

HESSEN SCHIENE

Mit vielen Infos zur
Sonderfahrt nach Heidelberg!

Nr. 72 D: 1,80 Euro

Juni - Aug. 2008

ZKZ 04032



- Keine Sonderverkehre mehr zum Edersee
- Niddertalbahn mit Wochenendverkehr
- Lahntalbahn: Freizeitverkehr boomt

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
Drittes Gleis für RegioTram in Obervellmar	7
NVV-Freizeit- und Wanderführer neu aufgelegt.....	8
Lahntal total	10
Dieses Jahr keine Sonderzüge zum Edersee	13
10 Jahre Anrufsammeltaxi in Karben	15
Busnetzplanung im Landkreis Limburg-Weilburg	17
Lahntalbahn: Freizeitverkehr boomt	21
Niddertalbahn mit erweitertem Fahrplan	23
Neue Busbetreiber und neue Liniennummern im Hochtaunuskreis	27
Neue Doppelstockwagen für Main-Lahn-Bahn	28
Nassauische Touristikbahn bereitet sich auf Saisonstart vor	30
Nach Fahrgastkritik Busnetzkonzept grundsätzlich bestätigt.....	31
Neue Busverbindung Idstein - Königstein	33
Landesgartenschau Bingen: Schienenersatzverkehr mit Schiffen?	36
RMV: Verkehrsunternehmen steigern 2007 Qualität	37
Sonderfahrt nach Heidelberg und in den Kraichgau	39
Geschichte der Strecken Meckesheim - Aglasterhausen - Hüffenhardt	41
Streckentelegramm	42
Schlusslicht	50

Titelbild: Auf der Strecke Bad Vilbel - Stockheim verkehren seit Anfang Mai am Wochenende wieder Züge. Am Eröffnungstag des neuen Bedienkonzepts ist ein Doppelstockzug bei Glauburg durch die blühenden Rapsfelder unterwegs (4. Mai 2008).

Rückseite: Auf der Strecke Meckesheim - Aglasterhausen - Hüffenhardt, dem Ziel der diesjährigen Sonderfahrt von Pro Bahn und Bus, werden noch MAN-Schienenbusse eingesetzt. Am 24. August 2007 wartet der Zug auf die Abfahrt im Bahnhof Neckarbischofsheim-Stadt

Liebe Mitglieder,
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

Hessens Bahnhöfe gehören nicht zu den besten im Lande. Selbst in größeren Kreisstädten wie Friedberg oder Universitätsstädten wie Marburg haben die Stationen im letzten halben Jahrhundert keine durchgreifende Modernisierung erfahren. Vom „Hauptbahnhof“ der Großstadt Offenbach ganz zu schweigen...

Interessant ist, dass kleine Stationen auf Zweigstrecken eher eine Chance auf eine Verbesserung haben als solche an Hauptstrecken. Allerdings nur dann, wenn ein Modernisierungsabkommen für die entsprechende Strecke abgeschlossen wurde, wie dies jüngst in Hessen für das Odenwaldnetz, das Kurhessenbahnnetz oder die Niddertalbahn der Fall war. Außerhalb dieser Modernisierungsgebiete gehen die Stationen in aller Regel leer aus. DB-Netze investiert buchstäblich keinen Cent in die Verbesserung von Bahnhöfen, allenfalls für den Erhalt der Substanz wird Geld bereitgestellt. Das Hin- und Her um den Verkauf oder Nichtverkauf vieler Bahnhofsgebäude verschärft die Situation.

Es fehlt an einem landesweiten Verbesserungsprogramm für Bahnstationen, wie es derzeit in Nordrhein-Westfalen wirksam wird. Dort wurde beispielsweise an der Siegstrecke eine Vielzahl von Bahnhöfen auf den neuesten Stand gebracht. Der Stationsentwicklungsplan des RMV greift dagegen nur, wenn die Kommunen Willens und in der Lage sind, Geld in „ihre“ Stationen zu investieren. Außerhalb des Rhein-Main-Speckgürtels ist das fast nirgendwo der Fall. Gezielte Investitionen des Landes in die Barrierefreiheit sowie den fahrgastfreundlichen Umbau von Bahnhöfen werden in Hessen viel zu selten getätigt.

Dabei wäre mit einem Modernisierungsprogramm viel zu gewinnen: Neue Busbahnhöfe möglichst nahe am Gleis fördern die Vernetzung von Bahn und Bus, neue Park- und Ride-Plätze die von Bahn, Fahrrad und Auto. In den modernisierten Stationen und deren Umfeld kehrt mit neuen Läden, Gastronomiebetrieben und kleinen Gewerbebetrieben häufig wieder Leben ein – zur Freude der lokalen Wirtschaft. Wir Fahrgäste machen unsere „Hausaufgaben“ und nutzen den öffentlichen Verkehr von Jahr zu Jahr mehr. Es wird Zeit, dass die Politik dies anerkennt und danach handelt!

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

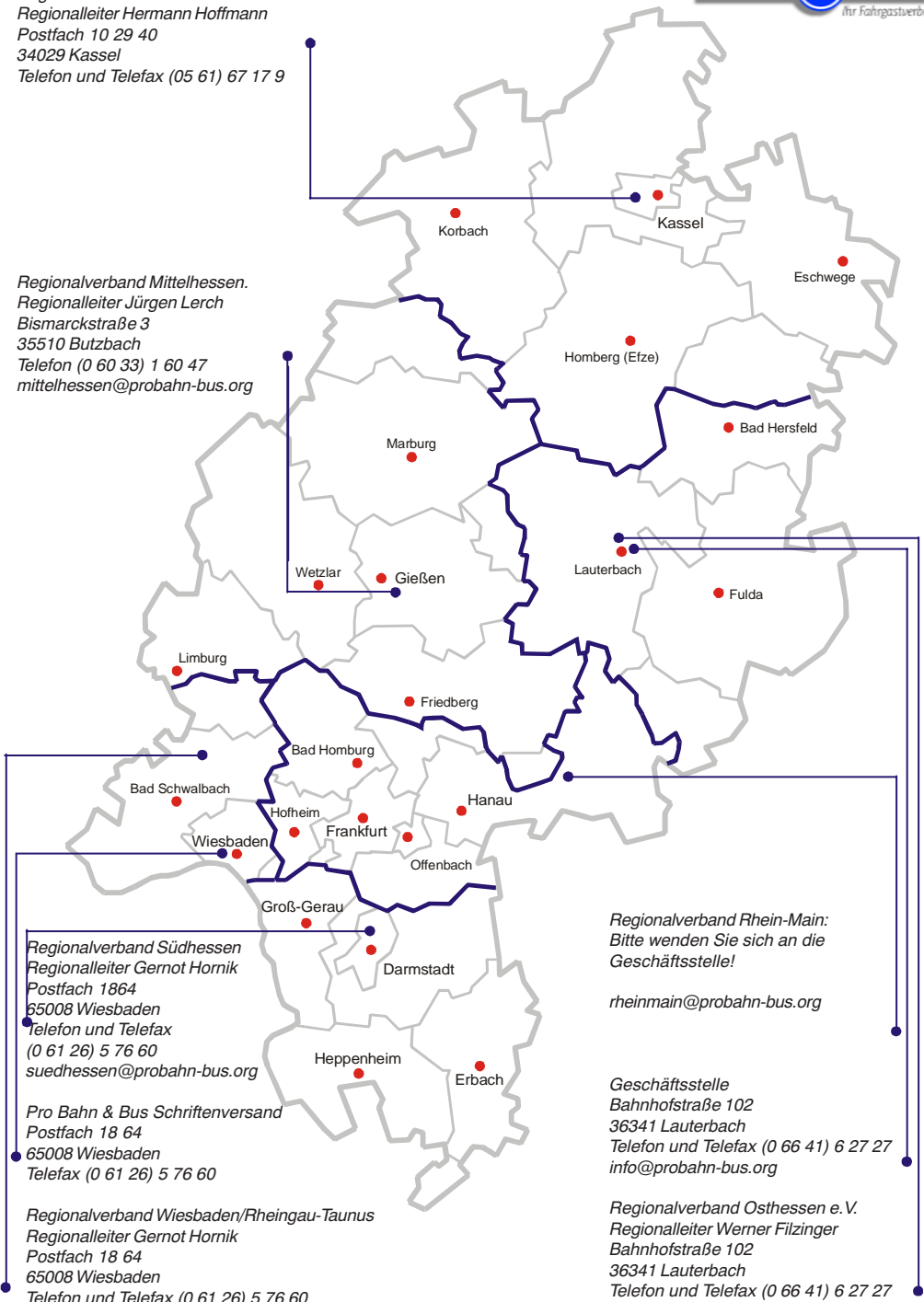
Regionalverband Wiesbaden/Rheingau-Taunus
 Regionalleiter Gernot Hornik
 Postfach 18 64
 65008 Wiesbaden
 Telefon und Telefax (0 61 26) 5 76 60
 wiesbaden@probahn-bus.org

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
01.07.08 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
09.07.08 18:00 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Landesgeschäftsstelle, Bahnhof Lauterbach
05.08.08 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
30.08.08 08:30 Uhr	LV	Sonderfahrt nach Heidelberg / Kraichgau	ab Bahnhof Butzbach, Gleis 3
02.09.08 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
10.09.08 18:30 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Bahnhofsgaststätte Fulda
02.10.08 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

Lumdatalbahn AG
Postfach 1106
35467 Allendorf
www.lumdatalbahn.de

NVV-Fahrplanvorschau 2009 im Internet

(fl) Der Nordhessische Verkehrsverbund NVV veröffentlicht seine Fahrplänenentwürfe für 2009 im Internet. Derzeit sind alle Schienenstrecken einschließlich der Regiotram Kassel sowie ein Teil der Buslinien abrufbar. Die wichtigsten Änderungen sind jeweils kurz erläutert. Die Fahrgäste sind ausdrücklich eingeladen, eigene Verbesserungsvorschläge einzureichen. Abrufbar sind die Entwürfe unter „www.nvv.de“, dann „Fahrplan & Netz“, dann „Fahrplanvorschau“.

Günstige RMV-Tickets – mit Kanu erhältlich

(fl) Und es gibt sie doch: Günstige RMV-Einzelfahrkarten! Wer einen Kanu-Ausflug auf der Lahn plant, kann für die Rückfahrt auch RMV-Verkehrsmittel nutzen. Die Fahrkarte ist gültig in den RMV-Verkehrsmitteln StadtExpress, Regional-Express, RegionalBahn und in den RMV-Buslinien. Das KanuTicket gilt zur „einfachen Rückfahrt“ bis Betriebsschluss des eingetragenen Tages in der 2. Klasse. Auf dem Ticket muss der Name des Inhabers eingetragen werden.

Das KanuTicket gilt entlang der gesamten Lahn: von Limburg (RMV-Tarifgebiet 60) über Weilburg (RMV-Tarifgebiet 59), Wetzlar (RMV-Tarifgebiete 53 und 55) und Gießen (RMV-Tarifgebiet 15) bis Marburg (RMV-Tarifgebiet 05). Das „KanuTicket“ hat einen günstigen Sonderpreis und kostet 2,80 Euro pro Person.



Erhältlich ist das KanuTicket ausschließlich bei einer Anzahl von Kanuverleihern. Sie sind Kooperationspartner des RMV. Selbstverständlich ist der Kauf des Tickets an das Mieten eines Kanus gebunden.

Für den hessischen Fahrgastverband Pro Bahn & Bus ist das „KanuTicket“ ein Einstieg, um Fahrgästen im Freizeitverkehr mit günstigen Angeboten entgegen zu kommen. Denn gerade bei kürzeren Fahrten, bei denen das Hessenticket nicht lohnt, sind die Einzelfahrkarten je nach Tarifwabengröße vielfach stark überteuert. Das gilt auch für die Lahntalbahn, wo beispielsweise Wetzlar-Weilburg derzeit mit 6,75 Euro zu Buche schlägt – das sind mehr als 28 Cent pro Kilometer.

Andere Regionen kennen dagegen Angebote für ihre Gäste wie „Fahren auf Gästekarte“ (Schwarzwald) oder haben generell günstigere Tageskarten im Angebot (z.B. Gesamtnetz des Karlsruher Verkehrsverbundes für 7,80 Euro pro Person / 13 Euro für fünf Personen bei 3.500 Quadratkilometern Bedienungsfläche; im RMV ist zu diesen Preisen nicht einmal die Preisstufe 4 erhältlich).

Drittes Gleis für RegioTram in Obervellmar Großbaustelle in Richtung Kassel Hbf

(hh) Zwischen dem Kasseler Hauptbahnhof und Obervellmar ist die 8 km lange Bahnstrecke derzeit Großbaustelle. Drei neue Halte für die RegioTram (Kirchditmold, Jungfernkopf und Osterberg) sind im Bau. Und für den Baubeginn des neuen dritten Gleises im Bereich des Bahnhofs Obervellmar wird auf die Planfeststellung gewartet.

Nach Auskunft der Infrastruktur-Chefin Susanne Henckel vom NVV gibt es für das Millionen-Projekt drittes Gleis noch kein Baurecht. Es geht neben dem Gleisbau auch um neuen Lärmschutz für die Anlieger und eine dicke Stützmauer am steilen Hang. Der NVV hofft, dass die Planfeststellung zum Jahresende kommt und 2009 mit dem Bau begonnen werden kann. Gebaut wird unter Betrieb, weil die Strecke nicht gesperrt werden kann. Die Bauzeit wird über zwei Jahre beanspruchen.

14 Millionen Euro werden rund um das dritte Gleis verbaut. Obervellmar wird künftig ein Knotenpunkt für den Schienenverkehr. Dort rollen - von Warburg und Hofgeismar kommend - die Güterzüge vorbei, zudem die Züge des Regionalexpress der Kurhessenbahn zum Bahnhof Wilhelmshöhe und IC-Züge der Mitte-Deutschland-Verbindung (Ruhrgebiet - Kassel - Erfurt). Zwei RegioTram-Linien Kassel - Hofgeismar (RT3) und Kassel - Wolfhagen (RT4) verzweigen sich in Obervellmar. Genügend Platz soll ei-

An der Bruchstraße wurde bereits der Bahndamm verbreitert, um die neue RegioTram-Haltestelle Kassel-Kirchditmold anlegen zu können Foto: Dr. Heribert Menzel



nen dichten Takt der RegioTram und die Pünktlichkeit der Züge sichern.

Bis das dritte Gleis liegt, sind die neuen Halte längst fertig. Der Haltepunkt Jungfernkopf (Baukosten vier Millionen Euro) soll in diesem Sommer in Betrieb gehen, Kirchditmold (Baukosten 7 Millionen) soll zum Jahresende fertig sein. Der Bau des dritten neuen Haltepunktes Vellmar-Osterberg/Einkaufszentrum

(Baukosten vier Millionen Euro) soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 auch von hier eine schnelle Verbindung in die Kasseler Innenstadt ermöglichen. Nach Ansicht der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) könnte bei Errichtung der drei RegioTram-Halte zwischen Obervellmar und Kassel Hbf viel Geld gespart werden, wenn diese Trasse nach BOStrab betrieben würde und nicht nach EBO (Eisenbahn-Betriebsordnung).

Kostenlose NVV-Freizeit- und Wanderführer neu aufgelegt

(hh) In der Hessenschiene Nr. 70 Seite 37 wurde die Broschüre „Stock & Stein“ des Nordhessischen Verkehrsverbundes mit 12 Wandertouren vorgestellt. Rechtzeitig vor der Sommersaison 2008 wurden diese Wandervorschläge auf 18 erweitert und die Auflagen verdoppelt - von 15000 auf 30000 Exemplare.

