

HESSEN SCHIENE

Nr. 75 April - Juni 2009

Diesmal 68 Seiten!



- Neue RegioTram-Haltestellen eröffnet
- Schwieriger Fahrplanwechsel im Hochtaunuskreis
- Verbindungskurve bezahlt, aber nie gebaut

PROBA H N & BUS
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,40 Euro
75
4 195713 802402



NACH GEWISSEN, ANFÄNGLICHEN IRRITATIONEN ... *Karikatur: Jürgen Janson*

Impressum

Herausgeber Pro Bahn & Bus e.V.
 Redaktionell verantwortlich Friedrich Lang
 hessenschiene@probahn-bus.org
 Layout Jürgen Lerch
 Kontakt Bahnhofstraße 102
 36341 Lauterbach
 Tel. & Fax (06641) 6 27 27
 info@probahn-bus.org
 www.probahn-bus.org
 AG Gießen VR 3732

Druck Druckhaus Gratzfeld, Butzbach
 Auflage 1800 Exemplare

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Hermann Hoffmann, Gernot Hornik, Friedrich Lang, Lars Kühnemund, Jürgen Lerch, Oliver Günther, Hans-Peter Günther, Jonathan Alt, Andreas Christopher, Jürgen Schmied, Dr. Heribert Menzel, Stefan Sitzmann, Hans-Joachim Schmidt, Werner Filzinger, Prof. Walter Söhnlein
 Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 4. Mai 2009

Erscheinungsweise: vierteljährlich
 Erhältlich bei den Bahnhofsbuchhandlungen Bad Nauheim, Darmstadt Hbf, Frankfurt (M) Hbf, Frankfurt (M) Süd, Frankfurt (M) Höchst, Friedberg (Hessen), Gießen, Göttingen, Hanau Hbf, Kassel Hbf, Kassel-Wilhelmshöhe, Limburg, Mainz Hbf, Marburg, Offenbach (M) Hbf, Rüsselsheim, Wiesbaden Hbf

Abonnement: Acht Ausgaben 16,00 Euro (Deutschland); 24,00 Euro (Ausland / Luftpost). Der Bezug ist für Mitglieder von Pro Bahn & Bus kostenfrei.

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 5 vom 1. Januar 2009
 Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers. Der Herausgeber ist berechtigt, veröffentlichte Beiträge in eigenen gedruckten und elektronischen Produkten zu verwenden und eine Nutzung Dritten zu gestatten. Eine Verwertung urheberrechtlich geschützter Beiträge, Abbildungen etc. ist unzulässig, soweit sich aus dem Urheberrechtsgesetz nichts anderes ergibt.

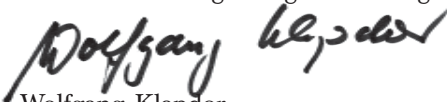
Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Vor 25 Jahren sah das Bild des Schienen-Nahverkehrs Hessen, ebenso wie in ganz Deutschland, mehr als düster aus. Ländliche Regionen wie der Westerwald, der Knüll oder der Vogelsberg hatten den allergrößten Teil des Streckennetzes im Personenverkehr verloren. Im Güterverkehr war vielfach „Auslaufbetrieb“ angesagt, das heißt jede größere anstehende Reparatur bedeutete das Aus eines Streckenabschnittes oder einer ganzen Strecke. Auch der bislang als relativ sicher geltende Regionalverkehr im Umland der Großstädte musste 1983 um seine Existenz fürchten.

Die Aartalbahn Wiesbaden – Bad Schwalbach wurde im Gründungsjahr unseres Verbandes stillgelegt. Kurz zuvor hatte es die Verbindungen von Darmstadt-Ost nach Groß-Zimmern (1978) und von Offenbach nach Dietzenbach (1982) getroffen. Und das obwohl letztere schon damals „S-Bahn-Potenzial“ versprach, war doch in Dietzenbach erst wenige Jahre zuvor eine der in den 1970er Jahren bei der Politik beliebten „Trabantenstädte“ mit mehreren Tausend Einwohnern entstanden. Auch der Kasseler Raum blieb nicht verschont. Nach dem Verlust der vergleichsweise unbedeutenden Kassel-Naumburger-Eisenbahn im Personenverkehr stand noch die „Lossetalbahn“ mit ihrer Fortsetzung bis Eschwege Stadt auf dem Stilllegungsprogramm der Deutschen Bundesbahn (und somit des deutschen Staates mit seiner autoverliebten Verkehrspolitik). Vollzogen wurde sie im Jahre 1985.

Es war höchste Zeit, sich gegen den Trend zu stellen. Vorbilder, wie man Regionalstrecken auf ein vernünftiges Niveau unterhalb des teuren „S-Bahn-Standards“ bringen sollte, gab es so gut wie keine. Der Blick ging in die Schweiz. Und nach Baden-Württemberg, wo die landeseigenen Bahnunternehmen mit einfachen Mitteln wie dem damals als zukunftsweisend empfundenen Triebwagen „NE 81“ – einer einfachen, robusten Triebwagenkonstruktion mit Teilen aus dem Omnibus-Serienbau – ein passables Angebot auf die Schienen stellten.

Die Zeit war reif für Interessenvertretungen wie VCD, Pro Bahn, Deutscher Bahnkundenverband und unseren Bürgerverband zur Förderung des Schienenverkehrs – heute Pro Bahn & Bus. Seit 2001 wurde in Hessen keine Strecke des täglichen Personenverkehrs mehr eingestellt (wohl aber einige touristisch wertvolle Saisonverkehre, z.B. in der Ederseeregion). Die verbliebenen Strecken bieten dagegen noch jede Menge „Stoff“ für eine engagierte Arbeit unserer Mitglieder. Neue Haltepunkte, Reaktivierung bestehender Strecken, bessere Fahrplankonzepte, Öffnung der Angebote für neue Kundengruppen, rationellere Betriebsweisen, Mobilität von „Tür zu Tür“ - so lauten einige Aufgabenstellungen für die nächsten 25 Jahre...



Wolfgang Klapdor
Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.



Pinwand 4
 Tipps und Infos 6



Neue RegioTram-Haltepunkte in Kassel und Vellmar 7
 Betreiberwechsel auf der Strecke Wabern - Bad Wildungen 10
 NVV: Neue Buslinie 400 mit guten Verknüpfungen 12
 Professor Meyfahrt geht in den Ruhestand 13
 Neuigkeiten aus dem Kurhessenbahnnetz 15



Historische Fußgängerbrücke verschwindet bei „Nacht und Nebel“ 16
 Spätverkehr Fulda - Lauterbach nur mit Zuschlag 18
 Freizeitverkehr zur Wasserkuppe 19



Erneut halber ICE nach Köln: Qualvolle Enge für Narren 20
 Brexbachtalbahn erhält Betriebsgenehmigung 21
 Lahntalbahn: Felssicherungen erfordern Hubschrauber-Einsatz 23
 Aktuelles von der Kerkerbachbahn 24



Neues von der Taunusbahn 26
 Schwieriger Fahrplanwechsel beim Verkehrsverband Hochtaunus 32
 Verbindungskurve bezahlt, aber nie gebaut 37
 Stadt Taunusstein verlässt die RTV 40
 Bahnhofsmodernisierung im Rheingau 45



Alsbach-Hähnlein: $8 - 4 = 6$ 47
 NBS Rhein/Main-Neckar: DB beantragt Planfeststellungsverfahren 48



Netzbeirat fordert mehr Geld und neue Prioritäten 49
 Nahverkehrsorganisationen gründen Arbeitsgemeinschaft 52



Die Eisenbahnregion Bad Hersfeld 1983 und heute 53
 Reisetipp: „Mythos Märklin“ 58
 Leserbrief 60
 Schlusslicht 66

Titelbild: Eine RegioTram nach Wolfhagen hält am Eröffnungstag an der neuen Station Kassel-Jungfernkopf *Foto: Dr. Heribert Menzel*

Rückseite: Am 8. September 2008 hält ein Zug der Stubaitalbahn Fulpmes - Innsbruck am Haltepunkt Außerkreith *Nicht bezeichnete Fotos in dieser Hessenschiene: Jürgen Lerch*

Unsere Treffen vor Ort:

Datum	Veranstaltung	Ort
07.04.09 19:30 Uhr	RV-Treff Mittelhessen	Cafe Giramondi Bahnhofstraße 53, Gießen
04.05.09 20:00 Uhr	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein
05.05.09 19:30 Uhr	RV-Treff Mittelhessen	Cafe Giramondi Bahnhofstraße 53, Gießen
13.05.09 18:30 Uhr	RV-Treff Osthessen	Gaststätte Terminal, Am Bahnhof, Fulda
02.06.09 19:30 Uhr	RV-Treff Mittelhessen	Cafe Giramondi Bahnhofstraße 53, Gießen
02.07.09 18:30 Uhr	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
06.07.09 20:00 Uhr	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein

Unsere Aktiven vor Ort:

Pro Bahn & Bus e.V. ist Mitglied
im Deutschen Bahnkunden-Verband e.V.



