

# HESSEN SCHIENE

Nr. 74 D: 2,40 Euro

Jan. - März 2009

ZKZ 04032



- Willingen bekommt neuen Bahnhof
- Streckenabbau im Westerwald
- Neue Station Schwalbach Nord in Betrieb

## Inhaltsverzeichnis

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Vorwort</b> .....  | 3         |
| <b>Pro Bahn &amp; Bus Pinwand</b> .....                               | 4         |
| Tipps und Infos .....   | 6         |
| <b>Aktuell</b>  |           |
| Lückenschluss Frankenberg - Korbach: Eine unendliche Geschichte ..... | 7         |
| Straßenbahnverlängerung nach Ihringshausen gescheitert .....          | 9         |
| Modernisierter Bahnhof Witzenhausen eingeweiht .....                  | 10        |
| Neuer Bahnhof für Willingen .....                                     | 12        |
| NVV: Sozialticket - Bürgerticket - Studententicket .....              | 13        |
| Weilburger Stadtteile benötigen den Bahnanschluss .....               | 14        |
| Verpasste Anschlüsse in Gießen .....                                  | 17        |
| Reaktivierung im Hunsrück - Streckenabbau im Westerwald .....         | 18        |
| Erfolgreiche Fahrten zum Schmaadleckermarkt in Lollar .....           | 20        |
| S3: Neue Station Schwalbach-Nord in Betrieb .....                     | 22        |
| Mit der U4 bis Enkheim .....  | 23        |
| traffiQ vergibt Linienbündel an ICB .....                             | 25        |
| Neues Busnetz im Hochtaunuskreis .....                                | 27        |
| Neuer Schlichterner Tunnel: Bauarbeiten gehen weiter!.....            | 31        |
| ORN bereite weiterhin Probleme .....                                  | 32        |
| Reaktivierung der Ahrtalbahn nur in Rheinland-Pfalz? .....            | 33        |
| Überwaldbahn: Draisinenprojekt in der Kritik .....                    | 34        |
| Gelungene Pro Bahn & Bus-Sonderfahrt nach Heidelberg .....            | 37        |
| Vor 40 Jahren endete der elektrische Stadtverkehr in Gießen .....     | 40        |
| <b>Streckentelegramm</b> .....  | <b>43</b> |
| <b>Schlusslicht</b> .....   | <b>50</b> |

*Titelbild: Seit mittlerweile 30 Jahren erfolgreich unterwegs ist der "Ebbelwei-Express" der Verkehrsgesellschaft Frankfurt. Die Linie wird an jedem Wochenende betrieben und verbindet das Frankfurter Ostend (Zoo) mit dem Westend (Messe) über die Altstadt sowie über Sachsenhausen. Bei den Triebwagen dürfte es sich um die letzten regelmäßig eingesetzten Zweiachserzüge außerhalb der fünf neuen Bundesländer handeln. Aufnahme am Zoo, 22.11.2008.*

*Rückseite: Abendstimmung an Kassels Regiotram-Haltestelle im Hauptbahnhof  
Beide Fotos: Friedrich Lang*

*Nicht bezeichnete Fotos in dieser Hessenschiene: Jürgen Lerch*

Liebe Mitglieder,  
liebe Freunde des Schienenverkehrs,

die Fahrgastinformation der Deutschen Bahn bietet zweifellos Möglichkeiten zur Verbesserung. Wenn sich keine lokale Nahverkehrsgesellschaften, Verkehrsverbände oder gar Privatpersonen engagieren, dann besteht die Ausstattung kleinerer Stationen meist nur aus einem Aushangfahrplan. Die Zahl der DB-Stationen mit Zugzielanzeigern wurde erst kürzlich reduziert, als viele der gut lesbaren „Fallblatt-Anzeigen“ zum Ersatz durch elektronische Displays anstanden. So verfügen beispielsweise Wetzlar oder Dillenburg über keine „Fahrgast-Informationsanlagen“ mehr.

Im Gegensatz dazu entwickeln sich die Informationsmöglichkeiten im Internet und in damit verwandten „Endgeräten“ wie Handys und „Persönlichen Digitalen Assistenten“ immer weiter. Bahn- und Bus-Abfahrten stehen in „Echtzeit“, also auch mit etwaigen Verspätungen, zur Verfügung. Durch Baustellen bedingte Abweichungen werden in die aktuellen Fahrpläne eingearbeitet. Es können persönliche Verbindungsfahrpläne sogar „von Tür zu Tür“ bzw. von Adresse zu Adresse oder auch Haltestellenfahrpläne abgerufen werden - und vieles mehr!

Leider kommt von all diesen Informationen an den Stationen selbst fast gar nichts an. Selbst an einem größeren Bahnhof wie Marburg oder Gießen ist es nicht möglich, sich umfassend über Verbindungen ins lokale oder regionale Busnetz zu informieren. Die Mobilitätszentralen des RMV oder die Kundencenter des NVV sind bewusst in den Innenstädten angesiedelt worden und stehen auch nur während der Öffnungszeiten zur Verfügung.

Die Kölner Verkehrsbetriebe gehen einen interessanten Weg. Sie ersetzen die gedruckten Aushangfahrpläne in den U-Stadtbahn-Stationen durch elektronische Displays. Das System soll „interaktiv“ werden, also auch Recherchen der Fahrgäste ermöglichen. Aktuelle Informationen über Baustellen oder Fahrplanabweichungen werden eingeblendet. Ein solches System würde auch die Regionalbahnstationen in Hessen und anderswo erheblich aufwerten. Bleibt zu hoffen, dass die Industrie dafür bald stabile, leicht zu bedienende und erschwingliche Geräte in Serie produziert. Wobei auch an die Kombination Fahrkartenautomat - Fahrgastinformationsterminal zu denken wäre. Die Verkaufsautomaten des DB-Fernverkehrs weisen in die richtige Richtung, auch wenn deren Bedienungsfreundlichkeit noch stark zu verbessern ist.

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

[rheinmain@probahn-bus.org](mailto:rheinmain@probahn-bus.org)

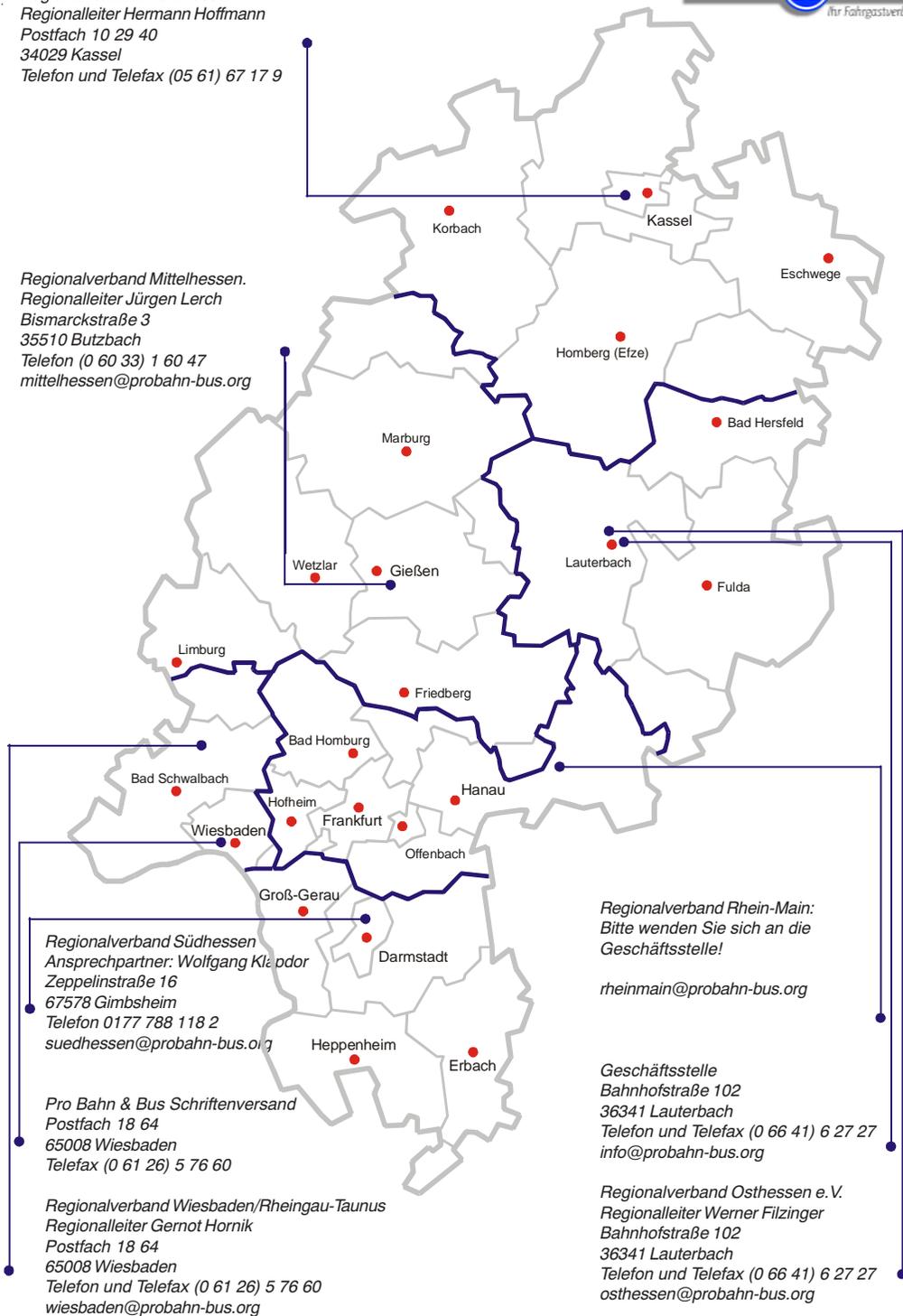
Geschäftsstelle  
Bahnhofstraße 102  
36341 Lauterbach  
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27  
[info@probahn-bus.org](mailto:info@probahn-bus.org)

Regionalverband Osthessen e.V.  
Regionalleiter Werner Filzinger  
Bahnhofstraße 102  
36341 Lauterbach  
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27  
[osthessen@probahn-bus.org](mailto:osthessen@probahn-bus.org)

Regionalverband Südhessen  
Ansprechpartner: Wolfgang Kleidorf  
Zeppelinstraße 16  
67578 Gimbshheim  
Telefon 0177 788 118 2  
[suedhessen@probahn-bus.org](mailto: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](mailto:wiesbaden@probahn-bus.org)



| <b>Datum</b>          | <b>RV</b> | <b>Veranstaltung</b>                    | <b>Ort</b>                                    |
|-----------------------|-----------|---|---|
| 06.01.09<br>19:30 Uhr | MHS       | RV-Treff Mittelhessen                   | Cafe Giramondi<br>Bahnhofstraße 53, Gießen    |
| 08.01.09<br>18:30 Uhr | NHS       | RV-Treff Nordhessen                     | Haus am Fluss,<br>Brückenstraße 21, Melsungen |
| 14.01.09<br>18:30 Uhr | OHS       | RV-Treff Osthessen                      | Gaststätte Terminal,<br>Am Bahnhof, Fulda     |
| 03.02.09<br>19:30 Uhr | MHS       | RV-Treff Mittelhessen                   | Cafe Giramondi<br>Bahnhofstraße 53, Gießen    |
| 03.03.09<br>19:30 Uhr | MHS       | RV-Treff Mittelhessen                   | Cafe Giramondi<br>Bahnhofstraße 53, Gießen    |
| 11.03.09<br>18:00 Uhr | OHS       | Mitgliederversammlung<br>Osthessen      | Landesgeschäftsstelle,<br>Bahnhof Lauterbach  |
|                       | WRT       | RV-Treff Wiesbaden /<br>Rheingau-Taunus | Weitere Treffen auf Anfrage!                  |

## **Unsere Treffen vor Ort**

## **Kontaktadressen**

Haben Sie Fragen zu Ihrer Bahnstrecke, Verbesserungsvorschläge, oder möchten Sie einfach das nächste Arbeitskreistreffen besuchen? Links finden Sie Ansprechadressen. Die genannten Pro Bahn & Bus-Mitglieder helfen Ihnen gerne weiter!



*In die Zukunft auf bewährtem Gleis*

**Lumdatalbahn AG**  
**Postfach 1106**  
**35467 Allendorf**  
[www.lumdatalbahn.de](http://www.lumdatalbahn.de)

## Ab Fahrplanwechsel weitere City-Ticket-Städte

(j1) Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember werden weitere 6 Städte in den Geltungsbereich des City-Tickets aufgenommen: Celle, Detmold, Herford, Konstanz, Minden und Passau. Fahrgäste, die zu den City-Ticket-Städten mit einem Fahrschein mit Bahncardermäßigung anreisen, können in der Stadt die öffentlichen Verkehrsmittel am An- und Abreisetag einaml nutzen. Bedingung ist ferner, dass mit dem DB-Fahrschein eine Entfernung von mindestens 100 Kilometern zurück geleht wird.

Das City-Ticket kostet keinen Cent mehr und wird automatisch bei Reisen in die teilnehmenden Städte auf der DB-Fahrkarte eingetragen. Die City-Berechtigung wird durch den Zusatz „+City“ hinter der Bahnhofsbezeichnung gekennzeichnet. In Hessen kann das Angebot für die Städte Kassel, Fulda, Gießen, Wiesbaden, Frankfurt, Offenbach, Hanau und Darmstadt genutzt werden.

## Änderungen bei der S-Bahn Rhein-Main

### S-Bahn-Linien S1 und S2:

Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember gibt es an den Wochenenden mehr Platz in den Zügen der S-Bahnlinien 1 und 2. Dazu werden die Kapazitäten mehrerer Züge verdoppelt, so dass in der Regel samstags vom späten Vormittag bis zum Abend nur noch sogenannte Vollzüge im Einsatz sind.

### S-Bahn-Linie S3:

Bereits im Oktober wurde am Kronberger Hang die neue Station Schwalbach Nord eröffnet.

### S-Bahn-Linien S7/S8:

Wegen der Totalsperrung zwischen „Mainz Römisches Theater“ und „Worms Hauptbahnhof“ vom 14.03.2009 bis zum 23.08.2009 fahren einzelne Züge der S8 in Richtung Wiesbaden ab Frankfurt Flughafen an allen Station eine Minute früher als bisher ab. Andere Züge der S8 dagegen erreichen den Wiesbadener Hauptbahnhof zwei Minuten später.

## In eigener Sache

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

ab dieser Ausgabe erscheint die Hessenschiene nicht mehr im letzten Monat eines jeden Quartals, sondern einen Monat später, also Anfang Januar, April, Juli und Oktober. Wir wollten Ihnen mit dieser Veränderung zuverlässige Informationen zu den regulären Fahrplanwechseln liefern und auch im Bahnhofsbuchhandel präserter sein.

Falls Sie die Hessenschiene regelmäßig lesen wollen, bieten wir Ihnen neben dem Kauf im Bahnhofsbuchhandel auch ein günstiges Abonnement an. Acht Ausgaben (2-Jahres-Abo) der Hessenschiene erhalten Sie ab sofort für 16 Euro. Bei Lieferung nach außerhalb von Deutschland per Luftpost beträgt der Abopreis 26 Euro.

