

HESSEN SCHIENE

Nr. 73 D: 1,80 Euro

Sept. - Nov. 2008

ZKZ 04032



- Nordhessen: RegioTram auf Erfolgskurs
- Details zum Bahnsteigumbau in Gießen
- Bahn im Spessart: Ein Schritt vor - zwei zurück

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Pro Bahn & Bus Pinwand	4
Tipps und Infos	6
Aktuell	
Vier nordhessische Bahnhöfe und ihre neuen Aufgaben	7
ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe: Weiter kein neuer Warteraum	9
RegioTram auf Erfolgskurs	10
Neuer Betreiber auf der Strecke Wabern - Bad Wildungen	11
Kurhessenbahn-Triebwagen wird fahrradgerecht	12
Fahrkartenschalter in Frankenberg wird geschlossen	14
Kerkerbachbahn wird im Güterverkehr reaktiviert	15
Bahnhof Bad Nauheim wird saniert - Bahnhofsvorplatz fertig gestellt	17
Bahnhof Gießen: Details zum Bahnhofsumbau	19
HLB gewinnt Ausschreibung der Main-Lahn-Sieg-Bahn	21
Güterverkehr an der Oberwesterwaldbahn	22
Lumdatalbahn: Neue Fahrradabstellanlage in Daubringen	24
Idsteiner Land: Aus Discobus wird Freizeitverkehr	26
Aschaffenburg - Wiesbaden: Neue Doppelstockwagen ab Dezember	28
Frankfurt - Mannheim: Bahn und Straßenverwaltung wollen zusammen bauen	30
RMV befürchtet Vernachlässigung von Stationen	32
Verwirrung um die RMV-Anschlusskarte	34
Bahndreieck Spessart: Ein Schritt vor - zwei zurück	37
Reisebericht: Öffentlicher Verkehr in China	41
Streckentelegramm	44
Schlusslicht	50

*Titelbild: Ein Itino fährt am 13. August 2008 in den Bahnhof Michelstadt ein.
In wenigen Monaten werden die alten Signale und Bahnsteige verschwunden sein*

Rückseite: Darmstadt Hbf, Gleis 10: Vorsicht bei der Abfahrt!

Alle Fotos, wenn nicht anders bezeichnet: Jürgen Lerch

Liebe Mitglieder,
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

muss die Deutsche Bahn eigentlich alle Marotten der Fluggesellschaften kopieren? Dort stehen versteckte Preiserhöhungen ja an der Tagesordnung. Vor allem bei den Fluglinien, die mit großformatigen Zeitungsanzeigen und ebensolchen Plakaten auf sich aufmerksam machen, darf sich der Kunde über Kreditkarten-Einsatzgebühren, Kerosinzuschläge, Gepäckaufpreise und vieles mehr freuen. Und wer den Stress des Ticketerwerbs auf dem Flug bei einem Becherchen Wasser oder Saft vergessen möchte, zahlt bei einigen Gesellschaften extra - wohlgemerkt, nachdem der Flug-“gast“ zunächst daran gehindert wurde, auch nur einen einzigen Tropfen eigener Getränke an Bord zu nehmen.

Was hat das mit der Deutschen Bahn zu tun? Die neue „Schaltergebühr“ in Höhe von 2,50 Euro ab dem 14.12.2008 geht genau in die gleiche Richtung: Die wahren Preise verschleiern sich zunehmend hinter Aufpreisen und Zuschlägen. Zwar warten Details der „Schaltergebühr“ noch auf ihre Veröffentlichung bzw. auf genauere Regelungen, beispielsweise die Frage, ob auch solche Fahrkarten betroffen sind, die ausschließlich am Schalter und nicht am Automaten erhältlich sind. Das trifft einen Großteil der Auslandsfahrkarten, aber auch spezielle Zuschläge wie beispielsweise den IC-Aufpreis auf personengebundene RMV-Zeitkarten.

Die Richtung ist aber eindeutig: Noch weniger persönlicher Verkauf, alle Kunden ran an die Automaten. Man darf gespannt sein, was folgt, wenn diese „Umerziehung“ irgendwann gefruchtet hat. Welche bislang selbstverständlichen „Zusatzleistungen“ lassen sich dann noch extra berechnen? Kostet dann das Fahren im begleiteten Zug mehr, weil sich dort jemand um die „subjektive Sicherheit kümert“?

Was mich ganz besonders ärgert: Ich nutze bislang den personenbedienten Verkauf gezielt, um Arbeitsplätze zu sichern - wann immer es der Zeitaufwand rechtfertigt. Wobei mir übrigens wieder klar wird, dass das Tarifsystem der Deutschen Bahn unnötigerweise einen immensen Beratungsaufwand erfordert, denn schon aus einfachen Fahrkartenwünschen wie „zwei mal Altenbeken und zurück“ entwickelt sich stets ein mehrminütiges Verkaufsgespräch. Dieses soziale Denken wird mir spätestens am 14.12. abhanden kommen....

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

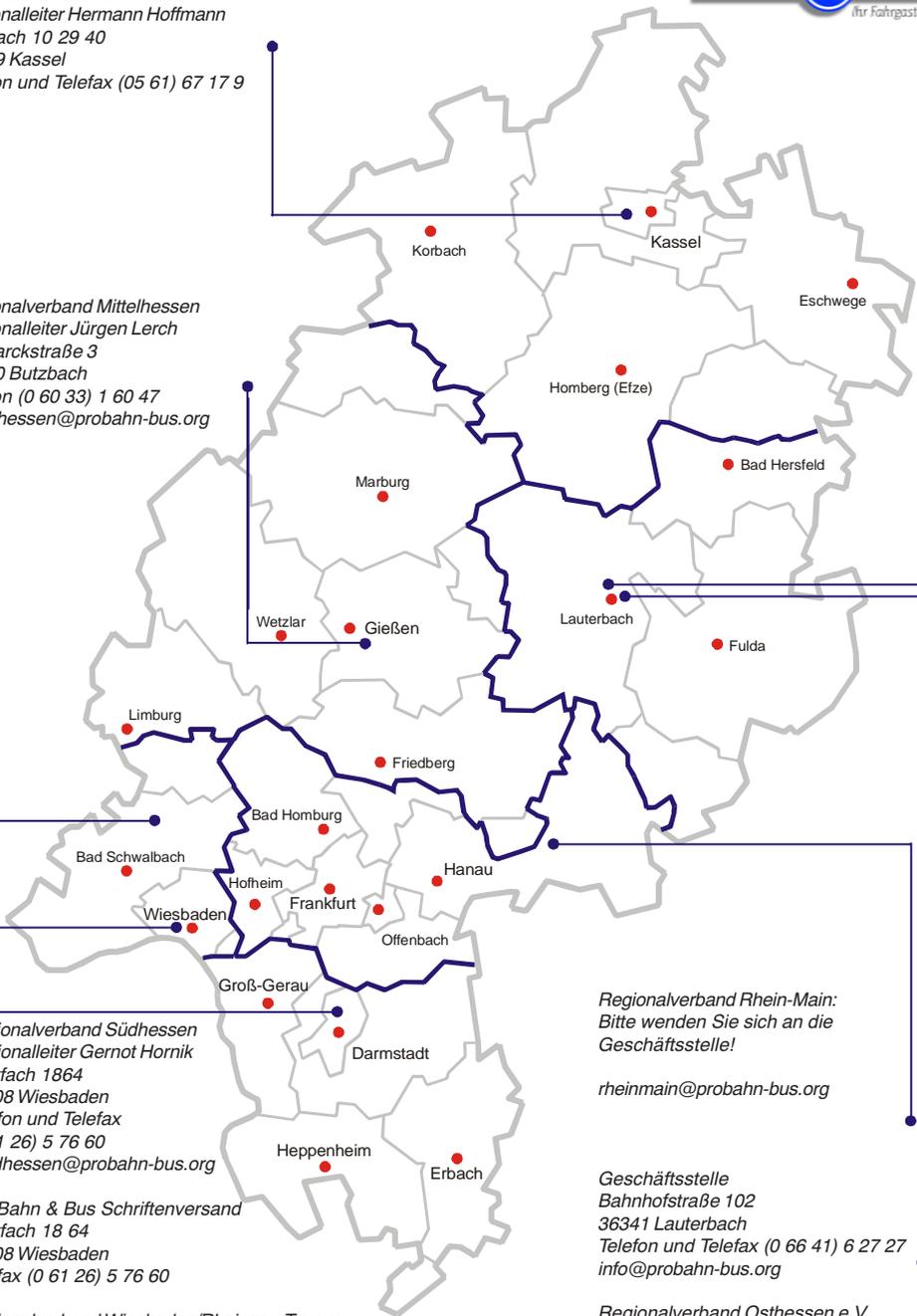
Regionalverband Wiesbaden/Rheingau-Taunus
Regionalleiter Gernot Hornik
Postfach 18 64
65008 Wiesbaden
Telefon und Telefax (0 61 26) 5 76 60
wiesbaden@probahn-bus.org

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
02.10.08 18:30 Uhr	NHS	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
07.10.08 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
04.11.08 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
12.11.08 18:00 Uhr	OHS	RV-Treff Osthessen	Landesgeschäftsstelle, Bahnhof Lauterbach
02.12.08 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
06.01.09 19:30 Uhr	MHS	RV-Treff Mittelhessen	Gasthaus Brauerei "Alt Gießen", Westanlage 30-32, Gießen
08.01.09 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!



Mit Bus und Bahn zu Schlössern und Burgen in Nordhessen

(hh) In den Hessenschienen Nr. 70 und 72 wurden die bisherigen NVV-Freizeitführer vorgestellt: Sonnen & Baden, Spiel & Spaß, Radeln & Touren, Stock & Stein sowie Entdecken & Erleben. Zwei der Broschüren waren im Frühjahr 2008 vergriffen, so dass sie - erweitert - neu aufgelegt wurden.

Ende Juli 2008 wurde außerdem der neue Freizeitführer „Schlösser & Burgen“ vorgestellt. Jeweils auf einer eigenen Seite werden 33 Bauten und Ruinen beschrieben. Verwünschte Standorte mitten im Wald sind ebenso dabei wie Schlösser einer Stadt. Viele Ziele können auch von innen besichtigt werden oder sind als Ruine frei zugänglich, so dass historisch Interessierte ebenso wie Familien auf ihre Kosten kommen. Überall sind Öffnungszeiten, eventuelle Eintrittspreise, die Anbindung mit Bus & Bahn und nicht zuletzt eine genaue Wegeskizze von der Haltestelle aus dargestellt sowie eine genaue Beschreibung des Angebots.

*Auch die Altenburg bei Gensungen kann man mit der Bahn gut erreichen
Foto: Andreas Christopher*



Der Exodus der Wiesbadener ICE

(hpg) Bereits während der vom Eisenbahnbundesaamt angeordneten Überprüfung der ICE3-Radsätze waren alle ICE-Verbindungen über die Wiesbadener Anbindung an die Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main gestrichen worden. Doch auch nach Abschluss der Arbeiten fielen weiterhin zahlreiche ICE auf der Relation Mainz/Wiesbaden – Köln aus. Für die Deutsche Bahn AG dienen die Züge dieses „Kurzpendels“ als ständige Reserve, wie Bahnsprecher Bernd Honerkamp auf Nachfrage gegenüber der Westerwälder Zeitung bestätigte: „Gibt es also irgendwo ein Problem mit einem Zug und es wird ein Ersatz benötigt, dann werden die ICE von dieser Strecke abgezogen und woanders eingesetzt“.

Anfang September fiel dann die Entscheidung, ab 12. Oktober sowohl den morgendliche ICE 713, der Limburg Süd um 7:49 Uhr nach Wiesbaden und Mainz verlässt, als auch den abendlichen ICE 710 von Wiesbaden Hbf (ab 18:49 Uhr) über Limburg-Süd (an 19:06 Uhr) nach Dortmund zu streichen. Auch das letzte Zugpaar, das sonntags über die Verbindungsstrecke den Wiesbadener Bahnhof erreichte, entfällt bis auf weiteres. Damit verkehren am Wochenende überhaupt keine Züge mehr auf diesem Abschnitt.

Nach Ansicht des Fahrgastverbandes Pro Bahn&Bus handelt die DB dabei offenbar nach der Devise, Fahrten dort zu streichen, wo der geringste Protest zu befürchten steht. Lediglich der Mainzer Oberbürgermeister Beutel hatte nach Bekanntwerden der Streichungen protestiert.

Twiste - Melsungen - Rotenburg - Eschwege Vier nordhessische Bahnhöfe und ihre neuen Aufgaben

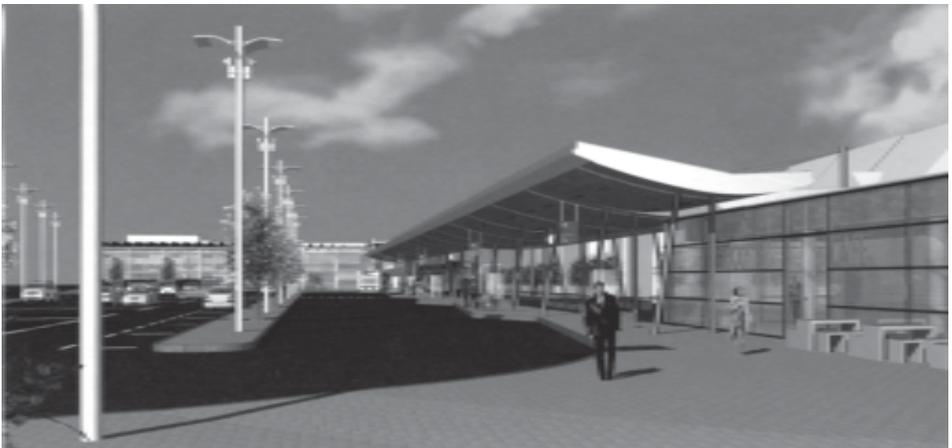
(hh) Anfang Juli 2008 wurde in mehreren Pressemitteilungen über die Zukunft verschiedener Bahnhöfe in Nordhessen berichtet. In allen Fällen haben die Kommunen die Initiative ergriffen und führen den Bahnhofsgebäuden großenteils neue Aufgaben zu.

Der Bahnhof Twistetal-Twiste liegt zwischen Bad Arolsen und Korbach. Hier verkehrt die Kurhessenbahn. Nachdem das 1893 errichtete Bahnhofsgebäude nach 20 Jahren Leerstand dem Verfall preisgegeben schien, kaufte die Gemeinde den Bahnhof und realisierte jetzt den Umbau im Rahmen der Dorferneuerung. Im neuen Bahnhof entstanden in den vergangenen Monaten neun Plätze für das betreute Wohnen für Menschen mit Behinderungen. Federführend hierfür ist das Lebenshilfe-Werk im Hofgut Rocklinghausen. Die feierliche Eröffnung der

Bahnhofseinrichtung wurde am 19. Juli mit einem Tag der offenen Tür begangen.