Regionalverband Nordhessen
Regionalleiter Hermann Hoffmann
Postfach 10 29 40, 34029 Kassel
Telefon und Telefax (05 61) 67 17 9

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

Regionalverband Mittelhessen
Regionalleiter Jürgen Lerch
Bismarckstraße 3, 35510 Butzbach
Telefon (0 60 33) 1 60 47
mittelhessen@probahn-bus.org

Regionalverband Rhein-Main
Regionalleiter Gernot Hornik
Postfach 18 64, 65008 Wiesbaden
Telefon und Telefax (0 61 26) 5 76 60
rheinmain@probahn-bus.org

Regionalverband Südhessen
Ansprechpartner: Wolfgang Klapdor
Zeppelinstraße 16, 67578 Gimbshheim
Telefon 0177 788 118 2
suedhessen@probahn-bus.org

Zentrale, Geschäftsstelle Lauterbach
Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27
info@probahn-bus.org

Aufrufsysteme in DB-Reisezentren sollen Wartezeit verkürzen Sofortfahrer-Schalter werden eingerichtet

(og) In mehr als 30 DB-Reisezentren mit hoher Frequenz werden Aufrufsysteme installiert. Die Kunden ziehen dort künftig eine Nummer und werden über große Bildschirme darüber informiert, welcher Schalter für sie frei ist. „Unsere Fahrgäste sollen ihre Bahnreise ohne Stress beginnen können. Der Ticketkauf ohne Warteschlange spielt dabei eine wichtige Rolle“, sagt Jürgen Büchy, Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Vertrieb GmbH. Das Aufrufsystem wurde seit April letzten Jahres in Ingolstadt getestet.

Weiterhin erhalten über 40 DB-Reisezentren Sofortfahrer-Schalter. Die speziell gekennzeichneten Schalter sind für jene Reisenden gedacht, die es besonders eilig haben und ohne Reservierung und Preisberatung so schnell wie möglich in den nächsten Zug einsteigen möchten.

Darüber hinaus gibt es ab sofort in vielen DB-Verkaufsstellen die Beratung mit Termin. Diese bietet sich vor allem für Reisende mit hohem Beratungsbedarf an, etwa bei Gruppenreisen oder der Urlaubsreise mit dem Autozug. Einen Beratungstermin kann man persönlich oder durch eine in den Reisezentren erhältliche Postkarte vereinbaren.

Neues VRN-Freizeitticket

(og) Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar

bietet seit 1. Januar 2009 ein neues Freizeitticket für Bus und Bahn an. Es ist eine persönliche, verbundweit gültige Jahreskarte und gilt an Samstagen, Sonntagen sowie gesetzlichen Feiertagen in Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz oder Hessen für beliebig häufige Fahrten im gesamten VRN-Gebiet in allen Bussen, Straßenbahnen und freigegebenen Zügen (DB: RE, RB und S-Bahnen jeweils in der 2. Klasse) sowie in allen Ruftaxilini-


en. Die Jahreskarte gilt für bis zu 5 Personen bzw. für Eltern/Großeltern mit allen eigenen Kindern/Enkelkindern bis 14 Jahre (Kinder unter 6 Jahren werden nicht mitgezählt).



Das Freizeitticket soll allen, die noch keine VRN-Zeitkarte besitzen, ermöglichen das Verbundgebiet auf bequeme und umweltschonende Weise zu erkunden. Es kostet einmalig 300 Euro für ein Jahr oder 25 Euro im Monatsabonnement.

Zum 20 jährigen Bestehen des VRN ist das besondere Angebot zunächst als Pilotprojekt vorgesehen und kann ab sofort bis 1. Juni 2009 bestellt werden. Bestellscheine gibt es bei den Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen und im Internet unter www.vrn.de.

Neue Regiotram-Haltepunkte in Kassel und Vellmar

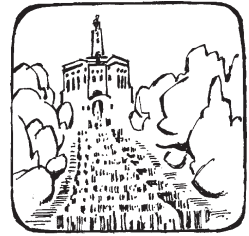
(hh, hm) Seit August 2007 fahren Regiotram-Züge (RT) aus vier Richtungen durch den Hauptbahnhofstunnel in die Kasseler Innenstadt. Die Ziele in der Innenstadt lauten Königsstraße, Auestadion und Bettenhausen.

In den nächsten Monaten dürften die Linien RT3 aus Hofgeismar und RT4 aus Wolfhagen deutlich voller werden. Mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2008 wurden im Kasseler Stadtteil Jungfernkopf und in Vellmar-Osterberg/Einkaufszentrum neue Haltepunkte eröffnet. Bewohner dieser Stadtteile können jetzt über die „Harleshäuser Kurve“ in wenigen Minuten die Kasseler Innenstadt erreichen.

RT-Station Kassel-Jungfernkopf

Mit der Station Kassel-Jungfernkopf erhält der nördlichste Stadtteil Kassels mit seinen 2.100 Einwohnern eine kom-

fortable und schnelle Anbindung an die Innenstadt, aber auch nach Vellmar, Hofgeismar und Wolfhagen. Statt wie bisher mit Umstieg von der Omnibus-Linie 44 auf die Straßenbahn-Linie 1 an der Holländischen Straße geht es jetzt auf direktem Weg mit der RegioTram in 7 Minuten zum Hauptbahnhof oder in 14 Minuten zur Haltestelle Am Stern. Damit reduziert sich die Reisezeit um 4 Minuten = 22 Prozent.



Die Haltestelle Kassel-Jungfernkopf ist in der Länge für eine Dreifachtraktion der RegioTram ausgelegt 5 Fotos: Dr. Heribert Menzel





Der Haltepunkt Vellmar-Osterberg/EKZ entstand ganz in der Nähe eines großen Einkaufszentrums

An Wochentagen können die Fahrgäste zwei bis dreimal in der Stunde in eine der beiden RegioTram-Linien RT3 und RT4 einsteigen. Während sie mit der RT4 den Lutherplatz, den Stern und die Haltestellen in der Königsstraße erreichen, fährt die RT3 über die Haltestellen Wilhelmsstraße und Rathaus/Fünffensterstraße zum Auestadion. In die Region werden stündliche Fahrtmöglichkeiten nach Wolfhagen und ein- bis zwei Züge pro Stunde nach Hofgeismar angeboten.

Im Einzugsbereich der Station leben ca. 1.600 Einwohner. Es wird mit einem täglichen Ein- und Ausstieg von rund 400 Fahrgästen gerechnet.

RT-Station Vellmar-Osterberg/EKZ

Mit der RegioTram-Haltestelle Vellmar-Osterberg/EKZ wird ein großes Neubaugebiet mit hohem Fahrgastpotential erschlossen. Insgesamt leben in diesem Einzugsgebiet 1.600 Menschen, die von dem neuen Angebot profitieren werden. Die direkte Anbindung an das

große Einkaufszentrum in diesem Stadtteil ist dabei eine Besonderheit. Erstmals besteht so die Möglichkeit, nicht nur mit dem Pkw anzureisen, sondern auch mit der RegioTram. Von besonderer Bedeutung ist auch hier die direkte Anbindung an Hofgeismar und Wolfhagen.

An den Wochentagen gibt es zwei bis drei Abfahrten in der Stunde und zu den Hauptverkehrszeiten auch noch zusätzliche Verbindungen. Die Reisezeit ist auch hier deutlich kürzer geworden. Sie verringert sich auf der Strecke zwischen Hofgeismar und Osterberg/EKZ von rund 45 Minuten auf 21 Minuten gegenüber der Verbindung mit RT und Bus.

Die neue RegioTram Station Vellmar-Osterberg/EKZ liegt zirka 700 Meter südlich des Bahnhofs Vellmar-Obervellmar in Höhe des Herkules Einkaufszentrums. Den barrierefreien Zugang gewährleisten eine Rampe und ein Aufzug sowie die einstiegsfreundliche Bahnsteighöhe von 38 cm über der Schienenoberkante.