## **Lückenschluss Frankenberg - Korbach: Eine unendliche Geschichte**

### **Wieder Hoffnung nach Landtagsbeschluss vom 25. September 2008**

(hh, js) Seit Jahren blicken viele Fahrgäste besorgt auf die gut 30 km lange Schienenverbindung zwischen Frankenberg (Eder) und Korbach Süd. Oft berichtete die Hessenschiene hierüber. Die Kurhessenbahn betreibt den Personenverkehr zwischen Kassel und Korbach Süd, zwischen Korbach und Brilon Wald und im Bereich Marburg - Frankenberg.

Ein Lückenschluss Frankenberg - Korbach in der reizvollen Nationalparklandschaft könnte Fahrplangestaltung und Triebwageneinsatz für die Kurhessenbahn erleichtern und bei optimierten Verbindungen zwischen Frankfurt/Marburg einerseits und dem Ruhrgebiet andererseits die Fahrgastzahlen erhöhen.

Laut Pressemitteilung vom 6. September 2008 denkt die Kurhessenbahn über ein Stilllegungsverfahren zwischen Frankenberg und Herzhausen ab Januar 2009 nach. Nun ist ein Verein für Dampflokfahrten im Gespräch, damit das Nationalparkmuseum bei Herzhausen auch weiterhin auf der Schiene erreicht werden kann.

Im Jahr 2007 hatte der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) den Bau- und Finanzierungsvertrag zum Ausbau und Betrieb der Edertalbahn Frankenberg - Korbach einseitig gekündigt. Obwohl alle anderen Beteiligten die Wiederinbetriebnahme der Strecke weiterhin forderten, konnte seinerzeit keine Einigung erzielt werden. Der NVV erklärte, dass bedingt durch die von der Bundesregierung gekürzten Nahverkehrsmittel solche Ausgaben nicht geleistet werden können.

In den vergangenen Wochen wurde von mehreren politischen Parteien erneut die Forderung nach Reaktivierung der Edertalbahn laut. Erstaunlicherweise wurde die Diskussion von allen Parteien aufgegriffen. Quer durch alle politischen Lager wurde die Forderung zur Wiederinbetriebnahme der Strecke erhoben, lediglich die CDU wollte sich nicht anschließen. Ein Kommentar vom NVV war zu diesem Thema bisher noch nicht öffentlich zu vernehmen.

Die Grünen fordern vom Land, die Bahnlinie zwischen Frankenberg und Herzhausen so weit in Stand zu setzen, dass dort im nächsten Jahr ein regelmäßiger Eisenbahnverkehr stattfinden kann. Außerdem solle Hessen den Schienenverkehr nach Herzhausen auch dauerhaft fördern. „Mit der Reaktivierung der Bahn nach Herzhausen erschließen wir das Infozentrum und den Nationalpark für Bahnreisende aus dem südhessischen Ballungsraum“, erläutert Grünen-Landesvorsitzende Kordula Schulz-Asche. Sie erinnert auch daran, dass nur mit dem Bahnanschluss der Nationalpark in die Werbekampagne „Fahrtziel Natur“ der Bahn und der großen Umweltverbände komme. „Die gesamte Region würde von dieser internationalen Vermarktung pro-

fitieren“, erklärt Schulz-Asche. In vielen Bahnhöfen fällt die Werbung „Fahrtziel Natur“ auf: Nationalpark Sächsische Schweiz, Nationalpark Berchtesgaden, Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft. Diese Nationalparke werden auf der Schiene erreicht.

Und der Nationalpark Kellerwald-Edersee? Langfristig fordern die Grünen, auch die 11 km zwischen Korbach Süd und Herzhausen zu reaktivieren. „Nur eine durchgehende und gut ausgebaute Schienenverbindung nach Marburg macht die Bahn wirklich attraktiv“, betont der Korbacher Grünen-Kreistagsabgeordnete Daniel May. Dies gelte für den Tourismus, da dann auch Reisende aus dem Raum Kassel und aus dem Ballungsraum Rhein-Ruhr den Nationalpark auf der Schiene erreichen könnten. Zudem würde eine durchgehende Bahn Korbach - Marburg den öffentlichen Nahverkehr aufwerten und eine Alternative zum Auto bedeuten.

*Bisher verkehren nur Sonderzüge an den jetzigen Streckenendpunkt Herzhausen  
Foto: Jürgen Schmied*



## Durchgehende Linie - auch für den Güterverkehr

Neben einem Mehr an Fahrgästen würde die Bahn auch deshalb wirtschaftlicher, weil aus zwei Stichbahnen (Brilon-Korbach und Frankenberg-Marburg) eine durchgehende Linie geschaffen werde. Dadurch könnten teure Standzeiten vermieden werden. Neben dem Personenverkehr sehen die Grünen auch die Bedeutung des Güterverkehrs auf der Bahn. „Der stark steigende Ölpreis macht den energieeffizienten Gütertransport über die Schiene notwendig“, erläutert Daniel May. Zudem sei die Eisenbahn umweltfreundlich, da weniger CO<sub>2</sub> entstehe, als dies auf der Straße der Fall sei.

Ende September kam Bewegung in den Landtag: Als kurzfristige Maßnahme soll die Bahnstrecke Frankenberg - Herzhausen so weit in Stand gesetzt werden, dass ab dem Jahr 2009 regelmäßige Zugfahrten zum Nationalparkhaus erfolgen können. Das Land zahlt bis zum Jahr 2021 rund 17 Millionen Euro an die Kurhessenbahn. Weitere 1,6 Millionen Euro werden von 2008 bis 2015 durch den NVV gezahlt. „Mit den Stimmen der Fraktionen von Grünen, Sozialdemokraten, Linken und Liberalen hat der hessische Landtag am 25. September den Antrag zur Reaktivierung der Eisenbahnlinie Korbach - Frankenberg beschlossen“, teilte Monika Lentz, Regionalmitarbeiterin der Grünen, mit. Der Streckenausbau und die Eröffnung des restlichen Teilstückes zwischen Herzhausen und Korbach-Süd sollen zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

## Kassel: Straßenbahnverlängerung nach Fuldata-Ihringshausen gescheitert Schwarz, Grün und Gelb waren überwiegend dafür

(hh) Seit Jahrzehnten fahren die Kasseler Straßenbahnlinien 3 und 7 an die nördliche Stadtgrenze zur Endstation Ihringshäuser Straße. Dort wird in Busse umgestiegen zur Nachbargemeinde Fuldata. Diese Gemeinde besteht aus 6 Ortsteilen, von denen das an Kassel angrenzende Ihringshausen die meisten Einwohner hat. Die Grünen im Gemeindeparlament und viele Bürger wünschen seit Jahren eine Verlängerung der Schienenstrecke durch den Ortskern von Ihringshausen bis zur Hasenstock-Siedlung am Nordrand - etwa 2 km.

Hier sind auch neue Bushaltestellen in Planung. Widerstände gegen die Straßenbahn kamen von Kaufleuten entlang der Veckerhagener Straße (Hauptgeschäftsstraße). Sie fürchten lange Bauzeiten mit Vollsperrung und dadurch Umsatzeinbußen. Sie glauben nicht, dass eine Straßenbahn zusätzliche Kunden bringt. Und dann seien da viele Menschen in den anderen Ortsteilen, die als Einwohner Fuldatas eine Investition mittragen sollten, von der sie nicht profitierten.

Nun muss wegen erforderlicher Kanalsanierung die Veckerhagener Straße von der Rathauskreuzung bis zum Baugebiet Hasenstock umgebaut werden - Baukosten ohne Straßenbahnschienen etwa 2 Millionen Euro. Würde die Straßenbahn berücksichtigt, so betrüge der Gemeindeanteil 4,5 Millionen Euro. Die CDU-Fraktion argumentierte: Mit einer Straßenbahn werde Ihringshausen als Ort attraktiver, das Bauland auf dem Hasenstock lasse sich besser verkaufen. Die Folge: mehr



*Fuldatas Bürgerinnen und Bürgern bleibt der bequeme Weg in Kassels Innenstadt und zum Bahnhof Wilhelmshöhe versperrt. Die Linien 3 und 7 enden auch in Zukunft an der Stadtgrenze, weil das Gemeindeparlament der Umlandgemeinde dies so will.*

*Foto: Friedrich Lang*

Einwohner und dadurch höhere Steuereinnahmen. Die Tram sorge für mehr Kaufkraft und verursache weniger Lärm und Abgase. Würden dank einer Straßenbahn nur 10 Grundstücke auf dem Hasenstock mehr verkauft, so sei ein Großteil der Summe wieder hereingeholt. Und dank einer höheren Förderung mit Straßenbahn durch Bund und Land verringere sich der Anteil der Anlieger um 700 000 Euro auf 1,4 Millionen Euro.

Trotz der Ersparnis für die Anlieger sprachen sich am 05.11.2008 in einer Gemeindeparsamentssitzung alle Abgeordneten von SPD und FWG sowie ein kleiner Teil derjenigen von CDU und

FDP gegen die Tramverlängerung aus. Das Projekt ist damit gescheitert, denn ein erneuter Umbau der Veckerhagener Straße in wenigen Jahren ist kaum vorstellbar.

Pro Bahn & Bus bedauert, dass sich Fuldata kein Beispiel genommen hat an den Schienenstrecken-Erfolgen in Baunatal (seit 1995), Kaufungen und Helsa (seit 2001) und Hessisch Lichtenau (seit 2006). Auch die Nachbargemeinde Vellmar hat sich für eine Verlängerung der erfolgreichen Kasseler Straßenbahn auf ihr Gebiet entschieden, das Projekt wird derzeit verwirklicht.

## **Modernisierter Bahnhof Witzenhausen festlich eingeweiht**

### **Neue Aufzüge bieten kurze Wege und Barrierefreiheit**

**(hh) Nach Fertigstellung der Park & Ride-Anlage wurde mit den Baubeteiligten Deutsche Bahn, NVV und Stadt Witzenhausen der neu gestaltete Bahnhof Witzenhausen am 24. Oktober 2008 eingeweiht. Hier verkehren die Cantus-Triebwagen Kassel - Göttingen sowie die Erfurter-Bahn-Triebwagen (EIB) Kassel - Leinefelde - Erfurt und die DB-RE-Züge Kassel - Nordhausen - Halle/Saale.**

Beim großen Bahnhofsfest, zu dem alle Bürgerinnen und Bürger von Witzenhausen und Umgebung eingeladen waren, nahm auch Verkehrsminister Dr. Alois Rhiel teil. Rhiel zeigte sich erfreut, dass ein weiterer Bahnhof mit Landesmitteln und Eigenmitteln der DB Station&Service AG barrierefrei ausgebaut und modernisiert werden konnte. Nach ca. 3 Jahren Bauzeit und Kosten von rund 3,3 Millionen Euro bietet der Witzenhäuser Bahnhof eine Vielzahl von Verbesserungen.

Der Konzernbevollmächtigte der Deut-

schen Bahn AG für Hessen Dr. Klaus Vornhusen hob die behindertengerechte Gestaltung der Verkehrsstation hervor: Kernstück ist die neue Personenunterführung mit den beiden Aufzügen. Erhöhte Bahnsteige sorgen dafür, dass auch beim Einstieg in die Züge keine Stufe mehr überwunden werden muss. Ein neues Wegeleitsystem erleichtert die Orientierung.

Auch Susanne Henckel, NVV-Bereichsleiterin Infrastruktur, begrüßte den Abschluss der Modernisierungsarbeiten:

*Dank neuer  
Aufzüge  
können jetzt  
alle Bahn-  
steige in  
Witzenhausen  
stufenlos  
erreicht  
werden*

*Foto:  
Friedrich  
Lang*



„Wir sind als NVV sehr froh, dass wir in Witzenhausen, einem der wichtigsten Bahnhöfe im Verbundgebiet, allen Kunden den Zugang zur uneingeschränkten Mobilität ermöglichen können! Ich möchte daher auch allen danken, die daran mitgewirkt haben.“ Im Rahmen des Modernisierungsprogrammes „Programm 55“ des Nordhessischen Verkehrsverbundes und der DB AG gehört der Bahnhof Witzenhausen zu den 9 Verkehrsstationen, die seit 2001 in Nordhessen umgebaut werden. Bereits fertig gestellt sind die Bahnhöfe in Melsungen, Rotenburg-Lispenshausen, Morschen-Alt-morschen und Alheim-Heinebach sowie Staufenberg-Speeie und Witzenhausen-Gertenbach.

Gleichzeitig mit der Feier zur Modernisierung des Bahnhofs wird die neue

Park&Ride-Anlage der Stadt eingeweiht. Die Stadt Witzenhausen kann damit in diesem Jahr ein Projekt umsetzen, das seit über 10 Jahren auf ihrer Wunschliste stand. Die Bushaltestellen vor dem Bahnhof wurden neu angeordnet und gestaltet. Eine Bike & Ride-Anlage direkt am Bahnsteig ermöglicht dem Kunden kurze Wege. „Der Bahnhof Witzenhausen bietet damit dem Reisenden ein rundum attraktives Angebot“, freut sich Bürgermeisterin Angela Fischer.

Die Baukosten für das verbesserte Bahnhofsumfeld betragen ca. 930 000 Euro. Diese Maßnahme wird mit 550 000 Euro aus Finanzmitteln nach GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) und etwa 110 000 Euro nach FAG (Finanzausgleichsgesetz) gefördert.

## Neuer Bahnhof für den Deutschen Wandertag 2009 im Upland Spatenstich in Willingen am 25. Oktober 2008

(hh) Der Bahnhof der Tourismusgemeinde Willingen ist das Eingangstor für alle Besucher aus den Niederlanden, aus Nordrhein- Westfalen bzw. aus dem Raum Kassel, die mit der Bahn anreisen. Nach Auskunft von Bürgermeister Thomas Trachte musste das alte Gebäude abgerissen werden, da eine Sanierung erheblich teurer gekommen wäre als ein Neubau.

Beim symbolischen Spatenstich am 25. Oktober 2008 war neben den Gemeindevertretern und dem Architekten auch Staatsminister Wilhelm Dietzel anwesend. Das neue Bahnhofsgebäude wird voraussichtlich 1,58 Millionen Euro kosten. 893 000 Euro kommen als Zuschuss vom Land Hessen. Bis zum kommenden Juni soll nun auf dem Bahnhofsgelände ein neues einstöckiges Gebäude entstehen. Es wird einen Kiosk mit Fahrkartenverkauf und Informationsmöglichkeiten beherbergen, eine öffentliche Toilette, einen großzügigen Wartesaal sowie eine Taxizentrale.

Ein weiteres Taxiunternehmen will am Bahnhofsvorplatz sein Büro eröffnen. Der Platz vor dem Bahnhofsgebäude wird ebenfalls neu gestaltet: Zwanzig Park + Ride-Parkplätze und barrierefreie Bushaltestellen sind geplant. Auch das Bahnhofsgelände ist barrierefrei - günstig für Rollstuhlfahrer.

Mit dem Rohbau für das neue Gebäude wird Anfang November begonnen, sagte Architekt Uno Kleine. Das Richtfest ist vor Weihnachten geplant. Innenausbau sowie Gestaltung des Bahnhofplatzes sollen bis Juni 2009 abgeschlossen sein. Der Deutsche Wandertag findet im August statt.

Bürgermeister Trachte dankte der Landesregierung, dass das Land seinen Zuschuss früher als geplant zahlt. Bei einem Besuch im April habe Verkehrsminister Dr. Alois Rhiel den Wunsch der Willinger nach einem neuen Bahnhof zum Deutschen Wandertag berücksichtigt und dafür gesorgt, dass der Zuschuss vorgezogen wird.

