgehoben.

Überzeugt zeigten sich die Fahrgastvertreter, dass eine technische Modernisierung, der Ausbau der Haltepunkte und Bahnhöfe sowie eine abschnittsweise Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auch auf der Strecke von Marburg nach Frankenberg eine weitere Steigerung der Fahrgastzahlen bewirken wird.

Michael Marinc ermutigte die Kur-

Gut besucht war die Jahreshauptversammlung von Pro Bahn & Bus in Frankenberg



*Für eine Stärkung der
Strecke Marburg -
Frankenberg -
Korbach (hier bei
Birkenbrinhausen)
sprach sich der
Vorstand von Pro
Bahn & Bus aus*

Foto: Friedrich Lang



hessenbahn, weiter für den Anschluss des Nationalparks Kellerwald an die Schiene zu kämpfen.

Die Fahrgastvertreter verwiesen auf zahlreiche gut funktionierende touristische Angebote im Nachbarland Rheinland-Pfalz. Dort haben beispielsweise die Hoheifel, das Dahner Felsenland oder das Zellertal nach vielen Jahren wieder einen Schienenanschluss erhalten. Die Angebote werden unter dem Slogan „Rheinland-Pfalz Takt – ein Land spart Zeit“ offensiv beworben und gut nachgefragt. Auch entlang der Lahn wird die Kombination „Fahrrad – Kanu – Bahn“ bestens angenommen.

Der Pro Bahn & Bus - Vorstand wies darauf hin, dass in der vom Bevölkerungsrückgang bedrohten Region Nordhessen nur solche Städte und Gemeinden eine Zukunft haben, die über eine exzellente Infrastruktur verfügen. Frankenberg und die übrigen Edertalkommunen könnten mit einem Anschluss an den hochwertigen Regionalverkehr auf der Schiene Punkte im Kampf um den Verbleib oder sogar Zuzug kaufkräftiger Einwohner und junger Familien sammeln.

Ein weiterer Vortrag beschäftigte sich mit der besonderen Sichtweise Sehbehinderter im öffentlichen Verkehr. Siegfried Preis aus Herborn berichtete über schon vorhandene und noch erstrebenswerte Hilfen und Gestaltungsmerkmale in Bahnen, Bussen und Verkehrsstationen. Ein generelles Problem für Sehbehinderte ebenso wie für andere auf Hilfestellungen angewiesene Fahrgastgruppen ist der Trend, Personal aus den Fahrzeugen und von den Stationen abziehen.

Neuer Vorsitzender des hessischen Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus wurde Wolfgang Klapdor aus Gimbsheim. Stefan Sitzmann (Stellvertretender Vorsitzender) und die weiteren Mitglieder des Vorstandes wurden in ihren Ämtern bestätigt. Stefan Sitzmann hob in seinem Rückblick auf das Jahr 2007 das Engagement des Verbandes gegen die anhaltenden Regionalisierungsmittelkürzungen, von denen in Hessen fast ausschließlich die ländlichen Gebiete betroffen sind, hervor.

Hessenweit werden 50 Bahnhofsgebäude verkauft

(fl) Im Dezember 2007 gab die Deutsche Bahn (Station & Service AG) bekannt, sich bundesweit von 490 Bahnhofsgebäuden trennen zu wollen. In Hessen sind 50 Gebäude betroffen.

Übernommen wurden sie diesmal von zwei Unternehmen aus London und Hamburg, der Patron Capital Ltd. und der Procon Invest GmbH & Co KG. Nach Angaben der Deutschen Bahn handelt es sich um Bahnhöfe, an deren Erwerb die jeweiligen Kommunen kein Interesse hatten. Die neuen Eigentümer haben sich verpflichtet, in die Gebäude zu investieren, und zwar in Höhe einer Gesamtsumme von 15 Millionen Euro.