Am Eröffnungstag empfängt der Musikzug Vellmar die mit der RegioTram eingetroffenen Gäste



Zur Querung der Gleise und als Zugang zu Bahnsteig 2 dient eine neue 3 m breite und 3 m hohe Fußgängerunterführung mit einer Länge von rund 25 m. Die frühere Unterführung an der gleichen Stelle diente ursprünglich als Durchleitung des Baches und konnte nach dessen Verrohrung auch von Fußgängern genutzt werden. Auch Leitungen für Strom und Telekommunikation wurden in der Unterführung verlegt. Sie alle mussten beim Abriss der alten und dem Bau der neuen Unterführung gesichert und in das neue Bauwerk integriert werden.

befindliche Haltepunkt Kassel-Kirchdittmold wird das Doppelte kosten, ebenso Vellmar-Osterberg. Hier wird - mit Unterstützung der Stadt Vellmar - ein Park-and-Ride-System errichtet. Geschaffen wurden an beiden Haltepunkten zwei Außenbahnsteige von jeweils 115 Metern Länge. Das erlaubt den Halt von drei aneinander gekoppelten RT-Zügen.

Die Station Kassel-Jungfernkopf hat 3,2 Millionen Euro gekostet, der noch im Bau



Während seiner Rede anlässlich der Eröffnung der Haltepunkte weist der Landrat des Kreises Kassel, Dr. Udo Schlitzberger auf die Visionen hin, die man vor zehn Jahren mit der RegioTram hatte und die nun Realität sind

Die restlichen Arbeiten an dem Haltepunkt Vellmar-Osterberg/EKZ wie Hilfsbrückenausbau, Bau der Park+Ride-Anlage und die Bepflanzung der Grünflächen werden noch bis Mai 2009 andauern. Insgesamt wurden in den Stationsbau gut 5 Millionen Euro investiert.

Den Bahnhof Kassel-Harleshausen gibt es seit vielen Jahrzehnten, der noch fehlende Haltepunkt in Kirchditmold geht im Frühjahr 2009 in Betrieb. Die Linien RT3 und RT4 fahren meistens im Stundentakt. Sie werden an manchen Stationen durch RE-Züge verstärkt, die im Taktverkehr Korbach bzw. Warburg

(Westf) mit dem Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe verbinden.

In Vellmar-Obervellmar treffen sich die Linien RT3 Hofgeismar-Kassel und RT4 Wolfhagen-Kassel. Mindestens einmal stündlich werden die Regiotram-Linien in Vellmar halten. Ziel ist es, die zwei Linien im 30-Minuten-Takt laufen zu lassen und durch die Überlagerung der RT3 und RT4 auf einen 15-Minuten-Takt zu kommen. Die kurze Vertaktung wird aber frühestens Ende 2011 möglich sein, wenn das dritte Gleis am Bahnhof Obervellmar gebaut ist.

Betreiberwechsel auf der Strecke Wabern – Bad Wildungen Fahrkartenautomaten abgebaut - Verkauf im Zug

(hh/ja) Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 übernahm die Kurhessenbahn, die aus einer Ausschreibung der Verkehrsleistungen durch den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) als Sieger hervorging, von der Hessischen Landesbahn (HLB) den Zugverkehr durch das untere Edertal mit Niederflurfahrzeugen der Baureihe 646.

Somit setzt die Kurhessenbahn den selben Fahrzeugtyp ein, wie zuvor die HLB. Am Fahrplan, der montags bis freitags 9 Zugpaare zwischen 6 und 19 Uhr im angenäherten 2-Stunden-Takt mit Durchbindung eines Zugpaares nach Kassel Hbf sowie am Wochenende und Feiertagen 5 Zugpaare zwischen 8 und 17 Uhr im 2-Stunden-Takt vorsieht, wurde leider keine Änderung vorgenommen.

Zur Überraschung der Fahrgäste wurden zur gleichen Zeit an den Bahnhöfen

Wega, Mandern, Ungedanken und Zennern die Fahrkartenautomaten abgebaut. Nachdem sich einige Ortsvorsteher öffentlich beschwert hatten, wies der NVV Ende Dezember darauf hin, dass im Zuge der Umstellung auf eine neue Automaten-genera-tion für Tickets von DB und NVV alle Standorte entlang der Linie Bad Wildungen – Fritzlar – Wabern überprüft worden seien. Ergebnis: Zu geringe Umsätze an besagten vier Stationen. Nur etwa 600 bis 1000 Euro Umsatz pro Jahr wurde an den dortigen Automaten registriert.

*Am ersten
Betriebstag, dem
14. Dezember
2008, wartet der
Triebwagen der
Kurahessenbahn
abfahrbereit im
Bahnhof Wabern*

*Foto:
Jonathan Alt*



Der Verkehrsverbund entschloss sich deshalb, die Automaten ersatzlos zu streichen.

Die Bahnlinie zwischen Bad Wildungen und Wabern wird täglich von rund 400 Fahrgästen genutzt. Die meisten von ihnen sind nach Auskunft des NVV Inhaber von Monatskarten oder Kurgäste, die sich in der Regel schon an anderen Stellen Fahrkarten besorgt hätten. Wer eine Einzelfahrkarte benötigt, wird gebeten, sich diese an den nächsten Automaten oder Verkaufsstellen in Bad Wildungen, Fritzlar oder Wabern zu besorgen.

In Notfällen - so NVV-Sprecherin Sabine Herms - könnten Karten aber auch bei den Zugführern erworben werden. Wegas Ortsvorsteher Franz Berghoff kann nicht verstehen, dass viel Geld in den Bahnübergang Wega investiert und gleichzeitig aus Kostengründen der Fahrkartenautomat abgebaut wird. Der Bahnhof würde von Reisenden aus Wega, Wellen und Anraff rege genutzt. Tagsüber wären die Parkplätze im Bahngelände

voll. Da Karten aber künftig auch im Zug gelöst werden können, sei der Schritt vertretbar.

Der Abbau der Fahrkartenautomaten in Wega, Mandern, Ungedanken und Zennern trifft bei Pro Bahn & Bus ebenfalls auf Unverständnis. Ursprünglich wollte der NVV den Zugverkehr auf der Strecke zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 abbestellen. Dabei wurden durch die Kurhessenbahn als Eigentümer der Strecke vorher noch Investitionen in die Strecke getätigt. U.a. wurden in Zennern, Ungedanken und Mandern die Bahnsteige erneuert und im Ortsbereich Mandern vier Bahnübergänge modernisiert!

Als Ersatzangebot wurde das Fahrtenangebot auf der Buslinie 500 Kassel – Gudensberg – Fritzlar – Bad Wildungen ausgedehnt. Montag bis Freitag fahren die Busse fortan im Stundentakt zwischen 6 und 23 Uhr, am Wochenende im 2-Stunden-Takt zwischen 7 und 23 Uhr samstags und zwischen 9 und 23 Uhr sonn-/feiertags. Den heftigen Protesten seitens der

Kommunen, besonders der Stadt Bad Wildungen, ist es zu verdanken, dass auch nach dem Fahrplanwechsel Züge zwischen Wabern und Bad Wildungen verkehrten.

Allerdings wurde das Fahrtenangebot auf 3 Zugpaare werktags ausgedünnt. Sonntags und Feiertags ruhte der Zugverkehr völlig. Einziger Trost: Sämtliche Züge waren nach Kassel Hbf durchgebunden. Da es auch weiterhin Proteste gab, wurde im Frühjahr 2007 das Fahrplanangebot auf den heutigen Stand angepasst. Eine Ausweitung des Fahrplans auf den Stand vor 2006, wo neben einem 2-Stunden-Takt Wabern – Bad Wildungen tagsüber 3 durchgebundene Zugpaare nach Kassel Hbf angeboten wurden, wurde allerdings nicht vorgenommen.

Um die Strecke wieder attraktiver zu machen, muss nach Ansicht von Pro Bahn & Bus nicht nur das Zugangebot mindestens wieder auf den alten Stand von vor 2006 gebracht werden, sondern auch die Umsteigebeziehungen zu den Zügen auf der Main-Weser-Bahn verbessert werden. Der derzeitige Fahrplan ist in Wabern mit

Ausnahme von wenigen Zügen auf die InterCity-Züge ausgerichtet, die mit Fahrkarten des NVV nicht benutzt werden dürfen. NVV-Fahrgäste, die weiter Richtung Kassel fahren möchten, müssen nun 45 Minuten auf den nächsten Zug warten. Aus der Gegenrichtung sind es teilweise über 50 Minuten.