*Der alte Willinger  
Bahnhof hat  
ausgedient  
Foto (23.08.1995):  
Andreas Christopher*



## Grüne Jugend in Kassel: Sozialticket - Bürgerticket - Studententicket Preiswerte Dauerkarten steigern die Fahrgastzahlen

(hh) Seit Monaten wird im NVV-Bereich ein Sozialticket gefordert: Personen mit niedrigem Einkommen sollten für 15 Euro monatlich Busse und Bahnen im Kassel-Plus-Bereich nutzen. In einigen westdeutschen Städten ist dieses Ticket schon eingeführt.

Allerdings reicht das Sozialticket nicht, um die Nutzung von Bus und Bahn insgesamt attraktiver zu machen. Daher fordert die Grüne Jugend Kassel ein Bürgerticket, das alle Kasseler erhalten sollen. Vorbild für dieses Ticket sei das solidarisch finanzierte



Studententicket an der Universität Kassel. Dort zahlen alle Studenten einen Pflichtbeitrag von circa 15 Euro pro Monat für eine Fahrkarte, welche den ganzen Monat im gesamten NVV-Gebiet gilt. Das gut genutzte Studententicket entschärft das Parkplatzproblem im Hochschulbereich. Die Nordhessenkarte 60plus - 410 Euro im Jahr - ist ebenfalls preiswert. Der günstige Studententicket-Preis ergebe sich durch die große Menge an garantiert verkauften Fahrkarten. Analog dazu würde der Preis für eine Jahres-

*Günstige Dauerkarten für alle Nutzer des NVV fordert die Grüne Jugend Hessen*  
fahrkarte im Kasseler Raum drastisch sinken, wenn alle Kasseler Bürger eine Fahrkarte kauften. Das Bürgerticket verbinde das Ziel der bezahlbaren Mobilität mit der dringend notwendigen ökologischen Wende und verbessere die Attraktivität von Bus und Bahn. „Jetzt muss allerdings ein Weg gefunden werden, das Bürgerticket zu finanzieren - analog zum Studententicket“ fordert die Grüne Jugend in Kassel.

### Kommentar:

Leider beobachten Fahrgastverbände seit vielen Jahren, dass die Verfilzung von Politik und Autolobby die Verantwortlichen im NVV zum spitzen Bleistift zwingt, so dass CO<sub>2</sub> ungehindert in die Luft geblasen wird und die Mobilität von einkommensschwachen Bürgern auf der Strecke bleibt.

Hermann Hoffmann

## Lahntalbahn Weilburger Stadtteile benötigen den Bahnanschluss

**(fl)** Der Weinbacher Ortsteil Fürfurt besitzt eine Station an der Lahntalbahn. Sie wird von allen Regionalbahnen bedient, werktags im Stundentakt und am Wochenende alle zwei Stunden. Wer hier ein- oder aussteigt ist häufig Tourist, denn Fürfurt selbst hat nur 154 Einwohner.

Ganz anders die Situation in den Weilburger Stadtteilen Kirschhofen und Odersbach. Beide zusammen besitzen 1865 Einwohner, von denen 749 links der Lahn in Kirschhofen und alle anderen direkt gegenüber in Odersbach wohnen. Eine Bahnstation hat hier nie existiert.

Die kuriose Situation ist nur aus der Geschichte heraus zu erklären. Im vorletzten Jahrhundert stand die Abfuhr von Bodenschätzen und die Erschließung von Fabriken ganz im Mittelpunkt. Fürfurt hatte eine kleine Industrieansiedlung, Kirschhofen jedoch nicht. Außerdem stand für die umliegenden Gruben die Verladestelle Guntersau zur Verfügung. An die Fahrgäste in den Dörfern wurde in den ersten Jahrzehnten der Eisenbahn nicht gedacht.

Die Situation hat sich grundlegend geändert. Lokalen Güterverkehr auf der Schiene gibt es zwischen Weilburg und dem Runkeler Stadtteil Kerkerbach nicht mehr, und aus den Dörfern sind attraktive Wohnorte mit hohem Freizeitwert geworden. Die Lahntalbahn dient heute ganz überwiegend dem Regionalverkehr und wird von Berufspendlern, Schülerinnen und Schülern der weiterführenden Schulen, Studenten und Touristen gleichermaßen genutzt. Für Jugendliche bedeu-

tet die Lahntalbahn eine sichere Fahrmöglichkeit zu den Freizeitangeboten in Limburg, Wetzlar und anderswo. Markant gestiegen ist die Nachfrage bei Flussreisenden per Fahrrad und Kanu. Die Züge platzen an manchen Wochenenden aus allen Nähten.

Für das Jahr 2012 bereitet der Rhein-Main-Verkehrsverbund eine Neuausschreibung der Verkehrsleistungen vor, in deren Folge entweder eine private Bahngesellschaft wie beispielsweise „Vectus“ zum Zuge kommt oder die Deutsche Bahn AG zum Einsatz modernerer Fahrzeuge verpflichtet werden könnte.

Die Einwohner und Gäste in Kirschhofen und Odersbach können jedoch erst profitieren, wenn ein neuer Haltepunkt gebaut wird. Hoffnung dazu, dass dieser in absehbarer Zeit Wirklichkeit wird, gibt der aktuelle Regionalplan Mittelhessen. Er enthält mehrere Bahnhofspunkte, von denen auch drei im Landkreis Limburg-Weilburg liegen - darunter Kirschhofen/Odersbach. Prinzipiell werden Investitionen in die Schienen-Infrastruktur in hohem Maße finanziell gefördert. Ein Anteil von etwa 15 Prozent der Baukosten verbleibt jedoch bei den lokalen Gebietskörperschaften. Und: Die Initiative für einen neuen Haltepunkt muss vor

Ort ergriffen werden.

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus sieht in einem neuen Haltepunkt keine Konkurrenz zum erfolgreichen Weilburger Stadtbus, der Odersbach mit Weilburg verbindet. Die Lahntalbahn dient eher

den Fahrten über die Stadtgrenze hinaus. Durch das Zusatzangebot würden Fahrgäste geworben, denen heute die Fahrt mit dem Stadtbus und anschließendem Umsteigen in Weilburg in den Zug zu lange dauert und die daher auf das Auto angewiesen sind.

## Wildes LKW-Parken am Bahnhof Mücke

**(hl)Ende Juni konnte man seit langer Zeit wieder einmal eine überwiegend positive Meldung zur Vogelsbergbahn aus den Zeitungen zur Kenntnis nehmen. In diesen Meldungen wurde von der Unterzeichnung des „Eckpunkte-papiers“ im Grünberger Rathaus berichtet, in das auch die DB AG eingebunden ist. Laut diesen Pressemeldungen sollen unter anderem die Bahnhöfe und Haltepunkte wieder Visitenkarten der Kommunen werden. In Mücke besteht für die bereits erzielten Verbesserungen Gefahr:**

Das Gelände des Bahnhofs Mücke mit seiner P+R Anlage mutiert insbesondere an den Wochenenden immer mehr zum Abstellplatz für 40 Tonnen-Lastkraftwagen (die Hessen-Schiene berichtete). An manchem Wochenende trifft man bis zu vier abgestellte Sattelschlepper mit Auf-

*Bahnhof Mücke: Wo sonst Busse warten, parkt ein Sattelaufleger Foto: Horst Lorenz*



lieger an. Diese stehen entweder auf dem Firmengrundstück eines ehemaligen Mineralölhandels oder auf der Busabstellfläche. Auch ein Autohändler benutzt das Gelände der DB AG zur Be- und Entladung von Sattelzügen. Dabei wird von den schweren LKW auch die Buswendschleife zur Fahrtrichtungsänderung benutzt. Der Straßenunterbau der Wendschleife und Zufahrt ist nicht für die großen Belastungen ausgelegt ist.

Leider reagiert die DB AG nicht angemessen auf die Beschädigungen an den mit Steuergeldern errichteten Stationsanlagen. So wurde am 29.03.08 von einem Beobachter dem Fahrdienstleiter am Bahnhof Mücke gemeldet, dass ein Sattelschlepper die Bordsteinkante am Buswendehammer beschädigt hatte. Anhand der Schmutzspur, welche zu einem abgestellten Fahrzeug führte, ließ sich eindeutig der Verursacher feststellen. Dieser Sachverhalt wurde auch auf Fotos doku-



*Parkende LKWs in der Mücker Bahnhofszufahrt Foto: Horst Lorenz*

mentiert. Der Fahrdienstleiter informierte die Bundespolizei in Gießen. Ein Beamter nahm den Schaden in Augenschein und lehnte die Zuständigkeit ab. Nach seiner Ansicht müsse die Gemeinde Mücke die Sachbeschädigung ahnden.

Diese Aussage ist falsch und missachtet die berechtigten Interessen der betroffenen Gemeinde. Vor dem Areal weist ein unübersehbares Schild auf die DB AG als Eigentümer des Geländes hin! Mit der Aufstellung eines LKW-Verbotsschildes wäre die DB AG ihrer Verantwortung gerecht geworden und hätte mit geringstem Aufwand eine rechtliche Handhabe gegen die widerrechtliche Nutzung der P+R Anlage durch die 40-Tonner gehabt. Inzwischen hat die Gemeinde Mücke auf eigene Rechnung die Schäden reparieren lassen. Eine Meldung an die Leitung des „Wetterauer Netzes“ bewirkte in den vergangenen Monaten keine Veränderung der Situation.



*Beschädigte Bordsteinkante durch einen LKW*

## Verpasste Anschlüsse in Gießen – Fahrgäste versuchen sich zu wehren

(hl) Die Hessen-Schiene berichtet wiederholt über die kurzen Übergangszeiten zwischen der Main-Weser-Bahn und der Vogelsbergbahn in Gießen. Durch die Bauarbeiten an der neuen Unterführung hat sich die Situation weiter verschlechtert. Besonders betroffen sind die nachmittäglichen Anschlüsse aus Richtung Frankfurt, weil hier die Main-Weser-Bahn im Berufsverkehr besonders häufig von Verspätungen betroffen ist.

Jeden Abend dominiert vielmehr die Ungewissheit, wann man heute wohl Zuhause ankommen wird. Denn die allabendliche Anschlusssituation in Gießen ist und bleibt ein Lotteriespiel, insbesondere vom RE 4126 aus Frankfurt zur RB 52239 nach Fulda, aber auch bei allen anderen Verbindungen mit dem Mittelhessen-Express mit der Ankunft zur Minute 35. Nach Erfahrungen betroffener Pendler werden diese Anschlüsse etwa ein mal pro Woche verpasst: „Bei der Einfahrt aus Frankfurt kann man noch den Zug auf Gleis 11 in Richtung Fulda stehen sehen, beim Aussteigen drängt man sich an die vordersten Plätze, rennt die Treppe der Überführung hinauf, auf der anderen Seite wieder hinunter, bahnt sich seinen Weg über den Bahnhofsvorplatz und - sieht wie der Zug gerade abfährt!“

Was sich hier die DB AG und der RMV nun seit mehr als 12 Monaten auf dem Rücken ihrer treuesten Kunden, der Pendler, erlauben, dürfte irgendwann auch den überzeugtesten Zugfahrer vergraulen. Beschwerden am Servicepoint verpuffen bekanntlich ohne Wirkung, da die Betroffenen immer nur die gleichen Floskeln hören: „Die Transportleitung in Frankfurt hat entschieden...“. Diese Entscheidungen führen bei den Betroffenen zu

völligem Unverständnis, da man weiß, dass der gerade abgefahrene, verpasste Zug mit hoher Wahrscheinlichkeit mindestens fünf Minuten im Bahnhof Reiskirchen auf den verspäteten Gegenzug aus Richtung Fulda warten muss!.

Durch diese Erfahrungen geprägt, verabredeten einige betroffene Pendler sich zu wehren. Man wollte sich Unterstützung im politischen Spektrum sichern. Sie einigten sich darauf, mit einer Mailing-Aktion im August 2008 an die DB AG (Regionalverkehr Mittelhessen), AGNV Vogelsbergbahn, den einzigen Landtagsabgeordneten im Vogelsbergkreis und an den Landtagsabgeordneten einer großen Volkspartei des Landkreises Gießen (dieser hatte sich auch der Fahrgastkritik zum Mittelhessenexpress angenommen) um Unterstützung bezüglich der Anschlusssituation zu bitten.

Heute ist festzustellen, dass weder ein Feedback erfolgte noch sich die Situation zum Positiven veränderte, da das Thema und der betroffene Personenkreis vermutlich vernachlässigbare Größen im politischen Geschäft sind. Zumindest bis zur nächsten Wahl im Januar 2008, dann sind vermutlich auch die Bahnpendler auch wieder eine umworbene Spezies.

## Reaktivierung im Hunsrück – Streckenabbau im Westerwald

(hpg) Engagierte Eisenbahnfreunde und Mitarbeiter der Hochwaldbahn Gruppe aus Hermeskeil haben in den letzten Wochen den Streckenabschnitt Morbach – Büchenbeuren in einer beispiellosen Aktion für eine Reaktivierung freigeschnitten.

Nach der Abnahmefahrt durch die Landeseisenbahn-Aufsicht am 24.11. soll zunächst ein touristischer Inselbetrieb mit einem Schienenbus auf dem 19 Kilometer langen Streckenstück erfolgen.

Seit 1. September hat die Hochwaldbahn den 50,5 Kilometer langen westlichen Teil der ehemaligen Hunsrückquerbahn von der DB gepachtet. Parallel zur Pacht haben sich bereits einige Kommunen entlang der Strecke entschlossen, das Angebot der DB Services Immobilien GmbH zum Kauf der Infrastruktur

anzunehmen. Die Chancen stehen gut, dass die holzverarbeitende Industrie im Hunsrück und der Flughafen Hahn dadurch in überschaubarer Zeit aus westlicher Richtung wieder ans Schienennetz angebunden werden. Laut Gutachten der Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH betragen die Kosten für Kauf, Reaktivierung und zehnjährigen Betrieb des 1998 stillgelegten Abschnittes Hermeskeil - Morbach-Büchenbeuren im Güter- und Museumsbetrieb rund 2,4 Millionen Euro.

Die Reaktivierung des 60 Kilometer

*Noch im September 2001 gab es teilweise umfangreichen Holzverkehr im Bahnhof Morbach. Jetzt wird die Strecke wieder freigeschnitten und in Betrieb genommen Foto: A. Christopher*





*Am 8. Januar 1972 fährt ein Personenzug von Rennerod her kommend in den Bahnhof Westerburg ein. Demnächst sollen die noch liegenden Gleise abgebaut werden Foto: A. Christopher*

langen östlichen Streckenabschnitts von Langenlonsheim über Simmern zum Flughafen geht dagegen noch recht langsam vonstatten. Dieser Teil der Strecke soll von der DB Netz AG für den Personenverkehr zwischen dem Rhein-Main-Gebiet und dem Flughafen Hahn für rund 80 Millionen Euro hergerichtet werden.

### **Abbau Rennerod - Westerburg**

Den positiven Entwicklungen im Hunsrück steht der genehmigte Abriss von Infrastruktur im Westerwald gegenüber. Das Eisenbahnbundesamt hat in einer „Verfahrensleitenden Verfügung“ vom 16.11.2008 festgestellt, dass es keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die DB Netz AG gibt.