Die Wandervorschläge sind über alle fünf Landkreise des Verbundgebietes verteilt. Passende Touren finden sich für Familien (ab 9 km) wie für sportlich geübte Wanderer (22 km). Dank der guten Bus- und Bahnanbindung der Start- und Endpunkte ist man nicht auf Rundwege angewiesen. Außerdem bieten weitere Bushaltestellen und Bahnhöfe unterwegs die Möglichkeit, je nach Wetter die Strecke zu verkürzen oder zu verlängern.

Die Routen sind mit jeweils einer Kartenskizze, einer ausführlichen Wegbeschreibung mitsamt genauer Bus- und Bahnanbindung und Wanderkartentipp ausgestattet. Sehenswürdigkeiten mit Öffnungszeiten und andere Informationen runden die jeweiligen Doppelseiten ab. Damit unterwegs die Verpflegung gesichert ist, sind zusätzlich Einkehrmöglichkeiten in die Karte eingetragen,

die hinten im Heft ausführlich vorgestellt werden. Dort finden sich auch Fahrkartentipps und eine ausklappbare Übersichtskarte mit allen Touren.

Auch die Freizeitbroschüre „Spiel & Spaß“ vom Sommer 2007 wurde zum Frühjahr 2008 aktualisiert. 30 Ziele für Groß und Klein werden ausführlich vorgestellt - gleichmäßig über alle 5 Landkreise Nordhessens verteilt. Ob Sommerdelbahn am Edersee oder (bei schlechtem Wetter) eine Kletterhalle in Kassel-Bettenhausen bzw. eine HO-Modellbahn in Hess. Lichtenau - für Freizeitmöglichkeiten bietet sich eine reiche Auswahl. Wer zwischen Rotenburg und Melsungen eine Floßfahrt auf der Fulda genießen will, muss kein Auto rangieren, sondern kann in cantus-Triebwagen die Bahnhöfe der R 5 ansteuern.

Die Ziele werden jeweils ausführlich vorgestellt. Zusätzlich helfen eine detaillierte Kartenskizze, genaue Bus- und Bahnanbindung, Öffnungszeiten und eventuelle Eintrittspreise bei der Planung. Im Umschlag finden sich auch Fahrkartentipps für eine preisgünstige Anreise und eine ausklappbare Übersichtskarte mit allen vorgestellten Einrichtungen.

Ende April 2008 stellte der NVV eine dritte Broschüre „Sonnen & Baden“ mit 59 Bademöglichkeiten in Nordhessen vor. Badeseen, Erlebnisbäder und - mit Rücksicht auf ungünstiges Wetter - Thermen und Hallenbäder werden mit Anreiseskizzen, Eintrittspreisen u.a. beschrieben.

Alle drei Broschüren liegen ab sofort nicht nur in allen Kundenzentren und InfoPoints aus, sondern auch in vielen Gaststätten sowie in Rathäusern, Touristinfos und Jugendherbergen im ganzen NVV-Gebiet.

Außerdem sind die Inhalte unter www.nvv.de (Rubrik „Freizeit“) per Mausclick verfügbar. Dort können die Hefte als PDF-Datei heruntergeladen werden. Außerdem erscheint bald der neue NVV-Radwanderführer „Radeln & Touren“ . Fahrplanauskünfte und Fragen rund um Bus & Bahn in Nordhessen beantwortet auch das NVV-Servicetelefon unter 0180-234-0180 - für 6 Cent pro Anruf aus dem Festnetz.

Auch ins schöne Fuldatai bei Guntershausen kann man mit der Regiotram fahren



Obere Lahntalbahn Lahntal Total

(js) Am Sonntag, dem 27. April 2008, fand im oberen Lahntal im Bereich Marburg / Bad Laasphe bereits zum dritten Mal der Autofreie Sonntag „Lahntal total“ statt. Hierzu wurde die Bundesstraße B62 zwischen den Orten Cölbe und Feudingen für den Autoverkehr gesperrt, lediglich Radfahrer, Wanderer und Skater hatten freie Fahrt. Nachdem die Veranstaltung im vergangenen Jahr wegen starkem Regen wortwörtlich ins Wasser gefallen war, strömten dagegen in diesem Jahr die Teilnehmer bei Königswetter in Scharen über die gesperrte Bundesstraße.

Trotz des Desasters vom vergangenen Jahr, bei dem die vielen zusätzlichen Züge ebenso vergeblich auf Fahrgäste warteten wie auch die Würstchenstände auf ihren Spezialitäten sitzen blieben, hatte der Veranstalter in diesem Jahr wieder neuen Mut gefasst und Zusatzzüge bei der Kurhessenbahn bestellt. Zusätzlich zu den fahrplanmäßigen Sonntagszügen, die im Zweistundentakt zwischen Marburg und Erndtebrück verkehren, wurde der Fahrplan zwischen Marburg und Feudingen

auf einen Ein-Stunden-Takt verdichtet. Alle Züge fuhren außerdem mit doppelter Zuglänge. Zum Einsatz kamen vier Zuggarnituren: Zwei Garnituren, gebildet aus Doppeleinheiten des Triebwagens VT 628 und zwei lokbespannte Züge, bestehend aus 4 Wagen. Als Zugloks kamen die beiden 218 der Kurhessenbahn zum Einsatz. In beiden Zügen war, neben zwei Personenwagen, jeweils ein Steuerwagen und ein Wagen mit großem Fahrradabteil eingestellt. Die beiden Fahrradwagen

Bei Kernbach zwischen Caldern und Buchenau kreuzt ein Zug der Kurhessenbahn die Strecke der Fahrradfahrer Foto: Günther Moses





*Volle Züge im oberen Lahntal:
218 387-9 der Kurhessenbahn
mit Radfahrer-Sonderzug im
Bahnhof Erndtebrück am 27.
April 2008*

Foto: Jürgen Schmied

waren eigens für diese Veranstaltung aus München überführt worden.

Nachdem bereits im Vorfeld der Veranstaltung sehr ausgiebig auf die Rückfahrmöglichkeit mit der Oberen Lahntalbahn hingewiesen wurde, stellte sich schnell heraus, dass die angebotenen Zugkapazitäten bei weitem nicht ausreichten. Obwohl die Fahrradwagen eine Kapazität von ca. 40 – 50 Fahrrädern hatten, im Steuerwagen war nochmals Platz für ca. 10 Fahrräder, und weitere Räder in den Einstiegsräumen untergebracht wurden, mussten viele Fahrgäste an den Stationen zurückgelassen werden. Hinzu kam, dass man die Fahrzeiten der planmäßigen Züge übernommen hatte und lediglich die zwei-stündlichen Lücken mit zusätzlichen Zügen im gleichen Takt aufgefüllt hatte, die dann zwischen Marburg und Feudingen pendelten.

Die viel zu knapp bemessenen Aufenthaltzeiten an den einzelnen Stationen reichten beim besten Willen nicht aus, um alle Fahrgäste und Fahrräder ein- bzw. auszuladen. So war in Feudingen für die durchlaufenden Züge nach Erndtebrück

lediglich ein Aufenthalt von einer Minute geplant, meist wurden jedoch etwa 10 bis 15 Minuten benötigt. An diesem Tag war auch der Bahnhof Buchenau mit einem Fahrdienstleiter besetzt, um bei Bedarf Zugkreuzungen dorthin verlegen zu können, was vereinzelt auch genutzt wurde. Im täglichen Planbetrieb ist dieser Bahnhof nicht besetzt und betrieblich durchgeschaltet. Ebenso hoffte man, die entstehenden Verspätungen in Marburg wieder ausgleichen zu können, hierzu waren 54 Minuten Aufenthalt vorgesehen. Bereits in den Vormittagsstunden stellte sich heraus, dass auch diese lange Aufenthaltszeit nicht ausreichte, um die ankommenden Verspätungen wieder zu kompensieren. Die Züge konnten auch in Marburg nicht wieder planmäßig abfahren. Bis zum Abend steigerten sich diese Verspätungen auf immerhin 1 ½ Stunden auf.

Um ein schnelleres Einsteigen der Fahrgäste zu ermöglichen, hatten sich, wie bereits im vergangenen Jahr, etliche Mitglieder der Vereine „Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs“ (AFS), Pro Bahn und Bus so-

wie vom „Verkehrsclub Marburg-Biedenkopf“ (VCD) zur Verfügung gestellt. Sie wollten die zahlreich erwarteten Radfahrer bei der Fahrradverladung unterstützen. Hierzu waren jeweils zwei Helfer in den Fahrradwagen eingesetzt, und weitere waren auf einigen Stationen verteilt, auf denen viele Radfahrer erwartet wurden. Viele Fahrgäste waren über die ehrenamtlichen Helfer freudig überrascht, die bei der Fahrradverladung kräftig zufassten, und versuchten, die Fahrräder möglichst entsprechend der Ausstiegsbahnhöfe zu sortieren. Trotz aller Anstrengungen konnten die gewaltigen Verspätungen nicht verhindert werden.

Vorschläge für zukünftige Veranstaltungen

Die Fahrradwagen erleichterten die Arbeit der Helfer enorm. Der größte Teil der transportierten Fahrräder war in diesen Wagen konzentriert, so dass die Hel-

fer gut agieren. Da sich in den Triebwagenzügen jeweils 4 Fahrradabteile befanden, hätte es hier einer großen Zahl an Helfern bedurft. Leider ist es nicht möglich, die Zuglänge zu erhöhen, da die Bahnsteiglänge bereits voll ausgeschöpft wurde.

Für die Zukunft wäre es vorteilhafter, sich für diesen Tag von dem Taktfahrplan zu verabschieden, um in den am stärksten frequentierten Stationen Marburg, Cölbe, Sarnau und Feudingen die Aufenthaltzeiten drastisch zu verlängern. Dadurch könnten die enormen Verspätungen vermieden werden. Ebenso wäre es vorteilhaft, besonders für den Rückreiseverkehr am späten Nachmittag die Zugdichte zu erhöhen, damit die zurückbleibenden Fahrgäste nicht über eine Stunde auf den nächsten Zug warten müssen. Alles in allem kann die Veranstaltung als voller Erfolg bezeichnet werden.

*Ein Zug mit
Halbgepäck-
wagen fährt aus
dem Bahnhof
Buchenau
Richtung
Marburg aus*

*Foto:
Günther Moses*



Edertalbahn und Burgwaldbahn Dieses Jahr keine Sonderzüge zum Edersee

(js) In der Hessenschiene 71 wurde noch gemeldet, dass die Kurhessenbahn auch in diesem Jahr wieder an allen Sonn- und Feiertagen vom 1. Mai bis 26. Oktober 2008 die Sonderzüge der Ederberglandbahn durchs Edertal verkehren lassen wird. So war es jedenfalls noch im Kursbuch abgedruckt. Leider müssen wir jetzt an dieser Stelle vermelden, dass es in diesem Sommer keine Züge zum Edersee und nach Battenberg geben wird.

Nachdem, trotz der vielfachen Forderung vieler Politiker aller Fraktionen, noch immer keine positive Entscheidung zur Wiederinbetriebnahme der Strecke getroffen werden konnte, war die Kurhessenbahn nicht mehr bereit, den Betrieb zum Edersee auf eigene Rechnung fortzusetzen, da die Sonderzüge als Vorlaufbetrieb zur Wiedereröffnung der Strecke gedacht waren. Das Angebot an den Landkreis und die Anliegergemeinden, die Züge zu bestellen und zu bezahlen, wurde nicht angenommen. Die Kosten hät-

ten 25.000 Euro für die Ederseezüge (Frankenberg – Herzhausen), bzw. 55.000 Euro für den Gesamtbetrieb inklusive der Züge nach Battenberg betragen. Lediglich die Gemeinde Vöhl, zu der auch der Bahnhof Herzhausen gehört, war bereit zu zahlen. Es gab bereits einen Beschluss, ihren Anteil auf 3.000 Euro zu verdoppeln. Damit konnten die anfallenden Kosten allerdings nicht gedeckt werden. Große Trauer herrscht nun nach der Absage der Züge bei der Gemeinde Vöhl sowie auch bei der Leitung des Nationalparks. Das

frisch eröffnete Nationalparkzentrum bei Herzhausen kann leider nicht mehr umweltfreundlich per Schiene besucht werden.



Diese Jahr nicht möglich: Eine Fahrt von Marburg nach Battenberg

Foto: Jürgen Schmied

Die Kündigung der Verträge zum Ausbau und Betrieb der Strecke Frankenberg – Korbach hat nun für den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) weitreichende finanzielle Folgen. Für die komplette Modernisierung der Strecke Marburg – Frankenberg – Korbach waren Investitionen in Höhe von 55 Millionen Euro vorgesehen. Der größere Teil der Summe war für den Abschnitt Marburg – Frankenberg vorgesehen, da hier alle Stellwerke zu erneuern sind, wobei der Betrieb im Bereich zwischen Frankenberg und Korbach ohne zusätzliche Stellwerktechnik ausgekommen wäre. Bei einem 2-Stunden-Takt wären keine Kreuzungsmöglichkeiten nötig gewesen.

Nachdem der NVV im Jahr 2005 kurzfristig alle Verträge zum Ausbau der Gesamtstrecke gekündigt hatte, muss dieser nun Ausgleichszahlungen in Höhe von 16 Millionen Euro an die Kurhessenbahn leisten. 16 Millionen dafür, dass die Strecke nicht in Betrieb genommen wird!

Nachdem inzwischen ein neuer Vertrag zur Modernisierung des Abschnittes Marburg – Frankenberg abgeschlossen wurde, ist es sehr zweifelhaft, wie hoch die „Einsparungen“ durch die Nichtinbetriebnahme der Edertalbahn wirklich sind. Wenn man davon ausgeht, dass weniger als 50% der Gesamtsumme für die Edertalbahn benötigt worden wären, hat man weniger als 9 Millionen Euro gespart, dafür, dass die Strecke nicht in Betrieb genommen wurde. Liebe Politiker und Verantwortliche des NVV, das sind keine Sparmaßnahmen, das ist Verschleudern von Steuergeldern im höchsten Maße!

Modernisierung Marburg - Frankenberg startet 2009

Fortschritte gibt es aber inzwischen bei den Planungen zur Modernisierung der Burgwaldbahn Marburg – Frankenberg. Die Modernisierung der Strecke soll ab dem Jahr 2009 in Angriff genommen werden. Im Zuge der Maßnahmen sollen fünf Bahnübergänge neu gestaltet und weitere fünf modernisiert werden. Hierzu zählen die Übergänge in Frankenberg in der Berleburger Straße, Münchhausen, Simtshausen, Wetter, Niederwetter sowie in Sarnau. Geplant ist außerdem auch die Verlegung des Haltepunktes Birkenbrunnen an die Kreisstraße sowie die Umgestaltung des Bahnhofes Münchhausen.

Alle Haltestellen sollen mit Parkplätzen, Fahrradständern, Rampenzugängen, Beleuchtungen, Lautsprecheranlagen, Infowegeleitsystemen, Uhren, Abfallbehältern und Zugzielanzeigen ausgestattet werden. Bahnsteige, Fahrkartenselbstautomaten und Wetterschutzhäuser werden hergerichtet bzw. erneuert. Zusätzlich sollen bei Todenhausen und Niederwetter zwei Brücken erneuert werden. Hinzu kommt dann noch die Installation einer modernen Leit- und Sicherungstechnik. Wie bereits auf einigen Strecken des Nordnetzes soll auch hier der Elektronisch-Signalisierte-Zugleitbetrieb (ESZB) eingeführt werden. Für die Baumaßnahmen ist eine sechswöchige Streckensperrung während der hessischen Sommerferien geplant. Den Abschluss der Gesamtmaßnahme soll dann im Jahr 2010 die Modernisierung des Bahnhofes Frankenberg bilden.