Einen „Bahnhofserfolg“ hatte einige Wochen vorher auch Rotenburg an der Fulda - zwischen Kassel und Bebra gelegen. Die Stadt Rotenburg kauft von der DB Services Immobilien GmbH das Bahnhofsgebäude sowie eine 3660 Quadratmeter große Grundstücksfläche. Kosten: 248 960 Euro. Das hat die Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Die Räume sind für Veranstaltungen einer

*So soll der neue Stadtbahnhof in Eschwege aussehen. Neben einer Fahrkartenausgabe im NVV-Kundenzentrum werden Fahrradabstellplätze, ein Busbahnhof sowie ein Parkhaus gebaut
Grafik: Stadt Eschwege*



breiten Öffentlichkeit geplant.

Über den Bahnhof der Nachbarstadt Melsungen wurde schon in der Hessenschiene Nr. 71 auf Seite 42 berichtet. Nachdem wegen Insolvenz des Betreibers im Februar dieses Jahres der Fahrkartenschalter schließen musste, wurde am 4. Juli wieder geöffnet. Die Stadt Melsungen, mittlerweile Besitzerin des Bahnhofsgeländes, habe nach Auskunft des Bürgermeisters Dieter Runzheimer mit der Firma Netzwerk GmbH aus Erfurt einen Betreiber gefunden, der den Verkauf der Tickets und die Beratung der Kunden übernimmt. Der Schalter sei künftig montags bis freitags zwischen 6,30 und 17 Uhr besetzt. Der Betrieb solle durch eine Vollzeitbeschäftigte und eine Teilzeitkraft sichergestellt werden. Außerdem plant die Stadt im Bahnhofsgelände die Einrichtung von Jugendräumen. In Melsungen verkehren wie in Rotenburg die cantus-Triebwagen Kassel - Bad Hersfeld - Fulda. Außerdem ist hier Endstation der Regiotramlinie RT5 Kassel - Melsungen. Die Kosten zum Erwerb der genannten Bahnhöfe liegen weit unter 1 Millionen Euro.

Da erwartet das 16-Millionen-Schienenprojekt in Eschwege mehr Aufmerksamkeit. Im Januar 2001 wurde im Eschweger Rathaus zwischen DB Netz, dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und der Stadt Eschwege ein Vertrag abgeschlossen: Reaktivierung und Ausbau der Trasse Eschwege West - Eschwege Stadt in Verbindung mit einer neuen „Schientangente“ in Richtung Norden. Die cantus-Triebwagen zwischen Bad Hersfeld und Göttingen wechseln

nach dem Umbau im Stadtbahnhof die Fahrtrichtung. Damals - 2001 - war nach erfolgter Planfeststellung ein Baubeginn 2004 vorgesehen. Nun meldete Anfang Juli 2008 die örtliche Presse: Regierungspräsident Lutz Klein hat den Planfeststellungsbeschluss für die Schienenanbindung des Eschweger Stadtbahnhofs an Vertreter der Hessischen Landesbahn überreicht. Viele Jahre hatte Eschweges Bürgermeister Jürgen Zick für dieses Prestigeobjekt gekämpft - nun mit Erfolg. NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel rechnet mit Inbetriebnahme des neuen Kopfbahnhofs zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009.

Das eingeschossige Empfangsgebäude des neuen Stadtbahnhofs bekommt ein NVV-Kundenzentrum sowie ein großzügiges Bistro. In einer Fahrradabstellanlage können 60 Räder sicher untergebracht werden. Der Bahnhofsvorplatz mit zentralem Omnibusbahnhof und Kurzzeitparkplätzen ist Verknüpfungspunkt mit anderen Verkehrsmitteln wie Bussen, PKW und Fahrradverkehr. Ein Parkhaus mit 96 Stellplätzen bildet den westlichen Abschluss der Bahnhofsanlage. Der bisherige Haltepunkt Eschwege West wird verschwinden. Dafür erhält der Stadtteil Niederhone einen neuen Haltepunkt in Richtung Bebra, Eichenberg und Eschwege Stadt.



ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe: Weiter kein neuer Warteraum

(hh) Vor einigen Jahren wurde der beheizbare Warteraum des IC-Bahnhofs in ein McDonald's Restaurant umgewandelt. Offensichtlich sind dem DB-Konzern Pacht-Einnahmen wichtiger als frierende Fahrgäste. Proteste brachten bisher keinen Erfolg.

Laut Meldung der Hessischen Allgemeinen vom 23. Juni 2008 teilt die DB dem Magistrat der Stadt Kassel mit: „Es besteht kein Grund, wieder einen Warteraum einzurichten“. Stadtbaurat Norbert Witte (CDU) sagte bei einer Stadtverordnetenversammlung, dass die Bahn in Gesprächen über einen Warteraum „sehr hartleibig“ sei.

Insbesondere für Behinderte und alte Menschen sei die Situation ohne Warteraum nicht zufrieden stellend, beklagte

auch eine SPD-Stadtverordnete. Darüber sei seit längerer Zeit auch der Seniorenbeirat der Stadt Kassel enttäuscht.

Pro Bahn & Bus kann sich dieser Enttäuschung nur anschließen. Für unseren Fahrgastverband sind beheizbare Warterräume nach schweizer Vorbild auf städtisch geprägten Bahnhöfen eigentlich eine Selbstverständlichkeit – erst recht an einem Bahnhof wie Kassel-Wilhelmshöhe, der als Dreh- und Angelpunkt einer ganzen Region funktioniert.

*Ersetzt durch einen Schnellimbiss: der ehemalige Warteraum im Bahnhof Wilhelmshöhe
Foto: Friedrich Lang*



Erste Fahrgastzahlen: RegioTram auf Erfolgskurs

(og) Mit 26,7% Zuwachs liegen die Fahrgastzahlen im RegioTram-Verkehr über den Erwartungen. Zum Fahrplanwechsel im Sommer 2007 wurde das Kernstück des RegioTram-Konzepts, vom Umland durch den Kasseler Hauptbahnhof direkt in die Innenstadt, umgesetzt. Jetzt liegen dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV), die ersten Werte des ersten Quartals 2008 für die RegioTram-Linien vor.

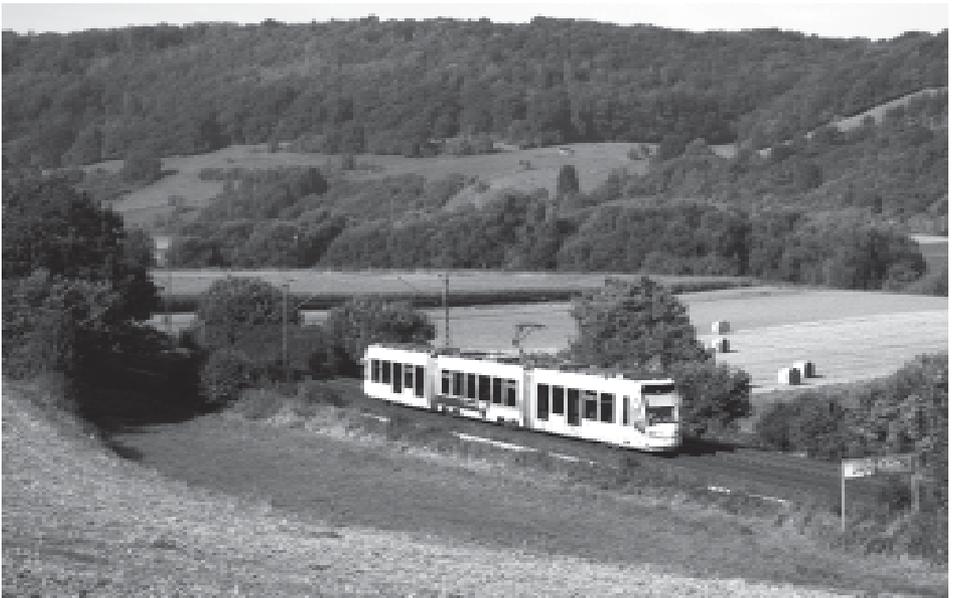
Diese im ersten Quartal 2008 erhobenen Werte basieren auf einer durchgeführten Zählung der Ein- und Aussteiger mit einem automatischen Zählsystem. Durch Vergleich mit – ebenfalls vorliegenden – Werten aus dem ersten Quartal 2007 lässt sich (wie in der Tabelle ablesbar) eine erste Einschätzung der Wirkung dieses neuen Konzepts vornehmen.

Eine weitere interessante Facette ist für

den NVV der außerordentlich hohe Fahrgastzuwachs an Samstagen und an Sonntagen. Dieser liegt zwischen 43 – 55%; ein Beleg dafür, dass die RegioTram im Einkaufs-, Freizeit und sonstigen Verkehr ein attraktives Verkehrsmittel ist.

Insgesamt bewertet der NVV die aus den Erhebungswerten ablesbare Entwicklung der Fahrgastzahlen positiv, zumal weitere wichtige Elemente des Regio-

Eine RegioTram auf der Fahrt von Warburg Richtung Kassel bei Lamerden



Fahrgastzahlen RegioTram	I / 2007	I / 2008	Differenz
Kassel – Hofgeismar (nur RT)	3063	3710	+647
Kassel – Wolfhagen (nur RT)	1892	2352	+460
Kassel – Melsungen (nur RT)	2035	2792	+757
Kassel – Treysa (nur RT)	kein RT-Betrieb	2540	
Summe (ohne Kassel - Treysa)	6990	8854	+1864
In Prozent (ohne Kassel - Treysa)	100	126,7	+26,7
Ein-/Aussteiger bzw. Fahrten an durchschnittlichem Werktag/Schultag. Da die RT Kassel - Treysa erst ab Sommer letzten Jahres in Betrieb ging, konnten keine Vergleichswerte erstellt werden			

Tram-Konzepts, nämlich die Fertigstellung zusätzlicher Stationen - Kassel-Kirchditmold, -Jungfernkopf in der Harleshäuser Kurve - und der dadurch

mögliche Viertelstundentakt zwischen Obervellmar und Kassel noch nicht umgesetzt worden sind.

Neuer Betreiber auf der Strecke Wabern – Bad Wildungen

(js) Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) hat die Leistungen im Schienenpersonennahverkehr auf der Linie Kassel – Wabern – Bad Wildungen europaweit ausgeschrieben.

Den Zuschlag erhielt die Kurhessenbahn, die den Betrieb nun am 14. Dezember 2008 von der Hessischen Landesbahn übernehmen wird. Damit bedient die Kurhessenbahn erstmals ihr gesamtes Streckennetz im Personenverkehr selbst. Am Bedienungskonzept soll sich aber vorerst nichts ändern. An Werktagen verkehren 9 Zugpaare, davon eins von/bis Kassel-Hbf, am Wochenende verkehren 5 Zugpaare, jeweils etwa im Zwei-Stunden-Takt. Die übrigen Züge haben in Wabern Anschluss an die IC-Linie Stralsund – Hamburg – Karlsruhe.



*Noch bis Anfang Dezember bedient die Hessische Landesbahn die Strecke Wabern - Bad Wildungen, hier im Bahnhof Fritzlar
Foto: Andreas Christopher*

Kurhessenbahn-Triebwagen wird fahrradgerecht Zusätzliches Zugangebot an Sonn- und Feiertagen im oberen Lahntal und am Burgwald

(hh, js) Auf der Strecke Marburg -Erndtebrück verstärkt die Kurhessenbahn das Zugangebot während der Sommermonate an Sonn- und Feiertagen zwischen Marburg und Bad Laasphe und setzt gleichzeitig für die Fahrradmitnahme einen umgebauten Triebwagen der Baureihe 628 ein.

Dr. Karsten Mc Govern, Erster Kreisbeigeordneter des Landkreises Marburg-Biedenkopf, und Joachim Kuhn, Leiter der Kurhessenbahn, stellten am 18. Juni 2008 im Bahnhof Marburg die Neuerungen vor. Sie präsentierten u.a. einen umgebauten Triebwagen der Kurhessenbahn. In diesem Fahrzeug können durch ein neues Sitzreihenkonzept bis zu 40 Fahrräder mitgenommen werden. Sind nur wenige Fahrräder im Zug, erhöht sich die Zahl der Sitz- und Stehplätze für Fahrschüler.

Bei diesem Umbau wurde im Steuerwagen neben der Trennwand zwischen der 1. und der 2. Klasse auch eine komplette

Sitzreihe entfernt. An der frei gewordenen Außenwand wurde eine lange Reihe Klappsitze installiert. Auch dieses Fahrzeug wurde, ebenso wie die anderen „redesignten“ Triebwagen, mit den neuen blauen Sitzen bestückt. Es verfügt nun über keinerlei Sitze in der 1. Klasse mehr.

Der Umbau wurde am Triebwagen 628 255 durchgeführt. Von außen ist dieser durch übergroße Fahrradsymbole, sowie den Schriftzug „Fahrradwagen“ zu erkennen. So wie auch die anderen modernisierten VT 628 der Kurhessenbahn erhielt auch dieses Fahrzeug den seitlichen großen Schriftzug „Kurhessenbahn“. Die-



Der Innenraum des neuen Fahrradtrieb-wagens.

*Foto:
Jürgen Schmied*

Der neue Fahrradtriebswagen der Kurhessenbahn 628 255 am 13. August 2008

Foto: Jürgen Schmied

se Maßnahme trägt sicherlich dazu bei, den regionalen Charakter der Kurhessenbahn zu verdeutlichen, und erzeugt eine Abgrenzung zu anderen Regionen.

Der Triebwagen wird im Regelverkehr eingesetzt, was bei den Reisenden teilweise bereits erstaunte Gesichter hervorrief. Leider ist die Platzkapazität um einiges niedriger als bei den übrigen Triebwagen, zumal die Klappsitze sich als nicht sonderlich beliebt erweisen, was sich im Schülerverkehr sicherlich negativ auswirken wird.

Fahrplan verbessert

Auf der oberen Lahntalbahn ist mit dem Sommerfahrplanwechsel ein neuer Fahrplan in Kraft getreten, der viele Verbesserungen aufweist. So verkehren montags bis freitags 3 zusätzliche Zugpaare zwischen Marburg und Bad Laasphe. Dadurch verdichtet sich der Fahrplan auf einen Stundentakt mit lediglich einer Lücke am Vormittag. Durch das dritte Zugpaar wird der Verkehr in den Abendstunden um eine zusätzliche Fahrt ergänzt.