Die Buslinie 500 sollte mit Ausnahme der Fahrten nach 19 Uhr auf den Abschnitt Kassel – Fritzlar zurückgezogen werden und in Fritzlar Anschluss an die Züge Richtung Bad Wildungen gewährleistet sein. Langfristig sollte überlegt werden, die Strecke zu elektrifizieren und in das Netz der Regiotram zu integrieren. In Wabern könnten die Züge aus Bad Wildungen und Treysa zusammen gekuppelt und geflügelt werden. Hier wäre einzig der Einbau einer Weichenverbindung von Gleis 3 Richtung Bad Wildungen sowie eine Anpassung der Stellwerkstechnik nötig. In Bad Wildungen böte sich die Möglichkeit an, die Strecke wie z.B. in Hessisch-Lichtenau ins Stadtzentrum zu verlängern.

NVV: Neue Buslinie 400 mit guten Bahnverknüpfungen

Fritzlar - Felsberg - Melsungen - Spangenberg - Hess. Lichtenau

(hh) Oft wird in nordhessischen Städten der NVV kritisiert: Verbindungen nach Kassel seien zwar gut, aber die Städte untereinander wären schlecht verbunden. Andererseits wollen Landräte und Bürgermeister keine Linienbusse finanzieren, die schwach besetzt sind.

Seit dem 14. Dezember 2008 fährt im nördlichen Schwalm-Eder-Kreis die neue Buslinie 400. Sie verbindet Fritzlar und Hessisch Lichtenau über Felsberg, Melsungen und Spangenberg und bietet

gute Anschlüsse zur Bahn und zur RegioTram. So besteht in Felsberg-Gensungen Anschluss an die RT9 in Richtung Wabern-Treysa, in Melsungen an RT5 und R5 in Richtung Kassel bzw.

Bebra-Fulda. Hessisch Lichtenau ist mit der Straßenbahn nach Kassel und dem Linienbus 200 Richtung Waldkappel-Eschwege verknüpft.

Die Busse der Linie 400 verkehren Montag bis Freitag zwischen 6 Uhr und 20 Uhr im Stundentakt auf der Strecke Melsungen - Spangenberg. Im Raum Fritzlar - Melsungen bzw. Spangenberg - Hess. Lichtenau wird ein Zwei-Stunden-Takt angeboten, der im Berufsverkehr

verdichtet ist. Am Wochenende sind zwischen Melsungen und Spangenberg Fahrten alle 2 Stunden möglich, weitgehend als Anruf-Sammel-Taxi mit Voranmeldung.

Pro Bahn & Bus wünscht, dass die neue Busverbindung gut genutzt wird. Burg Felsberg und Schloss Spangenberg sind auch für Wandergruppen sicher eine Reise wert.

Professor Rainer Meyfahrt geht in den Ruhestand Gute und wichtige Akzente des Kasseler Chefplaners in 19 Jahren

(hh) Als Ende 1989 Wolfram Bremer, damals Chef der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) den Hochschullehrer für Kommunale Entwicklungsplanung Professor Rainer Meyfahrt um Personalvorschläge für den neuen Leiter der KVG-Unternehmensplanung bat, antwortete dieser: „Ich könnte es ja selber machen.“ Bremer nahm den Professor beim Wort.

Für drei Jahre ließ sich Rainer Meyfahrt von der Uni beurlauben und war Anfang 1990 Chefplaner des Nahverkehrsunternehmens. Obwohl er an der Hochschule weiterhin Studierende ausbildet, ist seit 1993 die KVG sein Arbeitsplatz. Zum Vorstand des Unternehmens gehört er seit 2004. Ende Januar 2009 geht der 65-jährige in den Ruhestand.

Neue Schienenstrecken

Seine Leitidee war stets Ausbau und Verbesserung des Nahverkehrs für die Fahrgäste. Tatkräftig arbeitete er für neue Tramlinien: Nach Baunatal (fertig gestellt



*Prof. Rainer Meyfahrt
Foto: KVG*



Die RegioTram, hier in Hessisch Lichtenau, war eines der maßgeblichen Projekte, an denen Prof. Meyfahrt beteiligt war

1995), nach Helleböhn (1998) und ins Lossetal (2006). Er war maßgeblich am Aufbau des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) und der RegioTram beteiligt. Nach zehnjähriger Planungszeit konnte mit dem neuen Hauptbahnhofstunnel 2007 des Grundnetz der RegioTram in Betrieb gehen.

Meyfahrt plädiert immer für ausreichend Planungszeit. Es dauere eben seine Zeit, bis alle wirklich verstanden hätten, was von Fachleuten vorgeschlagen werde. Ein gutes Beispiel sei die Staßenbahnverlängerung nach Vellmar. Vier Jahre Diskussion hätten sich gelohnt: Jetzt könne mit breiter Zustimmung gebaut werden.

Wettbewerb im Nahverkehr mit Lohndumping?

Kritisch sieht er den politisch verordneten Wettbewerb im Nahverkehr, der eine teure Ausschreibungs-Bürokratie nach sich ziehe. Zwar werde das mit mehr

Effizienz und weniger Kosten begründet. Tatsächlich sei aber der Löwenanteil auf die Lohnkostensenkung beim Fahrpersonal zurückzuführen. Neue Fahrer würden heute 40 % weniger verdienen. „Das ist die trübste Erfahrung in meinen 20 KVG-Jahren“ sagte Meyfahrt der Hessisch Niedersächsischen Allgemeinen.

Fahrgäste werden immer älter

Dass die weitere Verbesserung des Nahverkehrs auf der Tagesordnung bleibt, hält er für ausgemacht. Höhere Energiekosten, schwierigere Umweltbedingungen, dazu immer ältere Fahrgäste: „Der öffentliche Nahverkehr wird immer wichtiger.“ Und gerade weil die Fahrgäste älter werden, müssten alle Haltestellen behindertengerecht ausgebaut werden. Es bleibt noch mehr zu tun: Tram nach Waldau und Lohfelden sowie in den Industriepark. Auch müsse das Nadelöhr für Busse und Bahnen zwischen Altmarkt und Stern beseitigt werden.

Für die IGÖV in Kassel (Interessengemeinschaft öffentlicher Nahverkehr), zu der auch Pro Bahn & Bus gehört, hatte Rainer Meyfahrt stets ein offenes Ohr. Viele wertvolle Gedanken des Professors wurden in der Hessenschiene weitergegeben.

Neuigkeiten aus dem Kurhessenbahnnetz

Sonderfahrten / Baumaßnahmen

(js) Die Kurhessenbahn hatte in den vergangenen Jahren im zweijährigen Rhythmus auf den von Korbach ausgehenden Strecken ihr „Kurhessenbahnfest“ veranstaltet. An dem zweitägigen Fest wurden jeweils alle fahrplanmäßigen Züge durch historische Züge ersetzt.

Anstelle der üblichen Triebwagen kamen also etliche Dampf- und Dieselloks mit den passenden Zuggarnituren zum Einsatz. Zusätzlich zu den planmäßigen Zügen wurde der Fahrplan meist noch durch Sonderzüge verdichtet. Es standen immer ausreichend Fahrzeuge zur Verfügung, sodass ständig neue Zuggarnituren gebildet wurden. Dadurch konnte ein sehr abwechslungsreicher Betrieb abgewickelt werden. Während der Pausen wurden die Loks in einer Ausstellung in Korbach aufgestellt und konnten besichtigt werden. So entstand ein sehr abwechslungsreiches Programm für jung und alt, und ein sehr empfehlenswertes Ausflugsziel, auch für Besucher, die nicht zum festen Stamm der Eisenbahnfreunde zählen. Leider zeichneten sich die Feste immer wieder durch extreme Verspätungen der Züge aus, da die alten Fahrzeuge nicht

Ein Besucher aus Oberfranken: 614 006-5/614 005-7 verlässt Korbach in Richtung Kassel als RB 23572. Foto (14.5.2006): J.Schmied



29.05.2005: Zwei T18 mit Silberlingen und einer Schienenbusgarnitur passieren die Kugelsburg bei Volkmarsen. Foto: J. Schmied

immer alle zuverlässig ihre Aufgaben erfüllten. Bei fast jeder Veranstaltung blieb ein Zug mit Lokschaden liegen, und musste abgeschleppt werden.

Das nächste Fest wurde für Pfingsten im Jahr 2009 geplant. Diesmal sollten die von Marburg ausgehenden Südstrecken nach Frankenberg/Herzhausen und Laasphe/Erndtebrück zum Schauplatz für die historischen Züge werden. Doch nach neuesten Meldungen wird das Kurhessenbahnfest in diesem Jahr nicht stattfinden. Die Gründe hierfür konnten bis Redaktionsschluss noch nicht in Erfahrung gebracht werden.