Ob die Beträge von umgerechnet ca. 30.000 Euro pro Bahnhof reichen, um die teils erheblichen Sanierungsrückstände aufzuholen und die Gebäude für eine attraktive Nutzung herzurichten, bleibt abzuwarten. Eine ähnliche Verkaufsaktion war vor wenigen Jahren auf Grund der Pleite des Käufers gescheitert, die entsprechenden Gebäude kamen zurück zur

Deutschen Bahn. Zum Verkauf kommen diesmal folgende Bahnhöfe in Hessen:

Babenhhausen, Bad Camberg, Beienheim (Wetterau), Bensheim-Auerbach, Bickenbach, Biebesheim, Biedenkopf, Büdingen, Bürstadt, Darmstadt Süd, Erbach, Frankenberg (Eder), Friedensdorf (Marb.-Biedenk.), Friedrichsdorf, Fritzlar, Groß-Gerau Dornberg, Groß-Gerau Dornheim, Groß-Karben, Groß-Rohrheim, Groß-Umstadt, Großenlüder b. Fulda, Guxhagen, Hadamar, Hanau Nord, Nidderau, Heppenheim, Höchst (Odenwald), Hofgeismar, Kirchhain, Lorch, Messel, Espenau-Mönchehof, Mühlheim am Main, Niederselters (Taunus), Niederzeuzheim b. Hadamar, Oberwiddersheim b. Nidda, Reiskirchen b. Gießen, Schlierbach (Schwalm-Eder), Schlüchtern, Stockstadt, Vellmar-Obervellmar, Wallenrod (Vogelsberg), Wega b. Bad Wildungen, Weiterstadt, Wetter b. Marburg, Wiebelsbach-Heubach (Odenwald), Witzenhausen Nord, Wolfhagen, Zierenberg, Zwingenberg (Bergstraße).



Auch der Bahnhof Nidderau wurde verkauft und wartet auf eine bessere Zukunft

Brilon (Wald) – Korbach – Kassel

NVV-Linien R55, R4

Neue Stellwerkstechnik / kein Personenverkehr mehr in die Pommernkaserne

(js) Nachdem die Uplandbahn Brilon (Wald) – Korbach bereits auf Elektronisch-Signalisierten-Zugleitbetrieb (ESZB) umgestellt wurde, befindet sich derzeit die Strecke Korbach – Kassel in der Umstellung. In diesem Zuge wird der Bahnhof Bad Arolsen ebenfalls nicht mehr besetzt werden, ebenso wird Korbach in Kürze an den ESZB-Betrieb angeschlossen.

Der enorm gestiegene Güterverkehr dieser Strecke wird inzwischen ausschließlich in den Nachtstunden abgewickelt, um den Personenverkehr nicht zu behindern. Ebenso wird im Bf. Korbach das Gleis 1 für den Güterverkehr reaktiviert werden müssen.

Neben dem Personenverkehr musste inzwischen auch der Holzverkehr in die Pommernkaserne in Wolfhagen eingestellt werden. Der Personenverkehr fiel der anstehenden Schließung des Bundeswehrstandortes zum Opfer, der Güterverkehr einer Spurverengung an einem Bahnübergang im Kasernengelände. Ob das Gleis wieder instand gesetzt wird, ist noch ungewiss.

Kassel-Bebra

NVV-Linie R5

Bahnhof Melsungen

Mit Landesgeldern wird umgebaut

(hh) In der Hessenschiene Nr.69 (Seite 44) wurde auf Umbaupläne des zwischen Kassel und Bebra gelegenen Bahnhofs Melsungen hingewiesen. Mitte Dezember 2007 bewilligt die hessische Landesregierung 430 800 Euro für die Umgestaltung. Die Gesamtkosten des Projektes belaufen sich auf etwa 658 000 Euro. Neben der Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes wird eine 80 Quadratmeter große Fahrgastwarte für die Busbenutzer nahe der neu errichteten Fußgängerunterführung hergestellt. In der Mittagsspitze beträgt die Zahl der Einsteiger rund 120 Personen. Die Westseite des Bahnhofshangs soll so bepflanzt werden, dass der Blick zur Innenstadt auf Dauer freigehalten wird. Hier entsteht auch ein kleiner Aufenthaltsplatz. Entlang des Bahnhofsgebäudes werden fünf Taxenstellplätze eingerichtet. Die Bauarbeiten sollen im März beginnen und Ende 2008 beendet sein.