10 Jahre Anruf-Sammeltaxi in Karben

(fl) Die Stadt Karben in der Wetterau hat ca. 22.800 Einwohner, verteilt auf sieben Stadtteile. Erschlossen wird sie vorrangig von der S6 der S-Bahn Rhein-Main. Vor 10 Jahren ergänzte die Stadt das lokale Nahverkehrsangebot durch ein Anruf-Sammeltaxi.

Vorrangiges Ziel war es, die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung auch während der Nebenverkehrszeit zu sichern. Neue Rahmenbedingungen zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme waren unter anderem das erweiterte Angebot an Job-Tickets, die immer weiter fortschreitende „Flexibilisierung“ der Arbeitszeiten sowie die beginnende Ausweitung der Ladenöffnungszeiten. All das ließ eine vermehrte Nachfrage außerhalb der Hauptverkehrszeiten erwarten. Selbstverständlich erhoffte man sich durch die Bedienungsform „Anrufsammeltaxi“ auch Kosteneinsparungen gegenüber dem reinen Linienbusbetrieb.

Seit 24. Mai 1998 verkehren die Anruf-Sammeltaxen, und mittlerweile wurden viele Erfahrungen mit dem Angebot gesammelt. Eine Besonderheit des Systems stellt die ständige Präsenz der Taxen am Bahnhof Groß-Karben dar. Wer mit der S-Bahn ankommt, findet stets ein Taxi, sogar bis zum Betriebsschluss der S-Bahn. Die telefonische Anmeldung entfällt also für die umsteigenden S-Bahn-Fahrgäste. Die Fahrtroute und die Betriebszeiten sind mit denen der Buslinien 7 und 26 koordiniert.

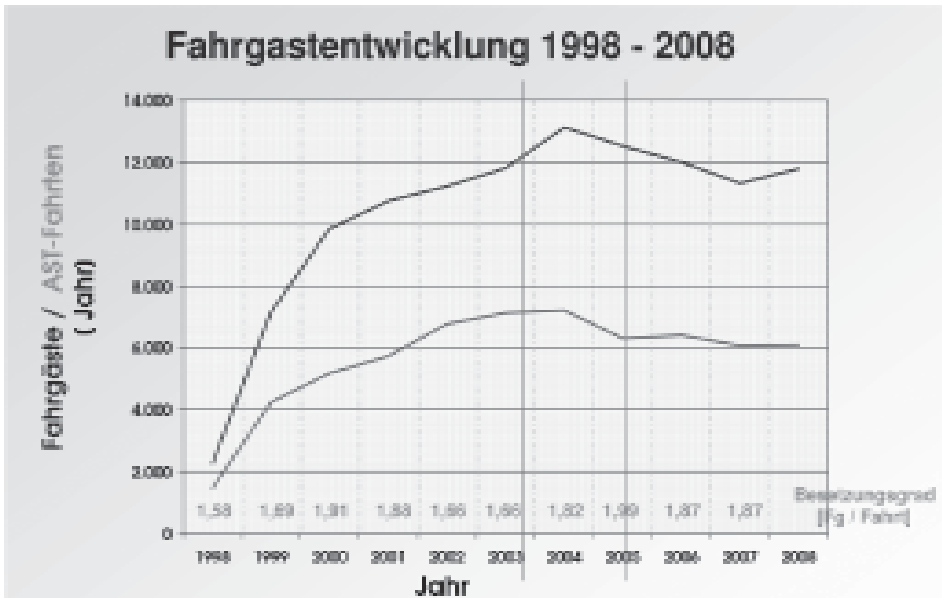
Außerhalb der S-Bahn-Station Groß-Karben gilt die übliche AST-Regelung: „Anruf bis spätestens 30 Minuten vor Abfahrt“. Der Zustieg ist an den Bushaltestellen vorgesehen, der Ausstieg da-



*Bus und abends das Anruf-Sammel-Taxi leisten in Karben den innerstädtischen ÖPNV
Foto: Stadt Karben*

gegen überall entlang der Route möglich. Für das Angebot wird der in vielen AST-Systemen übliche, aus Fahrgastsicht jedoch fragwürdige „Komfort-Zuschlag“ von zwei Euro erhoben.

Linienkonzessionär ist das Busunternehmen Eberwein, durchgeführt werden die Fahrten durch die Firma Taxi Gaida. Die finanzielle Verantwortung lag zunächst bei der Stadt Karben. Seit 2002 beteiligte sich die Wetterauer Verkehrsgesellschaft WVG, später die kreisübergreifende „VGO“ am Betrieb. Ein Einschnitt erfolgte, als 2003 der Abendliche Stundentakt zwischen den Ortsteilen nach 21.30 Uhr auf zwei bis drei Fahrtenpaare begrenzt wurde. Die Nutzung „zwischen den Ortsteilen“ galt als besonders kostenintensiv. Am Konzept „Abfahrt nach jeder ankommenden S-Bahn“ wurde jedoch festgehalten. 85 Prozent der Fahr-



Grafik: Stadt Karben

gäste sind Umsteiger von der S-Bahn, 12 Prozent nutzen den Zwischenortsverkehr und drei Prozent wollen zur S-Bahn.

Die Erhöhung des „Komfortzuschlags“ von 1,50 Euro auf 2 Euro im Jahr 2005 ließ die Fahrgastzahlen um vier bis fünf Prozent pro Jahr sinken. Erst in den ersten Monaten 2008 ist eine Stabilisierung erkennbar. Das Spitzenjahr war 2004. Die Stadt Karben betrachtet den Anruf-Sammtaxi-Verkehr als Stärkung des Wohn- und Wirtschaftsstandortes und weist besonders auf die umfassende ÖPNV-Versorgung ihrer Stadtteile werktags von 5.15 Uhr bis 1.30 Uhr hin.

Aus Fahrgastsicht ist die ständige Präsenz der Taxen am S-Bahnhof Groß Karben besonders hervorzuheben. „Ankom-

men und losfahren“ macht die Taxifahrt ähnlich einfach wie eine Busnutzung. Das System sollte sich problemlos auf Städte und Gemeinden ähnlicher Größenordnung übertragen lassen. Im Wetteraukreis hat sich Nidderau an Karben orientiert und ebenfalls ein AST eingeführt.

Abends bietet das „Aussteigen an der Haustür“ einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn, der sich theoretisch aber auch mit Bussen erreichen ließe. Über den „Komfortzuschlag“ lässt sich trefflich streiten. Aus Sicht des Fahrgastes ärgerlich, weil kein wirklicher Mehrkomfort mit dem Zuschlag verbunden ist, trägt die Gebühr letztlich aber zur Sicherung des Angebotes bei.

Zukunftsorientierte Busnetzplanung im Landkreis Limburg-Weilburg

(Ing) Für den Landkreis Limburg-Weilburg, der weitgehend dem „Speckgürtel“ des Rhein-Main-Gebiets zuzuordnen ist, ist ein guter ÖPNV im Wettbewerb um Einwohner, Wirtschaftsansiedlung und Infrastruktur ein herausragender Standortfaktor. Wie überall ist die wesentliche Voraussetzung zur Sicherung eines hochwertigen Angebots eine nachhaltige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Verkehre.

Im Gegensatz zu dem - leider weit verbreiteten - Ansatz, Wirtschaftlichkeitsprobleme im öffentlichen Personennahverkehr durch Leistungseinsparungen zu „lösen“, vertritt die Lokale Nahverkehrsgesellschaft folgende Philosophie:

Damit ÖPNV am Markt rege nachgefragt wird, muss, genau wie bei jedem anderen Produkt, in Entwicklung, Qualität und Marketing investiert werden. Investitionen sind dabei nicht zwangsläufig mit „Geldausgeben“ gleichzusetzen, gute Ideen und eine durchdachte Planung ersetzen oft zusätzliche Finanzmittel.

ÖPNV ist eine bezahlte Dienstleistung und unterliegt damit den Gesetzen des Wirtschaftens und Konsumierens. Eine zweite, immer wesentlicher werdende Dimension des ÖPNV ist jedoch seine Funktion als Baustein einer nachhaltigen, klimaschonenden und sozialverträglichen Mobilität.

Diese These impliziert die klare und unabdingbare Forderung, dass ÖPNV, auch im ländlichen Raum, so gut und so attraktiv sein muss, dass Menschen ihn als die bessere, bequemere und günstigere Mobilitätsalternative erkennen und immer öfter vom Auto in Busse und Bahnen umsteigen. ÖPNV muss einfach sein.

Busfahren darf weder Selbstzweck für Freaks noch notwendiges Übel für Zwangskunden werden, sondern muss in einem gut organisierten, einfachen und für jeden schnell begreifbaren, transparenten System stattfinden. Auch die „Verpackung“, das heißt Design aller Komponenten und Auftritt nach außen müssen stimmen.

Die große Chance, sich diesem Ideal zu nähern, kam mit der Liberalisierung des ÖPNV-Marktes. 2004 begann die lokale Nahverkehrsgesellschaft (LNG), das gesamte Liniennetz im Landkreis Limburg-Weilburg zu modernisieren und im Vergleich zum Autoverkehr konkurrenzfähiger zu machen.

In einem ersten Planungsschritt wurde der Verkehrsraum differenziert und hierarchisiert, um so einen gezielten Ressourceneinsatz auf Verkehrsachsen mit hohen Kundenpotenzialen zu ermöglichen. In einwohnerreichen Siedlungsbändern wurden auf die Mittelzentren Limburg und Weilburg zulaufende Hauptachsen definiert. Den Busverkehren auf diesen Achsen ist gemein, dass neue, klimatisierte Niederflurbusse in einheitlichem Erscheinungsbild auf immer dem gleichen Linienweg im Stundentakt mit systematischen Zuganschlüssen die so genannte „Grund-

*Stadtbus Bad Camberg: Mit kleinen Bussen auf zwei Linien wird die Stadt im Takt erschlossen
Foto: LNG*



last“ bedienen. Gab es vorher beispielsweise auf zahllosen verschiedenen Linienwegen ebenso viele Möglichkeiten, von Mengerskirchen nach Limburg zu gelangen, gibt es jetzt nur noch eine. Die aber im Stundentakt, mit deutlich verkürzter Fahrzeit und systematischen Zuganschlüssen. Das Angebot ist (im Gegensatz zu früher) merkbar, komfortabel, konkurrenzfähig und lässt sich aufgrund dieser Systemeigenschaften hervorragend kommunizieren und verkaufen.

Gleiches gilt für alle weiteren wichtigen Verkehrsachsen im Kreisgebiet. Damit ist Busverkehr nicht mehr ein nach dem Gießkannenprinzip verschütteter, konturloser Brei, sondern ein klar definiertes, mit einheitlichen Qualitätskriterien versehenes Produkt, das sich hervorragend verkauft. Die LNG ver-

zeichnet im „Überlandverkehr“ im Landkreis Limburg-Weilburg seit 2004 deutliche Fahrgastzuwächse.

Weitere wesentliche Bausteine eines zukunftsorientierten ÖPNV-Netzes sind die Stadtverkehre. In den Mittelzentren Bad Camberg und Weilburg wurden, auf völlig neuen, innenstadtorientierten Wegen, im 30-Minuten-Takt verkehrende Stadtbussysteme implementiert, die nicht nur eine hervorragende Erschließungswirkung aufweisen, sondern auch die meisten Staus umgehen und damit nicht nur deutlich kostengünstiger, sondern auch bequemer und schneller sind als jeder Pkw. In beiden Stadtbussystemen hat sich die Zahl der Fahrgäste seit 2004 nahezu vervierfacht. Beide Systeme treten damit schon jetzt in echte und sehr ernstzunehmende Konkurrenz zum mo-

torisierten Individualverkehr und sind wesentliche Standortfaktoren der genannten Mittelzentren.

Auch in Verkehrsräumen mit geringerem Kundenpotenzial wurde das Angebot verbessert. Selten und unregelmäßig auf vielen verschiedenen Linienwegen direkt verkehrende Ringlinien wurden zugunsten einer vereinheitlichten, vertakteten oder taktorientierten Bedienung mit systematischen Anschlussbeziehungen aufgelöst. Das erfordert zwar an bestimmten Verknüpfungspunkten einen Umstieg, dafür ist jedoch an die Stelle von ehemals wenigen Direktfahrten ein stündliches Angebot zwischen 5 und 19 Uhr getreten. Auch hier verzeichnet die LNG signifikante Fahrgast- und Einnahmenezuwächse.

Trotz kleinem Bus ist die Mitnahme von Kinderwagen kein Problem Foto: LNG



Alle Veränderungen wurden durch intelligentes Umschichten und Neuordnen von Leistungen erreicht, der zusätzliche Aufwand ist im Vergleich zum Nutzen sehr gering und wird durch die Einnahmenezuwächse kompensiert. Insgesamt ist das System deutlich wirtschaftlicher geworden. Die Änderungen wurden durch gezielte und langfristige Pressearbeit, Infolyer und Veranstaltungen kommuniziert. Wesentlich zum guten Image des ÖPNV im Kreis beigetragen hat auch die hervorragende ÖPNV-Anbindung des Hessentags 2005 in Weilburg, durch die viele potenzielle Kunden den Busverkehr im Kreis erstmals als gute Mobilitätsalternative wahrgenommen haben.

Mit Hilfe der Kommunen und des Landes Hessen wurden alle Haltestellen im Kreisgebiet mit neuer, hochwertiger Haltestelleninfrastruktur im Corporate Design der LNG ausgestattet, die höchsten funktionalen und ästhetischen Anforderungen entspricht. Auch wurden bereits zahlreiche Haltestellen im Netz barrierefrei ausgebaut. Nicht nur die blauen Busse der „Grundnetzflotte“, sondern auch die neuen Haltestellen zeigen allen Kunden auf den ersten Blick: ÖPNV im Landkreis Limburg-Weilburg hat System.

Es gibt dennoch noch viel zu tun:

Nicht nur die Verkehrsunternehmen, sondern auch die Aufgabenträger müssen intern Strukturen schaffen, die den Herausforderungen der Zukunft gewachsen sind. Alle Beteiligten zeigen hier noch deutliche Verbesserungspotenziale. Es gibt immer noch viel zu wenige „wahlfreie“ Kunden, kaum Wochenend- und Spätverkehr. Auch das neue Netz hat un-



**Linienetzplan Landkreis
Limburg-Weilburg**

wirtschaftliche Stellen und weist Qualitätsprobleme und Systemschwächen auf.

Insgesamt ist der eingeschlagene Weg aber der richtige. Die Chancen des ÖPNV sind, gerade heute, besser denn je. Wir müssen sie nur nutzen. Wir müssen heute Autofahrern die Möglichkeit schaffen, ohne Qualitätsverlust auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, damit wir als Standort morgen nicht ins Hintertreffen geraten. Auch und gerade im ländlichen

Raum! Hochwertiger ÖPNV wird sich, trotz aller Diskussionen um den demographischen Wandel, zwangsläufig durchsetzen. Bis dahin brauchen wir den Mut und die Weitsicht, trotz aller Unkenrufe, weiter Geld, gute Ideen und viel Arbeit in den ÖPNV zu investieren.