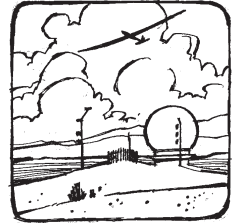
Ebenso wie das Streckenfest werden auch die für 2009 geplanten Strecken- und Stellwerksmodernisierungen allem Anschein nach auf das kommende Jahr verschoben. Auch hierzu waren keine weiteren Informationen zu bekommen.

Historische Fußgängerbrücke verschwindet bei „Nacht- und Nebel“

(StS) Seit einigen Jahren war bekannt, dass die Fußgängerbrücke am Lauterbacher Nordbahnhof saniert werden muss. Die um das Jahr 1900 erbaute Eisenbrücke war ursprünglich für die Bahnkunden des Stadtteils Maar gebaut worden. Sie wurde 1966 letztmalig saniert. Vor ca. zwei Jahren legte die Deutsche Bahn die Planung für ein näher am Bahnhof gelegenes Ersatzbauwerk vor.

Der Plan war mit dem zuständigen Bauamt und der Denkmalschutzbehörde abgestimmt. Das gesamte Bahnhofsensemble in Lauterbach steht unter Denkmalschutz. Beim Stellwerk, dem Bahnhofsgebäude, der ehemaligen Güterabfertigung und der Fußgängerbrücke handelt es sich um Kulturdenkmale aus geschichtlichem und technischem Grund. Ende 2006 hatte das Landesamt für Denkmalpflege für die Kreisstadt Lauterbach eine Denkmaltopographie herausgegeben, in der insbesondere auch die Fußgängerbrücke als Kulturdenkmal verzeichnet ist, welches „unter besonderem staatlichem Schutz“ steht. Die „Zerstörung, Beseiti-

gung, Umsetzung oder Umgestaltung...“ eines Kulturdenkmals bedarf der Genehmigung der Denkmalschutzbehörde.



Die Umsetzung des DB-Planes scheiterte an fehlenden finanziellen Mitteln. Zwischenzeitlich wurde die Brücke im Mai 2007 wegen Bau-fälligkeit gesperrt. Die „Baufälligkeit“ bestand lediglich darin, dass einige Bohlen aufgrund fehlender Instandsetzungsarbeiten morsch geworden waren. Anstatt

Anwohner haben sich in einer Iniativgruppe „Pro Bahnbrücke“ zusammen geschlossen und protestierten am Lauterbacher Nordbahnhof Foto: Lauterbacher Anzeiger



Am 28. November 2008 wurde die Fußgängerbrücke abgerissen
Foto: Stefan Sitzmann



die defekten Bohlen zu erneuern wurde gesperrt. Die Anwohner des Wohnbaugebietes „Am Stück“ hatten sich daraufhin mehrfach für die rasche Umsetzung des Brückenneubaus stark gemacht, geschehen war, außer ein paar Beschwichtigungen seitens der Bahn und der Feststellung „die Finanzierung steht“, nichts.

Am 26. November 2008 kam in einer „Nacht- und Nebel Aktion“ ein Bautrupp und zerstörte die Fußgängerbrücke am Lauterbacher Nordbahnhof. Stadt, Anlieger und Behörden waren über diese Maßnahme der Deutschen Bahn nicht informiert. Wenige Tage nach der nächtlichen Kraftaktion ließ die Deutsche Bahn AG verlauten, sie werde keine neue Fußgängerbrücke bauen. Sie sei dazu auch nicht verpflichtet. Dabei gibt es an der Vogelsbergbahn in Reiskirchen, Mücke, Gemünden und Bad Salzschlirf ebenfalls Fußgängerbrücken, welche vor nicht langer Zeit von der Bahn erneuert wurden.

In einem Treffen mit Vertretern der Stadt Lauterbach und der zuständigen Verkehrsbehörde versuchte man seitens der DB lediglich eine Lösung für die zukünftige Anbindung der Fußwege über den ca. 400 Meter entfernten Bahnübergang Schlitzer Straße zu suchen. Die Stadt Lauterbach sollte sich an den Kosten beteiligen.

Als dies bekannt wurde, gab es einen öffentlichen Schrei der Entrüstung über dieses als skandalös empfundene Verhalten der Bahn. Die betroffenen Anwohner haben spontan eine Initiative „Pro Bahnbrücke“ gegründet, die auf große Unterstützung gestoßen ist. Nunmehr soll geprüft werden, inwieweit juristische Schritte gegen das Verhalten der Bahn getroffen werden können. Auch wurde das Landesamt für Denkmalpflege eingeschaltet.

Alle Hausbesitzer, deren Gebäude als Kulturdenkmal in Lauterbach eingestuft ist, und davon gibt es viele, wurden im November 2008 vom Landesamt für Denkmalpflege angeschrieben und rechtlich darüber belehrt, wie sie mit ihrem Eigentum umzugehen haben. Bleibt zu hoffen, dass das Landesamt für Denkmalpflege auch bei der Bahn einschreitet und auf den Bau der Ersatz-Fußgängerbrücke am Lauterbacher Nordbahnhof besteht. Sollte dies nicht geschehen, dann muss die Frage erlaubt sein, wofür es diesbezügliche Gesetze gibt, nach denen sich offenbar nur „Otto Normalverbraucher“ richten müssen.

Spätverkehr Fulda - Lauterbach nur mit Zuschlag

(sts) Was zuerst wie ein vorgezogener Aprilscherz klingt, ist nun in Osthessen Realität: die zuständige Verkehrsgesellschaft VGO erhebt für den abendlichen AST-Spätverkehr zwischen dem osthessischen Oberzentrum Fulda und der 27 Kilometer entfernten Mittelzentrum und Vogelsberg-Kreisstadt Lauterbach einen Komfortzuschlag in Höhe von 1,50 Euro auf den regulären Fahrpreis.

Seit dem Bau der Vogelsbergbahn Gießen - Fulda (1869-1871) gab und gibt es ein spätabendliches Angebot. Bis Mitte der 1960er Jahre wurde dieser Spätverkehr auf der Schiene gefahren, danach wurde zwischen Gießen und Mücke sowie zwischen Fulda und Lauterbach das Abendangebot auf Schienenersatzverkehr umgestellt.

BD Kassel	ZugNr Klasse	X 1598	1588	1588
Fulda 192.192g	ab	2.	22.41	23.31
Oberbimbach	Y		22.52	23.42
Großenlüder	Y		22.56	23.46
Bad Salzschlirf 193a	an		23.03	23.53
Angersbach	ab		23.04	23.54
Angersbach	an		23.08	23.53
Lauterbach (Hess) Nord 193a	an		23.12	0.02

Spätfahrten 1961

Während dies im westlichen Bereich bis heute gut funktioniert, waren die jüngsten Entwicklungen im osthessischen Bereich eher unerfreulich. Bis 2004 betrieb der Regionalverkehr Kurhessen (RKH) zwischen Fulda und Lauterbach die Buslinie 5055. Wochentags verkehrten abends zwischen Fulda und Lauterbach gegen 21.00 Uhr und gegen 22.30 Uhr Busse, samstags um 21.30 Uhr und um 23.10 Uhr. Diese Fahrten wurden von der damaligen Vogelsberger Verkehrsgesellschaft VBV mitfinanziert.

Schon einige Jahre zuvor hatte sich der Landkreis Fulda gegen die Beteiligung an diesen Ergänzungsfahrten gewehrt. Dies

hatte zur Folge, dass jahrelang die abendlichen Busse ab Stadtgrenze Fulda ohne Halt im Landkreis Fulda (Bimbach, Großenzlüder, Bad Salzschlirf wurden nicht bedient) bis zur ersten Haltestelle im Vogelsbergkreis (Landenhausen) fuhren. Schilda ließ grüßen!