Weitere Bauabschnitte

In weiteren Bauabschnitten entstehen ein zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) sowie zwei Park & Ride-Anlagen am Bahnhof. In einem dritten Bauabschnitt soll das Empfangsgebäude modernisiert und mit neuen Nutzungen versehen werden. Für das neue Jugendzentrum in der ehemaligen Gaststätte sind zwei Etagen geplant. Sobald geklärt ist, wer die anderen Bereiche des Bahnhofs nutzt, kann das Stadtparlament den Kauf des Gebäudes von der Bahn AG beschließen. „Dann werden wir uns unverzüglich an die Renovierung der Jugendräume machen“, so Bürgermeister Dieter Runzheimer. Neben an der Wartehalle will ein Privat-

betreiber Reisebedarf und Fahrkarten verkaufen. Noch ist nicht klar, wie der alte Güterschuppen genutzt wird. Es gebe aber Kauf- und Mietinteressenten, so Runzheimer. Auch die Bahn werde vorläufig Teile des Gebäudes nutzen.

Hersfelder Eisenbahn GmbH Strecke wird zum Verkauf angeboten

(ac) Die Hersfelder Eisenbahn hat die Infrastruktur ihrer verbliebenen 10,2 km langen Reststrecke Schenk lengsfeld - Heimb oldshausen zur Übernahme an Dritte ausgeschrieben. Interessenten können sich noch bis zum 14. April 2008 bewerben. Der Pachtzins beträgt 12.000 Euro pro Jahr bzw. der Kaufpreis 150.000 Euro.

Bis Ende 2007 wurde die Strecke zwischen Heimb oldshausen und dem Schacht Röhrigshof-Nippe noch von der Firma K&S AG für Materialtransporte zu ihrem Material- und Seilfahrtschacht des Kaliwerkes Hattorf genutzt. Die Einnahmen aus der Trassennutzung deckten bislang noch in etwa die Vorhaltungskosten für die Strecke. Aufgrund von Produktions- und Transportverlagerungen erfolgte nun die Einstellung dieses Güterverkehrs.

Von Seiten der Eisenbahnfreunde Fulda-Werra-Bahn e.V., die ihre Fahrzeugsammlung im Lokschuppen in Schenk lengsfeld untergebracht haben, gibt es Überlegungen, die Strecke zu pachten, um dort eventuell einen regelmäßigen Museumszugbetrieb anzubieten. Neben dem Hessencourrier und den Eisenbahn-

Am 26.10.1988 steht im Bahnhof Heimb oldshausen ein langer Kalizug der Hersfelder Eisenbahn zur Abfahrt bereit Foto: Andreas Christopher



freunden Wetterau wäre dies dann der dritte Museumsbahnverein, der eine Strecke der Hessischen Landesbahn pachtet und betreibt.

Burgwaldbahn Marburg - Frankenberg RMV-Linie 42

Positives zum Fahrplanwechsel

(js) Bereits am 9. Dezember 2007 fand der Fahrplanwechsel bei der Deutschen Bahn statt. Ebenfalls wurde auch der Fahrplan der Burgwaldbahn (Strecke Marburg – Frankenberg) an diesem Tag geändert.

Nachdem in den vergangenen Monaten immer wieder heftige Diskussionen über eine Ausdünnung des Schienenverkehrs bis hin zur Stilllegung der Strecken im hiesigen Landkreis geführt wurden, musste mit starken Einschnitten beim Fahrplanwechsel durchaus gerechnet werden.

Ein Blick auf den neuen Fahrplan löst allerdings eine freudige Überraschung aus. Zugstreichungen fanden keine statt, dagegen führt die Kurhessenbahn jetzt täglich eine zusätzliche Spätverbindung ein. Doch dies ist nicht die einzige positive Nachricht.

Die Änderungen im Einzelnen:

- Montags bis Freitags wurde ein zusätzliches Zugpaar eingeführt. Es verkehrt um 19:40 Uhr ab Frankenberg (Ankunft in Marburg: 20:23 Uhr). Der entsprechende Gegenzug verlässt Marburg um

20:37 Uhr und erreicht Frankenberg um 21:22 Uhr. Der Bus der RKH in gleicher Zeitlage wurde leider nicht verschoben, da der Fahrplan der Kurhessenbahn erst sehr kurzfristig aufgestellt wurde. Dieser verlässt Marburg wie gewohnt um 20:30 Uhr, sodass zu diesem Zeitpunkt eine doppelte Bedienung erfolgt.