Die Autoren Dirk Plate und Markus Kollig sind Geschäftsführer und Mitarbeiter der LNG Limburg-Weilburg

Lahntalbahn: Freizeitverkehr boomt Pro Bahn & Bus möchte Stundentakt für die Lahntalbahn am Wochenende

(fl) „Das Lahntal – der stille Traum der Natur“ – so wirbt die Tourismusbranche für eines der schönsten Flusstäler Hessens und darüber hinaus. Viel wurde in den letzten 10 Jahren getan. Der Lahntal-Radweg ist gut ausgeschildert und vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub ADFC als Viersterne-Premiumradweg klassifiziert.

Lücken in der Radwegeführung wurden geschlossen, so dass sich der Weg steigungsarm und familienfreundlich präsentiert – mit Ausnahme eines kurzen rheinland-pfälzischen Abschnitts. Daneben boomt seit Jahren der Kanutourismus, denn auch bei Kanufahrern gilt die Lahn als eine der begehrtesten Strecken Deutschlands. Die Region wird einheitlich „vermarktet“, wobei die Werbung auch Randbereiche wie das Lumdatal oder das Gleiberger Land umfasst.

Still ist das Lahntal indes nur an Werktagen oder im Spätherbst und Winter. An Schönwetter-Wochenenden der Saison ist das Aufkommen an Paddlern und Radfahrern ausgesprochen hoch. Und ein guter Teil der Radtouristen fragt die Angebote der Deutschen Bahn bzw. der Vectus-Verkehrsgesellschaft nach. Es kommt regelmäßig zu Überfüllungen, die fast immer Verspätungen nach sich ziehen. Besonders gravierend ist die Situation bei den Regionalexpress-Zügen, welche noch weniger als die RB-Triebwagen VT 628 bzw. LINT 41 für den Fahrradtransport ausgelegt sind. In Einzelfällen wurde schon die Bundespolizei hinzu ge-

zogen, um gefährliche Überfüllungen zu beheben. Die Triebwagenführer im „Ei-mann-Verkehr“ sind mit der Situation

*Die gut ausgebauten Fahrradwege locken an
schönen Tagen viele hundert Radler an die
Lahn, wie hier in Wetzlar
Foto: Friedrich Lang*



häufig überfordert. Unzufriedenheit auf Kunden- und Personalseite ist die selbstverständliche Folge.

Die Situation ist den Verantwortlichen natürlich bekannt und es wurde punktuell reagiert. Zwei Zugpaare verstärken den Regionalbahn-Zweistundentakt auf dem hessischen Abschnitt der Lahntalbahn zwischen Limburg und Gießen an Sonn- und Feiertagen von Mai bis Oktober. Faktisch handelt es sich jedoch nur um zwei Züge, da die Fahrten lahnabwärts deutlich weniger nachgefragt werden. An Sonn- und Feiertagen werden die Regionalbahn-Züge als Doppeltraktion gefahren, so dass sich rechnerisch eine Kapazität von 32 Fahrrädern pro Zug ergibt. Die Nachfrage liegt an schönen Tagen deutlich darüber. Besonders gravierend ist die Situation an Samstagen. Der Tag wird ähnlich stark für Freizeitaktivitäten genutzt wie der Sonntag, es verkehren aber lediglich Einzeltriebwagen im Zweistundentakt auf der hessischen Lahntalbahn – von den für Radler kaum nutzbaren RE-Zügen abgesehen.

Besser versorgt ist der rheinland-pfälzische Abschnitt. Das Land mit seiner offensiven Nahverkehrspolitik finanziert einen Stundentakt mit Regionalbahnen zwischen Limburg und Koblenz auch am Wochenende. Pro Bahn & Bus hat bereits die getrennte Ausschreibung der hessischen und rheinland-pfälzischen Lahntalbahn mit der daraus folgenden Zugbrechung in Limburg kritisiert. Gerade Freizeitreisende suchen bequeme Verbindungen und möchten das Umsteigen vermeiden, zumal es mit Fahrrädern besonders schwer fällt. Hier hat das „Denken

in Verwaltungsdimensionen“ über das „Denken aus Kundensicht“ gesiegt. Hessen schreibt seine Strecke aus, Rheinland-Pfalz tut das gleiche – basta!

Unser Verband sieht genügend Potenzial für einen Stundentakt auch auf der hessischen Lahntalbahn am Wochenende. Eine zumindest teilweise Finanzierung aus Mitteln der Tourismusförderung erscheint realistisch. Daneben müssen sich auch die Kreise, Städte und Gemeinden im Rahmen der üblichen ÖPNV-Finanzierung am Stundentakt beteiligen. Letztere profitieren via Gewerbesteuer der Gastronomiebetriebe und Reiseveranstalter schließlich auch vom Lahntal-Boom.

Bleibt noch die Fahrzeugfrage zu lösen. An den nicht mehr ganz zeitgemäßen Einstiegsverhältnissen des VT 628 lässt sich kaum etwas ändern. Eine Ablösung der Fahrzeuge ist auch frühestens zu erwarten, wenn die immer wieder verschobene Ausschreibung der hessischen Lahntalbahn greift. Das dürfte nach derzeitigem Stand nicht vor 2012 der Fall sein. Zu ändern wäre aber ein Teil der Inneneinrichtung. Die Sitzplatzzahl ist für die meisten Fahrten auf der Lahntalbahn mehr als ausreichend. Es sollte also möglich sein, bei einem Teil der Flotte einige Sitzplätze durch Klappsitze zu ersetzen, so dass weiterer Raum für Fahrräder entsteht. Diese Fahrzeuge dürften anschließend nicht mehr in der Hauptverkehrszeit eingesetzt werden, was aber auf der Lahntalbahn problemlos möglich sein sollte. Die DB-Tochter WestFranken-Bahn setzt im Main- und Taubertal inzwischen drei umgebaute Fahrzeuge ein, in denen statt bisher 16 jetzt bis zu 42 Räder transportiert werden können.

Niddertalbahn mit erweitertem Fahrplan Wieder Wochenendverkehr auf dem Stockheimer Lieschen

(rmy, jl) Nach über 20 Jahren ist es soweit: Am 4. Mai wurde auf der Niddertalbahn Stockheim - Nidderau - Bad Vilbel der Wochenendverkehr wieder aufgenommen. Mit einem für Wetterauer Verhältnisse guten Fahrplan können die Fahrgäste jetzt per Bahn zum Vulkanexpress nach Altstadt oder Stockheim anreisen.

Zur offiziellen Feier waren am 4. Mai ungezählte Festgäste gekommen, unter den offiziellen auch Rolf Gnadl, viele Jahre lang als Landrat des Wetteraukreises im Einsatz für eine bessere Niddertalbahn, inzwischen zuständiger Dezernent der Oberhessischen Versorgungsbetriebe: „Was lange währt, wird endlich gut. Besonders freue ich mich, dass die Strecke zwischen Altstadt und Niederdorfelden benutzerfreundlicher geworden ist, dass aufgrund der Veränderungen für diese Kunden der Fahrplan verbessert wurde. Immerhin gibt es nun auch wieder erstmals seit mehr als 20 Jahren einen

Wochenendverkehr, was sich gerade im Hinblick auf den Vulkan-Express positiv auswirken, das heißt, noch mehr Touristen in den Vogelsberg anziehen wird“, freute sich Gnadl: „Schade nur, dass der viergleisige Ausbau der weiteren Strecke von Bad Vilbel nach Frankfurt noch immer rechtlich blockiert ist.“

Ähnlich die Sichtweise von Bernhard Maßberg, Abteilungsleiter für Verkehr und Straßenbau im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung: „Auf der einen Seite ist das Land Hessen froh, dass die Modernisierung der Niddertalbahn nun abgeschlossen wird. Eine wichtige Bahnverbindung im Ballungsraum



Zahlreiche Fahrgäste nutzten am 4. Mai die Möglichkeit, mit den kostenlos verkehrenden Zügen die „neue“ Niddertalbahn kennen zu lernen



Natur pur können die Ausflügler im Niddertal entdecken. Entlang der Strecke brüten mehrere Storchenpaare

trägt zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs in diesem Korridor bei. Die Modernisierung der Niddertalbahn kann sicher in einem Atemzug mit der Modernisierung der Odenwaldbahn genannt werden. An beiden Strecken beteiligt sich das Land an den Investitionskosten nennenswert“, so Abteilungsleiter Maßberg: „Andererseits kann die modernisierte Niddertalbahn erst dann ihr volles Potenzial entwickeln, wenn auch der Ausbau der S-Bahn Strecke von Bad Vilbel nach Frankfurt erreicht wird“.

Neben dem Land Hessen steuern auch die anliegenden Kommunen sowie der Main-Kinzig-Kreis und der Wetteraukreis einen erheblichen Anteil bei. Und die Vorteile liegen auf der Hand, wie Kreisbeigeordneter André Kavai (Main-Kinzig-Kreis) betont: „Mit den vielen zusätzlichen Direktverbindungen nach Frankfurt verbessern wir nicht nur die ohnehin herausragende Lagegunst des westlichen Main-Kinzig-Kreises mitten im Rhein-

Main-Gebiet. Ebenso wie unsere Nachbarn in der Wetterau dürfen wir wegen des jetzt gestarteten Wochenendverkehrs zusätzliche Ausflügler willkommen heißen“, freute sich Kavai.

Wie sehr die Anliegergemeinden sich die Niddertalbahn zum Anliegen gemacht haben, zeigte das unermüdliche Engagement der Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr, ständige Antreiberin und Begleiterin des Projekts. Dementsprechend die Meinung ihres Vorsitzenden und Nidderauer Bürgermeisters Gerhard Schultheiß, das Modernisierungsprojekt Niddertalbahn habe den großen Vorteil, im Bewusstsein der Bevölkerung verankert zu sein: „Damit ist für die Nachhaltigkeit gesorgt, wir kümmern uns auch in der Zukunft um unsere Niddertalbahn.“ Für diesen immerwährenden Einsatz der Gemeinden zugunsten „ihrer“ Niddertalbahn bedankte sich neben anderen auch Knut Ringat: „Als Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsverbun-



Vom neuen elektronischen Stellwerk am Bahnhof Altenstadt wird die gesamte Strecke gesteuert

Vilbel, wobei wie auch an den übrigen Tagen auf einen Anschluss an die S 6 von und nach Frankfurt geachtet wird.

des möchte ich noch ergänzend die Rolle des Verkehrsverbundes unterstreichen: Dank unserer Zusage, 20 Jahre lang 260 000 Zugkilometer jährlich zusätzlich mitzufinanzieren, wurde das rund 50 Millionen Euro teure Infrastrukturprojekt aufs richtige Gleis gehoben und in Schwung gebracht.“

Die zusätzliche Bestellung von Fahrleistung ermöglicht dem RMV, das Angebot auf der Linie 34 nun deutlich auszuweiten: Montags bis freitags verkehren die Züge jetzt bis in die späten Abendstunden, der letzte Zug ab Bad Vilbel startet gegen 23 Uhr. 34 der dann insgesamt 49 Züge sind durchgehende Züge nach und von Frankfurt, von denen die allermeisten am dortigen Hauptbahnhof enden beziehungsweise starten.

Die bisherige Betriebsruhe am Wochenende weicht nun einem komfortablen Fahrplan, der Samstags insgesamt 15 Züge vorsieht, von denen neun durchgehende Verbindungen bieten. Sonntags gibt es insgesamt 13 Fahrten auf der Niddertalstrecke zwischen Stockheim und Bad

Die Modernisierung der Niddertalbahn ist über einen längeren Zeitraum erfolgt: In einem ersten Bauabschnitt erneuerte man den Gleiskörper und fast alle Bahnsteige sowie den Budesheimer Tunnel. Gleichzeitig führte man die komfortableren und mit mehr Sitzplätzen ausgestatteten Doppelstockwagen ein. In den vergangenen beiden Jahren wurden ein elektronisches Stellwerk sowie moderne Sicherungsanlagen an den Bahnübergängen installiert. Die Kreuzungsbahnhöfe Altenstadt und Niederdorfelden sind jetzt ausgebaut. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 50 Mio Euro.

Mit diesen Maßnahmen auf der mehr als 100 Jahre alten Strecke steigerte man die Geschwindigkeit der Züge von 60 auf 80 Stundenkilometer und kürzte damit die Fahrtzeiten um mehrere Minuten, in Einzelfällen um bis zu zehn Minuten. Aufgrund des besseren Angebotes auf der Niddertalbahn werden die Fahrpläne der RMV-Bahnlinie 33 (Friedberg -Nidderau – Hanau) sowie zahlreicher Buslinien in der Wetterau und der Ausflugslinie Vulkan-Express angepasst.

Niddertalbahn: Lichtblick mit kleinen Schatten

„Was lange währt, wird endlich gut“ könnte man meinen, wenn man über die Jahre die Modernisierung der Bahnstrecke Stockheim - Bad Vilbel verfolgt hat. Die Strecke, die einmal wie viele andere Zweigstrecken ihren Niedergang erlebte und auf die Stilllegung zusteuerte, kann dank des unermüdlichen Einsatzes von vielen Bahnfreunden eine Renaissance verbuchen.

Hier ist als erstes die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr (AGNV) zu nennen, ohne deren Einsatz die Niddertalbahn heute nicht mehr fahren würde. Deren Mitglieder haben sich immer wieder für einen attraktiven ÖPNV eingesetzt. Aber auch die beiden Kreise (Wetterau und Main-Kinzig) sowie der RMV und damit das Land Hessen haben ihre Anteile zum Gelingen der Modernisierung beigetragen.

Rund 50 Millionen Euro wurden in den vergangenen Jahren investiert, die Strecke ist jetzt technisch in einem zukunftssicheren Zustand. Bei so viel investiertem Geld bleiben dennoch Fragen: Warum funktioniert der Anschluss in Nidderau in und aus Richtung Friedberg bis auf wenige Ausnahmen nicht mehr?

Und schon kleine Verspätungen auf der Strecke führen zu Verspätungen auf die Gegenrichtung. Denn die Anzahl der Kreuzungsbahnhöfe wurde auf das unbedingt nötige Maß reduziert: Nur noch in Niederdorfelden, Nidderau und Altstadt können sich Züge begegnen. Bei der chronisch überbelegten Main-Weser-Bahn im Abschnitt Bad Vilbel - Frankfurt-West sind Verspätungen nicht die Ausnahme, sondern oft die Regel. So muss auf dem Stockheimer Lieschen der pünktliche Gegenzug im Kreuzungsbahnhof auf den verspäteten warten, um ebenfalls verspätet zum nächsten Kreuzungsbahnhof zu fahren, wo schon wieder der nächste Zug wartet. Einmal eingeschleppte Verspätungen lassen sich wegen des dichten Fahrplans kaum noch abbauen. Hier wäre es besser gewesen, ähnlich wie bei der Taunusbahn zusätzliche Kreuzungsstationen in Büdesheim und Eichen einzurichten, um den Verkehr flexibler zu gestalten.

Weiterhin wäre es wünschenswert, dass auch am Sonntag einige Züge bis nach Frankfurt durchgebunden werden. Gerade dann, wenn viele Fahrgäste mit Fahrrädern unterwegs sind, muss in Bad Vilbel umgestiegen werden, auf der Rückfahrt sogar durch die schreckliche Bahnhoftsunterführung. Hier besteht weiterhin Verbesserungsbedarf.

Jürgen Lerch

Neue Betreiber und neue Linien-Nummern im Busverkehr des Hochtaunuskreises

(ws) Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 wird es im Hochtaunuskreis grundsätzliche Änderungen bei den Betreibern der Omnibuslinien geben. Auf Grund der Ausschreibungen, die sowohl von den Städten Bad Homburg, Oberursel und Friedrichsdorf als auch vom Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) vorgenommen worden sind, ergibt sich folgendes Bild.