Um dem gestiegenen Ausflugsverkehr an Sonntagen im Sommer gerechter zu werden, wurde der Sonntagsfahrplan vom 15. Juni bis zum 26. Oktober um 3 zusätzliche Zugpaare in der Relation Marburg – Bad Laasphe ergänzt. Diese



verdichten den bestehenden Zwei-Stunden-Takt zwischen Marburg und Erndtebrück. In der Relation Erndtebrück – Bad Laasphe wurden in den Abendstunden zwei Züge um eine Stunde verlegt und den Fahrzeiten der Wochenendzüge angepasst. Dadurch verkehren diese Züge jetzt täglich in der gleichen Zeitlage.

Ab sofort erhältlich ist auch der neue Ausflugsprospekt der Kurhessenbahn, in dem einige der schönsten Ausflugsziele entlang der Strecken Frankenberg - Marburg und Marburg - Erndtebrück zusammengestellt sind. Ob ein gemütlicher Bummel durch die historische Altstadt von Frankenberg, eine Radtour durch das Ederbergland oder entlang der Lahn oder ein Besuch des Radio- und des Pilzmuseums in Bad Laasphe - zu jedem der im Flyer vorgestellten Ausflugsziele erhalten die Fahrgäste der Kurhessenbahn eine Ermäßigung oder Vergünstigung mit den Bonus-Coupons, die in der Broschüre enthalten sind. Leider fehlt in dem Prospekt das mittlere Edertal mit dem Nationalparkzentrum bei Herzhausen am Edersee, obwohl auch hier in den letzten Jahren die Kurhessenbahn Sondertriebwagen fuhr.

Fahrkartenschalter in Frankenberg wird geschlossen

(js) Seit einigen Jahren wird der Fahrkartenschalter im Bahnhof Frankenberg von der Kurhessenbahn als Agentur betrieben. Diese übernahm den Schalter seinerzeit von der DB-Fernverkehr, um die drohende Schließung abzuwenden. Man wollte die Verkaufsstelle erhalten, um den Bahnhof für die geplante Wiedereröffnung der Strecke nach Korbach fit zu machen.

Ebenso wurden über mehrere Jahre in Eigenverantwortung Sonderzüge nach Battenberg und nach Herzhausen zum Edersee bzw. zum Nationalpark gefahren. Damit sollte die Bevölkerung frühzeitig auf die geplante Wiedereröffnung der Strecke vorbereitet werden.

Leider wurden nach der drastischen Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes im Jahr 2006 die Verträge zur Reaktivierung der Edertalbahn seitens des Nordhessischen Verkehrsverbundes gekündigt (die Hessenschiene berichtete ausführlich). Inzwischen sind die Hoffnungen auf eine Reaktivierung der Strecke in absehbarer Zeit in weite Ferne gerückt. Der Fortbestand des Schalters in Frankenberg wurde von Kurhessenbahn-Chef Joachim Kuhn durchweg mit der

*Bald ohne Fahrkartenausgabe:
Bahnhof Frankenberg/Eder
Foto: Jürgen Schmied*



Reaktivierung der Edertalbahn verknüpft. Er erhoffte sich mit der Öffnung der Strecke in zwei Richtungen einen höheren Verkaufserlös. Das jährliche Defizit von 25.000 Euro lässt einen wirtschaftlichen Betrieb derzeit nicht zu. Der Fahrkartenschalter soll nun zum Ende des Jahres 2008 geschlossen werden.

Das Angebot an die Stadt Frankenberg, den Landkreis Waldeck-Frankenberg, das Land Hessen und den NVV, den Schalter mit Hilfe von Zuschüssen doch noch weiter zu betreiben, wurde bisher von keiner Seite erhört. Der Frankenberger Bürgermeister Engelhardt gab sich sehr überrascht, und protestierte gegen die bereits seit über zwei Jahren angekündigte Entscheidung. Zu mehr als zu guten Ratschlägen für einen wirtschaftlichen Betrieb der Verkaufsstelle fühlte er sich allerdings mit Verweis auf die schlechte Haushaltslage der Stadt nicht in der Lage.

Unterdessen hat das ortsansässige Reisebüro die Chance genutzt, für sich als kompetenten Partner für Bahnreisen zu werben. Alternativ steht den Reisenden nur noch die „elektronische Verkaufsstelle“ vor Ort zur Verfügung. Die nächsten Fahrkartenschalter, die noch von der DB betrieben werden, finden sich in ca. 35 km Entfernung in den Bahnhöfen Marburg/Lahn, Korbach oder Bad Wildungen.

Kerkerbachbahn wird im Güterverkehr reaktiviert

(ac) Die private Kerkerbachbahn AG eröffnete 1886/88 eine Bahnstrecke von Dehrn über Steeden, Kerkerbach (hier Anschluss an die Staatsbahn), Eschenau und Christianshütte nach Heckholzhausen, die später über Hintermeilingen bis nach Mengerskirchen verlängert wurde. Die Strecke war als meterspurige Schmalspurbahn errichtet worden, nur der untere Abschnitt Dehrn – Kerkerbach wurde von Anfang an dreischienig für Meter- und Normalspur fertig gestellt.

Zum 1. Dezember 1960 wurde der Schmalspurbetrieb aufgegeben. Übrig blieb die jetzt nur noch im Regelspurbetrieb befahrene untere Strecke von Dehrn nach Kerkerbach, wo neben einem Keramikwerk und dem Lahnhafen in Dehrn vor allem der Anschluss des Kalkwerkes in Steeden eine Rolle spielte.

Zum 31. Dezember 1974 verkaufte die Kerkerbachbahn ihren restlichen, damals noch Gewinne erzielenden Bahnbetrieb an die Deutsche Bundesbahn, welche die

3,7 Kilometer lange Strecke Dehrn – Kerkerbach als Anschlussbahn weiter betrieb. Das Verkehrsaufkommen ging jedoch weiter zurück, und seit 2001 ruht der Betrieb auf der Reststrecke der Kerkerbachbahn.

Das Steedener Kalkwerk gehörte früher zeitweilig zur BASF in Ludwigshafen, um das große Chemiewerk mit dem Rohstoff Kalk zu versorgen. Seit vielen Jahren bezieht die BASF ihren Kalk aber aus dem Kalkwerk in Stromberg, da dieses



Noch steht in Steeden die alte Deutz-Lok als Denkmal, aber bald werden hier auch wieder richtige Kalkzüge beladen

*Foto
(02.08.2008):
Andreas
Christopher*

näher zu Ludwigshafen gelegen ist und damit die Frachtkosten geringer sind. Das Kalkwerk in Stromberg muss aber spätestens 2010 den Betrieb einstellen, da die dortigen Kalkvorräte erschöpft sind. Wegen der bevorstehenden Stilllegung des Werkes Stromberg wird die Erweiterung des Kalkwerkes Steeden notwendig, um den wichtigen Kunden BASF weiterhin beliefern zu können. Die Bauarbeiten dazu sind derzeit im Gange.

Dabei wird auch der Bahntransport reaktiviert. Wegen des bevorstehenden Baus der Ortsumgehung Dehrn wird dabei eine Änderung des Gleisplans nötig, da die bisherigen Ausziehgleise Richtung Dehrn künftig wegfallen müssen. Das bedingt eine Verschiebung der Gleisanlage Richtung Steeden. Es entsteht parallel zur Steedener Hauptstraße eine dreigleisige Bahnanlage sowie zusätzlich ein viertes, durch das Werk führendes Gleis für die Brechkalkverladung. Die Gleisbauarbeiten sollen zum 1. September 2008 beginnen und Ende März 2009

abgeschlossen sein. Künftig fährt der „BASF-Kalkzug“ nicht mehr nach Stromberg, sondern von Ludwigshafen nach Steeden, wie es schon einmal ab 1941 für rund 40 Jahre der Fall war.

Zwei der früher im Kalkwerk Steeden eingesetzten Werksloks sind heute noch vorhanden und seit der 2001 erfolgten Einstellung des Bahnanschlusses abgestellt. Sicherlich werden ab 2009 in Steeden wieder Werksloks zum Einsatz kommen.

Auch in Kerkerbach konnten in den letzten Monaten Bauarbeiten an den Gleisen der ehemaligen Kerkerbachbahn beobachtet werden. Hier wurde eine Umladestelle für Transformatoren errichtet, welche auf der Schiene bis Kerkerbach und dann auf der Straße zum Umspannwerk Offheim gebracht werden. Dazu erhielt das Streckengleis Richtung Steeden auf einer Länge von etwa 100 Metern einen so genannten „Dresdener Oberbau“ mit Rillenschienen, die von den Schwerlasttransporten befahren werden können.



*Bald werden im Bahnhof Kerkerbach wieder Güterzüge rangieren
Foto (07.03.1986):
Andreas Christopher*

Bahnhof Bad Nauheim wird saniert – Bahnhofsvorplatz fertiggestellt

(lk) Gute Nachrichten gab es jüngst in der Wetterauer Tagespresse zu lesen: Für den behindertengerechten Ausbau des Bahnhofes Bad Nauheim wurde am 11. August ein Bau- und Finanzierungsvertrag von Vertretern der Deutschen Bahn AG, des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) und der Stadt Bad Nauheim unterzeichnet. 3 Millionen Euro sind für das Projekt veranschlagt, die Stadt selbst steuert etwa 500 000 Euro bei. Der RMV beteiligt sich an den Planungskosten, der Rest soll von der Deutschen Bahn AG kommen.

Bis zum Start der Landesgartenschau in Bad Nauheim im Jahre 2010 soll der komplette Bahnhof instand gesetzt werden und barrierefrei erreichbar sein. Bereits in Kürze soll an der Erneuerung der Bahnsteigdächer gearbeitet werden; Anfang 2009 will man mit dem Umbau der Bahnsteige beginnen. Alle Gleise sollen dann mit Aufzügen erreichbar sein, Beläge ausgetauscht und mit Blindenleitstreifen versehen werden. Des Weiteren ist eine neue Ausstattung und optische Aufwertung der Bahnsteige inklusi-

ve Installation einer neuen Lautsprecheranlage vorgesehen. Auch die heute unansehnliche Bahnsteigunterführung soll attraktiver werden: Beläge und Beleuchtung sollen ebenso erneuert werden. Ferner wird der heute nur mühsam über Treppen zu erreichende Nachtzugzugang zum Gleis 1 barrierefrei erschlossen. Zu dem Maßnahmenpaket gehört weiterhin die geplante Restaurierung der Jugendstil-Fassade und des Innenraums. Die Zugangstüren in die Bahnsteighalle sollen automatische Türöffner erhalten.



*Der neue Bad
Nauheimer
Busbahnhof*

*Foto: Lars
Kühnemund*



Die Bahnsteiganlagen werden bis zur Landesgartenschau 2010 grundlegend erneuert

Bereits Mitte Juli ist der neue Bahnhofsvorplatz in Bad Nauheim eingeweiht worden. Mit dem Umbau wurde auch ein neuer Busbahnhof mit moderner überdachter Halteinsel geschaffen. Dieser verfügt über ausreichend Warteplätze für die Fahrgäste sowie ein elektronisches Fahrgast-Informationssystem mit den Bus- und Bahnabfahrtszeiten in Echtzeit. Im überdachten Halteinsel-Bereich der Wartestation gibt es vier Bushaltestellen; in der angrenzenden Ernst-Moritz-Arndt-Straße drei weitere. Zudem befinden sich direkt am Bahnhofsgelände Halteplätze für Taxis und „Kiss & Ride“-Plätze auf denen nur kurz gehalten werden darf. Direkt vor dem Bahnhof wurden Pflastersteine verlegt, die dem historischen Vorbild ähneln sollen.

Pro Bahn & Bus zeigt sich hocheifrig über die geplanten bzw. erfolgten Investition

und Umbauten in Bad Nauheim. Diese werden das Eingangstor zur Kurstadt auch deutlich auf. Der Fahrgastverband erachtet die barrierefreie Erschließung und Attraktivierung von Bahnhöfen und Bushaltestellen als wichtige Maßnahme, welche zudem auch neue Kunden für den ÖPNV gewinnen kann. Sinnvoll ist hier auch die enge Vernetzung von Bus und Bahn, um sicheres und zügiges Umsteigen gewährleisten zu können. Als Wermutstropfen bleibt aber dennoch, dass der nur wenige Kilometer entfernte Kreisstadtbahnhof Friedberg/Hessen bisher noch nicht in den Genuss einer umfassenden barrierefreien Erschließung gekommen ist. Pro Bahn & Bus fordert auch hier konzertierte Aktionen zwischen Bahn AG, RMV und Politik, um hier zeitnah Verbesserungen für die Kunden zu erzielen.

Bahnhof Gießen: Details zum Bahnsteigumbau

(hh) Mit einem symbolischen Spatenstich feierten Vertreter der Stadt Gießen, des Verkehrsverbundes RMV und der Bahn am 15. Juli 2008 den Startschuss für die Modernisierung des Gießener Bahnhofs. Im Mittelpunkt stehen der Bau einer neuen Personenunterführung und die Erhöhung der Bahnsteige. Bis zu 30 000 Fahrgäste steigen täglich in Gießen in die rund 350 Züge ein, aus und um.

Die neue Unterführung wird nur wenige Meter südlich des vorhandenen Personentunnels gebaut. Sie wird sowohl zu den Gleisen 1-5 an der Main-Weser-Bahn als auch zu den Gleisen 11-15 im Oberhessischen Bahnhof führen. Die Bahnsteige des Oberhessischen Bahnhofs erhalten neben einem Treppenaufgang auch jeweils einen Aufzug. Die Bahnsteige der Main-Weser-Bahn sind bereits heute über Aufzüge an der Fußgängerbrücke

im Nordkopf des Bahnhofs erreichbar.

Seit Herbst 2007 laufen vorbereitende Arbeiten am Gießener Bahnhof. In die vorhandene Unterführung wurden Leitungen u.a. für Wasser und Strom verlegt. Nach Öffnung der neuen Unterführung wird die alte Unterführung weitgehend verfüllt. Die neue Unterführung wird in den nächsten Monaten in offener Bauweise erstellt. Dabei wird unter den Gleisen

Vom linken Bahnhofsteil der Main-Weser-Bahn bis zum Oberhessischen Bahnhof (rechts) wird ein neuer Fußgängertunnel gebaut. Fahrgäste der Main-Weser-Bahn gelangen derzeit nur über die Fußgängerbrücke (hinten) von und zu den Gleisen, wodurch lange Umsteigewege entstehen



Am Oberhessischen Bahnhof kann die alte Unterführung noch zur Hälfte benutzt werden...

hindurch eine Baugrube ausgehoben, in die Stahlbeton-Fertigteile eingebracht und zu einer Unterführung zusammengefügt werden. Die Züge fahren in der Zeit über Hilfsbrücken aus Stahl. Die neue Unterführung ist großzügiger und heller dimensioniert als die bestehende: jetzt 4,50 Meter breit und 2,55 Meter hoch.