- Der neue Samstagszug verlässt Frankenberg ebenfalls um 19:40 Uhr, und erreicht Marburg um 20:23 Uhr, ebenso wie bereits an Werktagen. Der Gegenzug verlässt Marburg um 20:42 Uhr und endet um 21:27 Uhr in Frankenberg.
- Sonntags wird das Zugangebot ebenfalls durch einen zusätzlichen Zug ergänzt. Dieser Zug verlässt Marburg um 21:40 Uhr, und erreicht sein Ziel Frankenberg um 22:25 Uhr. Natürlich halten auch alle neuen Züge an allen Unterwegsbahnhöfen.
- Wie im vergangenen Jahr, verkehrt auch dieses Jahr wieder der Spätbus von Montag bis Freitag um 22:30 Uhr ab Marburg.

Leider endet der Bus wie bisher bereits in Münchhausen am Bahnhof. Es wäre wünschenswert, wenn dieser Bus auch noch bis Frankenberg verlängert werden könnte. Dann wäre sicherlich auch eine etwas bessere Auslastung der Fahrt zu erwarten, die leider bisher noch nicht befriedigend ist. Deshalb sollten sich die zuständigen Verkehrsverbände NVV und RMV zu einer besseren Abstimmung der Zug- und Busfahrpläne zusammenfinden.

Obere Lahntalbahn Marburg - Biedenkopf - Erndtebrück RMV-Linie 43 Tankstelle in Bad Laasphe

(js) Im Bahnhof Bad Laasphe wurde eine neue Diesel-Tankstelle errichtet. Somit müssen die Triebwagen des Kurhessenbahn-Südnetzes nicht mehr bis Gießen zum Tanken fahren. Der Bahnhof Bad Laasphe wurde als Standort ausgewählt, weil dort die Triebwagen der oberen Lahntalbahn übernachten. Während dieser Zeit finden ebenfalls Reinigungsarbeiten statt.

Haltestellen

(js) Nachdem auf der Oberen Lahntalbahn in den letzten Jahren alle Stationen mit

Ausnahme von Wallau und Sarnau bereits neue Bahnsteige erhalten hatten, soll die Station Wallau in diesem Jahr ebenfalls modernisiert werden.

Den Abschluss wird dann Sarnau bilden. Der Bahnsteig soll ortsnah neu errichtet werden, im Gegenzug wird der derzeitige Bahnhof Sarnau dann zum reinen Betriebsbahnhof degradiert. Da sich hier die Strecken Richtung Bad Laasphe/Erndtebrück und Frankenberg/(Korbach) trennen, ist der Bahnhof unverzichtbar. Die Bahnsteige würden dann nicht mehr benötigt, ebenso würde die Unterführung als Zugang überflüssig. Diese bereitet ohnehin seit jeher enorme Probleme mit ständigen Wassereinbrüchen („Tropfsteinhöhle“) und dadurch bedingter Pfützenbildung. Oft können die Bahnsteige nicht trockenen Fußes erreicht werden. Mit

Auch in Friedensdorf wurde der Bahnsteig erneuert und präsentiert sich zeitgemäß



Abschluss der Bauarbeiten können dann alle Reisende dieser Strecke ihre Züge über moderne Bahnsteige erreichen.

Holzverkehr

(js) Die Ladestelle für den Holzverkehr in Breidenstein an der ehemaligen Scheldetalbahn soll weiter ausgebaut werden. Mit Hilfe von Landesmitteln in Höhe von über 120.000 Euro wird die Ladestelle so für eine langfristige Nutzung aufgewertet. Das Holz wird von hier aus an Sägewerke und Papierfabriken in Süddeutschland, Thüringen und Kufstein



Die Holzverladung in Breitenstein wird ausgebaut, sodass wenig Rangierarbeit nötig ist

(Österreich) geliefert. Durch die Erweiterung wird es möglich sein, den kompletten Holzzug, der aus 18 vierachsigen Rungenwagen besteht, in einem Zug zu beladen. Die Lok muss dann nicht mehr zu Rangierarbeiten vor Ort verbleiben.