In Bad Homburg und Oberursel, wo bisher die Veolia-Tochter Alpina Bad Homburg den Stadtverkehr bedient hat, sollen künftig die Omnibusse der Verkehrsgesellschaft Mittelhessen GmbH (VM) aus Weilburg verkehren. Dieses Unternehmen ist eine Tochter der Abellio Bus GmbH in Essen und gehört gemeinsam mit der Abellio Rail GmbH zu 75,1% der britischen Gruppe Star Capital Partners Ltd. Die städteverbindende Linie 7/531 Bad Homburg–Oberstedten–Oberursel wird auch künftig durchgehend befahren werden.

Die VM wird ferner im nördlichen Hochtaunuskreis die Busse der Hessischen Landesbahn (HLB-Bus) im Raum Usingen/Grävenwiesbach ablösen. Den Busverkehr von Königstein und Bad Homburg in den nordwestlichen Teil des Kreises um Schmitten/Weilrod/Neu-Anspach erhält die DB-Tochter Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH). Sie hatte bisher die Vordertaunuslinien 916 (Oberursel–Rödelheim) und 917 (Bad Homburg–Königstein) befahren; diese kommen nun zur Hessischen Landesbahn GmbH. Deren Vorgängerin – die Klein-

bahn AG Frankfurt–Königstein – besaß die Konzession Bad Homburg–Königstein bereits zwischen 1945 und 1960.

Der Königsteiner Stadtteil Falkenstein wird weiterhin vom RKH bedient, jedoch nicht mehr durchgehend von Bad Homburg aus, sondern durch eine Stadtlinie Königstein.

In Friedrichsdorf wird die RKH, die den Stadtbus samt der Linie Bad Homburg–Köppern vor einigen Monaten vom Kraftverkehr Kinzigtal (KVK) übernommen hatte, durch die Firma Schulmeyer aus Mörfelden-Walldorf, eine Tochter der VU, ersetzt.

Bei dieser Neuverteilung der Betriebsaufgaben werden auch die meisten Buslinien neue Nummern erhalten, die dem RMV-Schema entsprechen. Darüber werden wir noch gesondert berichten.

Am Bad Homburger Bahnhof halten in Zukunft die Busse der Verkehrsgesellschaft Mittelhessen



Neue Doppelstock-Wagen für Main-Lahn-Bahn

(hpg) In einer europaweiten Ausschreibung hatte der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) im Jahr 2006 die Zugleistungen zwischen Frankfurt und Limburg (RMV-Linie 20) erstmals ausgeschrieben. Den Zuschlag erhielt DB Regio Hessen. Der bis Ende 2020 abgeschlossene Vertrag beginnt im Dezember 2008. Jährlich werden auf dieser Strecke 1,039 Millionen Zugkilometer von der DB erbracht.

Im Vertrag hat sich die Deutsche Bahn verpflichtet, dass bis zum Fahrplanwechsel im Dezember fabrikneue Doppelstockwagen eingesetzt werden. Die 42 bei Bombardier bestellten und in Görlitz gebauten Wagen haben einen Auftragswert von 57 Millionen Euro. Sie werden derzeit ausgeliefert und lösen nach und nach die einstöckigen Zugarnituren ab.

Die Wagen entsprechen dem modernsten technischen Standard. Sie verfügen über ein Fensterband mit schmalen Stegen, Sonnenjalousien, Klimaanlage und ein neuartiges Beleuchtungssystem mit LED, die über die gläsernen Gepäckablagen ein blaues Licht abstrahlen. Neu

sind Steckdosen für Laptops und Ladegeräte sowie wesentlich besser zu reinigende Kopfstützen.

Nicht optimal gelöst ist die Anordnung der Kleiderhaken im Oberdeck. Die Haken sorgen dafür, dass daran befestigte Kleidung genau zwischen Fenster- und Gangplatz baumelt. Auch der sehr laute und durchdringende Warnton beim Schließen der Türen sorgt bereits für Verdross. Positiv bewertet wird die Anordnung einiger Sitze, zwischen deren Rückenlehnen auch größeres Gepäck abgestellt werden kann.

Die Mittelwagen verfügen über 142 Sitze in der 2. Klasse. Bei den gegeneinander angeordneten Vierergruppen bietet je eine Steckdose Anschluss für Laptop oder Han-



Blick in die erste Klasse

An allen Vis-a-Vis Sitzen befinden sich Steckdosen, die Jalousien gewähren einen guten Durchblick



dy-Ladegerät. Im Obergeschoss der Steuerwagen befinden sich 31 Sitze der 1. Klasse sowie 19 der 2. Klasse. In der 1. Klasse stehen an den Tischen jeweils zwei Steckdosen zur Verfügung. Das Mehrzweckabteil im Untergeschoss bietet erheblich größere Stellflächen, da neben

den Klappsitzen quer zur Fahrtrichtung nur noch zwei feste Sitze Platz beanspruchen. Entsprechend den Vorgaben in der Ausschreibung sollen Zugbegleiter in allen Zügen eingesetzt werden. Derzeit erfolgt die Abfertigung mit dem „SAT-Verfahren“ ausschließlich durch den Triebfahrzeugführer.



In der Wagenmitte sind LED-Anzeigen an einer Glasscheibe befestigt. Auch die Wagenbeleuchtung erfolgt über LED und die gläsernen Gepäckablagen

*3 Fotos:
Hans-Peter Günther*

Nassauische Touristikbahn bereitet sich auf Saisonstart vor

(hpg) Eigentlich hätten die beliebten Museumszüge der Nassauischen Touristikbahn zur jährlich stattfindenden Großveranstaltung „Fahr zur Aar“ wieder fahren sollen: Die im Mai letzten Jahres bei einem LKW-Unfall beschädigte Eisenbahnüberführung Flachstraße, wenige Meter hinter dem Bahnhof Dotzheim, wurde im April mit einer Kleinhilfsbrücke instand gesetzt.

Allerdings kann die Bereisung der Strecke und Abnahme der Brücke durch die Eisenbahnaufsicht erst Anfang Juni stattfinden. Es handelt sich hierbei um eine turnusmäßige Überprüfung der Infrastruktur, die bereits letztes Jahr fällig gewesen wäre, aber aufgrund der Beschädigung nicht mehr stattfinden konnte. Sofern keine Beanstandungen festgestellt werden, kann der Betrieb anschließend wieder aufgenommen werden.

Allerdings ist der Museumsverkehr vorerst nur bis Hahn-Wehen möglich, da im weiteren Streckenverlauf in Richtung Bad Schwalbach / Hohenstein gleich an mehreren Stellen größere Investitionen

erforderlich sind, die der Verein aus eigenen Kräften weder finanziell, noch technisch zu leisten imstande ist. Die Aktiven hoffen daher auf einen positiven Ausgang der für den 16. Juni terminierten „2. Wiesbadener Aartalbahn-Konferenz“. Auf Einladung des Wiesbadener Oberbürgermeisters beraten Vertreter der Landeshauptstadt Wiesbaden, des Rheingau-Taunus-Kreises, der Anrainergemeinden aus Hessen und Rheinland-Pfalz, ESWE Verkehr als Infrastrukturbetreiber und die an der Strecke aktiven Vereine gemeinsam über die Zukunft der Strecke.

Den widrigen Begleitumständen trotzend, war die Nassauische Touristikbahn während der erzwungenen Betriebsruhe nicht untätig, ganz im Gegenteil. So war die Freischneidetruppe des Vereins über das Jahr aktiv und hat die Strecke und Anlagen so



In die im letzten Jahr durch einen LKW beschädigte Brücke wurde eine Kleinhilfsbrücke eingesetzt

gut wie möglich vom Bewuchs freigehalten. Im Mai wurden die Spurrillen an den Bahnübergängen gereinigt, so dass diese nun wieder befahren werden können. Darüber hinaus wurde und wird auch an den Fahrzeugen ständig weiter gearbeitet. Momentan erfolgt eine Fristverlängerung - sozusagen der „TÜV“ - für die Diesellok V2, die in diesem Jahr 50 Jahre alt wird. Die 1958 von MaK gebaute Maschine war zunächst im Sauerland (Neheim-Hüsten – Sundern) und bis 1994 für die Westfälische Verkehrsgesellschaft in Lippstadt im Einsatz. Auch äußerlich wird die Lokomotive in mühevoller Arbeit nach und nach wieder aufgearbeitet.

Selbstverständlich wird auch an der schweren Güterzug-Dampflokomotive 50

3576 emsig geschraubt. Diese Maschine wurde 1941 von den Skoda-Werken in Pilsen gebaut und als 50 1106 an die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft übergeben. Anlässlich einer umfassenden Rekonstruktion erhielt sie 1959 einen neuen Kessel und die heutige Betriebsnummer. 1988 erfolgte in Meiningen eine Hauptuntersuchung. Aktuell wurden Arbeiten an den Tender-Drehgestellen fortgeführt. Die historische, aber bewährte Technik in einem sicheren, betriebsfähigen Zustand zu erhalten, hat sich der eingetragene Verein zur Aufgabe gemacht.

Interessierte sind übrigens immer gern willkommen, die Kontaktaufnahme erfolgt am besten im persönlichen Gespräch direkt vor Ort.

Verkehrskonferenz im Rheingau-Taunus-Kreis: Nach Fahrgastkritik Busnetzkonzept grundsätzlich bestätigt

(og) „Vieles ist besser geworden, manches ist noch zu tun. Wir packen es an“ - so lautet das Fazit, das auf der Verkehrskonferenz des Rheingau-Taunus-Kreises zum Busnetz gezogen wurde. Auf Initiative von Landrat Burkhard Albers waren neben anderen Bürgermeister, verkehrspolitische Sprecher der Kreistagsfraktionen, Vertreter von Verkehrsunternehmen sowie der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) und des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) im Februar in Schlangenbad zusammengekommen.

Bekanntlich ist nach den Sommerferien 2007 ein neues Verkehrskonzept umgesetzt worden, dass in der Umsetzungsphase Kritik von Fahrgästen auf sich gezogen hatte. Diese ärgerten sich vor allem über fehlenden Platz in den Fahrzeugen, Verspätungen, ausgefallene Fahrten und verpasste Anschlüsse. Diese Kritik sei leider zu einem großen Teil berech-

tigt, so Landrat Albers, und daher habe die RTV einerseits an verschiedenen Stellen das Konzept bereits fein reguliert, andererseits insbesondere gegenüber dem beauftragten Verkehrsunternehmen nachdrücklich auf Verbesserungen gedrängt. „Jetzt, etwas abseits von der damaligen Hektik des Betriebsstarts, habe ich es für an der Zeit gehalten, eine unvoreinge-

nommene Prüfung des Gesamtkonzepts und klare Ansagen, was gut funktioniert, und wo wir besser werden können, durchzuführen“, so Albers über den Inhalt der Verkehrskonferenz.

„Logisch, dass der Blick nach vorne gerichtet ist, denn sowohl die RTV als auch die mit dem Verkehr größtenteils beauftragte DB-Tochter, Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, haben sich bereits mächtig - und erfolgreich - ins Zeug gelegt, um die Situation zu verbessern.“ Die Beschwerden seien dadurch deutlich zurückgegangen, aber immer noch auf einem höheren Zahlenniveau als vor der Umstellung.

Das neue Verkehrskonzept bedeutet eine umfassende Neustrukturierung des öffentlichen Nahverkehrs im Rheingau-Taunus-Kreis. Die vernetzten Verkehre bieten den Fahrgästen über neu geschaffene Verkehrsknoten viele zusätzliche Verbindungen. Ausgeweitet wurden die Fahrten der Busse auch erheblich in den Abendstunden und an Wochenenden. Die Schülerverkehre und neu geschaffene Bedarfsverkehre wurden in den Linienverkehr integriert. Das so entstandene Gesamtangebot ist deutlich wirtschaftlicher als das Verkehrsangebot vor der Umstellung.

Um die Gesamtkonzeption auf den Prüfstand zu stellen, hat sich der Rheingau-Taunus-Kreis als Mitgesellschafter des RMV dessen Unterstützung versichert. Der nun in Schlangenbad auf der Verkehrskonferenz vorgetragene Zwischenstand eines von RTV und RMV finanzierten Gutachtens kam zu folgenden hauptsächlichen Aussagen:

- sowohl die in der Ausschreibung der lokalen Linien ausgeschriebenen neuen Fahrzeuge als auch die seit längerem eingesetzten Fahrzeuge sind für das Gelände ausreichend motorisiert;

- die Grundlagen und Ziele der Konzeption sind richtig. Die Einführung eines integrierten Taktfahrplanes beinhaltet feste, im Takt wiederkehrende Abfahrtsminuten, vernetzte Linien und neue Knotenpunkte;

- in der Praxis kann ein solches Konzept aber anfällig sein. Es stellt daher große Anforderungen, wie ausreichend bemessene Fahrtzeiten, hohe Pünktlichkeit der einzelnen Fahrten und längere Übergangszeiten an den Umsteigehaltestellen;

- die Fahrtzeiten sind generell nicht zu knapp bemessen, sondern im gültigen Fahrplan ähnlich den Fahrtzeiten vor der Umstellung. In Einzelfällen ist aber noch zu untersuchen, ob die Fahrtzeiten tatsächlich den Straßenverhältnissen und dem Verkehrsaufkommen gerecht werden;

- aufgrund der Nachbesserungen gilt die Situation im Schülerverkehr inzwischen generell als entspannt;

- ebenso erfolgreich ist die Entlastung der stark beanspruchten Linie 240 (Niedernhausen - Oberseelbach - Neuhoof - Wiesbaden) mit der neuen Linie 270 als versuchsweise eingeführter Direktverbindung von Wehen nach Wiesbaden;

Weitere konkrete Aussagen, so die beauftragten Gutachter der Rhein-Main-Servicegesellschaft, einer Tochter des RMV, könne es nach den beabsichtigten Zählungen von Fahrgästen geben.

Taunusregion wächst enger zusammen: Neue Busverbindung Idstein - Königstein

(og) Der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) hat mit Beginn der Sommerferien 2008 zusätzliche Busleistungen bei der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) bestellt. Ab Ende Juni wird die Buslinie 223 Idstein - Kröftel über Oberems und Glashütten bis nach Königstein verlängert.

„Durch die neue Anbindung wächst die Region über die Kreisgrenzen hinaus zusammen“, betont der RTV-Aufsichtsratsvorsitzende, Landrat Burkhard Albers. „Auch für Touristen wird dadurch die Erreichbarkeit von Sehenswürdigkeiten in unserer Region erleichtert“. Der Vorsitzende des VHT, Landrat Ulrich Krebs, bedankte sich bei den Verhandlungspartnern für die mit diesem gutem Ergebnis abgeschlossenen Verhandlungen: „Wir haben wieder einmal gemeinsam den ÖPNV in einem kleinen Teilbereich optimiert.“

Das Fahrangebot für die Idsteiner Stadtteile Kröftel und Heftrich wird wegen der sehr guten Nachfrage abends und am Wochenende von Rufbus- auf Busbetrieb umgestellt, so dass die Linie 223 auf der Strecke Idstein - Heftrich - Kröftel - Oberems - Glashütten - Königstein ver-

kehrt. Die Fahrzeit vom Idsteiner Busbahnhof zur Stadtmitte Königstein wird 38 Minuten betragen. Das Fahrangebot bleibt unverändert bei einem täglichen 2-Stunden-Takt. Montags bis freitags gilt in den Hauptverkehrszeiten weiterhin der 1-Stunden-Takt.