Damit wird dem Antrag der Niederlassung Mitte in Hanau vom 28.08. für den Rückbau der Gleisanlagen im Abschnitt Rennerod–Westerburg stattgegeben. Es handelt sich hier um den Mittelteil der ehemaligen Westerwald-Querbahn

(Herborn–Montabaur), die nach Sperrung des Westerburger Hülsbachtal-Viaduktes seit dem 17. April 1998 eingestellt ist.

Von Seiten des Westerwaldkreises gab es zwar vereinzelte Interessensbekundungen an der Erhaltung dieser Bahnlinie. Allerdings konnte man sich nicht zum Erwerb der Infrastruktur durchringen. Auch die Möglichkeit zur Anbindung der Strecke mittels eines nur rund zwei Kilometer langen Neubauabschnittes zum Bahnhof Langenhahn, die eine Umfahrung der sanierungsbedürftigen Talbrücke Westerburg ermöglicht hätte, wurde leider nie ernsthaft geprüft.

Rund um Rennerod bestehen große Gewerbegebiete, für die sogar Gleistrassen zu einer Schienen-Anbindung freigehalten wurden. Alleine von der Trockenstabilatanlage Rennerod werden jährlich 50.000 Tonnen zur Verbrennung nach Witzenhausen in Nordhessen transportiert.

## Erfolgreiche Sonderfahrten zum Schmaadleckermarkt in Lollar

### Mangel an ehrenamtlichem Personal behindert die weitere Entwicklung

(fl) Am Sonntag, dem 7. September 2008 wurde wieder ein stündlicher Pendelverkehr Staufenberg-Mainzlar – Lollar anlässlich des Schmaadleckermarktes in Lollar angeboten. Der „Schmaadlecker-Shuttle“ ist mittlerweile ein Markenbegriff. Die LumdataleBahn AG (LB AG) verzeichnete schon im Vorfeld der Fahrt reges Interesse der Bevölkerung sowie der beiden Städte Lollar und Staufenberg.

Am Fahrtag selbst nutzten mehrere hundert Besucherinnen und Besucher des Marktes den Stundentakt im Regionaltriebwagen vom Typ GTW 2/6. Durch ein günstiges Angebot der beauftragten HLB-Hessenbahn konnte das Defizit der Fahrten in einem erträglichen Rahmen gehalten werden. Die Fahrpreise werden seit Jahren bewusst überschaubar und damit familienfreundlich gehalten.

### Mangel an ehrenamtlichem Personal

Die Aktivitäten der LB AG konzentrieren sich derzeit auf die Bereitstellung von Mitteln für den Erhalt der LumdataleBahn. Umgesetzt werden die Arbeiten

von wenigen Ehrenamtlichen, die ein Höchst-



maß an persönlichem Engagement aufbringen. Die Aktiven arbeiten regelmäßig an der Strecke. Damit verbleibt auch rein optisch die grundsätzliche Reaktivierbarkeit im Bewusstsein der Bevölkerung. Die LumdataleBahn AG erhält dafür keinen finanziellen Ausgleich. Sie kann daher nur für Betriebsmittel, Reparaturen an den Werkzeugen und kleinere Mengen Baumaterial aufkommen. Fallweise werden Fremdunternehmen aus der Region beauftragt.



Damit die LumdataleBahn AG wieder in alle Richtungen agieren kann, das heißt verstärkt Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben, Kontakte zu Entscheidungsträgerinnen und -trägern im erforderlichen Maß zu pflegen, auch neue zu knüpfen, sowie

*Der Sonderzug zum Schmaadleckermarkt erreicht gleich den Bahnhof Lollar*

gegebenenfalls ein Eisenbahn-infrastrukturunternehmen zum Betrieb der Strecke aufzubauen, bedarf es dringend der personellen Verstärkung! Denn mehr noch als unter fehlenden finanziellen Mitteln leidet die Idee der Lumdatal-Reaktivierung mittlerweile unter fehlenden Ehrenamtlichen. Daher ergeht auch an alle Leserinnen und Leser der Hessen-Schiene der Aufruf: Werden Sie aktiv für die Lumdatalbahn, sprechen Sie die Aktiven vor Ort oder den Vorstand an, wenn Sie etwas für unsere Bahn tun möchten.

### **Verbesserte Rahmenbedingungen könnten unserer Idee dienen**

Es gibt einen bundesweiten Trend hin zum öffentlichen Verkehr. Gleichzeitig werden auf Grund der erhöhten Mobilitätskosten Wohnlagen fern der Ballungsräume, Verkehrsachsen und Arbeitsplatzschwerpunkte zunehmend unattraktiv, wie eine für Mittelhessen gültige aktuel-

le Immobilienbewertung zeigt. Das Lumdatal gehört danach zu den Gebieten mit sinkendem Wohnwert - ein Grund mehr, die Strecke wieder in Betrieb zu nehmen.

Eine ausreichende Fahrgastnachfrage wurde der Lumdatalbahn bereits in zwei Gutachten bescheinigt. Verglichen mit anderen ehrenamtlichen Gruppierungen, die sich um den Erhalt von Eisenbahnstrecken kümmern, verfügt die LB AG noch immer über eine zufriedenstellende Kapitalausstattung. Und nicht zuletzt wurden in der Vergangenheit immer wieder Reparaturarbeiten an der Strecke ausgeführt, wodurch die Reaktivierungskosten positiv beeinflusst sind. Wer für die LB AG aktiv wird, fängt also nicht bei „Null“ an, sondern engagiert sich an einer Strecke mit ausgesprochen realistischen Chancen - wenngleich der Rhein-Main-Verkehrsverbund und Teile der Politik (noch) anderer Meinung sind.

*Besucher des Schmaadleckermarkts steigen im Bahnhof Mainzlar wieder aus dem Sonderzug  
2 Fotos: Michael Laux*



## S3: Neue Station Schwalbach Nord in Betrieb

(og) Die neue S-Bahn-Station „Schwalbach Nord“ ist seit Freitag, den 31. Oktober 2008 eröffnet. Um 12.20 Uhr startete der erste Zug in Bad Soden, um nach wenigen Minuten der erste Zug zu sein, der an der neuen Station hält.

Bereits sieben Monate nach dem ersten Spatenstich konnte das Bauprojekt an der Strecke der S 3 beendet werden, die Bad Soden und Darmstadt verbindet. Damit bekommt das Schwalbacher Gewerbegebiet „Kronberger Hang“ seinen eigenen S-Bahn-Anschluss und ermöglicht nun deutlich kürzere Wege und schnellere Verbindungen. Diese neue Station an der eingleisigen Strecke liegt zwischen den Stationen „Schwalbach Limes“ und „Niederh Höchststadt“.

Der neue Haltepunkt ist barrierefrei ausgebaut. Der Bahnsteig erstreckt sich über eine Länge von 210 Meter und ist mit seiner Höhe von 96 Zentimetern op-

timal auf den S-Bahn-Verkehr abgestimmt. Erreichbar ist der Bahnsteig über eine Treppe sowie auch über eine Rampe, die das bestehende Gefälle des Geländes nutzt.

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen rund 1,5 Millionen Euro. Das Land Hessen förderte 980.000 Euro und aus dem Finanzausgleichsgesetz kamen 70.000 Euro. Die Planungskosten von circa 300.000 Euro teilen sich die Stadt Schwalbach und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Nach Angaben des RMV sollen unter der Woche täglich bis zu 1.000 Fahrgäste an der Station ein- und aussteigen.

*Der neue Haltepunkt Schwalbach Nord an der S3* Foto: Oliver Günther



## Ab Dezember in Frankfurt: Mit der U4 bis Enkheim

(og) „Ohne Umsteigen von Enkheim zum ‚Bernemer Markt‘ und zum Hauptbahnhof. Direkt von Bornheim zum Hessen-Center“. Das sind die klaren Vorteile für die Fahrgäste, die Verkehrsdezernent Lutz Sikorski für die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 nach Enkheim nennt.

Bereits ab Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 wird die U4 auf dem neuen Linienweg verkehren. Der Verkehrsdezernent hatte schon bei der Eröffnung des Abschnitts Seckbacher Landstraße - Schöfflestraße eine weitere Verlängerung der U4 bis Enkheim als wünschenswert bezeichnet.

### Erfolgreiche Testphase – täglich 2000 Fahrgäste

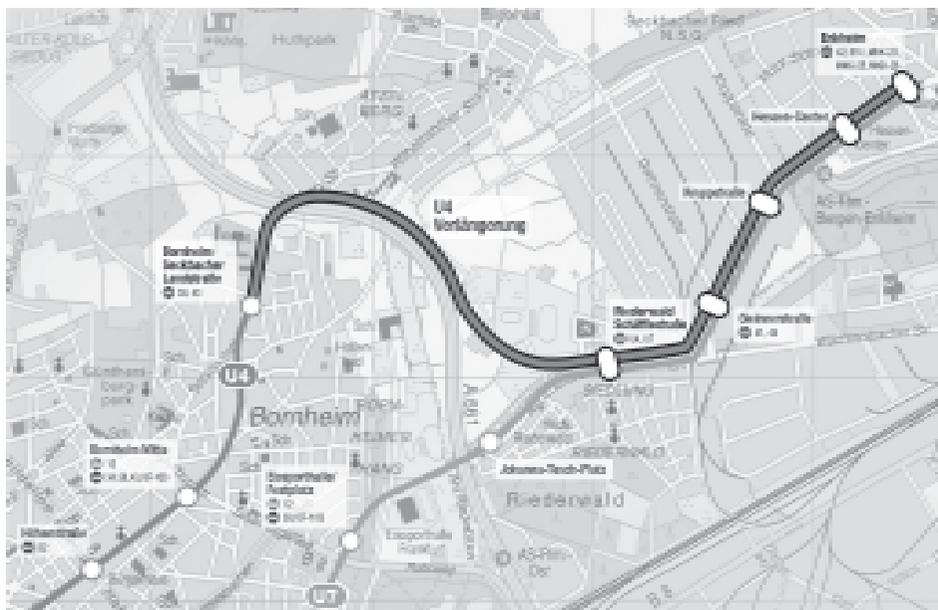
Seit Juni 2008 fährt die U4 von der

Seckbacher Landstraße über die Gleise des Betriebshofs Ost weiter bis zur Schöfflestraße, wo von und zur U-Bahn-Linie U7 umgestiegen werden kann. Täglich nutzen rund 2000 Fahrgäste das neue Angebot. Eine Untersuchung von traffiQ zeigte, dass der verkehrliche Nutzen – und damit die Fahrgastnachfrage – bei einer weiteren Verlängerung bis Enkheim deutlich höher ausfallen würde.

Die letzten Monate haben die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) als Betrei-

*Ein Zug der U4 im Abstellgleis kurz hinter der Station Schöfflestraße. Ab Fahrplanwechsel fahren die Züge weiter bis nach Enkheim*





Die U4 fährt seit Juni über Seckbach hinaus bis zur Schöffelstraße. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember wird sie bis nach Enkheim weiter verlängert.  
Grafik mit freundlicher Genehmigung: traffiQ

berin der U-Bahn und die Lokale Nahverkehrsgesellschaft traffiQ genutzt, um den Weg für die U4 frei zu machen. Es stellte sich vor allem die Frage, ob an der Endstation der U7 in Enkheim auch mit einer zweiten U-Bahn-Linie ein reibungsloser Betrieb möglich ist. „Die VGF kann das zusätzliche Fahrpersonal und die benötigten Fahrzeuge zur Verfügung stellen“, meint VGF-Geschäftsführer Michael Budig. Aufgrund der starken Nutzung der U4 sollen die Züge, die von und bis Enkheim fahren, tagsüber aus vier Wagen bestehen.

Ab 14. Dezember werden also alle Züge der U4, die heute an der Schöffelstraße enden, bis Enkheim verlängert.

Damit bietet die U4 zwischen Seckbacher Landstraße und Enkheim tagsüber einen Viertelstundentakt. Zu den verkehrsschwachen Zeiten – zum Beispiel abends oder am Sonntag – fährt sie alle 20 Minuten.

Auch das Angebot von Enkheim in die Innenstadt verbessert sich deutlich. Bietet die U7 bisher im 7 1/2-Minuten-Takt acht Fahrten pro Stunde, so sind es mit der U4 insgesamt zwölf Züge, die das gemeinsame Ziel Konstablerwache ansteuern. Oder abends, wenn beide Linien alle 20 Minuten fahren, gibt es dann stündlich sechs – und damit doppelt so viel wie bisher – Fahrmöglichkeiten aus der Innenstadt nach Enkheim.

## Sieben Buslinien rund um Höchst ausgeschieden: traffiQ vergibt Busbündel an ICB

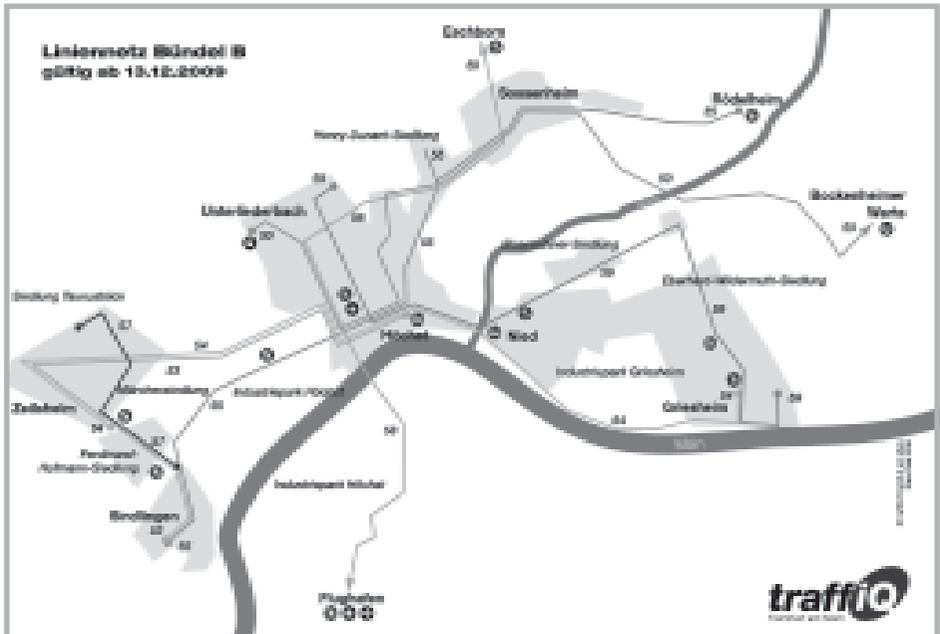
(og) Nach einer europaweiten Ausschreibung hat traffiQ, die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, den Betrieb für das Busbündel B an die In-der-City-Bus GmbH (ICB) vergeben. Es ist das fünfte und zugleich größte Linienbündel, das in Frankfurt bisher ausgeschrieben wurde.

„Das Linienbündel B umfasst insgesamt sieben Buslinien, die jährlich rund 3,7 Millionen Kilometer hauptsächlich in Höchst und den angrenzenden Stadtteilen fahren werden“, erklärte traffiQ-Geschäftsführer Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch. Die ICB, Tochtergesellschaft der städtischen VGF, erhielt den Zuschlag, da sie der günstigere von zwei Anbietern war. „Klare Anforderungen an das Verkehrsunternehmen, das Personal und die Fahrzeuge stellen sicher dass auch hier der

gewohnt hohe Qualitätsstandard des Frankfurter Nahverkehrs erhalten bleibt“. Am 13. Dezember 2009 wird die ICB den Betrieb auf den Linien des Bündels B aufnehmen. Ihr verbleibt damit ein Jahr Vorbereitungszeit.