Lahn total 2008

(js) Auch in diesem Jahr wird es wieder das Highlight im oberen Lahntal geben. Wie bereits in den vergangenen beiden

Jahren, wird auch dieses Jahr die Bundesstraße zwischen Cölbe und Feudingen für den Autoverkehr gesperrt und die Trasse für Radfahrer zur Verfügung gestellt.

Dabei sollen am letzten Wochenende des Aprils wieder Sonderzüge zum Einsatz kommen. Im vergangenen Jahr waren vier Steuerwagen mit Mehrzweckabteil zum Einsatz gekommen, die auf zwei lokbespannte Züge verteilt wurden. Diese Kasseler Wagen stehen nicht mehr zur Verfügung, deshalb sollen Fahrradwagen aus Trier geordert werden, die hoffentlich über mehr Stellplätze für Fahrräder verfügen. Fehlt eigentlich nur noch, besseres Wetter als im vergangenen Jahr vorzubestellen...

Fahrzeuge der Kurhessenbahn

(js) Nachdem bereits mehrere Triebwagen der Baureihe 628.2 renoviert wurden und dabei eine neue Inneneinrichtung erhielten, sollen nun noch die restlichen Triebwagen umgebaut werden. Die beiden 628.4 wurden an die Südostbayernbahn abgegeben und gegen 628.2 eingetauscht, um einen einheitlichen Fahrzeugpark zu erhalten.

Die Triebwagen der Kurhessenbahn übernachten in den Bahnhöfen Bad Laasphe, Frankenberg und Korbach. Während der Nachtstunden werden die Fahrzeuge gereinigt und gleichzeitig bewacht. Trotz der sehr kostspieligen intensiven Bewachung konnten weitere Graffiti-Sprayerien nicht immer ausgeschlossen werden. Seit dieser Maßnahme zeigen sich die Fahrzeuge dennoch auch äußerlich in einem sehr attraktiven Zustand.

Lahntalbahn Gießen – Limburg – Koblenz RMV-Linie 25 Kahlschlag vor dem Limburger Bahnhof

(hpg) Am 24. Januar 2008 erfolgte der erste Spatenstich zur Neugestaltung des Vorplatzes. Nach dem Bau des Busbahnhofs auf der Südseite und Neugestaltung der Fußgänger-Unterführung mit barrierefreien Bahnsteig-Zugängen steht jetzt der größte Abschnitt der Gesamtmaßnahme an. An den Kosten von 5,1 Mio. Euro beteiligt sich das Land Hessen mit einem Zuschuss von ca. 2,5 Mio. Euro.

Dabei erfolgen eine Neuordnung des

zentralen Umsteigebahnhofs für die Stadtlinie und der Taxenvorfahrt sowie der Bau eines Kreisels über dem Ostportal des Schiedetunnels. Mit der Maßnahme sei eine bessere Verknüpfung des regionalen, überregionalen und städtischen ÖPNV mit Bussen und Bahnen verbunden, sagte Finanzminister Weimar, der in der Neugestaltung nicht nur die Verbesserung der Verkehrsverbindungen sieht, sondern auch eine Aufwertung für das Stadtbild. Positiv bewertete Bürgermeister Richard, dass der Kiosk in Gleisnähe im Zuge der Umgestaltung wegfalle und auf dem neu anzulegenden Platz eine öffentliche Toilette errichtet werde.

Am 11. und 12. Februar beseitigten die Arbeiter des städtischen Betriebshofes den gesamten Busch- und Baumbestand der

„Bonjour tristesse“ Ganze Arbeit leisteten die städtischen Arbeiter vor dem Limburger Bahnhof. Selbst die für 10.000 DM vom Baumchirurgen gerettete Kastanie wurde gefällt Foto: Günther