Der Schülerverkehr von Oberems und Glashütten zu den Schulen in Königstein wird nach den Sommerferien nicht mehr von der Linie 501, sondern von der neuen Linie 223 übernommen. Die Bedienung der Grundschule Glashütten sowie des Glashüttener Ortsteils Schloßborn wird unverändert über die Linien 501, 504 und 805 gewährleistet.

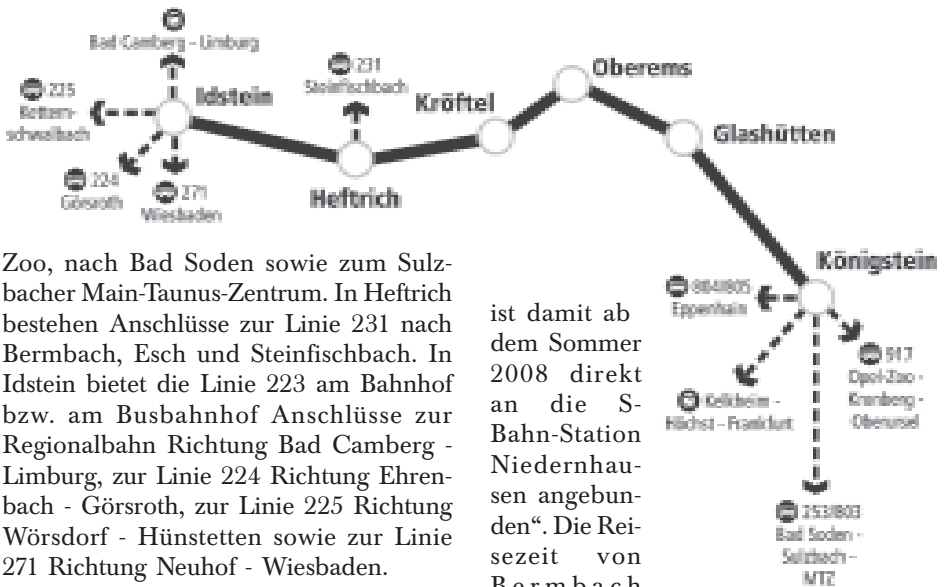
Zahlreiche Anschlüsse

Die Linie 223 bietet in Königstein Anschlüsse zu zahlreichen Bus- und Bahnlinien in Richtung Königstein und Opel-

*Ein Bus der Linie
223 wartet am
Bahnhof Königstein
auf die Abfahrt
Richtung Idstein*

*Foto:
Oliver Günther*





Zoo, nach Bad Soden sowie zum Sulzbacher Main-Taunus-Zentrum. In Heftrich bestehen Anschlüsse zur Linie 231 nach Bermbach, Esch und Steinfischbach. In Idstein bietet die Linie 223 am Bahnhof bzw. am Busbahnhof Anschlüsse zur Regionalbahn Richtung Bad Camberg - Limburg, zur Linie 224 Richtung Ehrenbach - Görsroth, zur Linie 225 Richtung Wörsdorf - Hünstetten sowie zur Linie 271 Richtung Neuhoof - Wiesbaden.

ist damit ab dem Sommer 2008 direkt an die S-Bahn-Station Niedernhausen angebunden“. Die Reisezeit von Bermbach nach Niedernhausen verkürzt sich dabei von 28 auf 21 Minuten, das Umsteigen in Esch entfällt.

Im Rahmen der Fahrplanumstellung wird auch die Buslinie 231 angepasst. Sie verkehrt zwischen Esch und Heftrich zusätzlich über Bermbach. „Dieser Ortsteil

VIAS fährt künftig die Züge der Rechten Rheinstrecke

(f1) Die VIAS GmbH soll ab Dezember 2010 die Nahverkehrs zug-Leistungen auf der rechten Rheinstrecke südlich von Koblenz erbringen und löst damit die bisherige Betreiberin, die DB Regio, ab. Dies ist das Ergebnis einer gemeinsamen Ausschreibung der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) und des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord).

Die ausgeschriebene Leistung umfasst rund 2,1 Millionen Zugkilometer pro Jahr, wovon 1,3 Millionen auf den RMV und 800.000 auf den Zweckverband entfallen. Die Linie verbindet Koblenz mit den Städten Wiesbaden und Frankfurt am Main und erschließt die rechtsrheinischen

Rheingemeinden des Rhein-Lahn-Kreises und des Rheingau-Taunus-Kreises. Sie führt von Koblenz über Lahnstein, St. Goarshausen und Kaub im Bundesland Rheinland-Pfalz sowie Lorch, Rüdesheim, Geisenheim, Oestrich-Winkel, Eltville, Wiesbaden und Mainz-Kastel nach Frank-

furt am Main. An den Knotenbahnhöfen Koblenz Hauptbahnhof, Wiesbaden Hauptbahnhof und Frankfurt Hauptbahnhof bestehen Anschlüsse zu anderen Nahverkehrslinien, sowie teilweise auch zum Fernverkehr. In Koblenz werden die Züge nicht nur am Hauptbahnhof halten, sondern auch den neuen Haltepunkt „Koblenz-Stadtmitte“ bedienen, der sehr attraktiv zur Innenstadt liegt. Die Züge werden auf der Linie im Stundentakt verkehren, montags bis freitags sollen in der Hauptverkehrszeit Verstärker fahren. Dabei werden zukünftig alle Stationen taktmäßig bedient.

Zum Einsatz kommen künftig auf der Strecke neue Elektrotriebwagen. Bei der Ausstattung wurde besonderen Wert auf Barrierefreiheit gelegt. So sind die Fahrzeuge unter anderem mit ausreichend Platz für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ausgestattet, verfügen über einen Hublift und barrierefreie Toiletten. Weitere Ausstattungsmerkmale sind eine Klimaanlage, körpergerecht geformte Sitze in einem ausgewogenen Verhältnis von Reihen- und vis-à-vis-Bestuhlung, Steckdosen und ein großer Mehrzweckraum für Fahrgäste mit Kinderwagen, Fahrrad oder großem Gepäck. Um mehr Sicherheit und Service für die Fahrgäste zu gewährleisten, ist im Rahmen der Ausschreibung eine Zugbegleiterquote von 100 Prozent vorgegeben worden. Der Wechsel auf die neue Betreiberin – die VIAS GmbH – erfolgt am 12. Dezember 2010 zum Fahrplanwechsel für das Jahr 2011. Im RMV-Gebiet bedient die VIAS seit dem Fahrplanjahr 2006 bereits die Odenwaldbahn. Anders als im Odenwald greift das Unternehmen nicht auf Fahrzeuge der

Fahrzeug-Vorhaltesgesellschaft „fahma“ zurück.

Das Fahrplankonzept sieht einen Stundentakt mit Halt an allen Stationen der rechten Rheinstrecke und schneller Fahrt zwischen Wiesbaden und Frankfurt (Main) Hbf. vor. In der Hauptverkehrszeit wird das Angebot in Lastrichtung zum Halbstundentakt verdichtet. Außerdem verkehren einzelne Schülerzüge ab bzw. bis Wiesbaden. Klassische Regional-expresszüge wird es demnach auf der rechten Rheinstrecke nicht mehr geben. Vielmehr kommt das „Stadexpress-System“ zur Anwendung. Zu begrüßen ist die Durchbindung von und nach Frankfurt (Main). Sehr positiv fällt auch die generelle Besetzung mit Zugbegleitern auf. Dieser Schritt ist unter Sicherheits- und Serviceaspekten, aber auch aus arbeitsmarktpolitischen Gründen, überfällig. Die generelle Zugbegleitung entspricht einer Forderung unseres Verbandes.

Zu tun gibt es noch einiges an den Stationen der rechten Rheinstrecke. Viele sehen heruntergekommen aus. Die Einführung des elektronischen Stellwerks auch im hessischen Streckenteil lässt den weiteren Abzug von Personal erwarten, so dass weitere Stationen dem Vandalismus anheim fallen dürften. Hier wäre ein Umbau nach heutigen Standards angebracht. Auch ist an manchen Stellen die Verlegung oder der Neubau von Haltepunkten sinnvoll, so im Bereich von Östrich-Winkel. Positiv fällt dagegen die Verlängerung bis Koblenz-Stadtmitte auf, auch wenn sich die Frage stellt, ob der neue Haltepunkt rechtzeitig gebaut werden kann.

Landesgartenschau in Bingen – Schienenersatzverkehr mit Schiffen ?

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) wirbt im Internet für einen Besuch der Landesgartenschau Rheinland-Pfalz, die in diesem Jahr in Bingen am Rhein stattfindet. Allerdings soll der Tourist aus Hessen nicht die Eisenbahn benutzen, sondern ein Schiff der Primus-Linie auf Main und Rhein.

Das erscheint uns sinnvoll zu sein, denn die seit einigen Jahren eingesetzten Regional-Express-Züge Frankfurt–Mainz–Bingen–Koblenz sind ab 26. April 2008 an Samstagen und Sonntagen ersatzlos gestrichen worden. Eine deutliche Vorankündigung ist offenbar unterblieben; an diesem Tag lagen in der Auskunft des Mainzer Hauptbahnhofs jedenfalls noch die bereits ungültigen Fahrplandrucksachen aus.

Ist schon die mangelhafte Bekanntmachung ein schlechter Dienst am Kunden, so ist die Tatsache der Verkehrseinschränkung eine schwerwiegende Benachteiligung des Fremdenverkehrs vom Rhein-Main-Gebiet zu den zahlreichen Ausflugszielen am linken Rheinufer.

Darunter leidet nicht nur der Besuch zur Landesgartenschau, die durch zwei Bahnhöfe (Bingen Stadt und Bingen Hauptbahnhof) ideal angebunden ist; auch zu Städten wie Bacharach, Oberwesel und St. Goar gibt es nun am Wochenende keine umsteigefreie Verbindung aus Frankfurt mehr. Die Zufahrt mit der S-Bahn zu den in Mainz beginnenden Regionalbahnen kann man nicht als attraktiv bezeichnen.

Was nützen da bunte Prospekte mit Ausflugstipps, wenn die entsprechenden Bahnverbindungen fehlen – oder will man keine Gäste aus Hessen in der Gartenschau des Nachbarlandes?

Hier muß auch auf einen Missstand hingewiesen werden: Fahrplanänderungen innerhalb eines Fahrplanjahres können aus zwingenden Gründen eintreten, aber man sollte sie möglichst auf einen Zeitpunkt zusammenlegen, den „kleinen Fahrplanwechsel“, der sowieso im Juni vorgesehen ist. Es ist für den Bahnbenutzer unzumutbar, dass er an jedem Wochenende mit solchen Überraschungen rechnen muss. Das zeigt nur, wie ernst die Besteller den Nahverkehrskunden nehmen.

Walter Söhnlein

RMV: Verkehrsunternehmen steigern Qualität im Jahre 2007

(lk) Die Deutsche Bahn (DB Regio Hessen) als Betreiberin vieler Regionalzuglinien und der S-Bahn Rhein-Main war nach Aussage vom RMV (Rhein-Main-Verkehrverbund) im Jahr 2007 pünktlich genug. So erreichten die Regionalzüge eine Pünktlichkeit von 90,6% und die S-Bahnen eine Pünktlichkeit von 93,1%.

Vereinbart sind mit dem RMV eine Pünktlichkeit von 92% für die Regionalzüge und 94,5% für die S-Bahnen, wie aus der Tagespresse und einem RMV-Pressbericht zu erfahren war. Obwohl die Werte unter dem vereinbarten Pünktlichkeitswerten gelegen hätten, erreichte die Bahn ein Bonus von 640 000 Euro; für 2006 seien es schon 770 000 Euro gewesen. Begründet wurde dies mit guten Noten bei Sicherheit und Sauberkeit für Bahnhöfe (Schadensfreiheit und Ausstattung) und

Züge (Schadensfreiheit) sowie der Freundlichkeit des Personals, welche Kunden bei Befragungen der DB gegeben hätten. Dies wirke mehr als ausgleichend auf die mäßigen Pünktlichkeitswerte, war von Seiten des RMV zu erfahren. Ein Zug gilt als pünktlich, sofern er nicht mehr als 5 Minuten verspätet am Zielbahnhof ankommt.

Auch andere Betreiber sollen ebenfalls Bonuszahlungen erhalten - die Hessische Landesbahn 189 000 Euro und die Verkehrsgesellschaft vectus (Westerwald-Taunus-Schiene) 205 000 Euro. Auch hier waren die Fahrgäste bei Befragungen recht zufrieden. Weiterhin waren auch im Busbereich ebenfalls überwiegend positive Werte zu ermitteln. Insgesamt betrage der Bonus für die regionalen Verkehrsanbieter rund 1,3 Millionen Euro. RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann zeigte sich erfreut über die „von Jahr zu Jahr ansteigende Kurve unserer



Im letzten Jahr ist die S-Bahn Rhein-Main zwar pünktlicher geworden, verfehlt aber immer noch die Zielvorgaben des RMV. Trotzdem wurde wegen gesteigerter Sauberkeit und Sicherheit ein Bonus gezahlt. Im Bild ein Zug der S3 nach dem Bahnhof Louisa

Bonuswerte“. Diese umfassen Beurteilungen in subjektiven Kriterien wie z.B. Sauberkeit und Komfort, aber auch objekti-

ve Punkte wie Pünktlichkeit. Daraus ergibt sich ein Gesamtwert, der über Bonus- oder Maluszahlungen entscheidet.

Kommentar: Das RMV-Gebiet als ein Paradies für Zugreisende?

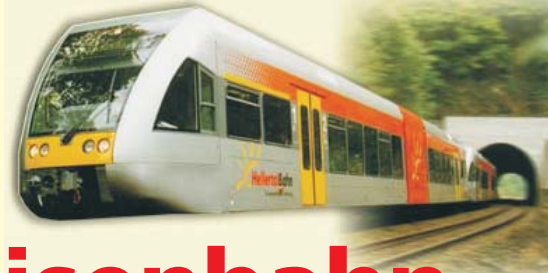
Das könnte man meinen, wie jüngst in der Tagespresse zu lesen war. Pünktliche Züge und dazu noch gute Noten für Sicherheit und Sauberkeit der Bahnhöfe. Am meisten profitiert vom Lob wohl die Deutsche Bahn AG, denn ihre Tochter DB Regio Hessen betreibt die S-Bahn Rhein-Main als ein wichtiges Verkehrsmittel im Ballungszentrum; ferner ist sie mit der DB Station & Service AG auch für den Großteil der Bahnhöfe zuständig.

Ganz so rosig schaut es aber in der Realität nicht aus. Freilich, es hat sich die letzten Jahre viel getan: Moderne S-Bahn-Fahrzeuge kamen, Bahnhöfe wurden umgebaut und attraktiver gestaltet, Buslinien wurden neu ausgeschrieben und fahren seitdem mit gesteigerter Qualität. Hierfür gebührt vor allem dem RMV ein Lob. Trotzdem trifft der Kunde bei seiner Fahrt noch zu oft auf triste Bahnhöfe, zunehmend ohne Personal, mit geschlossenen Fahrkartenausgaben, eingeschlagenen Glasvitriolen, unebenen Bahnsteigen und verschmutzten Unterführungen. Durchgeführte Sofortmaßnahmen der letzten Jahre sind hier größtenteils verpufft. S-Bahn-Züge sind mit Graffiti verschmiert und wirken eher lieblos gesäubert als glänzend rein. Häufig steht der Kunde am Bahnsteig und wartet auf den Zug, der mal wieder zu spät ist; Durchsagen mit klärenden Informationen kommen leider noch zu selten. Hinzu kommt, dass 5 Minuten meist reichen, um den Anschlussbus oder -zug zu verpassen und als Folge 30 oder gar 60 Minuten warten zu müssen. Eine Studie des Verkehrsverbundes Rhein Ruhr (VRR) vom März stimmt den Fahrgast noch weiter nachdenklich: Hier war man zu dem Schluss gekommen, dass die Regionalzüge der Deutschen Bahn in seinem Verbundgebiet im Jahre 2007 noch unpünktlicher fuhren als 2006.