Als im Dezember 2004 der RKH und der RMV die Buslinie einstellten, entfielen auch die abendlichen Ergänzungsfahrten der Vogelsbergbahn. Auf Anregung von Pro Bahn & Bus Osthessen richtete die VGO bereits im April 2005 einen abendlichen AST-Verkehr auf der Verbindung ein. Von Anbeginn war dieses Angebot sehr gut frequentiert. Manchmal müssen sogar vom Taxiunternehmen größere Fahrzeuge eingesetzt werden. Dies führt dazu, dass das Angebot die VGO erheblich mehr kostet als zunächst gedacht. Der RMV zieht sich

Heutiges Fahrtenangebot nur mit Zuschlag

AST AST35 Fulda → Wartenberg → Lauterbach			
Vertragsgeschäft Oberhessen (H&L) Servicecenter			
	Montag - Freitag	Samstag	
Strecke	05	06	07
K 50 Frankfurt (M) Hauptbahnhof	20.26	21.36	
K 50 Fulda Bahnhof	21.49	22.42	
Fulda ZOB	22.30	23.00	
Landenhausen Steidung	4.2300	4.2300	
- Dornstraße	4.2320	4.2300	
Angersbach Haltebus	4.2310	4.2300	
Lauterbach Straße	4.2320	4.2300	
Lauterbach Busbahnhof	4.2320	4.2300	
- Nordbahnhof	4.2320	4.2300	
Schütz im Grund	4.2310	4.2300	
- Harregeßenshöhe	4.2310	4.2300	
- Post	4.2310	4.2300	

* = hält nur zum Aussteigen
 © = Arriv-Sammelbus, Voranmeldung bis 60 Minuten vor Abfahrt/Linien (099-62) 222, Taal-FV-Bsch. Bei Fahrten die als AST gekennzeichnet sind, wird ein Komfortzuschlag von 1,50 Euro erhoben

aus seiner Verantwortung zurück und drückt die Kosten auf die untere Ebene ab, obwohl das AST den Regionalverkehr auf der Schiene ergänzt und somit eigentlich in die Verantwortung des Verbundes fällt. Und von finanzieller Beteiligung seitens der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft (LNG) Fulda gibt es wieder keine Spur.

Folglich erhebt die VGO seit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 einen so genannten „Komfortzuschlag“ in Höhe von 1,50 Euro pro Fahrgast. Und zwar mit der Begründung, dass das flexible AST-Angebot außerhalb des im Nahverkehrsplan definierten „Grund-

bedienungszeitraumes“ liege. Aus VGO-Sicht verständlich, aus Fahrgastsicht ein Unding.

Kommentar: Wenn es dem RMV ernst ist mit dem geplanten Ausbau der Vogelsbergbahn, so dürfen auch wichtige Details wie abendliche Ergänzungsangebote entlang des Schienenstrangs nicht fehlen. Hier gilt es ein kleines, aber kräftiges „Pflänzchen“ in Sachen Kundennachfrage zu hegen und zu pflegen, um den Ausbau der Vogelsbergbahn insgesamt noch lohnender zu machen, als er ohnehin schon ist. Kurzum: der Zuschlag muss wieder weg! Stefan Sitzmann

Freizeitverkehr zur Wasserkuppe: Buspendel im Takt statt weiterer Parkplätze

(wf/fl) Seit Jahren gibt es Probleme mit der Autoflut auf Hessens höchstem Berg, der 950 Meter hohen Wasserkuppe. Im Sommer und vor allem auch im Winter bei prächtigen Wintersportbedingungen platzt schlichtweg alles aus den Nähten.

Im Landkreis Fulda wird derzeit überlegt, wie man mit der Schaffung zusätzlicher Parkplätze Herr der Lage wird. Dabei steht eine Einbahnstraßen-Regelung an Wochenenden zur Diskussion.

Zwar gibt es einen Skibus Gersfeld - Wasserkuppe als Pendant zum sommerlichen Wasserkuppen-Wanderbus. Die Fahrten finden aber eher unregelmäßig und nicht im Takt statt. Außerdem bedarf es zur Mitfahrt der vorherigen Anmeldung. Nachdem die Rhönbahn Fulda - Gersfeld teilweise modernisiert wurde, aber aus unerfindlichen Gründen die Streckengeschwindigkeit von 60 km/h immer noch nicht auf die möglichen 80 km/h

erhöht wurde, wäre es an der Zeit, über weitere Fahrgastpotenziale nachzudenken.

Jedenfalls sind die anliegenden Ortschaften durch den Autoverkehr schon genug belastet. Es sollte dringend ein Konzept erstellt werden, wie die Rhöner Bevölkerung von den PKW-Lawinen entlastet werden kann. Ein Buspendel im Takt, zum RMV-Tarif sowie mit schnellem Anschluss an die im sommerlichen Freizeitverkehr bereits erfolgreiche Rhönbahn wäre die beste Lösung. RMV und die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Fulda sind gemeinsam gefordert, den nötigen Freizeitverkehr auf die Straße und die Schiene zu bringen.

Erneut „halber ICE“ nach Köln: Qualvolle Enge für Narren

(hpg) Es ist Weiberfastnacht, Schwerdonnerstag und einer der Haupttage des rheinischen Karnevals. Grüppchen und Einzelreisende in Kostümen sind teilweise aus großem Umkreis nach Limburg und Montabaur gekommen, um mit dem schnellen ICE in die Faschings-Hochburg Köln zu gelangen.

An beiden ICE-Bahnhöfen stehen an diesem Morgen einige Hundert Fahrgäste jeweils verteilt über den gesamten Bahnsteig, in den Zugzielanzeigern lediglich der Hinweis: „Bitte Ansage beachten“. Diese erfolgt erst, als zeitgleich der doppelteilige ICE 818 nach Köln einfährt – vom Text der Ansage ist daher kein Wort zu verstehen.

Und es ist wieder, wie die Jahre zuvor: Das Drücken auf die Öffnungstaster für die Türen bleibt ohne Erfolg, der vordere Zugteil ist und bleibt komplett gesperrt.

Dann beginnt ein Rennen, Laufen, Flüchten, und vor den ersten erreichbaren Türen des hinteren Zugteils bilden sich lange Schlangen.

Ein sichtlich entnervter Zugführer antwortet auf die geäußerte Kritik recht bissig und versucht den Zug so schnell wie möglich abzufer-tigen, um die entstandene Verspätung



„Alle Narren nach hinten, denn der vordere ICE fährt leer nach Köln!“

Wie jedes Jahr schafft es die Deutsche Bahn nicht, bei großem Fahrgastandrang den leer fahrenden ICE für die Fahrgäste zu öffnen

Foto: Hans-Peter Günther

nicht zu vergrößern.

In den am nächsten Tag veröffentlichten Presseartikeln wird der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus erwähnt, der sein Befremden zum Ausdruck bringt, dass es der im Fernverkehr eigenwirtschaftlich handelnden Deutschen Bahn AG seit Jahren nicht gelingt, auf ein Großereignis, das alljährlich mehr als eine Million Besucher anzieht, entsprechend zu reagieren. Obwohl in der Vergangenheit die enorme Nachfrage dazu führte, dass viele der zahlenden Reisenden lediglich Stehplätze hatten und auch Flucht- und Rettungswege in einem völlig überbesetzten zweiten Zugteil nicht ordnungsgemäß frei blieben, wurde eine bislang stets vorhandene zweite Zugeinheit „leer und abgesperrt“ mitgeführt.

Bereits Wochen zuvor war der „Bahn.comfort-service“ von Premium-Kunden

schriftlich auf diesen Mißstand hingewiesen worden, doch ohne Erfolg. Laut DB-Pressesprecher kommt der zweite Zugteil fahrplanmäßig erst auf der Rückfahrt nach München zum Einsatz. Um die Kapazität von rund 450 auf 900 Sitzplätze zu verdoppeln, wären lediglich zwei zusätzliche Zugbegleiter als Minimalbesatzung erforderlich.

Bahnsprecher Bernd Honerkamp bedauerte die mangelnde Flexibilität und „gelobte Besserung“ für 2010. Daher erfolgte auch am Rosenmontag keine personelle Aufstockung und Öffnung des zweiten Zugteils. Nach „interner Prüfung“ hatte man festgestellt, dass die Nachfrage an diesem Tag in den letzten Jahren geringer als an Weiberfastnacht gewesen sei und es daher „weniger eng“ zugehen dürfte.

Brexbachtalbahn erhält Betriebsgenehmigung 125-jähriges Streckenjubiläum an Pfingsten 2009

(hpg) Genau 110 Jahre lang zählte die Eisenbahnlinie von Siershahn durch das wildromantische Brexbachtal hinunter zum Rhein zu einer der wichtigsten Güterstrecken im Westerwald. Seit August 1994 wird der Tonverkehr nach Italien über Limburg abgewickelt und die Verbindung von Siershahn nach Engers verlor ihre Bedeutung und wurde eingestellt.

Eine geplante Reaktivierung im Personenverkehr von Neuwied nach Montabaur, die als Zubringer zum ICE-Bahnhof Montabaur gedacht war, scheiterte 2002 am Widerstand des Westerwaldkreises und der Anliegerkommunen. Der Vertrag zur Sicherung der Bahntrasse zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und der Bahn AG endete im September 2006. Damit schien das Ende der Strecke besiegelt und – wie so oft – ein Umbau zu

einem Rad- und Wanderweg vorprogrammiert.