Obwohl die bisherigen Ausschreibungen belegen, dass die geforderten Qualitätskriterien nicht mit untertariflich bezahltem Personal erreicht werden können, fordert traffiQ zusätzlich vom

*Das neu ausgeschriebene Linienbündel Quelle: traffiQ*





Busse am Bahnhof Höchst Foto: Oliver Günther

Verkehrsunternehmen, dass es mindestens nach dem Tarif bezahlt, der zwischen dem Landesverband Hessischer Omnibusunternehmen (LHO) und der Gewerkschaft Verdi ausgehandelt wurde. Den Fahrerinnen und Fahrern wird ein einklagbarer Rechtsanspruch auf dieses Lohnniveau zugesichert.

Zwei Kleinbusse, etwa 42 Standard- und 13 Gelenkbusse sollen im Bündel B eingesetzt werden. traffiQ schreibt vor, dass Busse mit EEV-Standard zum Einsatz kommen. EEV ist die Abkürzung für „Enhanced Environmental Friendly Vehicle“, also besonders umweltfreundliches Fahrzeug.

Zur Erhöhung der Sicherheit der Fahrgäste und des Fahrpersonals werden alle

Busse mit Videokameras ausgestattet. Selbstverständlich sind inzwischen die weiteren technischen Standards wie Niederflrigkeit, Klimaanlage, besondere Berücksichtigung der Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen (kontrastreiche Gestaltung, großzügige Stellfläche für Rollstühle, Kinderwagen oder Fahrräder, Klapprampe), kundenfreundliche Informationseinrichtungen und das automatische Absenken der Busse an Haltestellen (Kneeling).

### **Angebotsverbesserungen auf vielen Linien führen zu fast 10 Prozent mehr Leistung**

In Vorbereitung der Ausschreibung hat traffiQ alle Linien überprüft. Das Ergeb-

nis sind Verbesserungen auf vielen Linien, die ab Dezember 2009 verwirklicht werden:

Die Linie 50 wird – wie heute schon abends und am Wochenende praktiziert – ganztags mit der Linie 57 zusammengelegt und bietet darüber hinaus zeitweise einen dichteren Takt als bisher. Die morgendlichen Verstärkerfahrten zwischen Sindlingen und Höchst verkehren zukünftig als Linie 53. Hier werden teilweise Gelenkbusse eingesetzt, die mehr Platz bieten. Auf der Linie 55 wird das morgendliche Angebot zwischen Sindlingen und Industriepark Höchst Tor West auf einen 10-Minuten-Takt verbessert. Auch auf der Linie 58, die schon in den vergangenen Jahren stetig ausgebaut wurde, wird das Angebot weiter ausgeweitet: Zwischen Industriepark Höchst Tor Ost

und Flughafen werden die Betriebszeiten ausgedehnt und in der Hauptverkehrszeit der Viertelstundentakt erweitert. Ganz neu richtet traffiQ schließlich die Kleinbuslinie 57 ein, mit der die Zeilsheimer Siedlung Taunusblick Verbindung zur S-Bahn erhält.

„Bereits die letzten großen Ausschreibungen versetzten traffiQ in die Lage, das Nahverkehrsangebot in der Stadt auszuweiten und gleichzeitig den städtischen Haushalt zu entlasten. Mit dem Bündel B setzen wir diesen erfolgreichen Weg konsequent fort“, betont Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch. „Insgesamt erhöht traffiQ das Angebot auf diesen Linien um rund 300.000 Bus-Kilometer, das ist eine Leistungssteigerung um fast zehn Prozent“.

## **Neues Busnetz im Hochtaunuskreis**

**(og) Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 startet im Hochtaunuskreis ein neues Busnetz. Der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT, als lokale Nahverkehrsorganisation) und der Rhein-Main-Verkehrsbund (RMV, Aufgabenträger für den regionalen Busverkehr) hatten im Frühjahr 2008 zahlreiche Busleistungen öffentlich ausgeschrieben und das Liniennetz neu abgestimmt.**

Im Auftrag des RMV betreibt die Hessische Landesbahn (HLB) nun die Buslinien Königstein – Kronberg – Oberursel – Bad Homburg (261, alte Linie 917), Oberursel – Steinbach – Eschborn – Frankfurt/Rödelheim (262, alte Linie 916) und Kronberg – Steinbach – Frankfurt/Nordwestzentrum (251, alte Linie 872). Das Fahrangebot wird größtenteils beibehalten.

Die lokalen Busleistungen wurden vom

VHT in den zwei Linienbündeln „Hochtaunus Nord“ und „Hochtaunus Mitte“ zusammengefasst. Das Linienbündel „Nord“ mit Busleistungen entlang der RMV-Bahnlinie 15 (Taunusbahn) gewann die zur Abellio-Gruppe gehörende Verkehrsgesellschaft Mittelhessen GmbH.

Das Linienbündel „Mitte“ mit Verkehren in Königstein, Kronberg, Glashütten, Schmitten, Neu-Anspach und Weilrod sicherte sich mit der Regionalverkehr Kur-

| Stadt/Gemeinde | Anzahl der Ortsteile | Einwohner |
|----------------|----------------------|-----------|
| Bad Homburg    | 6                    | 51.825    |
| Friedrichsdorf | 4                    | 24.328    |
| Glashütten     | 3                    | 5.350     |
| Grävenwiesbach | 6                    | 5.232     |
| Königstein     | 4                    | 15.868    |
| Kronberg       | 3                    | 17.576    |
| Neu-Anspach    | 4                    | 15.036    |
| Oberursel      | 5                    | 43.014    |
| Schmitten      | 9                    | 8.857     |
| Steinbach      | 1                    | 9.954     |
| Usingen        | 7                    | 13.332    |
| Wehrheim       | 4                    | 9.368     |
| Weilrod        | 13                   | 6.303     |

Stand: 31.12.2007; Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt

hessen GmbH ein Unternehmen von DB-Stadtverkehr.

Das Haltestellennetz bleibt weitgehend erhalten. Hervorzuheben sind die Anbindung des Wohngebietes südlich des *Gute Bahnanschlüsse in Königstein mit dem neuen Busangebot* Foto: Daniel Junghans



### Mehr Fahrtangebote

Das lokale Busnetz ist grundlegend neu geordnet worden. Letztmalig geschah dies mit der Inbetriebnahme der modernisierten Taunusbahn Anfang der 1990er Jahre. Der VHT setzt auf Hauptbuslinien und bietet zu diesen Zubringerverkehre an. Schwach nachgefragte Busverkehre am Wochenende entfallen zu Gunsten von Rufbusangeboten im 2-Stunden-Takt, die alle Orte des Kreises anbinden. Davon profitieren insbesondere die Kommunen abseits der großen Zentren, die mit Ausnahme von Usingen, bislang nicht über nennenswerte Rufbusangebote verfügten.



Königsteiner Bahnhofs an den ÖPNV-Netz und zusätzliche Haltestellen für die Rufbusverkehre, insbesondere in der Gemeinde Weilrod.

Bei den Reisezeiten ergeben sich auf den ersten Blick keine merklichen Veränderungen. Bei genauerer Betrachtung fallen jedoch Fahrzeitverkürzungen von Glashütten nach Königstein auf (hier entfällt meist der Umweg über Schloßborn). Leichte Verschlechterungen ergeben sich wegen zusätzlicher Umsteigevorgänge in Schmitten für Fahrgäste aus Neu-Anspach in Richtung Königstein sowie systembedingte Umsteigevorgänge in der Gemeinde Weilrod.



*Die Neu-Anspacher Stadtmitte mit dem Feldbergcenter und dem Bürgerhaus ist außerhalb des Schülerverkehrs nur noch per Anruf-Sammeltaxi erreichbar  
Foto: Pro Bahn & Bus Rhein-Main*

Drastische Verschlechterungen kommen hingegen auf die Gemeinde Schmitten und Teile von Neu-Anspach zu. Während die bisherigen Buslinien von Grävenwiesbach durch das Weital nach Oberursel und Bad Homburg, von Schmitten nach Königstein und von Schmitten nach Neu-Anspach mehr Fahrten erhalten, kommt es gleichzeitig zu



*Auf lange Wartezeiten an der U-Bahn-Station Oberursel-Hohemark müssen sich alle Fahrgäste einstellen*

*Foto: Pro Bahn & Bus Rhein-Main*

Fahrzeitverlängerungen, Anschlussverlusten und Komforteinschränkungen.

Die Schmittener Ortsteile Niederreifenberg, Oberreifenberg und Seelenberg verlieren (bis auf eine einzige verbliebene Fahrt am frühen Morgen) ihre Direktverbindung zur U-Bahn-Station Oberursel-Hohemark. Neben dem Umsteigen in Schmitten verlängert sich die Reisezeit z.B. von Oberreifenberg bis zur U-Bahn von 18 auf 39 Minuten. Fahrgäste aus Weilrod und Schmitten, die mit der U-Bahn weiterreisen möchten müssen sich abends und am Wochenende (wenn die U3 im nur im 30-Minuten-Takt fährt) auf Wartezeiten an der Hohen Mark von bis zu 17 Minuten einrichten. In der Gegenrichtung sind es zwischen 11 und 17 Minuten.

Fahrgäste mit Ziel Bad Homburg können mit der Buslinie 50 (alte Linie 505) weiterhin ins Zentrum der Kurstadt fahren. Die Rückfahrten von Bad Homburg ins Umland umfahren allerdings systema-

tisch die Innenstadt und halten nur am Bahnhof und dem Krankenhaus. Einkäufer müssen nun mit ihren Taschen zunächst mit den Stadtbussen zum Bahnhof fahren und dort in die VHT-Linie umsteigen.

Öfter als bisher, aber außerhalb der Schülerverkehrs nur als Anruf-Sammeltaxi (AST), wird die Verbindung Neu-Anspach – Schmitten sichergestellt. Der letzte Bus an Schultagen fährt bereits gegen 16 Uhr. Danach sind die nicht im Einzugsbereich der beiden Bahnhöfe Hausen und Neu-Anspach liegenden Siedlungsgebiete sowie der Stadtteil Rod am Berg auf telefonische Vorbestellungen angewiesen.

Ein uneinheitlicher Kurs ist auch im Freizeitverkehr festzustellen. Während der Hessenpark in Neu-Anspach und der Feldberg zu den touristischen Zeiten gut angebunden sind, ist der Schmittener Ortsteil Treisberg - abgesehen von Schulbussen - nur noch per AST erreichbar. Auf einen Ausflug in die guten Cafés des Ortes mit Gehwagen oder die Mitnahme eines Schlittens im Winter wird in Zukunft so mancher verzichten müssen.

**Wertungsabstufungen**

- ++ starke Verbesserungen
- + Verbesserungen
- o keine / geringfügige Veränderungen
- Verschlechterungen
- starke Verschlechterungen

*Bewertung des Fahrplans 2009 im Lokal- und Regionalbusnetz des Hochtaunuskreises (ohne Stadtverkehre Bad Homburg / Oberursel / Kronberg / Friedrichsdorf) im Vergleich zum Fahrplan 2008, bezogen auf die einzelnen Kommunen*

| Stadt/Gemeinde | Fahrtenhäufigkeit | Reisezeit | Haltestellendichte | Angebotsqualität / Umsteigehäufigkeit / Anschlüsse | Gesamtbewertung |
|----------------|-------------------|-----------|--------------------|--|-----------------|
| Bad Homburg    | +                 | -         | o                  | -  | ↘               |
| Friedrichsdorf | o                 | o         | o                  | o  | →               |
| Glashütten     | ++                | +         | o                  | +  | ↑               |
| Grävenwiesbach | ++                | o         | o                  | o  | ↗               |
| Königstein     | +                 | o         | +                  | +  | ↑               |
| Kronberg       | o                 | o         | o                  | o  | →               |
| Neu-Anspach    | ++                | -         | o                  | --   | ↘               |
| Oberursel      | +                 | o         | o                  | -  | →               |
| Schmitten      | ++                | --        | o                  | --   | ↓               |
| Steinbach      | o                 | o         | o                  | o  | →               |
| Usingen        | +                 | o         | o                  | o  | ↗               |
| Weilrod        | ++                | -         | +                  | o  | ↗               |
| Wehrheim       | +                 | o         | o                  | o  | ↗               |

## Neuer Schlüchterner Tunnel: Bauarbeiten gehen weiter!

(hpg) Ende Februar 2008 musste der Vortrieb für das Neue Schlüchterner Tunnel wegen unerwartet hoher Wassereinträge eingestellt werden. Der Vortrieb befand sich zu diesem Zeitpunkt unter der erst kurz zuvor eröffneten A66 – von den 3995 Metern Gesamtlänge waren 2965 m aufgefahren.

Anschließend wurden verschiedene Versuche unternommen, die Arbeiten fortzusetzen. Die Erhöhung des Drucks vor dem Schneidrad führte zu Ausblasungen an der Erdoberfläche, da die Überdeckung im Bereich der Autobahn-Unterführung mit 25 Metern zu gering ist. Das Absenken des Grundwasserspiegels führte zu Erdfällen – Ende Mai tat sich unvermittelt ein Loch in der Fahrbahn der A 66 auf. Seither ist die Richtungsfahrbahn Fulda gesperrt, der Verkehr wird einspurig über die Gegenfahrbahn geführt. Firmen versuchen im Auftrag der DB den Untergrund zu verfestigen, damit es keine weiteren Setzungen gibt. Dazu wurden in den letzten Monaten netzförmig im Abstand von sechs Metern rund 100 Bohrungen niedergebracht. Mit dem injizieren eines Bentonit-Zementgemisches konnte der Untergrund soweit stabilisiert werden, dass der Vortrieb am 4. November wieder aufgenommen wurde.

Als problematisch erweisen sich nach wie vor Geologie und Hydrologie, die bereits beim Bau des alten Distelrasentunnels für Verzögerungen sorgten, und aktuell wie folgt beschrieben werden: „In den anstehenden Tertiären Tonen sind bereichsweise wasserhaltige Kohleflöze eingelagert, Schichten des Rötis sind zum Teil bis auf Höhe des Tunnelniveaus entfestigt. Das Tiefengrundwasser steht

mehr als 30 m unter der Tunnelsohle an, es sind jedoch in den darüber liegenden Schichten schwebende Grundwasserhorizonte vorhanden.“



*Anlässlich einer Tunnelbesichtigung wurde der Neue Schlüchterner Tunnel bis zum ersten von drei Rettungsstollen begangen. Der 61m lange Verbindungsstollen (Durchmesser 3,5m) stellt die Verbindung zur alten Röhre her.*

*Foto: H.-P. Günther*

Die schwierigen geologischen Verhältnisse haben sowohl beim Auffahren des Neuen Schlüchterner Tunnels, als auch im Bereich unter der A66 zu einer Absenkung des Schildvortriebs gesorgt. Während am Südportal insgesamt 24 Tübbingringe zur Trassenkorrektur entfernt werden müssen, liegen die aktuellen Abweichungen noch innerhalb der ausgleichbaren Toleranzen.

Alle übrigen technischen Details zum Neuen Schlüchterner Tunnel sind in Ausgabe 68 der Hessen Schiene nachzulesen.

## Rheingau-Taunus-Kreis: ORN bereitet weiterhin Probleme

(gh) Auch nach über einem Jahr der Betriebsaufnahme von ausgeschriebenen Busverkehren im Rheingau-Taunus-Kreis verstummt die Kritik an der DB-Tochter Omnibusverkehr Rhein-Nahe (ORN) nicht. Während die öffentliche Kritik sich anfangs überwiegend auf die Aartal-Kommunen Taunusstein, Hohenstein und Aarbergen konzentrierte, gibt es im neuen Schuljahr vor allem Probleme im Idsteiner Land.