100% Pünktlichkeit kann es nicht geben, aber es bedarf weiterer Bemühungen und Investitionen, vor allem in das Schienennetz und zeitnah umfassende Fahrgastinformation im Störfall. Dies sieht auch der RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann so : „[...] Aber es ist klar, dass es stärkere Bemühungen um höhere Pünktlichkeit und bessere Fahrgastinformation geben muss“.

Lars Kühnemund

**Am 30. August 2008
auf Entdeckungsreise gehen:**



Mit der Eisenbahn nach Heidelberg und in den Kraichgau

**Tagesausflug der besonderen Art auf
Bahnstrecken, die im Personenverkehr
selten oder gar nicht bedient werden!**



Einstiegsbahnhöfe:
Butzbach
Bad Nauheim
Friedberg (Hess)
Bad Vilbel
Frankfurt (M) West
Groß-Gerau-Dornberg
Biblis
Worms Hbf
Frankenthal Hbf
Ludwighafen (Rhein) Hbf

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

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

Mit der Eisenbahn nach Heidelberg und in den Kraichgau

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus lädt zum Tagesausflug nach Heidelberg und in den Kraichgau am 30. August 2008 ein. Zum Einsatz kommen drei moderne Triebwagen vom Typ GTW 2/6 der HLB Hessenbahn GmbH mit Klimaanlage und Panoramafenstern.

RE/RB von Dillenburg/Treysa	an	8.32
Butzbach	ab	8.40
Bad Nauheim		8.47
Friedberg (Hess)		8.53
Bad Vilbel		9.03
Frankfurt (M) West		9.16
Groß-Gerau-Dornberg		9.40
Biblis		10.08
Worms Hbf		10.25
Frankenthal Hbf		10.31
Ludwigshafen (Rhein) Hbf	an	10.40

Mittagspause

Siegelsbach		14.15
Hüffenhardt	an	14.19
Hüffenhardt	ab	14.30
Neckarbischofsheim Stadt	an	14.50
Neckarbischofsheim Stadt	ab	15.00
Waibstadt	an	15.07
Waibstadt	ab	15.15
Meckesheim	an	15.28

Umstieg in den GTW-Fahrzeuge der HLB

Meckesheim	ab	15.45
Heidelberg Karlstor		16.05
Eberbach	an	16.30
Eberbach	ab	17.04
Michelstadt	an	17.30
Michelstadt	ab	17.42
Reinheim (Odenw)		18.06
Darmstadt Nord		18.22
Langen (Hess)		18.33
Frankfurt (M) West		18.44
Bad Vilbel		18.56
Friedberg (Hess)		19.10
Bad Nauheim		19.14
Butzbach	an	19.19

RB/RE nach Dillenburg/Treysa ab 19.25

kursive Zeiten = Anschlusszüge

Die Fahrt startet in Butzbach und führt über Friedberg und Frankfurt (Main) West weiter auf der Riedbahn bis Biblis. Von dort geht es über die Wormser Brücke linksrheinisch bis Ludwigshafen. In Ludwigshafen durchfährt der Zug von Süd nach Nord das Werksgelände der BASF. Nach einer Stunde erreichen die Triebwagen wieder den Hauptbahnhof von Ludwigshafen. Von dort verläuft die Fahrt über Mannheim nach Heidelberg. Hier haben Sie 4 Stunden Aufenthalt und können selbst die Altstadt, das Schloss und andere Sehenswürdigkeiten entdecken.

Für Eisenbahninteressierte fährt der Zug weiter bis Meckesheim. Dort wird in MAN-Triebwagen der Südwestdeutschen Verkehrs-Aktiengesellschaft (SWEG) umgestiegen. Ab Meckesheim fährt der Zug in den Kraichgau nach Siegelsbach.

Nach einer Mittagspause fahren die Triebwagen weiter zum Streckenendpunkt nach Hüffenhardt (Der Zugbetrieb zwischen Neckarbischofsheim Nord und Hüffenhardt soll im Jahr 2009 eingestellt werden). Auf der Rückfahrt nach Meckesheim werden einige Fotohalte eingelegt. Anschließend führt die Reise über Heidelberg am Neckar entlang bis Eberbach und von dort auf der Odenwaldbahn nach Darmstadt. Über den Frankfurter Westbahnhof und Friedberg geht es zum Startbahnhof Butzbach zurück.

Einstiegsbahnhöfe sind alle links aufgeführten Stationen bis einschließlich Ludwigshafen (Rhein) Hbf (10.40 Uhr). Ausstiegsmöglichkeiten bestehen an allen genannten Stationen (außer Betriebshalte). Wegen begrenzter Sitzplatzzahl wird ein rechtzeitiger Fahrkartenaufempfohlen! Während der Fahrt wird ein Sitzplatz garantiert. Es werden keine Stehplatztickets angeboten. Der Zug ist bewirtschaftet.

Bestellung/Kauf:

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

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

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

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

E-Mail: sonderfahrt@probahn-bus.org

Internet: www.probahn-bus.org

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

Fahrpreise Euro incl. Vorverkauf	Erwachsene	Mitglieder 2	Kinder bis 14 Jahre	Kinder bis 5 Jahre
Gesamte Fahrt 1	49,00	42,00	25,00	10,00
Fahrt ohne Teilstrecke Heidelberg <>Hüffenhardt	39,00	32,00	20,00	10,00

1 = Im Fahrpreis ist ein Gutschein für ein Leberkäse-Brötchen in Siegelsbach enthalten

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

Meckesheim-Aglasterhausen-Hüffenhardt

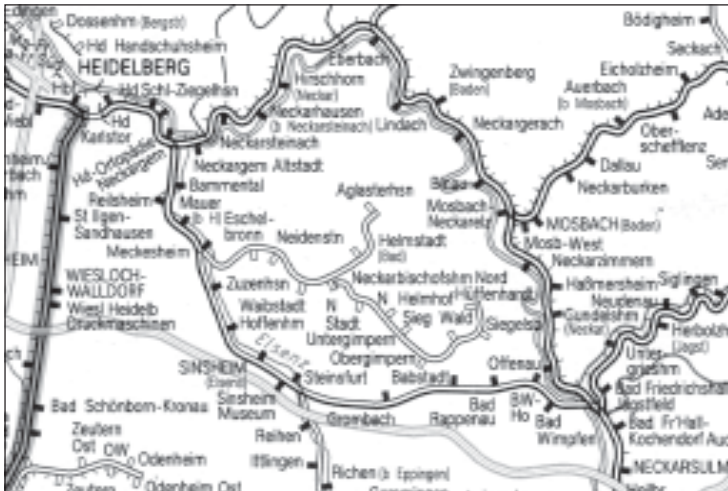
(ac) Das von der Sonderfahrt befahrene Streckennetz mit der Bezeichnung „Nebenbahn Meckesheim – Aglasterhausen – Hüffenhardt“ (MAH) wird in dieser Form seit Januar 1982 von der SWEG (Südwestdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft, heute Südwestdeutsche Verkehrsbetriebe) betrieben und hat eine interessante Geschichte.

Meckesheim - Aglasterhausen

Ab 1850 plante die badische Staatsbahn eine direkte Eisenbahnverbindung nach Bayern. Die Strecke sollte von Heidelberg nach Würzburg führen. Statt die natürliche Linienführung von Heidelberg durch das Neckartal bis Neckarelz zu wählen und dann durch den östlichen Odenwald in Richtung Würzburg zu fahren, baute man die Strecke ab Neckargemünd über Meckesheim und dann in Richtung Norden über Waibstadt, Neckarbischofsheim und Aglasterhausen nach Neckarelz. Der Grund lag darin, dass man den hessischen Landesteil bei Hirschhorn umgehen wollte. Am 23.10.1862 ging die als „Badische Odenwaldbahn“ bezeichnete

Strecke auf dem ersten Abschnitt zwischen Heidelberg, Neckarelz und Mosbach in Betrieb.

Später erkannte man die Nachteile der gewählten Streckenführung. Am 24. Mai 1879 wurde die Strecke im Neckartal von Neckargemünd bis Neckarelz in Betrieb genommen. Aufgrund der topographisch wesentlich günstigeren Streckenführung wurden die meisten Züge nun durch das Neckartal geführt, so dass die alte Strecke über Meckesheim stark an Bedeutung verlor. Daran änderte auch die Tatsache wenig, dass am 25.06.1868 eine Strecke von Meckesheim über Sinsheim nach Bad Rappenau (1869 verlängert nach Jagstfeld - Heilbronn) in Betrieb ging. Die Strecke von Meckesheim nach Neckarelz wurde zur Nebenbahn degradiert.



Heutiger Streckenplan zwischen Heidelberg und Neckarsulm



*Ein Esslinger Triebwagen der SWEG am Bahnhofsgebäude Aglasterhausen
Foto (05.06.1981): Andreas Christopher*

Nachdem im März 1945 in den letzten Kriegstagen die Neckarbrücke bei Neckarelz der alten Strecke zerstört wurde, ist diese nicht wieder aufgebaut worden. Die Züge von Meckesheim endeten seither in Obrigheim auf der südlichen Neckarseite. Am 25.09.1971 schließlich stellte die DB auch den Zugverkehr auf dem Abschnitt Aglasterhausen – Obrigheim ein. Und Anfang der 1980er Jahre plante die DB auch die Stilllegung des Restabschnittes Meckesheim – Aglasterhausen.

Dies passte der im Besitz des Landes Baden-Württemberg befindlichen Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (SWEG) nicht. Diese betrieb seit 1902 eine Nebenbahn von Neckarbischofsheim Nord über Neckarbischofsheim Stadt und Siegelbach nach Hüffenhardt.

Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt

Zum einen die weit abseits der Stadt Neckarbischofsheim entlang geführte Bahnstrecke Meckesheim – Neckarelz, zum anderen reiche Kalkvorkommen zwischen Unter- und Obergimpern ließen um 1900 Planungen für eine Bahnstrecke vom Bahnhof Neckarbischofsheim (heute Neckarbischofsheim Nord) über die Stadt Neckarbischofsheim und dann über Helmhof, Unter- und Obergimpern und Siegelbach nach Hüffenhardt aufkommen. Die Zementindustrie versprach ein erhebliches Frachtaufkommen.

Schließlich nahm die Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Lenz & Co. die Sache in die Hand und übertrug der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft den



Ein MAN-Schienenbus fährt aus dem Bahnhof Neckarbischofsheim Stadt mit einem Güterwagen aus.

*Foto
(05.06.1981):
Andreas
Christopher*

Bahnbau. Die Badische Localeisenbahn AG (BLEAG) übernahm von der WEG die fertige Bahn. Der Betrieb zwischen Neckarbischofsheim Nord und Hüffenhardt wurde am 16.10.1902 aufgenommen.

1932 ging die BLEAG in Konkurs. Die Strecke wurde daraufhin von der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft übernommen. Seit 1963 führt die SWEG den Betrieb.

Die Strecke erfüllte nur teilweise die in sie gesetzten Erwartungen. Einmal zog die 1868 eröffnete Bahnstrecke von Meckesheim nach Bad Friedrichshall-Jagstfeld viel Personenverkehr ab, zumal es bereits um 1930 Buslinien von Hüffenhardt und Obergimpfern nach Bad Rappenau und Sinsheim gab. Zum anderen war die Kalk- und Zementindustrie bei Untergimpfern sehr konjunkturabhängig. Wegen schlechter Baukonjunktur kam sie nach dem Ersten Weltkrieg

zeitweise völlig zum Erliegen. Nur das Kalkwerk Obergimpfern arbeitete in den 1930er Jahren noch. Es wurde 1934 von den Heidelberger Portland-Zementwerken übernommen und großzügig ausgebaut. Im Jahre 1982 wurde die Zementproduktion dann endgültig eingestellt, die Bedienung über die Schiene hatte bereits zehn Jahre vorher geendet. Die Anschlussgleise sind aber noch erkennbar.

Sehr positiv für die Nebenbahn war aber die Errichtung des Munitionsdepots bei Siegelsbach in den Jahren ab 1939. 1940 wurde die Anschlussbahn in Betrieb genommen und 1941 dem Lager eine eigene Wehrmachtsdieselellok zugewiesen. Teilweise verkehrten nun Tag und Nacht Güterzüge dorthin. 1944 wurden monatlich allein bis zu 27.000 t für das Munitionslager befördert.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die MUNA in ein Materialdepot umgewan-



Im Siegelsbacher Bundeswehrdepot war lange Jahre eine Rangierlok stationiert, die hier einen Güterwagen im Bahnhof Siegelsbach verschiebt

Foto (05.06.1981): Andreas Christopher

delt, welches auch heute noch besteht. Dieser Anschluss spielt für die Strecke bis heute eine Rolle, wenngleich der Verkehr auch hier in den letzten Jahren zurückgegangen ist.

Im Jahre 1948 wurde ein erster Diesellokomotivwagen in Hüffenhardt stationiert, der bald den gesamten Personenverkehr zwischen Neckarbischofsheim und Hüffenhardt übernahm. Im Jahre 1966 wurde ein erster MAN-Schienenbus beschafft, dieser Triebwagentyp konnte sich bis heute hier halten.

Nach 1950 spielte der Schülerverkehr auf der Strecke nach Hüffenhardt eine große Rolle. Neckarbischofsheim hat weiterführende Schulen, so dass zum Bahnhof Neckarbischofsheim Stadt ein erheblicher Schülerverkehr einsetzte. Ab 1969 fuhren deshalb im Schülerverkehr Triebwagen der SWEG von Neckarbischofsheim Stadt durchgehend auch auf der DB-Strecke bis Eschelbronn und ab 1973 bis Aglasterhausen.

Im Jahre 1981 wurden auf der Nebenbahn Neckarbischofsheim – Hüffenhardt 256.600 Reisende und 25.000 Tonnen Fracht befördert.

Meckesheim – Aglasterhausen – Hüffenhardt

Wie bereits oben berichtet plante die DB ab 1980, ihre Bahnstrecke von Meckesheim nach Aglasterhausen stillzulegen. Damit wäre die Strecke Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt der SWEG vom Netz abgeschnitten worden und nicht mehr lebensfähig gewesen. In dieser Situation stellte die landeseigene SWEG Überlegungen an, die Strecke Meckesheim – Aglasterhausen von der DB zu übernehmen, zu modernisieren und in vereinfachter und kostengünstiger Betriebsform weiter zu betreiben.

Die Kalkulationen führten zu einem positiven Ergebnis, so dass Verhandlungen zwischen der DB und der SWEG wegen der Streckenübernahme aufgenommen wurden. Die Verhandlungen konnten verhältnismäßig rasch abgeschlossen werden, und das erfreuliche Ergebnis sah vor, dass der Betrieb auf der Strecke Meckesheim – Aglasterhausen zum 01.01.1982 auf die SWEG übergehen sollte.