Neben der neuen Personenunterführung baut die Deutsche Bahn auch die Bahnsteige barrierefrei aus. Mit einer Höhe von 76 cm an den Fernverkehrs- und 55 cm an den Nahverkehrsbahnsteigen können die Reisenden künftig in die meisten Züge stufenfrei ein- und aussteigen.

Blindenleitstreifen erleichtern sehbehinderten Fahrgästen die Orientierung. Die Bahnsteigdächer werden teilweise



saniert, hier hat die Demontage der alten Dächer mittlerweile begonnen. Erneuert wird außerdem die Beleuchtung und die Lautsprecheranlage. Die Bauarbeiten sind voraussichtlich im Jahr 2010 beendet. Insgesamt fließen in den Umbau des Bahnhofs rund 16 Millionen Euro.

Pro Bahn & Bus begrüßt den Beginn der längst überfälligen Sanierungsarbeiten. Allerdings sorgen die langen Umsteigewege, insbesondere vom „Oberhessischen Bahnhof“ mit seinen Gleisen 11 bis 15 zu den Gleisen 2 bis 5, für Ärger bei den umsteigenden Bahnkunden (die Hessen-Schiene berichtete). Auch nach Beginn der Bauarbeiten an den Bahnsteigen und der Unterführung lässt die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes weiter auf sich warten. Hier ist die Stadt Gießen zuständig, die den Platz vor etwa zwei Jahren erwarb.



...während auf der Seite der Main-Weser-Bahn in der alten Unterführung Versorgungsleitungen und Betonrohre installiert wurden

Frankfurt - Gießen – Siegen

Hessische Landesbahn gewinnt Ausschreibung der Main-Lahn-Sieg-Bahn

(fl) Die Hessische Landesbahn GmbH (HLB) hat eine europaweite Ausschreibung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) und des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) für sich entschieden. Vom Fahrplanwechsel am 12.12.2010 an bedient die HLB für 13 Jahre die Regionalexpress-Linie 40 (Frankfurt Hbf – Gießen – Siegen) und einzelne Kurse der Regionalbahn 30 (Gießen – Marburg).

Cirka 1,3 Millionen Zugkilometer sind pro Jahr von der HLB zu leisten, von denen 1,1 Mio. auf den RMV und 0,2 Mio. auf den NWL entfallen. Vorherige Betreiberin war DB Regio AG, Region Hessen.

Ab Ende 2010 werden fabrikneue Elektrotriebwagen des Typs „Flirt“ von der Stadler Pankow GmbH eingesetzt. Den Typ „Flirt“ setzt die HLB-Tochter Cantus bereits im Nordhessischen Streckendreieck Kassel – Fulda / Göttingen / Eisenach ein. Die Fahrzeuge sind mit großzügigen Bereichen für mobilitäts eingeschränkte Fahrgäste, mit Einstiegs hilfen und barrierefreien Toiletten ausgestattet. Weitere fahrzeugbezogene Merkmale sind unter anderem ein Mehrzweckraum, Klimaanlage, körpergerecht geformte Sitze, eine Mischung von Reihen- und vis-à-vis-Bestuhlung sowie die Aus rüstung des Fahrgastraumes mit Steckdo sen.

Nach Informationen von Pro Bahn & Bus möchte die HLB insgesamt neun Fahr zeuge beschaffen. Drei Triebwagen sol len dreiteilig mit rund 180 Sitzplätzen und sechs Triebwagen fünfteilig mit rund 300 Sitzplätzen verkehren. Würde man zwei

Fünfteiler und einen Dreiteiler kuppeln, käme man auf eine Sitzplatzkapazität von rund 780 Plätzen. Dies entspricht in etwa der Anzahl der Sitzplätze in einem 6-Wagen-Doppelstockzug. Allerdings könnte man in der Hauptverkehrszeit dann gerade drei Züge in dieser Zusam menstellung bilden und hätte kein Ersatz fahrzeug übrig.

Die ausgeschriebenen Regional expressleistungen verbinden die Räume Siegen, Wetzlar, Gießen und Marburg mit der Region Frankfurt-Rhein-Main im Zweistundentakt, wobei zwischen Gießen und Marburg nur einzelne Züge von der HLB gefahren werden sollen.

Die auf den beiden Streckenabschnitten Siegen - Gießen und Marburg - Gießen fahrenden Züge werden in Gießen in Richtung Frankfurt vereint. In der Gegen richtung aus Frankfurt werden in Gießen die Züge Richtung Siegen und Marburg geteilt.

Unberührt von dieser Ausschreibung bleiben die Regionalexpresszüge des „RE 9“, welche ebenfalls im Zweistundentakt Gießen, Siegen, Köln und Aachen miteinander verbinden, wobei zwischen

Siegen und Aachen stündlich gefahren wird. Diese Leistungen wurden kürzlich ebenfalls ausgeschrieben. Zum Zuge kommt dort die Deutsche Bahn mit einer Tochtergesellschaft, die momentan noch als „DB Heidekrautbahn“ firmiert. Diese Bahn wurde ursprünglich gegründet, um für SPNV-Leistungen in der Nähe von Berlin zu bieten, sie konnte das entsprechende Vergabeverfahren aber nicht gewinnen.

Pro Bahn & Bus sieht der Umstellung der heute aus Doppelstockzügen bestehenden RE-Leistungen zwischen Siegen, Gießen und Frankfurt auf Flirt-Triebwa-

gen mit Spannung entgegen. Bei stark nachgefragten Zügen könnte es zu Kapazitätsengpässen kommen. Außerdem hätte unser Verband gerne ein integriertes Regionalexpress-System für die Gesamtstrecke Frankfurt – Gießen – Siegen – Köln, möglichst mit durchgehendem Stundentakt, gesehen. Die hohe Zahl der Umsteiger in Gießen und Siegen verspricht einer solchen Verbindung eine hohe Nachfrage. Die Ausschreibung fiiziert leider den gebrochenen Verkehr auf weitere acht Jahre, ähnlich wie bei den Regionalbahnleistungen auf der Lahntalbahn in Limburg. Die Kleinstaaterei im Nahverkehr lässt grüßen.

Güterverkehr an der Oberwesterwaldbahn GDL-Kritik am Abbau von Gleisen

(hpg) Deutliche Kritik übt die GDL-Ortsgruppe Limburg am geplanten Abbau der Gütergleise im Bahnhof Wilsenroth. Die Demontage der Gleise durch das DB-Regionalnetz Westerwald bezeichnet die Gewerkschaftsgruppierung als „Zerstörung von Infrastruktur“, „Raubbau“ und „Verhinderung einer Renaissance des Schienengüterverkehrs“.

In Wilsenroth befinden sich die letzten Verlademöglichkeiten mit Seiten-, Kopf- und Hochrampen im nördlichen Landkreis Limburg-Weilburg, nachdem die Deutsche Bahn AG zuvor mit den Verladestellen Frickhofen, Niederzeuzheim und Hadamar alle übrigen Möglichkeiten abgebaut hat. Nach Angaben der GDL plant die Deutsche Bahn AG auch in Wilsenroth einen drastischen Rückbau und will die aus Steuermitteln finanzierte und intakte Schienen-Infrastruktur, bis auf drei Durchgangsgleise, beseitigen.

mitteilung, dass die Regierung in Berlin davon spricht, dass das Netz in öffentlicher Hand bleiben müsse, die Landesverkehrsminister verkünden, dass sie den Schienenverkehr stärken wollen, um die Lkw-Fahrten zu verringern, außerdem ständig Diskussionen zu Feinstaubbelastung, Lärmbelästigung und horrenden Unfallzahlen im Straßenverkehr geführt würden – die entsprechenden Reaktionen und Entscheidungen aber ausblieben.

Die GDL beklagt in Ihrer Presse-

Die GDL fragt: „Warum wird die Deutsche Bahn AG nicht daran gehindert, ih-

*Die Deutsche
Bahn will die
beiden linken
Gleise im
Bahnhof
Wilsenroth
zurück bauen.
Dann wären
nur noch
Zugkreuzungen
im Bahnhof
möglich*



ren Zerstörungs- und Einsparungswahn weiter zu betreiben?“ Mit dem immer weiteren Abbau von Verlademöglichkeiten verliere das öffentliche Netz seine Funktion, denn der verbleibende Torso lässt nach Einschätzung der GDL keinen umfangreichen und diskriminierungsfreien Schienenverkehr mehr zu.

Die Gewerkschaft hinterfragt den volkswirtschaftlichen Sinn, ständig notwendiger Straßenausbesserungen, wenn parallel zu diesen Straßen intakte Bahnstrecken verlaufen, die dem höchsten technischen Standard entsprechen. Am Bahnhof Wilsenroth wurde in früheren Jahren hauptsächlich Basalt und Ton verladen.

Während es im Westerwald früher einen umfangreichen Güterverkehr gab, ist nach Kündigung der Anschlüsse durch die Deutsche Bahn das Aufkommen auf ein Minimum gesunken

In der Nähe liegende Tongruben könnten auch heute wieder für regelmäßiges Verkehrsaufkommen sorgen, wenn Eisenbahnverkehrsunternehmen eine gesicherte Bedienung garantieren.



Neue Fahrrad-Abstellanlage in Staufenberg als weiterer Baustein für die neue Lumdatalbahn

(fl) In Absprache mit der Stadtverwaltung Staufenberg und der hessischen Landesbahn als betreuendes Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen (EIU) konnte jüngst eine neue Fahrradabstellanlage am Lumdatalbahn-Haltepunkt „Daubringen/Vitale Mitte Staufenberg“ erstellt werden.

Errichtet wurde sie ausschließlich in Eigenleistung von Aktiven für die Lumdatalbahn AG (LB AG). Sie entstand an der Stelle, wo bis 1978 das zuletzt ungenutzte Bahnhofsgebäude von Daubringen stand.

Die Frequentierung des weitgehend parallel zur Bahn verlaufenden Radweges nimmt stetig zu. Würde die Lumdatalbahn für den Personenverkehr wieder in Betrieb genommen, so entstünden an allen Stationen Fahrrad-Abstellanlagen. Denn die gemeinsame Nutzung von Fahrrad und Bahn wird immer populärer. Sie



verkörpert anderswo ein Stück Lebensqualität, welches dem Lumdatal (noch) fehlt.

In diesem Sinne betrachtet die LB AG die ehrenamtlich errichtete Abstellanlage als „Pilotprojekt“ – ebenso wie den Sonderverkehr zum Schmaadleckermarkt, der einmal im Jahr Leben auf die Gleise

*Fahrradparken
direkt am
Bahnsteig: Die
Lumdatalbahn
AG macht es
möglich am
Haltepunkt
Daubringen*

*Foto:
Michael Laux*



im unteren Lumdatalbahn bringt und zeigt, wie moderner Nahverkehr im Takt aussehen könnte. Eine erste Bewährungsprobe der neuen Fahrradständer erhofft sich die LB AG dann auch vom diesjährigen Schmaadleckermarkt am 7. September 2008.

Die Fahrradabstellanlage stellt einen Wert von rund 1.000 Euro dar. Würde sie regulär im Rahmen eines öffentlichen Bauvorhabens erstellt, könnte mit Zuschüssen von ca. 85% gerechnet werden. Diese Zuschusshöhe ist auch für andere Investitionen an der Lumdatalbahn zu erwarten - wenn die heimische Politik endlich zusammen mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund die Wiederinbetriebnahme beschließen würde. Und da jede ehrenamtlich erbrachte Leistung die Investitionssumme verkleinert (die Helfer der LB AG haben unter anderem auch schon zwei Bahnsteige wiedererrichtet), wird das sogenannte „Kosten- Nutzen-Verhältnis“ bei der Wiederinbetriebnahme immer günstiger.

Aktuelle Aufgabe für die „neue

Lumdatalbahn“ sind neue Bahnübergangsschilder die derzeit „in der Mache“ sind. Sie ersetzen alte, heute unzulässige oder entwendete Schilder und sind wichtig, um den Status der Bahnübergänge planungsrechtlich sowie im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern.

Diese Arbeiten schließen auch die Wiederaufarbeitung von 21 Andreaskreuzen ein, die nach ihrer Kur als fabrikneu bezeichnet werden können. Vielen Kommunalpolitikern ist der Zustand der Lumdatalbahn aus der „Windschutzscheibenperspektive“ beim Queren der BÜ bewusst, deshalb erlangt der gepflegten Optik dieser technisch inaktiven Sicherungsanlagen besondere Bedeutung.

LB AG-Vorstand Volker Thomas mahnt in einer aktuellen Presseerklärung im Zusammenhang mit der aktuellen Umwelt- und Benzinpreisdiskussion eine längst überfällige Neubewertung der Lumdatalbahn-Inbetriebnahme an. Sie trage dem Gedanken einer nachhaltigen und auf CO₂-Reduktion orientierten Verkehrspolitik Rechnung.



Nächste Hauptversammlung

(j1) Die nächste Hauptversammlung der Lumdatalbahn AG findet am Samstag, dem 29. November 2008 ab 14:30 Uhr statt. Der genaue Veranstaltungsort wird noch bekannt gegeben. AktionärInnen der Lumdatalbahn AG erhalten ca. drei Wochen vorher eine schriftliche Einladung.