Doch dies wollten zahlreiche aktive Eisenbahnfreunde nicht akzeptieren und gründeten im März 2007 den »Brexachtalbahn e.V.« mit dem Ziel der Streckenreaktivierung für touristische Züge. Seit rund eineinhalb Jahren waren regelmäßig an jedem Samstag und teilweise auch während der Woche engagierte Bürger aus



*Freischnitt der lange
brachliegenden Strecke
durch freiwillige
Eisenbahnfreunde*

*Foto:
Hans-Peter Günther*

der Region aktiv, um die seit inzwischen mehr als 12 Jahren nicht mehr befahrene Strecke wieder für den Schienenverkehr herzurichten.

Das rheinland-pfälzische Wirtschafts- und Verkehrsministerium hat am 11. Februar 2009 die »Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH« als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen zugelassen und

Grenzau erteilt. Die Eifelbahn VG aus Linz am Rhein betreibt schon seit einigen Jahren sehr erfolgreich die Steilstrecke von Linz nach Kalenborn und will zukünftig auch die Brexbachtalbahn mit historischen Schienenbussen aus den sechziger Jahren befahren. Erste Fahrten sind an Christi Himmelfahrt geplant und am darauf folgenden Pfingst-Wochenende

soll das 125-jährige Streckenjubiläum ausgiebig mit dem Einsatz einer Dampflok und zahlreichen Attraktionen begangen werden.



*So soll es bald wieder
an der Brexbachtalbahn
aussehen: Ein
Schienenbus ist
unterwegs zwischen
Hundsorf und
Grenzau*

Lahntalbahn: Felssicherungen erfordern Hubschrauber-Einsatz

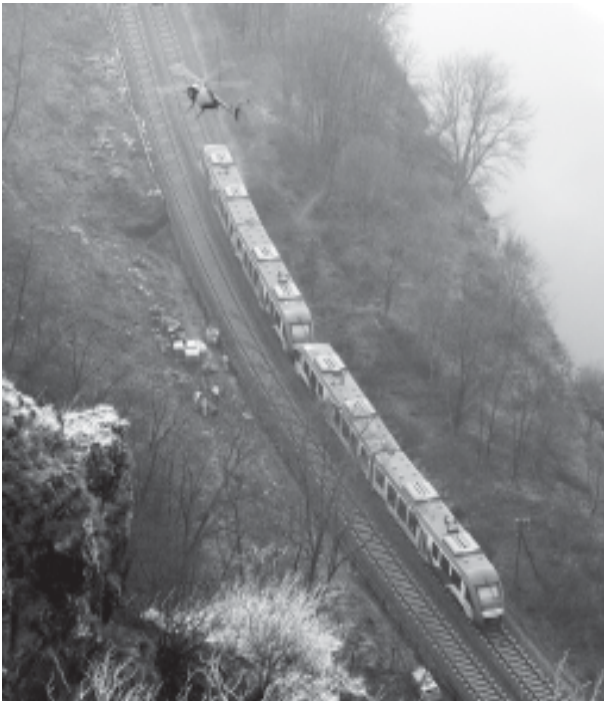
(hpg) Ende Januar gab es den stark beachteten Hubschraubereinsatz zum Abtransport des 300 kg schweren Gipfelkreuzes von der Zugspitze, aber fast 160 Transportflüge hintereinander sind nicht weniger spektakulär. Anfang Februar war ein Helikopter an zwei Tagen im ansonsten sehr stillen Lahntal unterhalb von Cramberg im Einsatz.

An der Lahntalbahn errichtet die DB Netz AG auf einer Länge von rund 500 Metern umfangreiche Schutzanlagen gegen Felsstürze. Bereits seit Mitte November 2008 sind drei, in einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossene Fachfirmen mit den Arbeiten beschäftigt. Zunächst musste der umfangreiche Bewuchs parallel der Bahn und in den Hän-

gen beseitigt werden, um Platz für die Arbeiten zu schaffen. Ein besonderes Problem war und ist die schwierige Erreichbarkeit der Baustelle zwischen Berghang, Bahn und Lahn, zu der kein befahrbarer Weg führt. Mittels eines Zweibegebaggers und passender Flachwagen wurde das gesamte Holz in den nächstgelegenen Bahnhof Balduinstein abtransportiert. Mit

einem mobilen Bohrgerät erfolgten anschließend zahlreiche bis zu 12 Meter tiefe Bohrungen in den anstehenden Fels, um den Sicherungsankern für Fangzäune und Netze ausreichende Zugfestigkeit zu geben.

Darüber hinaus mussten Fundamente für massive Stützen gegossen werden. Dabei erlebten die Arbeiter auch Überraschungen: Die Kellerräume eines bereits Anfang der sechziger Jahre abgerissenen Bahnwärter-



*Der Hubschrauber im Einsatz an der Lahntalbahn bei Cramberg
Foto: Hans-Peter Günther*

hauses waren nur locker verfüllt und so „verschwand“ einiger Beton für ein Mastfundament in den versteckten Hohlräumen. Aber auch im klüftigen Gestein funktioniert das Verpressen der Anker nicht immer problemfrei, deshalb sind Geologen ständige Begleiter der Arbeiten.

Da im Naturschutzgebiet Gabelstein-Hölloch lärmintensive Tätigkeiten nur bis Mitte Februar durchgeführt werden durften, um dort lebende Wanderfalken nicht zu vertreiben, erfolgte die Anlieferung der gesamten Felssicherungstechnik kurzfristig mit Hilfe eines Hubschraubers. Ohne Störung des Zugverkehrs transportierte die „Hahn Helicopter Flugdienste GmbH“ im Minutentakt Seile, Zäune und Stützen vom Lagerplatz in den Lahnwiesen bis unmittelbar an die

Einbaustelle. Bis zu 500 Kilogramm Außenlast sind pro Flug möglich, sodass nach entsprechender Aufteilung des Materials knapp 160 Flüge notwendig waren. Alle weiteren Arbeiten können bis Ende März vom Bereich des Wasserkraftwerkes oder während der nächtlichen Betriebsruhe auf der Lahntalbahn über das Gleis vorgenommen werden.

Auch unterhalb von Schloss Schadeck finden derzeit Felssicherungsarbeiten statt. Gegen herunterfallendes Gestein wurde dort die Lahntalbahn mit einem 40 Meter langen und zehn Meter breiten Gerüst eingehaust. Mit einem Investitionsvolumen von rund einer Million Euro werden die über 20m hohen Felspartien mit Ankern und Stahlnetzen gesichert.

Aktuelles von der Kerkerbachbahn

(hpg) Mitte Februar begann die Oberbausanierung des rund drei Kilometer langen Anschlussgleises vom Lahntalbahnhof bis zum Ortsende von Steeden. Mit Planumsverbesserung, Bettungsreinigung, dem Austausch der alten Holzschwellen und neuem Schotter ertüchtigt die Firma Hering Bau die Strecke für Achslasten bis zu 22,5 Tonnen.

Der sehr niedrige Durchlass im Zuge des Lahntal-Radweges wird abgebrochen und verfüllt. Als Ersatz entsteht in der Nähe ein schienengleicher Überweg für Radfahrer und Fußgänger. Die zweite Querung des Fernradweges wird mit Drängelgittern ausgerüstet und für den Fahrzeugverkehr gesperrt. So kann voraussichtlich auf die ansonsten notwendigen lautstarken Pfeifsignale bei Zugfahrten verzichtet werden. In Höhe der Stüwag-Niederlassung erfolgt die Straßenquerung. Die zuständige Landeseisen-

bahnaufsicht fordert eine umfangreiche technische Absicherung von Landesstraße und einem auf der Bergseite verlaufenden Radweg, der erst unmittelbar vor der Werkszufahrt auf die Lahnseite wechselt. Bei Zugfahrten wird eine Lichtzeichenanlage die Sicherungsposten unterstützen.