Die SWEG errichtete daraufhin in der Nähe des Bahnhofs Neckarbischofsheim Nord, auf Waibstadter Gemarkung, eine Wartungshalle für die Fahrzeuge. Die Strecke wurde überarbeitet und modernisiert und der Betrieb auf Zugleitbetrieb umgestellt. Dieser Maßnahme fielen mit Ausnahme von Meckesheim sämtliche Formsignale zum Opfer. Für den Betrieb Waibstadt wurden drei Trieb- und zwei



Ein Zug der SWEG erreicht Untergimpern

Steuerwagen des damals modernsten Nebenbahn-Triebwagens Typ NE81 fabriken neu beschafft. Dazu kamen die bisher auf der Strecke nach Hüffenhardt eingesetzten Fahrzeuge (je ein Esslinger- und MAN-VT).

Zum 1. Januar 1982 ging der Betrieb auf die SWEG über, welche die Strecke von der DB pachtete. Meckesheim – Aglasterhausen war damit eine der ersten kommunalisierten Bahnstrecken in Deutschland und hatte Vorbildfunktion beispielsweise für die Taunusbahn oder die Schönbuchbahn.

Der geänderte Fahrplan trat zum 16.01.1982 in Kraft. Statt bisher fünf Zugpaaren ausschließlich werktags außer samstags wurden nun zwölf Zugpaare

gefahren, samstags verkehrten sieben und sonntags drei Zugpaare zwischen Meckesheim und Aglasterhausen. Ein Zugpaar davon fuhr morgens im Berufsverkehr durchgehend nach Heidelberg und kehrte vormittags zurück. Die abendliche Direktverbindung aus Heidelberg stellte ein Kurswagen her. Es gab auch Zugfahrten von Meckesheim durchgehend über Neckarbischofsheim nach Hüffenhardt. Durch geschickte Werbung und Vermarktung stiegen die Fahrgastzahlen auch sehr erfreulich an. Im Jahre 1982 nutzten 473.000 Fahrgäste die Nebenbahnen zwischen Meckesheim, Aglasterhausen und Hüffenhardt.

Doch mit der Zeit ging das Engagement der SWEG im badischen Odenwald etwas zurück. Im Jahre 1988 nutzten nur noch 388.000 Fahrgäste die Züge des Odenwald-Netzes der SWEG. Die durchgehenden Zugfahrten nach Heidelberg wurden 1998 gestrichen, und auch schlecht ausgelastete Züge in Tagesrandlage wurden ausgelegt. Aber trotzdem konnte sich der Betrieb unter der Regie der SWEG gut behaupten. Im Fahrplanjahr 2001/02 verkehrten von Montag bis Freitag noch 20 Zugpaare zwischen Meckesheim und Aglasterhausen, samstags 13 und sonntags 8 Zugpaare. Auf der Strecke von Neckarbischofsheim nach Hüffenhardt wurden fünf Zugpaare von Montag bis Freitag und drei weitere auf Teilstrecken gefahren. Ein Teil des Schülerverkehrs wanderte zum Omnibusverkehr in Richtung Sinsheim und Bad Rappenau ab.

Auch der Güterverkehr erfuhr Einbrüche. Das Bundeswehr-Lager in Siegelsbach



In Meckesheim besteht Anschluss an die Züge der Deutschen Bahn. Am 16.09.2002 wartet der SWEG-Triebwagen auf die Ankunft der DB-Züge Foto: Andreas Christopher

wurde nicht mehr so häufig bedient. Und auch der Landhandel in Hüffenhardt und Neckarbischofsheim Stadt verfrachtete kaum noch über die Schiene.

Nach der Jahrtausendwende wurden Pläne bekannt, das S-Bahn-Netz im Rhein-Neckar-Raum auszudehnen. Dabei ist vorgesehen, auch die Strecke von Meckesheim nach Aglasterhausen in das S-Bahn-Netz mit einzubeziehen und zu elektrifizieren, nicht jedoch die Strecke von Neckarbischofsheim nach Hüffenhardt. Die SWEG zieht sich aus diesem Grunde weitgehend aus Waibstadt zurück. Die Werkstatt in Waibstadt soll zwar in verringertem Umfang weiterhin von der SWEG genutzt werden. Ein Teil der Werkstatt ist aber seit 2008 von der

Lokomotivfabrik Gmeinder in Mosbach gepachtet worden, die auch die Strecke nach Hüffenhardt als Teststrecke nutzen will.

Da seit 2007 bekannt ist, dass sich die SWEG aus dem Verkehrsgebiet zurückzieht, haben mehrere der Triebfahrzeugführer gekündigt, was die SWEG in Bedrängnis brachte, da das Zugangebot verringert werden musste. Auf der Strecke Meckesheim – Aglasterhausen pendelt heute werktags nur noch ein Triebwagen (13 Zugpaare), was auch den Fahrdienstleiter entbehrlich machte. Der Wochenendverkehr wurde eingestellt und der Ast nach Hüffenhardt wird nur noch mit zwei mittäglichen Schülerzugpaaren bedient.

Eichenberg – Bebra NVV-Linie R1

Streckenubau nach Eschwege- Stadt ausgeschrieben

(jl) Ende April hat die Hessische Landesbahn den Bau der Verbindungsstrecke von Eschwege-West nach Eschwege-Stadt ausgeschrieben. Zum Ausschreibungsumfang gehrt die Planung und der Bau von rund 5 Kilometer Strecke mit zwei Weichen, sieben Hauptsignalen sowie Anpassung der Stellwerksanlagen in Eschwege-West. In Eschwege-Stadt ist der Bau von zwei Bahnsteigen mit Lautsprechern und Zugzielanzeigern vorgesehen. An der neuen Strecke wird auerdem der Haltepunkt Niederhohne errichtet. Der Baubeginn soll bereits Anfang August 2008 erfolgen.

Kassel

RegioTram-Haltestelle Kirchditmold im Bau

(hm) Um den Einzugsbereich der RegioTram zu vergrern, sind bereits seit län-

gerem mehrere neue Haltestellen geplant. 2007 begann der Bau der Haltestelle Vellmar Einkaufszentrum. Durch Schwierigkeiten mit dem Baugrund verzrgert sich leider die Fertigstellung. Anfang 2008 konnte mit den Bauarbeiten fr die Haltestellen Kassel-Jungfernkopf an der Schenkebieber Stanne und Kassel-Kirchditmold an der ChristbuchenstraÙe begonnen werden.

Gießen - Nidda - Gelnhausen Lahn-Kinzig-Bahn RMV-Linie 36 Bahnhofsumbau Nidda

(jl) Der Umbau und die Modernisierung des Bahnhofs Nidda geht voran. Zur Renovierung der Bahnhofsunterfhrung muss diese fr den Fahrgastverkehr komplett gesperrt werden. Damit die Fahrgäste trotzdem zu den beiden Inselbahnsteigen gelangen knnen, wurde eine provisorische FuÙgngerbrcke erreicht.



*Die provisorische
Bahnsteigbrcke im Bahnhof
Nidda*

Foto: Alexander Otto

Bad Nauheim-Nord - Griedel - Münzenberg

Erfolgreiches Jahr im Güterverkehr

(jl) Die Eisenbahnfreunde Wetterau konnten 2007 ein erfolgreiches Jahr im Güterverkehr verbuchen. Nach dem Sturm Kyrill sind bei der Holzbranche Verladebahnhöfe für Sturmholz stark gesucht. Im Endbahnhof Münzenberg ist es möglich, innerhalb eines Tages einen rund 400 m langen Holzzug zu beladen. Aus einem weiten Umkreis wird das Holz per LKW angeliefert und auf die Bahn verladen. Im letzten Jahr konnten 38 Holzzüge mit insgesamt rund 45.000 Tonnen Holz auf die Reise zum Zellulosewerk bei Stendal verschickt werden.

Zur Zeit verkehren die Holzzüge zweimal wöchentlich: Montag auf Dienstag und Mittwoch auf Donnerstag. Die leeren Holzzüge treffen am DB-Bahnhof Butzbach ein, werden von einer Lok der Hessischen Landesbahn übernommen

und im Bahnhof Griedel an die Eisenbahnfreunde Wetterau übergeben. Diese stellen die Holzwagen mit eigenen Loks nach Münzenberg zu. Zur Zeit ist für wenige Wochen die alte V36 aus dem Jahr 1942 im Einsatz. Es bestehen Überlegungen, auch den Bahnhof Rockenberg für die Holzverladung zu nutzen.

Ende Mai wurde von den Eisenbahnfreunden rund 150 Meter Gleis zwischen den Bahnhöfen Oberhörgerm und Münzenberg erneuert. Die Schwellen waren durch die feuchten Wetterwiesen stark verfault und mussten ersetzt werden. Dabei wurde gleich auch ein stärkeres Schienenprofil vom Typ S49 eingebaut. Weitere ca. 30 Meter Strecke werden in Kürze erneuert.

Im Personenverkehr sind die Eisenbahnfreunde jeden ersten und dritten Sonntag im Monat unterwegs. Noch in diesem Jahr soll die Dampflok vom Typ T3, die zur Zeit extern aufgearbeitet wird, wieder vor dem Museumszug eingesetzt werden.

Der Museumszug der Wetterauer Eisenbahnfreunde auf dem Weg zum Bahnhof Münzenberg (links im Bild)



Main-Weser-Bahn RMV-Strecke 30 Neuer Bahnhofsvorplatz in Bad Nauheim

(fl) Bad Nauheim erhält derzeit einen neuen Busbahnhof sowie einen deutlich aufgewerteten Bahnhofsvorplatz. Die Busse halten künftig unter einem markanten Dach. Termin für die Fertigstellung ist Juli 2008. Mit der Projektarbeit (Abstimmungen Planungen etc.) begonnen wurde in 1996. Die Gesamtkosten (ohne Kanal-/Leitungserneuerung) betragen ca. 1.9 Mio. Euro, wobei das Land Hessen ca. 1.25 Mio. Euro Zuschuss leistet.

Weitere vorgesehene Maßnahmen im Bahnhofsumfeld sind der barrierefreie Umbau des Bahnhof mit Anhebung der Bahnsteige, Fahrstuhleinbauten sowie die Erneuerung der denkmalgeschützten Bahnsteigdächer (Beginn Ende 2008/Anfang 2009). Weiter geplant sind die Aufwertung der Unterführung und die Fassadensanierung des in Privatbesitz befindlichen Bahnhofsgebäudes. Ab Spätsommer 2009 wird ferner die Bahnhofsallee neu gestaltet.

Aartalbahn Wiesbaden - Bad Schwalbach - Diez Neue Untersuchung für Nordabschnitt der Aartalbahn

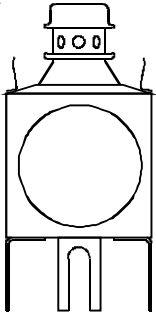
(hpg) Der aktuelle Vertrag mit der Vectus Verkehrsgesellschaft für das „Westerwald-Taunus-Netz“ ist bis Ende 2014 befristet. Für eine Neuausschreibung muss geprüft werden, welche Strecken und Leistungen zukünftig gefordert werden. Aufgrund der

Entwicklungen im Aartal und den guten Infrastrukturbedingungen – mit hoher Siedlungsdichte in der Nähe der Bahnlinie – hat der für die Bestellung von Nahverkehrsleistungen zuständige Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord eine neue Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) in Auftrag gegeben.

Hierin wird in standardisierten Verfahren ermittelt, in welchem Verhältnis die aufzuwendenden Kosten für die Herrichtung und den Betrieb zu dem möglichen Nutzen und Fahrgastpotenzial stehen. Für die am 1. Juni 1870 von Diez bis Zollhaus eröffnete und am 1. Mai 1894 nach Bad Schwalbach verlängerte Strecke werden zwei Varianten untersucht. Diese verlaufen vom Knoten Limburg über Diez entweder bis zu einem Endpunkt in Zollhaus oder im hessischen Aarbergen-Michelbach. Inwieweit der Rheingau-Taunus-Kreis bei dieser Untersuchung eine Verlängerung bis nach Bad Schwalbach einbringen kann, ist noch unklar. Von Michelbach bis zur Kreisstadt liegen im engen Talabschnitt keine größeren Ortschaften.

ESWE lässt Brücke provisorisch instandsetzen

(hpg) Mitte April wurde von der ESWE Verkehrsgesellschaft eine Kleinhilfsbrücke zur Stabilisierung der beschädigten Eisenbahnüberführung Flachstraße in Wiesbaden eingebaut, um eine Wiederaufnahme des Tourismusverkehrs zu ermöglichen. Die Kosten hierfür lagen bei lediglich 12.000 Euro. Schwer nachvollziehbar ist es, weshalb man mit dieser Maßnahme rund ein Jahr gewartet hat.



Der Vollzug Eine Betrachtung aus juristischer, fahrzeug- technischer und familienpolitischer Sicht

Wer in den Tunnelstationen der Frankfurter S-Bahn wartet, kann Leute beobachten, die sich vom

Fahrgastfernsehen berieseln lassen- oder eigene Gedanken machen. Beispielsweise über die an der Decke angebrachten Schilder „Vollzug“. Eine Assoziation liegt nahe: Hier fahren Züge ab, welche schwere Jungs in die bekannten hessischen Gefängnisorte bringen. Ein Blick auf den RMV-Netzplan belehrt aber eines Besseren, denn weder Butzbach, Rockenberg, Weiterstadt oder Hünfeld haben S-Bahn-Anschluss. Schwere Mädels finden zwar „Preungesheim“ im U-Bahnnetz. Sie dürften aber ihre Fahrten dorthin ähnlich wie ihre männlichen Kollegen eher per grüner bzw. blauer „Minna“ absolvieren.

Geht es hier vielleicht eher um den Satz eines hessischen Ministerpräsidenten, der sich ziemlich am Anfang seiner Amtszeit justizpolitisch zu profilieren suchte und für sein Bundesland den „härtesten Vollzug in Deutschland“ forderte. Der Wunsch ist mit den Elektrotriebwagen der Baureihen 423 bis 426 der Deutschen Bahn AG und deren legendärem Sitzkomfort ja prächtig in Erfüllung gegangen.

Oder steckt vielleicht Familienministerin Silke Lautenschläger hinter den kleinen Schildern? Vor dem Hintergrund

der demographischen Entwicklung wäre innerhalb einer wertkonservativen Landesregierung eine kleine, aber feine Kampagne zum Kindergebären und dem dafür unabdingbaren „Vollzug der ehelichen Pflichten“ ja durchaus denkbar. Sollte dies der Fall sein, muss der RMV natürlich noch an seinen Integralen Taktfahrplänen arbeiten, denn Umsteigezeit ist verlorene Zeit – in jeder Hinsicht.

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, Jürgen Lerch, Oliver Günther, Hans-Peter Günter, Jonathan Alt, Andreas Christopher, Jürgen Schmied, Dr. Heribert Menzel

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:

3. August 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



Bestellung Fahrkarten für Sonderfahrt

Hiermit bestelle ich folgende Fahrkarten für die Sonderzugfahrt nach Heidelberg und in den Kraichgau am 30. August 2008 zu den genannten Bedingungen (Hessenschiene Nr. 72) und folgenden Preisen. Den Gesamtfahrpreis überweise ich auf das Konto 67 227 000 bei der Volksbank Mittelhessen e.G. (BLZ 513 900 00). Der Versand der Fahrkarten erfolgt nach Zahlungseingang.

Fahrpreise Euro incl. Vorverkauf	An za hl	Erwach- sene	An za hl	Mitglie- der*	An za hl	Kinder bis 14 Jahre	An za hl	Kinder bis 5 Jahre
Gesamte Strecke bis Hüffenhardt		49,00		42,00		25,00		10,00
Nur bis/ab Heidelberg		39,00		32,00		20,00		10,00

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

Name, Vorname

PLZ, Ort

Straße, Hausnummer

Datum, Unterschrift

Bitte als Postkarte oder Fax (06641-62727) versenden