Bahnhofsanlage und entlang der Schiede. Der Limburger Ehrenbürger und ehemalige Bürgermeister Josef Kohlmaier hatte sich bei der 1985 erfolgten Neugestaltung des Bahnhofsareals noch glücklich geschätzt, dass man den aus den 1970er Jahren stammenden Plan ebenerdiger Bushalte- und Parkplätze nicht verwirklicht habe, da er aus einer „Zeit, in der noch die ‚autogerechte Stadt‘ propagiert wurde“ stammte. Damals wurden die Ziele wie folgt gesetzt: „Die Platzfläche erhält eine Grüngestaltung als Begegnungs- und Verweilstätte für Jung und Alt, für Besucher und Bewohner der Stadt. Große Bäume, Büsche, Wechselbepflanzungen mit Blumen, Rasenflächen und bekieste Gehwege mit ausreichenden Sitzgelegenheiten prägen den Platz ...“

Eine aktive Integration des Platzes in das städtische Leben erfolgte allerdings nicht. Immer wieder wurde er stattdessen von ordnungsliebenden Bürgern und Politikern als Negativbeispiel vorgeführt.

Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie 35

Stellwerk Burg- und Nieder- Gemünden geschlossen

(ja) Am 17. Januar 2008 wurde das Stellwerk im Bahnhof Burg- und Nieder-Gemünden geschlossen. Zuletzt war nur noch das durchgehende Hauptgleis genutzt werden, die übrigen Gleise waren schon seit Jahren gesperrt, die Einfahrweiche von Nieder Ohmen kommend schon ausgebaut. Das Stellwerk musste wegen zwei Bahnübergängen, deren

Schranken nur nach Aufforderung geöffnet wurden, und einer so genannten fernüberwachten Blinklichtanlage noch besetzt bleiben. Nun wurde die noch einzig vorhandene Einfahrweiche von Ehringshausen kommend in ihrer Grundstellung dauerhaft verriegelt und verschweißt, sämtliche Signale wurden abgebaut. Die beiden Anrufschranken bleiben dauerhaft geschlossen. Die Blinklichtanlage wurde durch eine neue Lichtzeichenanlage ersetzt, die nun per Einschaltkontakt vom Zug selbst geschlossen wird.

Niddertalbahn Bad Vilbel - Nidderau - Stockheim RMV-Linie 34

Zugausfälle häufen sich

(jl) Mitte Februar war schon wieder ein StadtExpress der Niddertalbahn ausgefallen. Laut Deutscher Bahn war ein Lokschaden der Grund. Davor war das am 7. Februar geschehen, weitere Zugausfälle zwischen Bad Vilbel und Stockheim hatte es wegen Lokschäden am 12., 17. und 28. Dezember gegeben. Seit Jahren häufen sich auf der Strecke diese Ausfälle.

Bahn-Sprecher Helmut Lange bedauert die Ausfälle und entschuldigt sich bei den Fahrgästen: „Wir sind sensibilisiert.“ Ursache seien unterschiedliche Störungen, die Lange mit dem Alter der eingesetzten Dieselloks begründet. Man denkt bei der Bahn darüber nach, die Wartungsintervalle zu verkürzen. Alternativen zu den alten Loks sieht der Bahnsprecher nicht. Das liege am Mangel an neuen Dieselloks bei der Bahn. Neuanschaffun-

*Am 1. Februar
1996 rangiert
die kleine O&K-
Lok im Bahnhof
Groß-Bieberau*

*Foto: Andreas
Christopher*



gen seien ebenfalls nicht möglich, weil es dafür eine zentrale Beschaffung innerhalb des Konzern brauche.

Nach Ansicht des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus ist dies eine Armutsaussage. Während es anderen Verkehrsunternehmengelingt, innerhalb 2 Jahren neue Dieselloks zu beschaffen, die auch funktionieren, ist das größte Bahnunternehmen in Deutschland dazu nicht in der Lage.

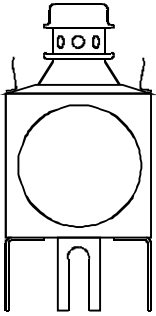
Groß Bieberau-Reinheimer Eisenbahn

(ac) Bekanntlich hatte die Odenwälder Hartstein-Industrie im Jahre 1965 den Abschnitt Reinheim - Groß Bieberau von der damals liquidierten Reinheim-Reichelsheimer Eisenbahn übernommen und in Eigenregie mit eigener Lok als öffentliche Bahn weiterbetrieben. Die Bahn diene vor allem der Abfuhr von Bahnschotter aus dem Steinbruch südlich von Groß Bieberau. Daneben nutzte die

Bahn dem sonstigen Güterverkehr (Stückgut, Rübenabfuhr, Anschluss Werbemittelfirma Hach).