Die Kunden monieren im Schülerverkehr noch immer Fahrpersonal, welches den Linienweg nicht kennt und sich kaum oder gar nicht auf Deutsch verständigen kann. Trotz mutmaßlich erheblicher Strafzahlungen an die kreiseigene Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV)

als Aufgabenträger konnte die ORN die aufgetretenen Probleme offenbar noch nicht beseitigen. So führte die Einrichtung von zwei einfachen Baustellen in der Gemeinde Hünstetten dazu, dass Schülerinnen und Schüler an mehreren Tagen nicht oder wesentlich zu spät zur Schule

### Karikatur: Jürgen Janson



... FÜR DAS ICE- ACHSENDESASTER, NIEZUGDESASTER, DEN GESCHEITERTEN BEDIENZUSCHLAG ...

kamen. Die von ORN, RMV und RTV in einer Verkehrskonferenz im Februar

2008 zugesagte Lösung der Probleme lässt weiter auf sich warten.

## **Reaktivierung der Aartalbahn nur in Rheinland-Pfalz?**

**(og/hpg) Die lange diskutierte Reaktivierung der Aartalbahn wird im nördlichen Streckenabschnitt zwischen Diez und Zollhaus (Nassau) immer wahrscheinlicher. Anlässlich der Vorstellung des Konzeptes „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ im Juni 2008 stand die Reaktivierung der Aartalbahn noch unter dem Vorbehalt einer positiven Nutzen-Kosten-Bewertung.**

Im August wurde das Ergebnis der vom Zweckverband SPNV RLP Nord in Auftrag gegebenen Untersuchung bekannt: Mit einem Nutzen-Kosten-Quotienten von deutlich über 1 wird belegt, dass der volkswirtschaftliche Gesamtnutzen eindeutig höher ist, als die für den SPNV aufzubringenden Zusatzaufwendungen. Diese positive Bewertung wird allerdings nur dann erreicht, wenn ein nichtbundeseigenes Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen die Strecke betreibt. Alle Beteiligten wollen jetzt gemeinsam ein Finanzierungskonzept für die Reaktivierung der Aartalbahn entwickeln.

Ab Dezember 2014 sollen Regionalzüge im Stundentakt zwischen Zollhaus und Limburg verkehren; die geplante Fahrzeit beträgt ca. 20 Minuten und wäre damit gerade einmal halb so lang, wie die der heute existierenden Busverbindung. Unterwegs sollen - teilweise völlig neu zu errichtende - Haltepunkte in Hahnstätten-Mitte, Oberneisen, Niederneisen, Flacht, Holzheim und Diez bedient werden. Zollhaus war bereits von 1870 bis 1894 Endstation der in Diez von der Lahntalbahn abzweigenden Bahnlinie.

Erst danach gab es die durchgehende Verbindung über Bad Schwalbach nach Wiesbaden. Offenbar steht die Landesgrenze einer sinnvollen Verlängerung bis in hessische Aarbergen entgegen. Mit den Orten Rückershausen, Hausen über Aar, Kettenbach und Michelbach könnten weitere Gemeinden in unmittelbarer Nähe noch an die Strecke angebunden werden und eine bessere Auslastung ermöglichen.

Inwieweit der Zweckverband SPNV Nord bei der demnächst anstehenden Neuausschreibung des sogenannten Westerwaldnetzes neben dem Verkehr Limburg-Zollhaus eine Verlängerung um rund sieben Kilometer bis nach Michelbach als Option hinzufügt, bleibt offen. Dies hängt vor allem vom Engagement des Rheingau-Taunus-Kreises ab.

Derzeit werden die Strecken im Taunus, Westerwald und an der Lahn im Auftrag von RMV und ZV SPNV-Nord von der vectus-Verkehrsgesellschaft betrieben. Durch die Einbindung der Aarstrecke in ein Vergabeverfahren soll gewährleistet werden, dass die daraus erwachsende finanzielle Belastung für den Zweckverband überschaubar bleibt.

## Überwaldbahn Mörlenbach – Wald-Michelbach Draisinenprojekt in der Kritik – neue Hoffnung für den SPNV?

(f1) In Wald-Michelbach hat sich im September ein überparteiliches Bündnis zur Reaktivierung der Überwaldbahn gegründet. Zum Treffen der Befürworter einer Wiederaufnahme des Zugverkehrs kamen Vertreter eines breiten politischen und gesellschaftlichen Spektrums.

So waren neben Vertretern der Interessengemeinschaft (IG) Pro Schiene und des Fahrgastverbandes Pro Bahn aus der Überwälder Kommunalpolitik auch Vertreter der Liberalen, der Grünen, der Linken und der jungen Sozialdemokraten bei dem Treffen dabei.

Ziel soll eine Reaktivierung der Überwaldbahn auf der Strecke von Mörlenbach nach Wald-Michelbach und deren Anbindung an den Wirtschaftsraum Rhein-Neckar sein. Das Aktionsbündnis fordert die Gemeinden Wald-Michelbach, Mörlenbach, Abtsteinach, Grasellenbach und den Kreis Bergstraße auf, sich für eine Aufnahme der Strecke in den Öffentlichen Personennahverkehr einzusetzen.



*Vier Viadukte und zwei Tunnel auf knapp 11 Kilometern Streckenlänge machen jede Bereisung der Überwaldbahn zu einem Erlebnis,...*

Dem Aktionsbündnis sind auf dem Gründungstreffen beigetreten: IG Pro Schiene, Bündnis 90/Die Grünen Wald-Michelbach, Jusos Überwald, Die Linke. Überwald, DGB Bergstraße und attac Bergstraße. Alle Teilnehmer bestimmten einen Vertreter aus ihren Reihen für den Koordinationskreis der Vereinigung. Die Vertreter des FDP-Ortsverbandes und des Fahrgastverbandes Pro Bahn werden über eine Teilnahme



*.... egal ob im modernen Regionaltriebwagen, auf der Draisine oder zu Fuß - so wie es derzeit einzig möglich ist*

*Alle Fotos: Friedrich Lang*

*Architektonische Vielfalt, die heute nicht mehr ganz nachvollziehbar ist: Obwohl nur ungefähr 1000 Meter voneinander entfernt, ...*

zuerst auf einer Mitgliederversammlung beraten. Zur Sprecherin des Bündnisses wurde Barbara Chaluppa aus Hammelbach gewählt.

### **Bund der Steuerzahler gegen das Draisinenprojekt**

„Da die Wirtschaftlichkeit der Draisine schon vor ihrer Umsetzung im aktuellen Schwarzbuch der Steuerzahler kritisiert wird, sei es nun an der Zeit das Draisinenprojekt endgültig zu beenden und im Gegenzug ein bürgernahes Konzept für eine Wiederinbetriebnahme der Überwaldbahn im Personenverkehr (SPNV) zu erarbeiten“, erklärt die Sprecherin des Bündnisses Barbara Chaluppa.

Der Kreis Bergstraße möchte gemein-



sam mit seinen Kommunen Absteinach, Mörlenbach und Waldmichelbach eine über 100 Jahre alte Bahnstrecke reaktivieren, auf der vor 25 Jahren der letzte Schienenbus gefahren sei, führt der Bund der Steuerzahler in seinem Schwarzbuch auf.

Da der Landkreis und die Kommunen die Kosten der Draisinenbahn für knapp 6 Mio nicht alleine hätten schultern können, seien inzwischen Zuschüsse aus europäischen Regionalfördermitteln (2,6 Millionen Euro) und vom Landesamt für Denkmalpflege (250 000 Euro) zugesagt worden. Die Bewilligung dieser Fördermittel sei genauso fragwürdig wie die Mittelfreigabe des Kreises und der drei Gemeinden, die zudem auch noch die jährlichen Kosten von



*... haben die Bahnhofsgebäude von Waldmichelbach und Unter-Waldmichelbach völlig unterschiedliche Baustile*

rund 120.000 Euro zu verkraften hätten, schreibt der Verein weiter.

Die erwarteten Pachteinahmen von 45.000 Euro deckten nicht einmal die Hälfte der Folgekosten. Auch die berechneten Besucherzahlen gäben zu denken, heißt es in dem Artikel. Die Verwaltung erwarte optimistisch rund 16.000 Besucher im Jahr, was der Spitzenauslastung der einzigen vergleichbaren mit Steigungen versehenen Draisinenstrecke in Rinteln entsprechen würde. Landrat Matthias Wilkes habe in den Wochen vor der Entscheidung die Zahlen aber steil

nach oben korrigiert. Anfang März 2008 habe er noch von 10.000 Besuchern gesprochen, im Juni seien 40.000 Besucher genannt worden.

Doch selbst wenn an allen vorgesehenen 185 Betriebstagen im Jahr alle 40 geplanten Draisinen mit jeweils vier Menschen voll besetzt wären, könne man diese Zahl nicht erreichen, stellt der Bund der Steuerzahler fest. Größere Draisinen könnten zudem wegen des rekordverdächtigen Anstiegs von 140 Metern auf 4 Kilometern nicht genutzt werden.

## Hintergrund: Die Überwaldbahn

Die Überwaldbahn existierte von 1901 bis 1983 im Schienenpersonennahverkehr zwischen Mörlenbach an der Weschnitztalbahn und Wahlen. Zwischen Unter-Waldmichelbach und Wahlen wurde das Gleis entfernt, die Trasse wird als Radweg genutzt. Die übrige Strecke ist noch vollständig vorhanden, sieht man von der fehlenden Anbindung in Mörlenbach an das DB-Netz und einigen für die Schiene unpassierbaren Bahnübergängen ab. Die Strecke ist von Bewuchs weitgehend frei. Es existieren drei größere und ein kleinerer Viadukt sowie zwei Tunnel, der 679 Meter lange Scheiteltunnel unter der Kreidacher Höhe und der nur 64 Meter lange Mackenheimer Tunnel. Die Strecke steht bis Unter Wald-Michelbach unter Denkmalschutz!

Reaktivierbar für den Nahverkehr wären die Stationen Weiher, Kreidach, Wald-Michelbach und Unter Wald-Michelbach. Wald-Michelbach ist das Zentrum der Überwaldregion und besitzt als Großgemeinde ca. 11.500 Einwohnerinnen und Einwohner. Die Bemühungen um die Reaktivierung sahen zunächst ein Museumsbahn-Projekt vor, welches als gescheitert betrachtet werden muss, nachdem sich der Verein Überwaldbahn e.V. Anfang 2008 aufgelöst hat. Nach der Kritik des Steuerzahlerbundes bröckelt nun auch die Unterstützung für das vom Landkreis und einem Teil der Kommunen favorisierte Draisinenprojekt.

## Gelungene Pro Bahn & Bus-Sonderfahrt nach Heidelberg und in den Kraichgau

(jl) Mit über 185 Teilnehmern war die Sonderfahrt am 30. August 2008 nach Heidelberg und in den Kraichgau wieder wie im Vorjahr sehr erfolgreich. Erstmals konnten die Fahrtteilnehmer aus zwei verschiedenen Programmpunkten wählen: entweder einem Aufenthalt in der historischen Altstadt von Heidelberg oder die Fahrt in den MAN-Schienenbussen der Südwestdeutschen Eisenbahngesellschaft SWEG.

Am Reisetag begann die Fahrt bei schönstem Wetter in Butzbach um 8.43 Uhr Richtung Frankfurt. Zuvor war am Butzbacher Ostbahnhof der Zug mit den Verkaufsständen für Essen und Getränke beladen worden. Aufgrund der hohen Teilnehmerzahl hatte Pro Bahn & Bus noch anderthalb Wochen vor der Fahrt einen dritten Triebwagen nachbestellt. Dank dem Einsatz von Freiwilligen gelang es, in allen drei Triebwagen einen Verkaufsstand auf die Beine zu stellen. Hier konnten die Fahrgäste belegte Brötchen, Getränke und am Nachmittag Kaffee und Kuchen kaufen.

Nach Frankfurt ging die Fahrt über die Riedbahn nach Biblis und weiter über Worms nach Ludwigshafen. Hier stiegen die BASF-Mitarbeiter Herr Heyder, Leiter des Servicezentrums Bahn und Herr Edinger, Betriebsleiter der Werksbahn, zu. Über eine verschlungene Streckenführung gelangten wir auf das Werksgelände der BASF, welches sich in seinen riesigen Ausmaßen präsentierte. Bei der Durchfahrt wurden auch drei Bahnsteige passiert, auf denen Werksangehörige mit Pendlerzügen direkt auf das Werksgelände gelangen können. Vorbei an großen chemischen Anlagen, verbunden durch kilometerlange Rohrleitungen,



*Kurz vor dem Werkstor der BASF sind die zahlreichen Produktionsanlagen schon gut zu erkennen. Links ein Bahnsteig für die Werksangehörigen, die mit dem Zug zur Arbeit kommen*

ging die Fahrt. Immer wieder standen Kesselwagen an Beladestellen, auch geschlossene Güterwagen mit Fertigprodukten wie Farben wurden rangiert. Am nördlichen Ende des Geländes wurde das Containerterminal passiert, welches in den vergangenen Jahren enorm gewachsen ist. Hier können auch betriebsfremde Be- und Entlader ihre Wechselbehälter auf die Schiene verladen. In den kommenden Jahren ist eine weitere Vergrößerung des KLV-Terminals geplant. Am Terminal verließ der Sonderzug das



*Beide Züge der Sonderfahrt nebeneinander im Bahnhof Meckesheim: Links der Zug mit Triebwagen der Hessischen Landesbahn, rechts die MAN-Triebwagen der SWEG*

BASF-Werksgelände und gelangte in einem großen Bogen wieder auf die Strecke Richtung Bahnhof Ludwigshafen, wo die beiden BASF-Mitarbeiter den Zug verließen.

Weiter ging die Fahrt über Mannheim durch die Rheinebene nach Heidelberg. Am Bahnhof Heidelberg-Karlstor stiegen alle Fahrgäste aus, die sich für den vierstündigen Aufenthalt in Heidelberg entschieden hatten. Eine Fahrt mit der Bergbahn, ein Besuch des Schlosses oder eine der vielen anderen Sehenswürdigkeiten waren die Ziele der Sonderfahrtsteilnehmer.

Die übrigen Teilnehmer fuhren weiter bis nach Meckenheim. Hier stand am Nachbarbahnsteig schon eine Garnitur

aus drei alten MAN-Schienenbussen der SWEG bereit. Über Waibstadt gelangten wir auf die SWEG-Strecke der Krebsbachtalbahn (Neckarbischofsheim-West - Hüffenhardt). Die Strecke wird heute nur noch von wenigen Zugpaaren bedient und soll nächstes Jahr zu den Sommerferien im Personenverkehr stillgelegt werden. Grund ist der Ausbau der Strecke Aglasterhausen - Meckesheim auf S-Bahn-Betrieb sowie die geringen Fahrgastzahlen auf der Krebsbachtalbahn.

Im Bahnhof Siegelsbach wurde im alten Bahnhof, der zu einem Cafe und Bistro umgebaut wurde, die Mittagspause eingelegt. Jeder Fahrgast erhielt ein Leberkäsbrotchen und an einem Getränkestand konnte man sich mit einem kühlen Bier oder anderen Getränken versorgen.