Idsteiner Land: Aus Discobus wird Freizeitverkehr

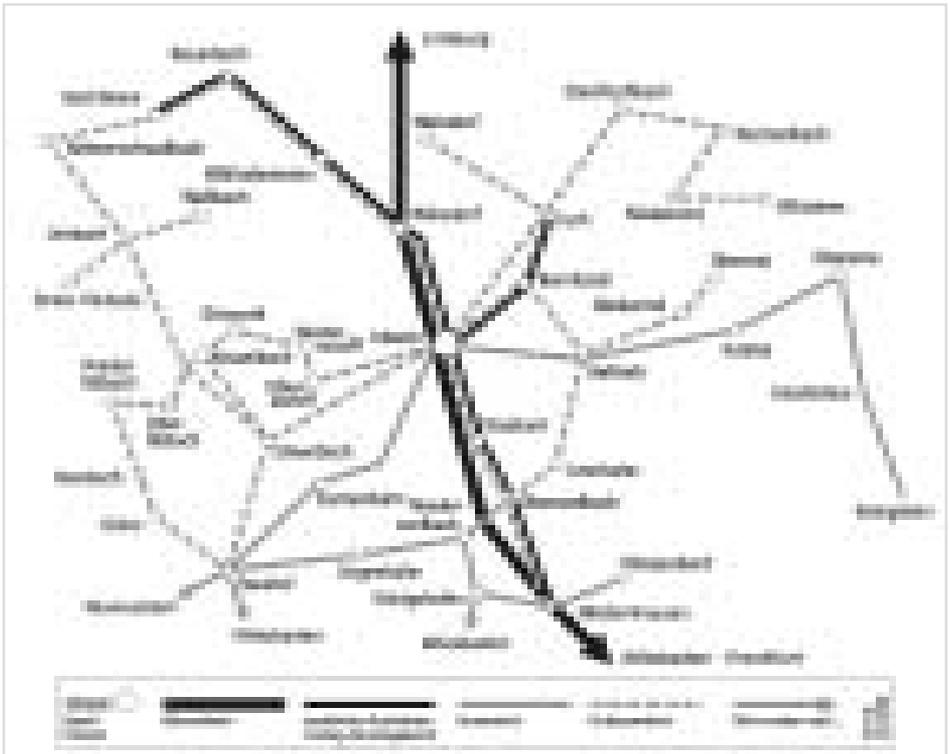
(og) Am Freitag, den 27. Juni, war die Premiere. Der neue Freizeitverkehr im Idsteiner Land startete. Jeweils am Freitag- und Samstagabend sowie vor Feiertagen fährt zusätzlich zum normalen Bus- und Rufbusangebot ein moderner RTV-Bus. Er ist zwischen Esch, Bermbach, Idstein, Wörsdorf, Wallrabenstein, Beuerbach und Bechtheim unterwegs.

Der bisherige Discobus der Stadt Idstein wird in das Angebot der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) integriert und erweitert. Ab 27. Juni fährt ein Fahrzeug aus dem Idsteiner Stadtbushof den Freizeitverkehr. Der kompakte Bus bietet 24 Sitzplätze, ist 2 Meter kürzer und 15 Zentimeter schmaler

als ein normaler Bus und damit ideal für den Nachtverkehr.

Fahrplan

Ab Bechtheim starten die Fahrten nach dem Betriebsschluss der großen Busse freitagsabends in Richtung Idstein – Esch



*Vorstellung des
Freizeitverkehrs
durch die
Bürgermeister
(v.l.n.r) Gerhard
Krum (Idstein),
Günter Döring
(Niedernhausen),
Axel Petri
(Hünstetten)
und Werner
Scherf (Waldems)
sowie RTV-
Geschäftsführer
Roland Buitkamp*

Foto: RTV



um 22.07 und 0.07 Uhr. Samstags fahren die Busse ab Bechtheim um 18.07, 20.07, 22.07 und 0.07 Uhr.

In der Gegenrichtung verkehren die Freizeitbusse ab Esch um 23.00 und 1.00 Uhr in Richtung Idstein – Bechtheim. Samstags werden Fahrten um 19.00, 21.00, 23.00 und 1.00 Uhr ab Esch angeboten.

Die Busse fahren auf den normalen Wegen der RTV-Buslinien 225 (Bechtheim – Idstein) und 233 (Esch – Idstein).

Bis zur letzten S-Bahn in Niedernhausen

Nach Ankunft der letzten S-Bahn aus Frankfurt in Niedernhausen fährt um 1.07 Uhr ein weiterer Bus über Idstein nach Esch. In Idstein gibt es dann zahlreiche Anschlussfahrten in Richtung Bechtheim – Strinz-Trinitatis (Linie 225), Görsroth (Linie 224) und Heftrich – Königstein

(Linie 223). Der Fahrplan der Rufbusse in kleinere Ort, wie beispielsweise Nieder-Oberrod oder Wüstemms, ist auf diese Spätfahrten abgestimmt. Die letzte Nachtfahrt startet um 2.30 Uhr ab Wallbach in Richtung Idstein.

Günstig unterwegs

Im Freizeitverkehr gilt der reguläre Tarif des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV). Besitzer von RMV-Zeitkarten müssen damit keinen zusätzlichen Fahrchein mehr lösen.

Die RTV empfiehlt Gelegenheitsnutzern besonders die günstige RMV-Gruppentageskarte. Sie gilt für bis zu 5 Personen für beliebig viele Fahrten am Geltungstag bis zur letzten Nachtfahrt und kostet im Idsteiner Land je nach Entfernung zwischen 5,50 Euro und 8,40 Euro.

Aschaffenburg - Darmstadt - Wiesbaden Neue Doppelstockzüge ab Dezember Neue Regionalbahnsteige in Aschaffenburg

(fl) Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 geht DB Regio Unterfranken mit dem Südhessennetz an den Start. Anstelle der bisher einstöckigen Reisezugwagen kommen dann auf der Strecke Wiesbaden-Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg moderne Doppelstockzüge (DOSTO) zum Einsatz.

Insgesamt werden eine zweiteilige und sieben dreiteilige DOSTO-Garnituren sowie neun Lokomotiven der Baureihe 143 zur Verfügung stehen. Derzeit werden insgesamt 26 DOSTO-Wagen entsprechend den Vorgaben des Bestellers, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), umgebaut. Im Mittelpunkt stehen dabei Komfort für den Fahrgast und eine behindertengerechte Ausstattung.

Sowohl in der ersten als auch in der zweiten Wagenklasse werden Sitzplätze mit Steckdosen ausgestattet. Die Fahrgäste können somit die Fahrzeit beispielsweise zum Arbeiten mit dem Laptop nutzen. Ein Mehrzweckabteil bietet Platz für Fahrräder, außerdem wird der Steuerwagen rollstuhlgerecht ausgestattet. Rund zehn Prozent der Sitzplätze werden als Plätze für mobilitätseingeschränkte Rei-

Ab Dezember verkehren im Bahnhof Dieburg moderne Doppelstockzüge, so dass die alten Züge aus Silberlingwagen abgezogen werden

Foto: Andreas Christopher





Die Eloks der Baureihe 143 werden auch vor den neuen Doppelstockzügen zum Einsatz kommen

Foto: Andreas Christopher

sende ausgewiesen. Optische und akustische Fahrgastinformationssysteme sorgen dafür, dass auch hör- und sehbehinderte Fahrgäste Informationen über den Fahrtverlauf und die nächste Station erhalten können. Türschließvorgänge sollen ebenfalls optisch und akustisch angezeigt werden. An den Türen befinden sich außerdem große, leicht auffindbare und taktil erfassbare Taster.

Neue Regional-Bahnsteige in Aschaffenburg

Am Aschaffener Hauptbahnhof werden die Bahnsteige für den Regionalverkehr barrierefrei ausgebaut. Damit wird die Modernisierung der Verkehrs-drehscheibe in Mainfranken fortgesetzt. Die Fertigstellung der Bahnsteige ist für Mitte 2009 geplant.

Im Zuge des barrierefreien Ausbaus werden die zwischen 195 m und 280 m langen Bahnsteige an den Gleisen 1 bis 4 von derzeit 0,38 Meter auf 0,55 Meter erhöht. Der sechs Meter breite Mittel-

bahnsteig an den Gleisen 3 und 4 wird durch einen Aufzug erschlossen. Zusätzlich zur Erhöhung der Bahnsteige werden die Bahnsteigdächer und weitere Ausstattungen, wie Lautsprecher, Fahrgastinformationsanlagen und Sitzbänke, erneuert.

Neues auch in Dettingen

Auch im benachbarten Dettingen am Main an der Strecke nach Hanau wird derzeit ein barrierefreier Außenbahnsteig gebaut. Mittels einer Rampe können mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, aber auch Reisende mit Fahrrad und Kinderwagen stufenlos zum Zug kommen. Die Bahnsteighöhen werden dem Einstiegsniveau der Züge angepasst.

Insgesamt werden für den Neubau ca. 1,2 Millionen Euro zur Verfügung gestellt, von dem rund 1057 Reisende täglich profitieren. Der neue Bahnsteig mit einer Länge von 210 Metern und einer Breite von 2,75 Metern kann voraussichtlich im November 2008 in Betrieb gehen.

Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim Bahn und Straßenverwaltung wollen gemeinsam bauen

(fl) Die Deutsche Bahn AG und die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung haben vereinbart, den Neubau der Bahnstrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar und den sechsspurigen Ausbau der A67 zwischen dem Darmstädter Kreuz und Einhausen gemeinsam zu planen. Die wichtigsten Ziele der Vereinbarung sind, die Eingriffe in die Natur so gering wie möglich zu halten und Kosten zu sparen.

Für die Durchführung der notwendigen Planfeststellungsverfahren ist die DB zuständig. Die Einleitung des ersten Verfahrens für den nördlichsten Bereich ist für Mai 2009 vorgesehen.

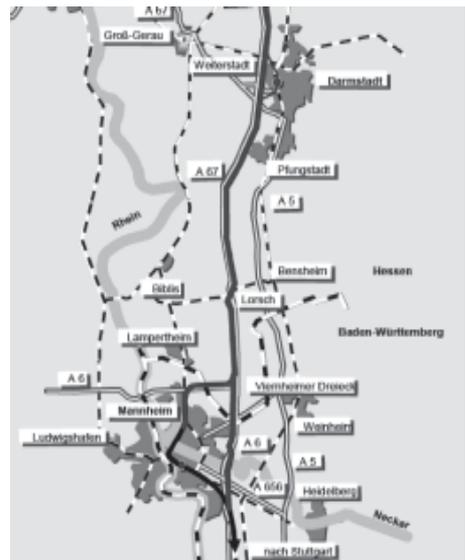
Nach Angaben der Bahn kann der Flächenverbrauch durch die gemeinsame Planung für den Bau von Straße und Bahnlinie deutlich verringert werden, da beide Verkehrswege so dicht wie technisch möglich nebeneinander verlaufen sollen. Normalerweise muss ein Regelabstand von mindestens 20 Metern vorhanden sein, bei diesem Bauvorhaben allerdings darf der Abstand in Schutzgebieten auf vier Meter reduziert werden. In diesen Bereichen gewährt eine entsprechend ausgebildete Wand die Sicherheit zwischen Autobahn und Schiene. Weiter ist vorgesehen, die Schallschutzmaßnahmen für Eisenbahnstrecke und Autobahn eng zu verzahnen, um so einen optimalen Schutz für die Anwohner zu erreichen.

Neben den Vorteilen für Mensch und Umwelt hilft die Vereinbarung auch Kosten zu sparen. Aufgrund der geplanten gleichzeitigen Ausführung konzentrieren sich die Baumaßnahmen auf einen vergleichsweise kurzen Zeitraum. Eine

gemeinsame Nutzung der Baustraßen sowie der Abstellflächen für Baumaterial und Maschinen ermöglicht es zudem, die Baumaßnahmen schneller und effizienter abzuwickeln.

Durch die Planung aus einer Hand und dem späteren gemeinsamen Bau wird die Führung der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar entlang der A67 ermöglicht.

Grafik: Deutsche Bahn



Endlich! Unser Beitrag gegen das Lärmverschmutzen



Nein zum CDD – für Klang alle Deutschen Bundesräte!

Wiederum: Gesundheit, Lebensqualität, soziale Gerechtigkeit, Klimaschutz, öffentliche Sicherheit, wirtschaftliche Prosperität, kulturelle Teilhabe, Transparenz, politische, soziale, rechtliche, ökologische, soziale und andere Vorteile werden durch den CDD (Lärmverschmutzung) gefährdet und gefährdet. Insbesondere: Bildung, Gesundheit, soziale Gerechtigkeit und Lebensqualität. Insbesondere: Bildung, Gesundheit, soziale Gerechtigkeit und Lebensqualität. Insbesondere: Bildung, Gesundheit, soziale Gerechtigkeit und Lebensqualität. Insbesondere: Bildung, Gesundheit, soziale Gerechtigkeit und Lebensqualität.

Es geht darum, dass das CDD (Lärmverschmutzung) die Gesundheit, die Bildung, die soziale Gerechtigkeit, die Lebensqualität und die wirtschaftliche Prosperität gefährdet. Insbesondere: Bildung, Gesundheit, soziale Gerechtigkeit und Lebensqualität. Insbesondere: Bildung, Gesundheit, soziale Gerechtigkeit und Lebensqualität. Insbesondere: Bildung, Gesundheit, soziale Gerechtigkeit und Lebensqualität. Insbesondere: Bildung, Gesundheit, soziale Gerechtigkeit und Lebensqualität.

Es geht darum, dass das CDD (Lärmverschmutzung) die Gesundheit, die Bildung, die soziale Gerechtigkeit, die Lebensqualität und die wirtschaftliche Prosperität gefährdet. Insbesondere: Bildung, Gesundheit, soziale Gerechtigkeit und Lebensqualität. Insbesondere: Bildung, Gesundheit, soziale Gerechtigkeit und Lebensqualität.

Es geht darum, dass das CDD (Lärmverschmutzung) die Gesundheit, die Bildung, die soziale Gerechtigkeit, die Lebensqualität und die wirtschaftliche Prosperität gefährdet. Insbesondere: Bildung, Gesundheit, soziale Gerechtigkeit und Lebensqualität. Insbesondere: Bildung, Gesundheit, soziale Gerechtigkeit und Lebensqualität.

Verlag: Bertelsmann Verlag, Bonn, Deutschland, 2023. ISBN: 978-3-7089-1234-5
Telefon: +49 228 9200-11 / Fax: +49 228 9200-1234

Bertelsmann Verlag  Qualität. Sonst nichts.

Ungewöhnlich scharfe Kritik: Der RMV befürchtet weitere Vernachlässigung der Stationen durch die Deutsche Bahn AG

(fl) Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) kritisiert in einer Pressemitteilung den Entwurf einer Vereinbarung zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur, die der Bund mit der DB AG vor der Teilprivatisierung ihrer Transportgesellschaften abschließen möchte.

In diesem Entwurf einer so genannten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung fehlt laut RMV insbesondere die strecken- beziehungsweise stationsscharfe Festlegung der zu erbringenden Qualität. Die Infrastrukturbetreiber der DB AG erhalten damit weitgehend freie Hand, die Mittel des Bundes auf Großstadtbahnhöfe und das ICE-Netz zu konzentrieren, und gleichzeitig Strecken und Stationen in der Region zu vernachlässigen. Damit könne der DB-Konzern die Profitabilität des teilprivatisierten eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs zu Lasten des Nahverkehrs steigern.