Ende 2001 erfolgte im Rahmen von "Mora C" die Kündigung des Anschlusses durch die DB, so dass der regelmäßige Güterverkehr eingestellt werden musste. In den Jahren 2003/04 lief nochmals ein unregelmäßiger Verkehr mit Ganzzügen durch die Westfälische Almetalbahn. Seitdem ruht der Betrieb.

Im Sommer 2007 pachtete die Darmstädter Kreis-Eisenbahn die Strecke und begann mit Sanierungsarbeiten. Die bereits schon stark zugewachsene Strecke wurde freigeschnitten, überarbeitet und präsentiert sich inzwischen wieder in einem sehr guten Zustand. Ein Umbau der Bahnhofsgleise in Groß Bieberau steht noch bevor, wie große, bereitliegende Stapel von neuen Betonschwellen zeigen. Wenn alles gut geht, soll die Schotterabfuhr ab Groß Bieberau auf der Schiene demnächst wieder anlaufen.



16.50 Uhr im Hessenland

(fl) Was wäre wenn... wenn Agatha Christie nicht im England des 20. Jahrhunderts, sondern im Hessenland des 21. Jahrhunderts lebte (beispielsweise als Tochter von Liesel Christ)? Wäre ihr

Klassiker „16.50 ab Paddington“ genau so geschrieben worden, wie er seit Jahrzehnten zu lesen ist, wenn die Handlung statt in England im hessischen Schienennetz spielte? Zwei Indizien sprechen dagegen:

- Die Züge ab Paddington nutzen offenbar eine hervorragende Infrastruktur. Wie sonst ist es zu erklären, dass zwei Züge kilometerweit in die gleiche Richtung nebeneinander her fahren und sich die Mordszene deshalb präzise beobachten lässt? Außerdem „rasten“ und „glitten“ zur Tatzeit noch zwei weitere Züge in entgegengesetzter Richtung vorbei.

- Der Integrale Taktfahrplan muss Realität gewesen sein, denn sowohl der langsame „16.33“ ab Paddington, in welchem sich der Mord ereignet, als auch der schnellere „16.50“ mit Mrs McGillicuddy als Beobachterin an Bord treffen sich kurz vor dem Bahnhof Brackhampton, an welchem offenbar ein Korrespondenzhalt vorgesehen ist.

Dafür sprechen jedoch die langsame Geschwindigkeit, mit der sich beide Züge vor Brackhampton bewegen, sowie die mehrminütige Verspätung des „16.33“. Lebte Agatha Christie heute in Hessen,

so wäre vielleicht die Vogelsbergbahn Ort der Handlung. Mangels parallel verlaufender Streckengleise würde das Tötungsdelikt in „16.50 ab Bad Salzschlirf“ sicher etwas anders verlaufen. Der Mord würde sich dann beispielsweise an einer Langsamfahrstelle bei Grünberg („Greenhill“) ereignen, und zwar in einer parallel fahrenden Hochzeitskutsche. Gut möglich, dass Frau Christie für ihren Roman einem anderen Bestsellerautoren den Titel klauen würde. Denn was passt besser zur Vogelsbergbahn als Sten Nadolnys „Die Entdeckung der Langsamkeit“?

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, Friedrich Lang, Lars Kühnemund, Michael Laux, Jürgen Lerch, Oliver Günther, Hans-Peter Günter, Jonathan Alt, Andreas Christopher, Jürgen Schmied

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:

3. Mai 2008

Broschüren und Schriften

Von der Dampflok zum ICE-Zeitalter

€9,80

(Dieter Frey) Über 130 Jahre Eisenbahn im Idsteiner Land. 96 Seiten, viele Aufnahmen, erscheint voraussichtlich im März 2008.

Reisen 1. Klasse – VT 11.5

€16,00

(Torsten Berndt) Technik – Geschichte – Einsätze – Modelle. 144 Seiten, sehr viele Farb- und s/w Fotos, ca. 21 x 30 cm, gebunden, EuropMedia Verlag 2002. Restauflage, Neupreis 26,00 €.

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 71

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