*Mittagspause  
in  
Siegsbach:  
Während sich  
die Fahrgäste  
im Biergarten  
Leberkä-  
sbrötchen und  
Getränke  
schmecken  
lassen,  
warten die  
SWEG-Trieb-  
wagen auf die  
Weiterfahrt*

Nach einer Stunde Aufenthalt ging es weiter zum nur noch wenige Kilometer entfernten Ziel Hüffenhardt, dem Endbahnhof der Krebsbachtalbahn. Die Rückfahrt nach Meckesheim wurde durch mehrere Fothalte entlang der Strecke unterbrochen. In Meckesheim erfolgte der Umstieg in die bereitstehenden und bei der Mittagshitze angenehm gekühlten Triebwagen der Hessischen Landesbahn. Zahlreiche Fahrgäste standen jetzt an den Verpflegungsständen nach Kaffee und Kuchen an und auch die Heidelberg wieder eingestiegenen Fahrtteilnehmer griffen

beim Kuchen gern zu.

Durch das schöne Neckartal führte die Fahrt anschließend nach Eberbach, wo die Fahrtrichtung gewechselt wurde, um durch den Odenwald über Michelstadt und Reinheim nach Darmstadt-Nord zu fahren. Über den Frankfurter Hauptbahnhof gelangte die Sonderfahrt gegen 19.45 Uhr wieder nach Butzbach, wo die letzten Fahrgäste den Sonderzug verließen.



*Im gut gefüllten MAN-Schienenbus  
geht es über die Krebsbachtalbahn*

## **Vor 40 Jahren endete der elektrische Stadtverkehr in Gießen Straßenbahn war von 1909 bis 1953 in Betrieb - Oberleitungsbusse hielten bis Ende 1968 durch**

Die 1950er und 1960er Jahre waren von vielen Veränderungen geprägt. So wurden teils historische Gebäude einfach abgerissen oder zahlreiche Straßenbahnbetriebe stillgelegt. Außer in Gießen verschwanden die Straßenbahnen in Hanau (schon bei Kriegsende), Bad Homburg, Offenbach, Wiesbaden, Koblenz, Siegen, Paderborn und Marburg – um nur einige zu nennen.

Doch bleiben wir in Gießen. Ein ausgedehntes Netz besaß die mittelhessische Stadt nie. Der Betrieb beschränkte sich im Wesentlichen auf zwei Stadtlinien, die beide am Bahnhof ihren Ausgangspunkt hatten und auf unterschiedlichen Wegen – über Bahnhofstraße / Markstraße sowie über Frankfurter Straße / Seltersweg – den Marktplatz erreichten. Am Markt-

platz berührten sich beide Linien. Eine führte weiter als „Rote Linie“ über Stadttheater, Ludwigsplatz, untere Licher Straße und entlang der Kaserne zum Schützenhaus in der Kaiserallee (heute Volkshalle an der Grünberger Straße). Diese Linie wurde noch im Jahr 1927 um ca. 200 Meter bis zur damaligen „Artilleriekaserne“ verlängert (heute Waldstadion).

*Kreuzung an der Station „Stadt Lich“ um 1938: Triebwagen 4 mit Beiwagen 52 auf der Fahrt zum Bahnhof; im Hintergrund ein Zug der Anhänger 53 Richtung Volkshalle  
Foto: Grünwald, Sammlung A. Christopher*





*Die Triebwagen 15 und 10 begegnen sich am Marktplatz (um 1939)*

*Foto: Grünwald, Sammlung A. Christopher*

Die „Grüne Linie“ verkehrte dagegen vom Marktplatz über Walltorstraße, Marburger Straße und Friedhofsweg zum Friedhof. 1932 kam ein Abzweig am Wiesacker Weg hinzu, der bis in die Ortslage Wiesecks zum Lindenplatz führte.

Fast alle Strecken waren eingleisig, zahlreiche Ausweichen ermöglichten aber einen dichten Fahrplan mit 7,5-Minuten-takt! Eröffnet wurde das Grundnetz am 20.11.1909. Vorangegangen war ein Pferdeomnibusbetrieb ab dem Jahr 1894, der ein sehr ähnliches Liniennetz besaß und auch Fahrten in den Schifftenberger Wald anbot. Die Straßenbahn war anfangs technisch recht modern, denn sie besaß eine „doppelte Kreuzungsweiche“ am Marktplatz, die Umleitungen in alle Richtungen erlaubte, sowie bereits eine elektrisch verstellbare Weiche an der Verzweigung Bahnhofstraße / Liebigstraße.

Während das Zentrum zwischen Bahnhof und Marktplatz also von zwei parallel laufenden Linien gut erschlossen wurde,

waren andere wichtige Punkte der Stadt vom Linienverkehr unberührt. Beispielsweise blieben das Kliniksviertel, das Schifftenberger Tal und Klein-

linden ohne Anschluss. Allerdings gab es Pläne, das Westend, Heuchelheim und Krofdorf ins Schienennetz einzubinden. Die Trasse der meterspurigen dampfbetriebenen Biebertalbahn bot sich dafür an. Es blieb bei den Plänen, und die Biebertalbahn stellte ihren Personenverkehr ebenso Anfang der 1950er Jahre ein wie die Gießener Straßenbahn.

Dass sich die Gießener Straßenbahn nicht weiter ausdehnte, dürfte auch an den durchs Stadtgebiet verlaufenden oberhessischen Eisenbahnlinien gelegen haben. Denn niveaugleiche Gleiskreuzungen waren bei der Staatsbahn ungern gesehen und bedurften aufwändiger Regelungen. Daran scheiterte u.a. eine Anbindung Kleinlindens an die Straßenbahn.

Ausgebaut wurde die Straßenbahn dennoch, und zwar wie erwähnt in den Stadtteil Wieseck. Die Linie funktionierte gut und brachte auch die gewünschten Fahrgastzahlen. Daraus hätte man eigentlich lernen sollen. Aber Fehler wurden bei Planungen

schon immer gemacht – beim nachfolgenden Betrieb mit Oberleitungsbussen in Gießen noch mehr als bei der Straßenbahn. Der „O-Bus“ hatte ausgerechnet auf seiner wichtigsten Strecke nach Wieseck nur wenige Jahre Bestand. Die Linie ging erst im November 1963 in Betrieb. Weitere Gebiete, die mit dem heute in Deutschland fast ausgestorbenen Nahverkehrsmittel in Gießen erschlossen waren, waren die Grünberger Straße bis zur Rödgenerstraße, die Licher Straße bis zur Graudenzner Straße, das Klinikviertel bis zur Schubertstraße sowie der Stadtteil Kleinlinden und die Gemeinde Heuchelheim. Die Letzte Linie zwischen Bahnhof und Wieseck wurde am 23.12.1968 eingestellt, als der Bau des „Elefantenklo“ anstand und die Fahrleitungen dort als störend betrachtet wurden.

Der Niedergang der Straßenbahn begann schon eher, und zwar im April 1941, als der Seltersweg nicht mehr befahren wurde. Anfang Juni des gleichen Jahres verschwand die ganze „Rote Linie“ aus

dem Fahrplan. Ersetzt wurde sie durch den zügig aufgebauten O-Busverkehr. Denn Gießen war Garnisonsstadt, und die neu ausgebauten Kasernenstandorte wie beispielsweise die „Waldkaserne“ (heute Europaviertel) benötigten einen Anschluss an den Bahnhof. Und da Stahl kaum verfügbar war, wurden solche Linien damals in ganz Deutschland als O-Bus-Strecken gebaut. Die Straßenbahn nach Wieseck und zum Friedhof überlebte die „Rote Linie“ nur um 12 Jahre.

Kriegsbedingt ruhte der Verkehr vom 6.12.1944, dem Tag des verheerenden Bombenangriffs, bis zum 31.08.1945. Die Inbetriebnahme erfolgte auch dann nur schrittweise. Obwohl in den Nachkriegsjahren noch kleine Investitionen getätigt wurden (1949 zwei neue Beiwagen, 1951 neue Gleise im Bereich Markt), kam am 21.10.1952 das „Aus“ für alle Bahnen, die über den Marktplatz hinaus fuhren. Schuld war die schlechte Gleisqualität der 20 Jahre alten Wiesecker Strecke. Übrig

Liniennetz der Straßenbahn- und O-Bus-Linien 1943/44 Zeichnung: Dietrich Augstein



blieb ein Pendelbetrieb zwischen Marktplatz und Bahnhof, der am 31.03.1953 endete.

Hätte die Gießener Straßenbahn überlebt, dann wäre sie heute sicher wieder ein fester Bestandteil des öffentlichen Verkehrs. Städte wie Darmstadt, Heidelberg oder Jena haben ihre Netze massiv ausgebaut und wickeln sehr zur Freude der Bevölkerung einen Großteil des Nahverkehrs klimafreundlich und komfortabel mit leisen, geräumigen Niederflurbahnen ab.

Wer heute Spuren des elektrischen Nahverkehrs in Gießen sucht, findet noch eine Anzahl von O-Bus-Masten in der Licher Straße und im Wiesecker Weg. Außerdem entdeckt das geschulte Auge schmuckvolle „Wandrossetten“ an einigen Vorkriegshäusern entlang der Straßenbahnstrecken, die als Fahrdrahtaufhängung dienten. Ein Beiwagen der Straßenbahn findet sich betriebsfähig in der Obhut von Hobbystraßenbahnern in Düsseldorf – das damals neuwertige Fahrzeug wurde nach Stilllegung des Betriebs dorthin verkauft. Sogar ein Oberleitungs-



*Ein baugleicher Obus vom Typ Henschel ÜH III s, welche auch in Gießen eingesetzt wurden, verkehrt heute wieder zu Sonderfahrten auf dem Solinger Obus-Netz  
(Aufnahme vom 12.10.2008: J. Lerch)*

bus von 1963 ist erhalten, er befindet sich in der Nähe von Hannover in der Sammlung des Hannoverschen Straßenbahnmuseums, kann aber leider nicht besichtigt werden.

Fritz Lang (Solms),  
Friedrich Lang (Wetzlar)

*Quelle: „Am Marktplatz treffen sich die Linien – Der Stadtverkehr in Gießen 1884 – 1988“ von Dieter Eckert und Dietrich Augstein, Alba Verlag Düsseldorf 1989.  
Abdruckgenehmigung des Liniennetzplans mit freundlicher Genehmigung von Dieter Eckert*



*Zu den letzten sichtbaren Spuren des elektrischen Stadtverkehrs in Gießen gehören die „O-Bus-Masten“ in der oberen Licher Straße. Die Linie 2 verkehrte von 1941 bis Ende Oktober 1964 elektrisch.  
Foto: F. Lang*

## Eschwege West – Eschwege Stadt

### Reaktivierung kommt voran

(fl) Im Jahr 1985 befuhr zum letzten Mal ein Personenzug die Stichstrecke der so genannten „Kanonenbahn“ zum Stadtbahnhof von Eschwege. Seitdem gibt es an der Nord-Süd-Hauptstrecke Göttingen - Bebra noch eine Station mit dem Namen Eschwege-West.

Die 30.000-Einwohner-Stadt direkt an die Schiene anzubinden, ist das erklärte Ziel des NVV seit dem ersten Konzeptpapier in 1999. Kurze, fußläufige Wege zu einem Bahnhof direkt in der Stadt, verbunden mit verbesserten Umsteigevorgängen von Bus, Fahrrad und motorisiertem Individualverkehr auf den Zug führen zu einer Stärkung der Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Nordosthessen. Schnellere Verbindungen nach Kassel, Göttingen, Fulda, Frankfurt

und Eisenach bewirken eine Verlagerung von Fahrten mit dem Auto auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.

### Neue Kurve, Elektrifizierung und ein neuer Stadtbahnhof

Neben der Modernisierung und Elektrifizierung der alten Gleisstrecke vom Bahnhof Eschwege-West bis zum alten Stadtbahnhof ist der Bau der so genannten Nordkurve zur direkten Ein- und Ausfahrt von der Hauptstrecke in/aus nördlicher Richtung (Göttingen, Kassel, Eichenberg) vorgesehen. Hinzu kommt die Neuanlage eines neuen Haltepunktes in Eschwege-Niederhone und der Bau des neuen Stadtbahnhofes am Rande der Kernstadt Eschwege in Verbindung mit neuen Straßenführungen in diesem Areal. Der bisherige Bahnhof Eschwege-West entfällt.

Im Februar 2005 leitet die DB Netz ein Verfahren nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz zur Abgabe der Strecke ein. Drei Eisenbahninfrastrukturunternehmen interessieren sich für die Streckenübernahme. Der NVV schreibt unter den Bewerbern die Leis-



*Das Bild zeigt den Bauzustand im November 2008 im Bereich des künftigen Stadtbahnhofs*

*Foto: F. Lang*



*Mehrere Brücken an der Gesamtstrecke sind neu zu bauen bzw. zu ersetzen  
Foto: F. Lang*

tung von Planung, Bau und Betrieb der Infrastrukturmaßnahme für 20 Jahre aus und erstellt ein neues Finanzierungskonzept auf Basis einer Finanzierung mit Fördermitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Die Refinanzierung der Eigenanteile und Unterhaltungskosten erfolgt über die Trassenerlöse, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) an das Infrastrukturunternehmen zahlt.

Die Stadt Eschwege hat indessen die Ausführungsplanung und Ausschreibung zu den Bahnhofsanlagen in Niederhone und Eschwege-Stadt wie einem zentralen Omnibusbahnhof, Parkhaus, Park and Ride- und Bike and Ride-Anlage, einer großen Überdachung zwischen dem Bahn-, Bussteig und Empfangsgebäude sowie dem Bahnhofsvorplatz beauftragt. Der Baubeginn der städtischen Maßnahmen erfolgt im Oktober 2008. Die Finanzierung der städtischen Maßnahmen erfolgt ebenfalls über Landeszuwendungen nach dem GVFG.

## **Fertigstellung Ende 2009**

Das gemeinsame Bauende ist für den Dezember 2009 vorgesehen. Am 13. Dezember 2009, zum großen Fahrplanwechsel, sollen hier die Züge ihren Betrieb aufnehmen, die Fahrgäste im Kundenzentrum des Bahnhofsgebäudes einen Fahrschein kaufen oder im benachbarten Bistro einen Kaffee trinken, die Stadt- und Regionalbusse ihren neuen Halt am zentralen Omnibusbahnhof anfahren und die Stellplätze für Fahrräder und Fahrzeuge gefüllt sein.

## **Burgwaldbahn**

### **Frankenberg -Marburg**

### **RMV-Linie 42**

#### **Neue Fahrkartenautomaten im NVV-Gebiet**

(js) Erst im August 2008 stellte die Kurhessenbahn an den Haltestellen im Bereich des NVV neue Fahrkartenautomaten auf. Diese Automaten ermöglichen nun an allen Haltestellen den Erwerb von Fahrkarten des Nahverkehrs, also der Verkehrsverbünde NVV und RMV, sowie von Fernverkehrsfahrkarten nach dem DB-Tarif. Darüber hinaus können dort vorbestellte Fahrkarten abgeholt, also ausgedruckt werden. Der Automat akzeptiert Bargeld ebenso wie auch Karten.