Bereits in den letzten Jahren musste der RMV beobachten, dass die Infrastruktur-Gesellschaften der DB AG bei der Bewirtschaftung der regionalen Infrastruktur gespart und Stationen vernachlässigt haben. Der RMV befürchtet, dass die DB AG nach dem Börsengang ihrer Transporttöchter die von den RMV-Gesellschaftern mitgetragene „Philosophie eines für die Städte, den Ballungsraum und die Region gleichermaßen ausgewogenen Mobilitätskonzepts“ empfindlich stört. Stattdessen möchte der RMV weiterhin mit seinen Partnern – darunter DB Station und Service – Bahnhöfe und



Niedrige Bahnsteige und niveaugleiche Gleisübergänge in Lorch. Für mobilitätseingeschränkte Personen ist es fast unmöglich, in und aus dem Zug zu kommen

*3 Fotos:
Hans-Peter
Günther*



Ein ähnliches Bild im Bahnhof Rüdesheim, einem der bekanntesten Weinorte im Mittelrheintal: Unebene Bahnsteige, die nur unwesentlich höher als die Schienen sind. Kleine Büsche wachsen an den Bahnsteigkanten

Stationen funktional aufwerten, sowie mit ausgebauten und instand gehaltenen Gleisen die Verkehrsleistung „qualitativ und quantitativ verbessern“. Die im Vertragsentwurf enthaltenen Qualitätsparameter sind nach den Erfahrungen des RMV ungeeignet zur Messung der Qualität des Netzes und der Stationen. Außerdem fehlt ein wirksamer Anreiz für die DB-Infrastrukturbetreiber, die vertraglichen Regelungen einzuhalten. RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann: „Die Regelungen in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung reichen nicht aus. DB Netz AG und DB Station&Service AG sollen zusätzlich zu den jährlich steigenden Trassen- und Stationspreisen weitere 2,5 Milliarden Euro pro Jahr vom Bund bekom-

men, ohne verpflichtet zu werden, die regionale Infrastruktur ausreichend zu erhalten und weiter zu entwickeln. Das ist Infrastrukturpolitik nach Gutsherrenart. Wir erwarten aber, dass der Bund seinen verfassungsmäßigen Auftrag erfüllt, den Erhalt der gesamten Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten.“

Pro Bahn & Bus kann die Vernachlässigung der Stationen im RMV-Gebiet bestätigen. Allerdings fällt auf, dass andere Bundesländer eher bereit sind, Eigenmittel in die Verbesserung der Bahnhöfe zu investieren. In Hessen sind unserem Verband Aussagen von verantwortlichen DB-Mitarbeitern bekannt, wonach in die ländlichen Stationen „kein Cent“ inves-

tiert werden darf. Angestrebt werde vielmehr die Ausstattung nach dem Standard „wie bei einer Straßenbahn-Haltestelle“, und das selbst bei Stationen von Mittel- und Oberzentren.

Dass die Bundesländer in Bahnhöfe investieren – manche mehr und manche weniger - darf für die Deutsche Bahn nicht zum Argument werden, keinerlei eigene Verbesserungen mehr vorzunehmen. Manchmal grenzt das Verhalten der Bahn AG an Sturheit, wenn selbst kleinste Investitionen gescheut werden, um beispielsweise eine Barrierefreiheit herzustellen. Oder wenn die Beleuchtungskörper einer Station so verschmutzt sind, dass kaum noch Licht durchfällt...

Die Kritik des RMV ist richtig und trifft den Kern der Sache. Die Deutsche Bahn AG als Rechtsnachfolgerin der Bundesbahn hat eine Verantwortung für die



Hier gibt es keinen Service trotz großem Schild: Der Servicestore im Bahnhof Rüdesheim hat geschlossen

einst mit öffentlichen Mitteln errichteten Bahnanlagen. Und haben nicht alle bisherigen Bahnchefs der privatisierten Bahn vollmundig betont, die Bahnhöfe seien „die Visitenkarte“ des Unternehmens. Wenn die Einsicht schon vorhanden ist, warum ändert sich dann so wenig in Burg- und Niedergemünden. Kirchhain, Oestrich-Winkel und anderswo?

Verwirrung um die RMV-Anschlussfahrkarte

(fl) Die Regelung, nach der RMV-Zeitkarteninhaber eine vergünstigte Einzelfahrkarte für Tarifgebiete außerhalb des Gültigkeitsbereichs ihrer Zeitkarte erwerben können, wurde zum letzten Fahrplanwechsel prinzipiell vereinfacht und auf alle Zeitkarten-Preisstufen erweitert.

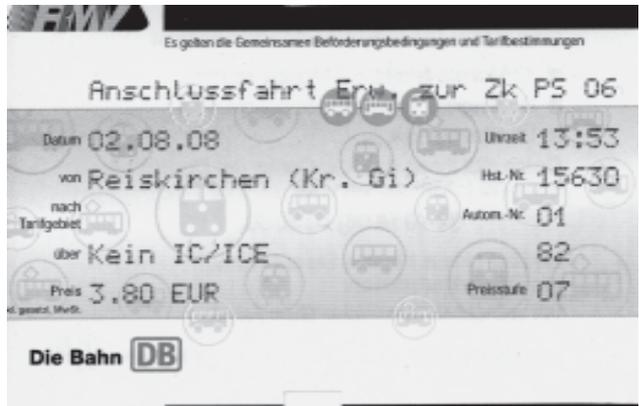
In manchen Fällen sorgt aber auch die neue Regelung für Verwirrung und sogar für unterschiedliche Preise für gleiche Fahrstrecken. Ein Mitglied unseres Verbandes hatte dies gegenüber dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) bemängelt und folgende Antwort erhalten, die wir auszugsweise zitieren:

„RMV-Einzelfahrkarten erhält man grundsätzlich nur mit Gültigkeit ab dem Tarifgebiet, in welchem sie gekauft wer-

den. Deshalb kann man beispielsweise innerhalb des Tarifgebietes 65 (Wiesbaden/Mainz - Anmerkung der Red.) keine Einzelkarte mit Gültigkeit ab den Grenzhaltestellen Hochheim oder Bischofsheim kaufen. Genau aus diesem Grund werden für die Inhaber/innen von RMV-Zeitkarten für Fahrten in RMV-Ziele außerhalb des räumlichen Gültigkeitsbereichs Anschlusskarten angeboten.

Der Preis der Anschlussfahrkarte ent-

*Die RMV-Anschlusskarte:
Nach der Tarifänderung jetzt
auch für niedrige Preisstufen
erhältlich, aber kompliziert
zu kaufen*



spricht hierbei nicht exakt dem Preis einer Einzelfahrkarte, welche für die isolierte Strecke außerhalb des Gültigkeitsbereichs der Zeitkarte zu zahlen wäre, teilweise ist die Anschlussfahrkarte teurer, teilweise auch günstiger.

Im Gegensatz zur früheren Anschlussfahrkarten-Regelung, die wegen einer Reihe von Nachteilen, die mit dem neuen Angebot beseitigt werden konnten, geändert wurde, werden als Anschlussfahrkarten keine Zuschläge mehr gelöst, sondern es wird eine mit Zeitkarte ermäßigte Einzelfahrkarte erworben. Der Preis der Anschlussfahrkarte ergibt sich hierbei zum einen aus der Preisstufe der Einzelfahrt, zum anderen aus der Ermäßigung in Abhängigkeit der Preisstufe der bereits vorhandenen Zeitkarte.

Da Einzelfahrkarten grundsätzlich nur mit Gültigkeit ab dem jeweiligen Start-Tarifgebiet gelöst werden können, kann der Preis der (Anschluss-) Einzelfahrkarte in Abhängigkeit vom Standort innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs der Zeitkarte variieren. Wenn Sie eine Zeitkarte

der Preisstufe 5 für die Relation „von 65 nach 50“ (von Wiesbaden/Mainz nach Frankfurt - Anmerkung der Red.) besitzen, kostet beispielsweise eine Anschlussfahrkarte ab Mainz nach Langen (Preisstufe 5) 2,50 Euro, ab Frankfurt beträgt der Preis für die Anschlussfahrkarte nach Langen (Preisstufe 4) hingegen nur 1,85 Euro. In diesen Fällen ist es in der Tat empfehlenswert, die Anschlusskarte beim letzten Umstieg innerhalb des räumlichen Gültigkeitsbereichs der Zeitkarte zu lösen.

Für die Fahrt nach Darmstadt bezahlen Sie für die Anschlussfahrkarte allerdings sowohl ab Mainz als auch ab Frankfurt 2,50 Euro (Einzelfahrt der Preisstufe 5).

(...) Abschließend möchten wir Sie noch darauf hinweisen, dass es auf der Rückfahrt in den Fällen, in denen eine Grenzhaltestelle, für welche Ihre Zeitkarte bereits Gültigkeit hat, passiert wird, günstiger sein kann, eine Anschlussfahrkarte bis zu dieser Grenzhaltestelle zu lösen, beispielsweise bei der Fahrt von Darm-

stadt oder Langen nach Frankfurt bis Frankfurt, Louisa Bahnhof.(...)“

Hintergrund:

Die Neue Anschlusskartenregelung bei DB-Automaten im Detail

Wer am DB-Automaten eine Fahrkarte nach der RMV-Anschlusskartenregelung erwerben möchte, muss mehrere Bedienungsschritte kennen:

1. Zunächst ist die Preisstufe der Gesamtstrecke zu ermitteln. Dazu gibt der Kunde oder die Kundin den Zielcode des Tarifgebietes ein, welches erreicht werden soll, und drückt die Taste „Einzelfahrt“.
2. Der Fahrgast merkt sich die eben ermittelte Preisstufe der Einzelfahrkarte und drückt die Taste „Anschlussfahrt zur Zeitkarte“. Am Bildschirm erscheinen jetzt neue Eingabefelder.
3. Als nächstes ist die zuvor ermittelte Preisstufe der Einzelfahrt erneut in den Automaten einzugeben. In Frage kommen die Ziffern 2 bis 7 für die Preisstufen zwei bis sieben oder 9 - letztere teilt dem Automaten mit, dass der Kunde in ein Zielgebiet der Preisstufe 13 reisen möchte. Die Automaten nehmen jedoch nur einstellige Eingaben an...“
4. Nun erscheint dem Fahrgast die Maske zur Eingabe der „Kennziffer“ seiner Zeitkarten-Preisstufe. Zur Auswahl stehen die Ziffern 1 bis 6 für die Preisstufe eins bis sechs sowie die Ziffer 9 für die Preisstufe 13.

Ein vereinfachter Erwerb von Anschlussfahrkarten ist erst mit der Montage neuer DB-Automaten zu erwarten, welche in etwa zwei Jahren beginnen soll. An neueren Automaten bei den städtischen Verkehrsbetrieben gestaltet sich der Fahrkartenverkauf etwas einfacher. Hier entfällt das Ermitteln der Einzelkarten-Preisstufe, also der oben beschriebene Schritt 1. Nach Eingabe des Zielcodes und der Auswahl „Anschlussfahrt zur Zeitkarte“ kann direkt mit der Eingabe der Zeitkarten-Kennziffer begonnen werden.

Wann lohnt sich die Anschlusskarte zur Zeitkarte?

Bei der Frage „Bahncard contra Anschlussfahrkarte“ kommen manche Kunden ins Grübeln. Nach Überprüfung durch Pro Bahn & Bus lohnt sich die Anschlusskarte gegenüber der Bahncard-Regelung für Inhaberinnen und Inhaber von Zeitkarten der Preisstufen 3 bis 6. Zu berücksichtigen ist ferner, ob am Start- oder Zielort noch eine Fahrt mit Bussen, U- oder Straßenbahnen anfällt. Dort gilt die Bahncard bekanntlich nicht.

Bahndreieck Spessart Ein Schritt vor – zwei zurück

(cb) Schon das hessische Wahlkampfjahr 2007 hat hinsichtlich der Beseitigung des Planungsstopps aus 2003 nicht den erhofften Durchbruch gebracht. Auch in 2008 wird in Hessen diese „Tradition des Stillstandes“ fortgesetzt.

Vorfinanzierung des Raumordnungsverfahrens gescheitert?

Die überfällige Modernisierung von Bahnhöfen entlang der Kinzigtalbahn setzt voraus, dass man den Endzustand nach Realisierung des laut Bundesverkehrswegeplans (BVWP) „vorrangigen“ Aus- bzw. Neubaus kennt. Der wiederum ist ohne ein Raumordnungsverfahren völlig offen. Dieses vorzufinanzieren wäre die Region sogar bereit, um endlich Planungssicherheit zu erlangen. Was wiederum blockiert wird, wenn sich Bund, DB und Finanzierungswillige auf triviale Formalitäten wie Finanzvolumen

und Rückzahlungszeitpunkt nicht einigen „können“. Und so ruht der öffentliche Fokus nicht etwa auf dem miserablen Bauzustand intensiv genutzter Pendlerbahnhöfen in Gelnhausen, Wächtersbach, Langenselbold und Hanau. Oder auf Verspätungen, Überholungen und Anschlussverluste. Sondern auf der Beseitigung von Bahnübergängen, damit der KFZ-Verkehr noch ungehinderter fließt...

Tunnelbau bei Schlüchtern stockt

Seit Ende Februar 2008 steht die 104m lange Tunnelbohrmaschine bei km 2,965 km von insgesamt 3,998 km aufzufahrender Länge des „Neuen Schlüchterner Tun-

Auch Ende August ist die A66 noch halbseitig gesperrt. Im Vordergrund die neue Brücke der alte B 40, dahinter die neugebauten Überführung der Strecke Flieden – Elm – Gemünden



nels“. Grund sind unerwartet starke Wassereinbrüche, die man mittels zahlreicher Brunnenbohrungen aus dem Bereich der ca. 20 m darüber liegenden Neubautrasse der A66 in den Griff bekommen wollte. Am 30. Mai entdeckte man zwischen den Anschlussstellen Schlüchtern Nord und Flieden ein Loch auf dem Standstreifen in Richtung Fulda. Daraufhin wurde die Autobahn für einige Tage komplett und seit dem halbseitig gesperrt.

Die Wiederaufnahme des Bohrbetriebes wurde immer wieder verschoben. Welche Zeitverzögerungen und Kostensteigerungen des mit 190Mio EURO angesetzten Bauprojektes entstehen, ist noch nicht bekannt. Die für Herbst 2009 vorgesehene Verlegung des kompletten Zugverkehrs aus dem Alttunnel wird somit nicht mehr haltbar sein.

Immerhin konnte im Sommer auf der Strecke Flieden – Gemünden zwischen Vollmerz und Sterbfritz planmäßig das Ersatzbauwerk für den abgängigen Ramholtztunnel in Betrieb genommen werden. Damit entfällt eine langjährige

Die Baustelle am südliche Tunnelportal in Schlüchtern neben dem Abzweig Ziegenberg in Richtung Elm Mitte August 2008



Langsamfahrstelle mit nur 50 km/h, wovon neben der RB-Linie Schlüchtern – Würzburg insbesondere auch der sehr starke Güterverkehr auf der alten Nord-Süd-Strecke profitiert.

Rückbau im Bahnhof Wächtersbach

Im Frühjahr 2008 wurden in einer bemerkenswerten Rückbauaktion alle Nebengleise des Bahnhofs Wächtersbach durch Ausbau der Weichen abgehängt. Lediglich das Überholgleis 3, das meistens von den dort wendenden RB-Zügen von und nach Frankfurt/M belegt ist, blieb erhalten. Da man selbst das benachbarte Gleis 762 abgenabelt hat, muss seitdem das planmäßige und außerplanmäßige Umsetzen der Loks bei den endenden RB-Zügen über das Hauptgleis in Richtung Fulda erfolgen, was auf der hoch belasteten Strecke weitere Kapazitäten bindet.

Zugleich wurde damit die einzig verbliebene Holzverlademöglichkeit zwischen Fulda und Hanau stillgelegt, die zuletzt von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient wurde.

Linienverbesserung Neuhof nimmt Kontur an

Rund um Neuhof sind die umfangreichen Bauarbeiten für die gemeinsame Trasse der künftig in einem 1,6km langen Tunnel unter der Eisenbahn geführten A66 nicht mehr zu übersehen.

Ein späterer viergleisiger Ausbau sei zwar berücksichtigt, so die Straßenbauverwaltung. Über eine Erhöhung der Entwurfsgeschwindigkeit von derzeit nur 160 auf 200 km/h – wie seit Mitte der 1980er Jahre ursprünglich geplant – gibt



Der Bahnhof in Neuhoef am 31.8.2008. Gewaltige Erdbewegungen lassen die Neubautrasse von A66 und Kinzigtalbahn erkennen Alle Fotos dieses Artikels: Christian Behrendt

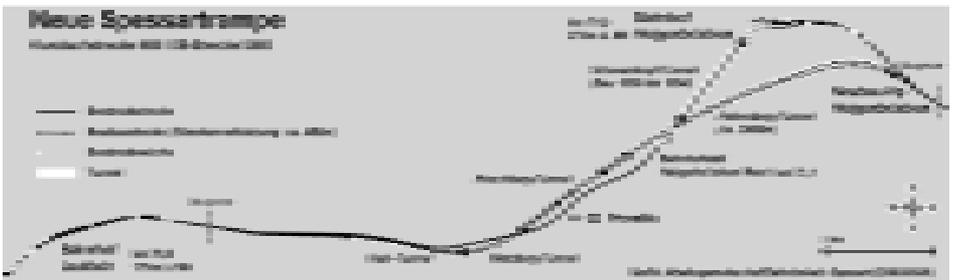
es pikanter Weise keine positive Aussage. Die bis zuletzt betriebene Holzverladung musste baubedingt entfallen. Bis Mitte 2015 soll die ca. 100 Mio Euro teure Gesamtmaßnahme fertig sein.

Neue Spessarttrampe Laufach – Heigenbrücken wird konkret

Auf der unterfränkischen Main-Spessart-Bahn (Frankfurt/M -) Aschaffenburg – Würzburg wird möglicherweise noch im September 2008 das Plan-

feststellungsverfahren für den abgeflachten Neubauabschnitt Laufach – Heigenbrücken eingeleitet.

Nach langjährigem, konstruktivem Engagement der Region über das gesamte politische Spektrum hinweg wird nur eine leistungsfähige, zweigleisige Variante realisiert (vgl. Grafik). Dennoch wirkt sich auch hier der Planungsstillstand im Kinzigtal negativ aus, denn im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens hätten längst auch die Ausbaumöglichkeiten zwi-



schen Hanau und Gemünden geprüft werden sollen. So jedoch bleibt das Bauvorhaben isoliert, ohne z.B. auf die Bedürf-

nisse für einen modernen, vertakteten Regionalverkehr zwischen Heigenbrücken und Frankfurt/M abgestimmt zu sein.

Kommentar:

Blockade wird zum Dauerzustand!

Finanznot, Streiks, Bahnprivatisierung – immer hat man in Berlin angeblich „Wichtigeres“ zu tun, als sich mit einem Kernstück seines eigenen Schienennetzes zu beschäftigen – dem Bahndreieck Spessart. Man beschwört Verkehrsverlagerungen auf die Schiene, schafft dafür aber die Voraussetzungen nicht. DB Netze wiederum mag partout nicht planen, weil ja keine Finanzierungssicherheit besteht. Der RMV hat zwar schöne Konzepte wie „Frankfurt/Rhein-Main plus“ mitgestaltet, wird aber von der Hessischen Landesregierung im Regen stehen gelassen. Auch wenn – oder gerade weil? – dort so viel von Mobilität und Logistik geredet wird.

Das Fazit ist ernüchternd: Der Ausbau der Schienenkapazitäten existiert allenfalls in Sonntagsreden. Von Montag bis Samstag wird er jedoch tatkräftig behindert und verzögert, wo immer es geht. Insbesondere dann, wenn es gilt, den heiß geliebten Straßenbau voranzutreiben. ICE-Fahrzeit, die man auf freier Strecke nicht einsparen kann, wird die Börsenbahn dann eben durch Auslassen von Systemhalten wettmachen, bei Trassenknappheit den Nahverkehr „überbieten“. So schießen sich Fulda, Hanau, Aschaffenburg und letztlich die gesamte Region diesseits und jenseits der Landesgrenze ein grandioses Eigentor. Rechtzeitige Interessensintegration? Hat man wieder mal verschlafen. Der nächste alljährliche Ärger steht schon wieder ins Haus: Weil zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens ergänzende ökologische Untersuchungen nötig sind, müssen diese spätestens bis zum Herbst beauftragt sein, da ansonsten wieder eine volle Vegetationsperiode verloren geht.

Was eigentlich tun unsere gewählten Abgeordneten in Wiesbaden und Berlin? Offenbar wenig bis nichts. Und das Wenige, das gemacht wird, macht man auch noch falsch.

Der hessischen Schienenverkehrspolitik fehlen realistische Visionen. Sie verwaltet nur noch den selbstverschuldeten Niedergang und hat auch auf den großen Bahnachsen inzwischen jegliche Glaubwürdigkeit verspielt.

Christian Behrendt

Reisebericht: Öffentlicher Verkehr in China

(js) Am 8. August 2008 begannen in China die Olympischen Sommerspiele. In allen Medien hatten schon viele Wochen zuvor Berichte über das Gastgeberland Hochkonjunktur. Auch die Redaktion der Hessenschiene konnte sich der allgemeinen Euphorie nicht verschließen, und ohne Kosten und Mühen zu scheuen, entsandte sie einen Redakteur ins Reich der Mitte.

Ni Hao und Guten Tag. Ein ausführlicher Bericht über das Eisenbahnland China würde den Rahmen an dieser Stelle sprengen, deshalb sollen nur die Bilder mit einem kurzen Text erläutert werden.

Nach der Landung auf dem Flughafen Shanghai erreicht man die Stadt am besten mit dem „Maglev“, dem in Kassel gebauten Transrapid. Nach wenigen Minuten wird die Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h erreicht. Die Autos „ste-



Der Transrapid heißt hier Maglev

Die markante Skyline von Shanghai. Alle Bilder: Jürgen Schmied



hen“ förmlich auf der parallel verlaufenden Autobahn. Nach 3 Minuten flotter Fahrt bremst der Zug bereits schon wieder ab. Für die 30 km lange Strecke bis zum Stadtrand von Shanghai benötigt der Maglev gerade einmal 8 Minuten. Mit dem Taxi benötigt man für die gleiche Strecke etwa eine Stunde, und das bei gleichem Fahrpreis von ca. 50 Yuan (5 Euro).

An der Endstation des Maglev kann man direkt in eine der 9 modernen U-Bahn-Linien umsteigen, die die Metropole mit 18 Millionen Einwohnern durchziehen. Das U-Bahn-Netz wächst ständig in ungeheurer Geschwindigkeit. Die U-



U-Bahnsteig in Shanghai mit den im Text beschriebenen Bahnsteigtüren

Bahnstationen der Innenstadt zeichnen sich alle durch Bahnsteigtüren aus, hinter denen die Züge zentimetergenau zum stehen kommen. Fahrgäste können so nicht mehr auf das Gleis vor die heranahenden Bahnen stürzen. Auch an den noch teilweise vorhandenen offenen Bahnsteigen halten die Zügtüren punktgenau an den markierten Stellen.



Diesel- oder Elektroantrieb. Beide Varianten prägen den Busverkehr in der Metropole Shanghai

Natürlich kann man die Stadt auch oberirdisch mit den unzähligen Buslinien erkunden, die tagsüber ebenso wie die U-Bahn im Allgemeinen im 10-Minuten-Takt verkehren. Deshalb gibt es auch keine Fahrpläne, die nächste Bahn/Bus kommt in Kürze. Bemerkenswert sind auch Fahrkarten, die an den Fahrkartenschaltern aufgeladen werden können. Über Scanner in den U-Bahnstationen bzw. in den Bussen bezahlt man den Fahrpreis genauso bequem wie im Taxi. Da alle Ansagen und Hinweisschilder in Shanghai in chinesischer sowie in englischer Sprache informieren, kann man sich durchaus zurechtfinden. Bei eventuell auftretenden Problemen mit Automaten oder den Drehkreuzen der Bahnsteigsperrn eilen Servicebedienstete in Minuten-schnelle herbei und helfen freundlich.

Auch der Fernverkehr unterscheidet sich durchaus von europäischen Maßstäben. Die Metropole Shanghai besitzt zwei große Fernbahnhöfe. Den Hauptbahnhof im Norden der Stadt, und den ebenfalls mächtigen Südbahnhof, von dem aus man in die südlichen und westlichen Provinzen aufbrechen kann. Von weitem wirkt

Ein für chinesische Verhältnisse kurzer Schnellzug. Die 145 km/h schnelle Diesellok DF 4D 0076 mit Schnellzug K155 Nanjing-Süd – Kunming im Bahnhof Pingxiang in der Provinz Jianxi etwa 900 km westlich von Shanghai



der Südbahnhof eher wie ein riesiges, modernes Fußballstadion. Betritt man das Bauwerk, gelangt man zuerst in die ebenerdige Empfangshalle. Nach dem Kauf der Fahr- oder Bahnsteigkarten kann man sich durch die Bahnsteigsperrbegeben, bei der sogar die Koffer durchleuchtet werden. Man fühlt sich eher wie auf dem Flughafen als in einem Bahnhof. Von der Bahnsteigsperr gelangt man in die tiefer gelegenen Wartehallen. Für jeden Zug steht eine eigene Wartehalle zur Verfügung. Von dort aus wird man erst auf den in der untersten Ebene befindlichen Bahnsteig vorgelassen, wenn der Zug diesen

bereits erreicht hat. Da nur die Türen der vorgesehenen Wartehalle geöffnet werden, tut man gut daran, sich dort rechtzeitig aufzuhalten.

Beim Verlassen des Bahnhofes werden die Fahrkarten an der dortigen Bahnsteig-halle nochmals kontrolliert. Auch an den Provinzbahnhöfen muss man der gleichen Prozedur folgen, um seinen Zug zu erreichen. Soweit der kurze Ausflug ins Reich der Mitte. Zai Jian (Auf Wiedersehen).



Moderne Eisenbahn in China: Die 170 km/h schnelle SS 8 059 mit Schnellzug K150 im Bahnhof Shanghai-Süd.

Obere Edertalbahn Frankenberg - Battenberg Gleiserneuerung auf der oberen Edertalbahn

(js) Positives gibt es auch von dem verbliebenen Rest der oberen Edertalbahn Frankenberg – Battenberg zu vermelden. Die Strecke, welche einst nach Bad Berleburg führte, in mehreren Abschnitten seit 1981 stillgelegt und bis Battenberg-Auhammer zurückgebaut wurde, ist inzwischen in einem ziemlich maroden Zustand.

Die regelmäßig verkehrenden Güterzüge für den Holztransport konnten den Verladebahnhof Battenberg/Eder nur noch in Schrittgeschwindigkeit erreichen. Nun stellte die Kurhessenbahn 50.000 Euro zur Verfügung und ließ auf einem 1,5 km langen Abschnitt die alten Holzschwelle gegen neue Betonschwelle austauschen. Nach Angaben von Joachim Kuhn, Geschäftsführer der Kurhessenbahn, hätte eigentlich das komplette Gleisbett erneuert werden müssen, allerdings standen die Kosten von 2,5 Millionen Euro in keinem Verhältnis zu der geringen Auslastung der Strecke. Ein Gleisabschnitt bei Haine ist noch immer dringend sanierungsbedürftig, jedoch wird man die Strecke nun mindestens für weitere vier bis fünf Jahre nutzen können.

Das Holz, das in Battenberg verladen wird, wird in eine Zellstofffabrik in Sachsen-Anhalt befördert. Die Züge, die in der Regel aus 32 Wagen bestehen, werden etwa zweimal wöchentlich von der privaten Gesellschaft „Osthannoversche Eisenbahn“ OHE mit modernsten Diesel-

loks vom Typ „Herkules“ befördert. Trotz einer Leistung von 2.700 PS werden die Züge zwischen Marburg und Battenberg in drei bis vier Teilen befördert, wodurch die Anzahl der Zugfahrten stark zunimmt.

Burgwaldbahn Frankenberg - Marburg RMV-Linie 42 Vandalismus am Haltepunkt Ernsthausen

(js) Im Zuge der Modernisierung der Haltestellen im Bereich des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) waren alle Bahnhaltestellen mit beleuchteten Haltestellenschildern ausgestattet worden.

*Vandalismus im Haltepunkt Ernsthausen:
Das beschädigte Haltestellenschild*



Dazu gehörte neben dem beleuchteten Bahnsteigschild mit dem Ortsnamen auch ein ebenfalls beleuchtetes Hinweisschild an der Straßenseite, das auf die Haltestelle und die Zielbahnhöfe der verkehrenden Züge hinweist. In der Nacht zum 1. Juli 2008 wurde an der Haltestelle Ernsthausen das letztgenannte Schild durch Steinwürfe zertrümmert. Da es sich bei diesen Schildern um Einzelanfertigungen handelt, beläuft sich der Sachschaden auf ca. 1.500 Euro.

Ein ortsansässiger Beamter der Bundespolizei, selbst regelmäßiger Bahnbenutzer, nahm persönlich die Ermittlungen im Dorfmilieu auf. Nach seinen Angaben konnten die Täter zwischenzeitlich eingegrenzt werden. Diese können sich wohl schon auf eine Rechnung zur Wiedergutmachung ihres Vandalismus Schadens freuen.