Als besondere Finesse kann der Automat auch Fahrplanauskünfte erteilen. Hierzu kann der Reisetag, der Start- und Zielbahnhof, sowie die gewünschten Zugkategorien frei ausgewählt werden. Diese Reiseverbindungen können anschließend kostenlos ausgedruckt werden. Der Automat verwendet hierzu die Fahrkarten-

vordrucke. Die Aufstellung dieses neuen Automatentyps verdient außerordentliches Lob, da nun an allen Haltestellen, neben den Nahverkehrsfahrkarten, ebenso Fernverkehrsfahrkarten erstanden werden können.

### **Erneut Vandalismus am Haltepunkt Ernsthausen**

(js) Nachdem in der letzten Ausgabe der Hessenschiene bereits von zerstörten Haltestellenschildern am Haltepunkt Ernsthausen der Burgwaldbahn berichtet werden musste, muss dieser Artikel leider in der aktuellen Ausgabe fortgesetzt werden. An anderer Stelle dieser Hessenschiene wurde bereits über die Aufstellung eines neuen Fahrkartenautomaten

berichtet. Leider wurde dieser neue Automat bereits nach kurzer Zeit beschädigt. Durch rohe Gewalt wurde das Touchscreen-Display zerschlagen. Dadurch entstand ein Schaden von etwa 3.000 Euro.

Nachdem Anfang November im Bahnhof Münchhausen bereits eine Wand des Güterschuppens im Zugangsbereich zum Bahnsteig mit Graffitischmierereien „verziert“ wurde, hat es am 13. November auch noch den Haltepunkt Ernsthausen erwischt. Mehrere Wände des Beton-Unterstandes, ein Schaltschrank, sowie der neue Fahrkartenautomat wurden Opfer der Farb-Attacke. Nach Auskunft der Bundespolizei entstand allein bei der Tat im Bahnhof Münchhausen ein Schaden in Höhe von 1.000 Euro, die für die

*Ein Lazarettzug im Jahr 2008? - Nein, nur ein Sonderzug des Deutschen Roten Kreuzes bei seinem mehrstündigen Aufenthalt im Bf. Herzhausen. Foto: Jürgen Schmied*



Reinigungskosten aufgebracht werden müssen. Aufgrund des sehr engagierten Einsatzes des ortsansässigen Bundespolizeibeamten konnten alle Übeltäter der beschriebenen Taten ermittelt werden.

### **Fahrkartenschalter Frankenberg**

(js) Nach den jüngsten Meldungen in der lokalen Presse konnte ein auswärtiges Reisebüro für die Übernahme des Fahrkartenschalters im Bahnhof Frankenberg gewonnen werden. Die vollständige Schließung der letzten Verkaufsstelle der DB im Raum Frankenberg wäre damit abgewehrt. Die Kurhessenbahn, die den Schalter derzeit in Eigenregie betreibt, hatte die Schließung für Mitte Dezember bereits angekündigt, hatte aber Verhandlungsbereitschaft zugesichert. Als Grund für die Schließung wurde die geringe Auslastung angegeben. Ebenso war keine Änderung der Situation absehbar, nachdem die Wiederinbetriebnahme der Strecke Frankenberg – Korbach im vergangenen Jahr gescheitert war.

### **Sonderfahrten**

(js) Am 23. August 2008 fand eine Sonderfahrt des Deutschen Roten Kreuzes statt. Der Zug startete in Erndtebrück und fuhr über Sarnau und Frankenberg bis nach Herzhausen am Edersee. Die Kurhessenbahn, die diese Fahrt durchführte, setzte hierzu eine Doppeleinheit bestehend aus Triebwagen des Typs VT 628.2 ein.

Besonders erwähnenswert an der Fahrt ist die folgende Tatsache: Um Trassenkosten einzusparen wurde der Sonderzug bereits in Erndtebrück an einen planmäßigen

Zug angehängt, sodass der gesamte Zug aus beachtlichen drei Triebwageneinheiten bestand. Im Bf. Sarnau wurde der Sonderzug wieder von dem Planzug abgekuppelt und wartete dort auf seinen Anschlusszug nach Frankenberg. Der Triebwagen nach Frankenberg erhielt einen außerplanmäßigen Halt im Bahnhof Sarnau, bei dem der Sonderzug vorgespannt wurde, dadurch entstand erneut ein Zug aus drei Triebwageneinheiten.

In Frankenberg verließ der Sonderzug den Planzug, um seine Fahrt nach Herzhausen allein fortzusetzen. Nach einem mehrstündigen Aufenthalt, den die Fahrgäste zu einer ausgedehnten geführten Wanderung durch den Nationalpark Kellerwald-Edersee nutzten, begann die Rückfahrt weniger spektakulär. In der gewählten Fahrplanlage verkehrte kein Planzug, so dass der Sonderzug seine Rückreise allein antreten musste.

Bemerkenswert ist, dass die Kurhessenbahn immer wieder neue Ideen einbringt, um für ihre Kunden die Kosten für Veranstaltungen und Sonderfahrten möglichst niedrig zu halten.

## **Vogelsbergbahn**

### **Gießen - Alsfeld - Fulda**

### **RMV-Linie 35**

### **Eckpunktepapier Vogelsbergbahn**

(hl) Am 10. Juni 2008 wurde im Grünberger Rathaus ein Eckpunktepapier „Vogelsbergbahn“ vom RMV, der regionalen ZOV-Verkehr (OVAG), der kommunalen Arbeitsgemeinschaft AGNV (Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Vogelsbergbahn), den Kreisausschüssen des

Vogelsbergkreises, des Landkreises Gießen und des Landkreises Fulda, den Magistraten der Städte Gießen und Fulda und DB Regionalnetz Wetterau unterzeichnet. Das Papier ist eine Absichtserklärung.

In Sachen Fahrplan beinhaltet es, Gießen mit Fulda im Stundentakt bei kurzen Fahrzeiten mit modernen Fahrzeugen zu verbinden. Dabei bleiben allerdings die kleinen Stationen „auf der Strecke“. Vorrangig sollen die größeren Stationen, die laut RMV 90 Prozent des gesamten Fahrgastaufkommens beisteuern, berücksichtigt werden. Das erstellte Fahrplankonzept wird darüber hinaus in Gießen und Fulda optimale Verknüpfungen mit den weiterführenden Zügen im Fern- und Regionalverkehr vorsehen. Allerdings ist es notwendig, die Streckeninfrastruktur weiter zu verbessern. Die DB AG als Eigentümer der Streckeninfrastruktur wird beauftragt, eine Erhöhung der Geschwindigkeit von 90 auf 100 bis 110 km/h zu prüfen.

Der RMV schreibt noch 2008 die Verkehrsleistungen in einem Wettbewerbsverfahren aus und wird dabei Vorgaben zu Fahrplan und Fahrzeugen ab Dezember 2011 machen. Die Bahnhöfe und Haltepunkte sollen wieder Visitenkarten der Kommunen werden, wobei sich die Unterzeichner des Papiers auch finanziell zu beteiligen haben.

## **Bauarbeiten**

Im vergangenen Juli wurden im Bahnhof Alsfeld die Gleise 1,2 und 3 komplett erneuert. Im Oktober wurden im Betriebsbahnhof Maberzell bei Fulda Weichen erneuert, vom 26.10 bis 23.11.08

finden diverse Gleisbauarbeiten im Bahnhof Ehringshausen statt.

Am Wochenende 8./ 9.11.2008 wurden in Großen Buseck, Grünberg und Mücke Weichen erneuert. In diesem Zusammenhang wurden in Grünberg auch die beiden Zugangswweichen zu dem seit Jahren nicht mehr genutzten Gleis 3 entfernt. Der Bahnhof Grünberg besitzt somit nur noch jeweils ein Richtungsgleis. Während dieser Baumaßnahmen war ein zweitägiger Schienenersatzverkehr zwischen Nieder-Ohmen und Gießen eingerichtet.

## **Limburg: Großbaustelle Bahnhofsvorplatz**

(hpg) Derzeit bildet der Bahnhofsvorplatz in Limburg eine riesige Baustelle. Der umstrittene Kiosk am Beginn der städtischen Unterführung ist inzwischen abgerissen worden und der Gedenkstein für Moritz Hilf hat seinen hoffentlich endgültigen Standplatz gefunden. Als räumlicher Gegenpart ist die Akku-Kleinlok Ka 4071 vorgesehen. Sie soll der zentrale Blickpunkt inmitten des neu entstehenden Kreisels über der Einfahrt des Schiede-Tunnels werden. Einzig der Stadtteibrunnen verbleibt an Ort und Stelle.

Die Arbeiten sollen voraussichtlich im April 2009 abgeschlossen werden. Laut Ausschreibung ist die Bussteig-Überdachung für den Stadtlinienverkehr als Stahlkonstruktion mit Membrandach vorgesehen: „Die Überdachung besteht aus eingespannten Rundrohrstützen und beidseitig daran angehängten bananenförmigen Armen aus geschweißten Rechteckquerschnitten und zweiachsrig

*Der Limburger  
Bahnhofsvorplatz wird zur  
Zeit großflächig  
umgestaltet  
Foto: Hans-Peter Günter*



gegenseitig gekrümmten Membranfeldern“. Lassen wir uns überraschen.

## **Kassel - Schloß Wilhelmsthal - Calden**

### **NVV-Buslinie 120 fährt ab Dezember 2008 täglich**

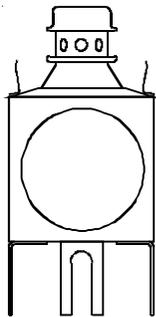
(hh) Seit einem Jahr fährt die Buslinie 120 von der Kasseler Nordstadt (Straßenbahnstation Holländische Straße Linie 1 und 5) über Obervellmar (Einkaufszentrum) und das Schloss Wilhelmsthal nach Calden. Ab 14. Dezember 2008 wird diese Linie auch an Sonn- und Feiertagen eingesetzt.

Damit erhält Schloss Wilhelmsthal erstmals eine tägliche Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz - für den Ausflugsverkehr zum sehenswerten Rokoschloss mit großem Garten sicher ein Gewinn. Freuen können sich auch Fahrgäste aus den Caldener Ortsteilen Ehrsten, Meimbressen und Calden. Sie können dann auch an Sonn- und Feiertagen mit dem Bus fahren. Das Wochenangebot ist ein zunächst befristetes Modell. Der NVV wird einen Regeleinsatz von der

Kundennachfrage abhängig machen. Die Buslinie endet im Caldener Ortsteil Fürstenwald, wo in die Regiotramlinie RT4 umgestiegen werden kann.

Die Linie 120 verkehrt Montag bis Freitag stündlich und am Wochenende alle 2 Stunden. Im Gemeindehauptort (mit Flugplatz) haben die Kunden auch am Wochenende ein stündliches Angebot von und nach Kassel, weil sie in der einen Stunde über Fürstenwald und die RT4 und in der anderen Stunde über die Kasseler Nordstadt und die Tramlinien 1 und 5 fahren können. Das Busangebot ist über den ganzen Tag gut getaktet. Bereits um 8,30 Uhr hält der erste Bus an Sonn- und Feiertagen in Calden. Der letzte Bus kommt am Abend um 22,30 Uhr aus Kassel an.

Pro Bahn & Bus wünscht, dass viele Caldener Bürger und viele Kasseler Ausflügler das attraktive Busangebot annehmen. Im Raum Ahnatal - Calden - Wilhelmsthal - Vellmar gibt es zahlreiche markierte Wanderwege.



## Die gute alte Zeit war schneller

(fl) Wir leben in der schnelllebigen Zeit, früher war alles gemütlicher. Soweit das Klischee, welches wir heute überprüfen wollen. Tatsache ist, dass Verkehrsbauten in der Zeit, in der man noch vom „Anbandeln“ statt vom „Speed-Dating“ sprach, deutlich schneller verwirklicht wurden. Zwei Beispiele aus dieser Hessen-Schiene: Auf der Regionaltangente West rechnet die neu gegründete Planungsgesellschaft in zehn Jahren mit dem ersten Zug. Die Überlegungen für dieses Projekt reichen etwa gleich lang zurück. Giessens Straßenbahnnetz begann seinen Weg dagegen im November 1907 mit der Gründung einer „Verkehrskommission“ innerhalb der Stadtverordnetenversammlung. Anfang des Folgejahres lag ein Gutachten vor, welches gut einen Monat später beschlossen wurde. Und exakt zwei Jahre nach Gründung der „Verkehrskommission“ war das Netz mit zwei Linien und knapp 6,5 Kilometern Länge fertig!

Sie meinen, der Vergleich hinkt, weil Begriffe wie „Lärmemissionsgutachten“ bei der Planung und „Planumsschutzschichten“ oder „Masse-Feder-Systeme“ bei der Baudurchführung damals noch keine Rolle gespielt haben? Das mag sein. Deshalb werfen wir noch einen Blick auf den Eisenbahnbau vor mittlerweile fast 150 Jahren: Die Lahntalbahn war mit 94 Kilometern Streckenlänge zwischen Wetzlar und Oberlahnstein, 18 Tunneln mit 5,9 Kilometern Gesamtlänge und

neun großen Brücken sicher kein Kleinprojekt ihrer Zeit und nur mit den heutigen Schnellfahrstrecken vergleichbar – beispielsweise mit der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg – Halle / Leipzig... Doch während die Bahn über den Thüringer Wald sich in Sachen Realisierungszeit ein Wettrennen mit der Regionaltangente West liefert, brauchten die Erbauer der Lahntalbahn ziemlich genau sechs Jahre von der Beschlussfassung bis zur Fertigstellung des letzten Abschnitts...

*Quelle: „Am Marktplatz treffen sich die Linien“ von Dieter Eckert und Dietrich Augstein, Alba Verlag Düsseldorf 1989*

### 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](mailto:hessenschiene@probahn-bus.org)

Layout: Jürgen Lerch

Druck: Druckhaus Gratzfeld, 35510 Butzbach

Auflage: 1400 Exemplare,

Erscheinungsweise: 4 x jährlich,

Einzelpreis: 2,40 Euro

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 4 vom 01.01.2006

Erhältlich bei den Bahnhofsbuchhandlungen Bad Nauheim, Darmstadt Hbf, Frankfurt (M) Hbf, Frankfurt (M) Süd, Frankfurt (M), Frankfurt (M) Höchst, Friedberg, Gießen, Göttingen, Hanau Hbf, Kassel Hbf, Kassel-Wilhelmshöhe, Limburg, Mainz Hbf, Marburg, Offenbach Hbf, Rüsselsheim, Wiesbaden oder im Abonnement (8 Ausgaben: 14,40 Euro Inland, 22,40 Euro Ausland Luftpost) bei obiger Anschrift. Der Bezug ist für Mitglieder von Pro Bahn & Bus kostenfrei.

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Hermann Hoffmann, Gernot Hornik, Friedrich Lang, Lars Kühnemund, Jürgen Lerch, Oliver Günther, Hans-Peter Günther, Andreas Christopher, Jürgen Schmiel

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:

15. Februar 2009

# Broschüren und Schriften

## Von der Dampflok zum ICE-Zeitalter

€9,80

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

## Reisen 1. Klasse – VT 11.5

€16,00

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

## Der Hauptbahnhof zu Frankfurt am Main

€29,95

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

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

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

Absender

\_\_\_\_\_  
*Name, Vorname*

\_\_\_\_\_  
*Straße, Hausnummer*

\_\_\_\_\_  
*PLZ, Ort*

Bitte

ausreichend

frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.  
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach

# Beitrittserklärung

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

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

HS 74

Ort

Datum

Unterschrift

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

## Einzugsermächtigung

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.:

BLZ:

bei (Kreditinstitut):

in:

bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort

Datum

Unterschrift