Kuriosität am Rande

(js) In der gesamten Region Burgwald wurden kürzlich alle Rad- und Wanderwege mit neuen Hinweisschildern versehen. Da die Burgwaldbahn an allen Stationen mit diesen Wanderwegen verknüpft ist, wurden natürlich auch direkt an den Haltestellen die neuen Hinweisschilder aufgestellt, die die Entfernungen zu den Zielen über diese Wege angeben. Zu einem Kuriosum führte diese Maßnahme an der Haltestelle Ernsthausen. Glaubt man der Beschilderung der Wanderwege, liegt Frankenberg und Marburg in der gleichen Richtung. Zum Erstaunen der Fahrgäste der Burgwaldbahn fährt der Zug nach Marburg allerdings genau in die entgegengesetzte Richtung. Sollte die Bahn die Reisenden etwa in die falsche



Nach Marburg einmal nach links und einmal nach rechts Foto: Jürgen Schmied

Stadt befördern?

Die Lösung ist natürlich einfacher. Der Rad-/Wanderweg führt vom Bahnhof zunächst in die gleiche Richtung zum Waldrand. Von dort verzweigen sich die Wege nach Frankenberg und nach Marburg wieder in die gleiche Richtung, die die Bahn auch schon eingeschlagen hat.

**Obere Lahntalbahn
Erndtebrück - Bad Lasphe -
Marburg
RMV-Linie 43
Zusatzverkehr zum Altstadtfest in
Bad Laasphe**

*Die
Infostandbesetzung
beim Bad Laasphe
Altstadtfest
informierte die
Festbesucher mit
Infomaterial rund
um das Thema Bahn*

Foto: Friedrich Lang



(fl) Zum Altstadtfest in Bad Laasphe am 30. und 31. August 2008 organisierte die Kurhessenbahn einen umfangreichen Zusatzverkehr. Samstags waren Kurhessenbahn-Triebwagen teilweise im Stundentakt bis in die späten Abendstunden im Verkehr. Zwischen Bad Laasphe und Erndtebrück mussten allerdings baustellenbedingt Busse eingesetzt werden. Am Sonntag gab es dann Pendelfahrten mit einem Dampfzug der Treysaer Eisenbahnfreunde im Zweistundentakt zwischen Bad Laasphe und Friedensdorf. Leider blieb die Nutzung etwas hinter den Erwartungen zurück, was an der mäßigen Presseresonanz im Vorfeld gelegen haben dürfte.

Kurhessenbahn und AFS nutzten einen gemeinsamen Infostand am Bahnhof Bad Laasphe, an dem unter anderem die gut gestalteten Infobroschüren des Zweckverbandes Westfalen Süd wie „Bahn & Bike rund um Rothaarbahn & Obere Lahntalbahn“ erhältlich waren.

Infoblatt für Fahrgäste

(fl) Das verbesserte Zugangebot auf der oberen Lahntalbahn (siehe Artikel in dieser Hessenschiene) nahmen der VCD, die Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs (AFS) im hessischen Fahrgastverband Pro Bahn & Bus sowie die Arbeitsgemeinschaft Schienenverkehr Südwestfalen zum Anlass, ein Infoblatt für Fahrgäste herauszugeben.

Es enthält neben dem kompletten Fahrplan der Oberen Lahntalbahn weitere Informationen zur Strecke, zu den Tarifen, zur Bahngesellschaft Kurhessenbahn und insbesondere auch zu den Ideen der Organisationen für weitere Verbesserungen an der Strecke. Dazu gehören beispielsweise neue Haltepunkte in Bad Laasphe Kurpark, Niederlaasphe und Sarnau und durchgehende Züge von Marburg bis Siegen.

Main-Weser-Bahn RMV-Linie 30 Kassel - Gießen - Frankfurt Bahnsteigsperrung im Bahnhof Cölbe

(js) An vielen Bahnsteigen im hiesigen Schienennetz nagt der Zahn der Zeit. Sie werden zunehmend marode und sind dringend sanierungsbedürftig. Dies trifft ebenfalls auf den Bahnhof Cölbe bei Marburg zu. Hier zweigen die Strecken der Kurhessenbahn nach Erndtebrück und Frankenberg ab, die noch bis Sarnau ein gemeinsames Gleis benutzen. Der Bahnhof besitzt fünf Betriebsgleise und zwei Bahnsteige. Ein Bahnsteig dient den Zügen der Hauptstrecke nach Kassel, der zweite ist ausschließlich den Zügen der Nebenbahn vorbehalten. Da das Netz der Kurhessenbahn erst am Ausgang des Bahnhofes Cölbe beginnt, ist für die Unterhaltung des letztgenannten Bahnsteiges ebenfalls die Deutsche Bahn zuständig.

Doch inzwischen ist die Bahnsteigkante von Gleis 1 derart marode, dass diese

Bahnsteigseite aus Sicherheitsgründen auf voller Länge gesperrt werden musste. Die Personenzüge der Nebenbahnen können jetzt ausschließlich das Gleis 2 benutzen, somit können derzeit keine Zugkreuzungen zwischen Personenzügen stattfinden. Bei Kreuzungen muss der Zug aus Marburg vor dem Einfahrtsignal warten und so die Hauptstrecke blockieren, bis der Zug Richtung Marburg den Bahnhof verlassen hat. Es bleibt zu hoffen, dass der Bahnsteig schnellstmöglich wieder instand gesetzt wird.

Bedingt durch Gleisbaumaßnahmen im Bahnhof Marburg stehen dort mehrere Gütergleise derzeit nicht zur Verfügung. Deshalb wurde der Wagenpark des Holzuges von Battenberg bereits mehrfach im Gleis 1 des Bahnhofes Cölbe hinterstellt.

Baumaßnahmen im Bahnhof Marburg

Anfang August wurde der Haupteingang des Bahnhofes Marburg gesperrt. Ein Bauzaun macht sich auf dem Bahnhofsvorplatz breit, auf die Benutzung der Nebeneingänge weisen Hinweisschilder ebenso hin, wie auf bevorstehende Baumaßnahmen. Am 15. August wurde der Bauzaun wieder abgebaut und der Haupteingang



Beim Gleisumbau im Bahnhof Marburg/Lahn machen sich V 300 09 (Ex 232) und V 270 07 (ex. V200.1) der EBW-Cargo nützlich

Foto: Jürgen Schmied

wieder freigegeben. Sichtbare Veränderungen durch die angekündigten Baumaßnahmen waren allerdings nicht zu erkennen.

Gleisbauarbeiten in Marburg

Ebenfalls finden seit Anfang August größere Gleisbaumaßnahmen im Bahnhof Marburg statt. Nachdem zuerst ungenutzte Weichenverbindungen vom Streckengleis zum Müllladegleis ausgebaut wurden, wurden anschließend Gleise aus dem „Urwald“ entfernt, der langsam aber sicher die Nebengleise überwuchert. In der zweiten Augustwoche wurde schließlich das erste der Gütergleise, die sich an die Bahnsteiggleise anschließen erneuert. Hierzu wurde der komplette Unterbau ausgetauscht. Die Hauptaufgabe wird hierbei durch etliche Zweiwegebagger erledigt, es kommen aber auch Bauzüge zum Einsatz.

Neues Fahrgastinformationssystem in Butzbach

(jl) Im Bahnhof Butzbach testet die Deutsche Bahn ein neues Fahrgastinformationssystem. Im Gegensatz zu den Nachbarbahnhöfen Bad Nauheim und Gießen gibt es im Bahnhof Butzbach keine Zugzielanzeiger. Jetzt hängt auf jedem der beiden Bahnsteige ein einzeliges Leuchtdiodendisplay.

Bei planmäßig verkehrenden Zügen wird nur ein wandernder oranger Punkt angezeigt. Dieser soll signalisieren, dass das Display nicht ausgefallen ist. Sind Züge mehr als 3 Minuten verspätet, erfolgt eine Textanzeige mit Zugnummer und voraussichtlicher Verspätung. Die

Anzeigen werden über SMS angesteuert. Dies hat den Vorteil, dass außer einem Stromanschluss keine weiteren teuren Datenanschlüsse benötigt werden. Die Displays werden automatisch über das Reisenden-Informationssystem (RIS) angesteuert.

Die Erfahrungen mit den Displays sind durchweg positiv. Die Displays funktionieren sehr zuverlässig und ersetzen die oft nicht mehr durchgeführten Ansagen vom Stellwerk bei Zugverspätungen.

Lahntalbahn

Koblenz - Limburg - Gießen RMV-Linie 25

Umbau am Bahnhof Leun-Braunfels geplant

(hpg) Die DB Netz AG beabsichtigt die Auflassung der Blockstelle Leun-Braunfels am gleichnamigen Bahnhof. Der Bahnsteig an Gleis 2 kann bislang nur mit Überquerung von Gleis 1 erreicht werden; die Sicherung der Reisenden erfolgt durch den örtlichen DB-Mitarbeiter. Mit Aufhebung der Blockstelle müssen die Bahnsteiganlage an Gleis 2 und der Zugang zu diesem Bahnsteig an die geänderte Situation angepasst werden. Dazu hat das EBA die Möglichkeit zu einer Stellungnahme eingeräumt. Allerdings ist unklar, ob man gegen die Auflassung der Blockstelle oder den Umbau der Bahnsteigzugänge Stellung nehmen soll.

Als Fahrgastverband würden wir eine Modernisierung mit einem neuen Außenbahnsteig begrüßen. Die ersatzlose Auf-

Im Bahnhof Michelstadt wurde Ende August mit dem Umbau der Bahnsteiganlagen begonnen

hebung der Blockstelle vergrößert den bisherigen Blockabstand zwischen Solms und Stockhausen erheblich und wird daher nicht befürwortet.

Stattdessen sollte eine automatische Selbstblock-Signalisierung installiert werden.

RMV-Linie 64/65 Odenwaldbahn Bahnhofsmodernisierungen erreichen Michelstadt

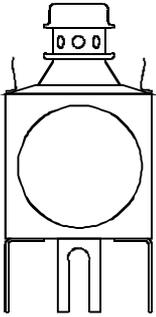
(fl) Die Bahn hat mit der Modernisierung der Bahnsteige am Bahnhof Michelstadt begonnen. Im ersten Bauabschnitt wird der Hausbahnsteig an Gleis 1 zurückgebaut und durch einen neuen 120 Meter langen und 55 Zentimeter hohen Bahnsteig ersetzt. Er erhält eine neue Bahnsteigausstattung und Blindenleitstreifen. Für die Dauer der Umbauarbeiten steigen die Fahrgäste in beiden Fahrtrichtungen am Mittelbahnsteig ein und aus. Der Fahrdienstleiter sichert das Überschreiten der Gleise. Die erste Bauphase soll bis zum Ende der Herbstferien abgeschlossen sein.

Voraussetzung für den zweiten Bauabschnitt ist der Anschluss des Strecken-



abschnittes Groß-Umstadt Wiebelsbach–Eberbach an die elektronische Stellwerkstechnik, die in den Herbstferien stattfindet. Die bis dahin noch benötigten Drahtzugleitungen zu den Weichen und Signalen auf der Ostseite der Gleise können dann zurückgebaut werden. An ihrer Stelle errichtet die Bahn einen komplett neuen Außenbahnsteig mit den gleichen Maßen und der Ausstattung wie der Hausbahnsteig. Um die beiden Bahnsteige miteinander zu verbinden, baut die Bahn im Auftrag der Stadt eine Fußgängerbrücke. Ein Überschreiten der Gleise ist danach nicht mehr notwendig und auch nicht zulässig.

Im dritten Bauabschnitt wird der bestehende Mittelbahnsteig komplett zurückgebaut. Der Abschluss der Bauarbeiten ist für Mitte 2009 vorgesehen. Derzeit wird der Bahnübergang der Bundesstraße 47 vom Fahrdienstleiter im Stellwerk am Bahnhof Michelstadt aus überwacht. Mit der Einführung der elektronischen Stellwerkstechnik werden die Weichen und Signale von Groß-Umstadt Wiebelsbach aus gesteuert.



Die Chinesen kommen

(fl) Anfang September wurden Spekulationen laut, der Chinesische Staatsfond könne als Großaktionär bei der Deutschen Bahn einsteigen. Was würde sich ändern, wenn die chinesische Kultur auf die Mehndorn'sche träfe? Zunächst einmal darf man davon ausgehen, dass künftig selbst die unverschämtesten Fahrpreisforderungen am Schalter stets mit einem freundlichen Lächeln unterlegt würden. Die beiden Wagenklassen dürften sich künftig den Gepflogenheiten aus dem Reich der Mitte entsprechend „Hardseater“ und „Softseater“ nennen, wobei erstere Bezeichnung schon heute überaus passend für den Mittelhessen-Express wäre.

Dass die DB-Gastronomie in ihren Speisewagen und beim Am-Platz-Service auf Stäbchen umstellt, darf eigentlich vorausgesetzt werden. Wird aber künftig zu den Mahlzeiten auch ein Glückskeks gereicht? Eigentlich eine nette Idee, denn im Verspätungsfall können kleine philosophische Weisheiten über die Zeit und ihre Nutzung durch uns Erdenbürger sehr beruhigend sein. Wen das wider Erwarten nicht tröstet, kann sich ja immer noch an den leckeren Pflaumenwein aus dem fernen Osten halten.

Was wird sich entlang der Strecken ändern? Werden neue Lärmschutzwälle mit Zinnen und aus Bruchsteinen gefertigt, um an die Chinesische Mauer zu erinnern? Und was ist mit dem Hang ei-

niger Chinesen, sich beim Design von anderen „inspirieren“ zu lassen, also abzukupfern? Nehmen wir folglich künftig in Kopien des TGV oder des Shinkansen Platz?

Werden Bahnhöfe umzubenennen sein wie „Duisburg-Entenfang“ in „Peking-enten-Fang“? Ist der DB-Pluspunkt Feng-Shui-kompatibel? Wohl kaum, denn schließlich ist das Wartehäuschen unnötigerweise nach fast allen Seiten offen und das Chi entweicht mit jedem deutschen Herbststurm. Wie Sie sehen, sind viele Fragen zu klären, bis Sie erstmals in einem Zug hören „Danke für Leise mit Deutsche Bahn“.

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

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:
3. November 2008

Broschüren und Schriften

Von der Dampflokomotive zum ICE-Zeitalter

€9,80

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

Reisen 1. Klasse – VT 11.5

€16,00

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

Der Hauptbahnhof zu Frankfurt am Main

€29,95

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

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

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

Absender

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Bitte

ausreichend

frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach

Beitrittserklärung

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

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

HS 73

Ort

Datum

Unterschrift

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Einzugsermächtigung

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.:

BLZ:

bei (Kreditinstitut):

in:

bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort

Datum

Unterschrift