Im Gelände des Kalkwerks Schaefer sind die Bauarbeiten für das Planum und die Verladeanlage im Gange, die allerdings im 1. Bauabschnitt lediglich die



*Kalkwerk Steeden: Die Arbeiten für drei neue Brennöfen und das Gleisplanum sind im Gang
Foto: Hans-Peter Günther*

Beladung von staubförmigen Kalkprodukten zulässt. Ein viertes Gleis, an dem Brennstoffe, wie Koks oder Braunkohlenstaub, und weitere Kalkprodukte be- und entladen werden könnten, soll erst zu einem späteren Zeitpunkt folgen. Ob es allerdings gelingt die Brennstoffe per Bahn anzuliefern ist fraglich, da die Transportkosten für die Anlieferung per Straße immer noch konkurrenzlos günstig sind und Schaefer Verträge „frei Silo“ getroffen hat, bei denen der Lieferant die Transportart bestimmt. Erste Kalkzüge sollen im Sommer 2009 fahren. Eine zusätzlich erworbene zweiachsige Deutz-Lok (Typ KG 230B) wird derzeit bei der InfraServ Wiesbaden Technik GmbH & Co. KG mit Funkfernsteuerung und

Rangierkupplung ausgerüstet.

Schaefer-Betriebsleiter Meyer-Waluzek dämpfte die Hoffnungen auf eine Verlagerung der Kalktransporte zwischen Hahnstätten und Steeden auf die Bahn. „Ein zweifach gebrochener Transport – vom Steinbruch per Lkw auf den Güterwagen und in Steeden vom Waggon wieder auf den Lkw, um die rund 1500m entfernte Brecheranlage zu erreichen, ist zu teuer und unwirtschaftlich.“ Er betonte auch, dass Schaefer Kalk keinen Einfluss auf eine Umstellung der das Aartal enorm belastenden Lkw-Kalktransporte zu Dyckerhoff nach Wiesbaden habe, da alleine das Wiesbadener Unternehmen für diese Transporte verantwortlich sei.

Neues von der Taunusbahn

(hm) Für die auf der Strecke von Frankfurt nach Königstein und auf der Taunusbahn nach Brandoberndorf eingesetzten Triebwagen der Baureihe VT/VS 2E ist das so genannte Redesign inzwischen abgeschlossen worden.

Zwar gab es zunächst noch Probleme mit den Zugzielanzeigern, doch sind diese inzwischen weitgehend im Griff, genau wie bei den Anzeigetafeln an den Bahnsteigen, die nicht nur Abfahrtszeiten und Fahrtrichtungen anzeigen, sondern mittlerweile schon auch mal vor Eisglätte warnen. Auch eine andere Funktion der Redesign-Fahrzeuge wird als sehr angenehm empfunden: Durch den Einbau einer Zusatzheizung können die Fahrgasträume zur kalten Jahreszeit besser vorgeheizt werden. Die Gestaltung der Innenräume und die Außenlackierung sind freundlich und können als gelungen bezeichnet werden.



Die Zugzielanzeiger auf den Bahnsteigen funktionieren mittlerweile ohne Probleme

Die älteren Triebwagen vom Typ VT2E wurden einem Redesign unterzogen und haben ein erster Klasse Abteil in Triebwagenmitte erhalten



Die erste Klasse in den VT2E unterscheidet sich von der zweiten nur durch zusätzliche Tische. Bestuhlung und Sitzabstand sind gleich und lassen die Frage aufkommen, ob der erhöhte 1.Klasse-Zuschlag gerechtfertigt ist



Nachdem die neu eingeführte 1. Klasse anfangs von allen Fahrgästen benutzt werden konnte, hat sich ein Gewöhnungseffekt eingestellt, dem insbesondere im Schülerverkehr nur schwierig beizukommen ist: Wenn die Sitzplatzkapazitäten ausgelastet sind und bei manchen Fahrten auch schon die Stehplätze knapp werden, ertönt schnell der verständliche Ruf nach Freigabe der meistens leeren Abteile der 1. Klasse. Andererseits würde dann wohl kaum noch jemand mehr Geld für einen Erste-Klasse-Fahrschein ausgeben, so dass dies de facto eine Abschaffung der 1. Klasse auf der Taunusbahn bedeuten würde.

Gerade im Herbst kommen die Triebwagen in den zahlreichen Waldgebieten immer wieder ins Gleiten. Dadurch entstehen Flachstellen an den Rädern. Wenn die Radreifen stark abgefahren sind, werden diese bei den VT/VS 2E zunächst

auf einer Unterflurdrehmaschine abgedreht. Erst wenn ein festgelegter Grenzwert erreicht ist, werden die Radsätze in Königstein ausgebaut und zum Radreifenwechsel geschickt.



Bei den neuen LINT 41 ist dies weitaus schwieriger. Da wegen der größeren Fahrzeuglänge in Königstein keine Drehgestelle ausgebaut werden können, erfolgt dies bei einer Eisenbahngesellschaft in Norddeutschland. Dort werden die Monoblock-Radsätze ausgetauscht. So stehen zur Zeit und in den nächsten Monaten einige LINT 41 nicht zur Verfügung, deren Umläufe mit VT/VS 2E gefahren werden müssen.

Wegen der höheren Laufleistung und



*Die neuen Triebwagen vom Typ LINT machen bei schönem Wetter wenig Sorgen; bei Herbst- und Winterwetter müssen die Räder aber aufwändig behandelt werden
4 Fotos: Uli Erle*

dem Kraftstoffverbrauch werden samstags sowie an Sonn- und Feiertagen inzwischen weniger LINT 41 eingesetzt. Auch soll es Überlegungen zu Umlauf-Änderungen geben. Es ist anzunehmen, dass in den nächsten Monaten zusätzliche Züge Richtung Bad Homburg und Frankfurt in Usingen verstärkt werden, was bedeutet, dass die Züge in Brandoberndorf und

Grävenwiesbach verkürzt starten. In Gegenrichtung wird dann in Usingen abgehängt.

Hier darf man hoffentlich darauf vertrauen, dass diese Maßnahme so umgesetzt wird, dass sie gerade im morgendlichen Schüler- und Berufsverkehr zwischen Grävenwiesbach und Usingen nicht zu Kapazitätsengpässen führen wird.

Mehr Informationen für S-Bahn-Reisende

(Ik) An 16 S-Bahnstationen im Rhein-Main-Gebiet soll sich die Reisendeninformation deutlich verbessern. Bis Herbst 2010 soll in einer ersten Ausbaustufe die akustische Reisendeninformation in Betrieb genommen werden, wie jüngst aus dem hessischen Wirtschaftsministerium zu hören war.

Das Land Hessen unterstützt die DB Station & Service AG bei der Neugestaltung und Verbesserung der akustischen Reisendeninformation im Bereich der S-Bahn Rhein-Main mit ihren 9 S-Bahn-Linien. Für die Maßnahme sind insgesamt 1,48 Millionen Euro veranschlagt, 897 600 Euro davon sollen vom Land übernommen werden. Das Ansagezentrum mit

8 digitalen Bedienarbeitsplätzen soll in der 3 S-Zentrale am Hauptbahnhof entstehen. Zur Zeit erfolgen die Stationsansagen noch manuell und nicht immer rechtzeitig.

Die Maßnahme ist in das Konzept „MoRITZ Ffm“ integriert, welches der Verbesserung der visuellen und akusti-

schen Reisendeninformation dient. Im Rahmen der Maßnahme werden 16 S-Bahn-Stationen mit digitalen Ansagegeräten ausgestattet. Es wurden Stationen ausgewählt, die über ein hohes Fahrgastaufkommen verfügen und als wichtige Verknüpfungsbahnhöfe mit dem Umland fungieren. Dazu zählen die S-Bahn-Stationen Friedrichsdorf, Bad Homburg, Kronberg, Eschborn, Eschborn-Niederhöchstadt, Eschborn Süd, Frankfurt-Rödelheim, Bad Soden, Niedernhausen, Mainz-Kastel, Rüsselsheim, Bad Vilbel, Offenbach-Bieber, Dietzenbach Mitte, Langen und Frankfurt-Höchst Farbwerke.

Durch die neue Technik wird sowohl im Normalbetrieb als auch im Störfall eine bessere und aktuellere Information der Fahrgäste ermöglicht. Automatisierte digitale Ansagen und Anzeigen sollen den Fahrgästen zeitgleich hörbar und lesbar die inhaltsgleichen Informationen vermitteln. Dies ist auch ein Vorteil für blinde

und sehbehinderte Menschen, welche die S-Bahn nutzen. Durch die Anbindung an das Ansagezentrum ist aber auch die personelle Überwachung des Betriebsablaufs und der Information gesichert. Bei Betriebsstörungen oder bei Großveranstaltungen können die Stationen flexibel von allen acht Bedienarbeitsplätzen betreut werden.

Nach der Realisierung der zentralen Bedien- und Steuertechnik im Ansagezentrum ist es möglich, in den noch folgenden Ausbaustufen weitere Stationen mit geringerem technischem und finanziellem Aufwand hinzuschalten. Die Umsetzung des Projektes soll im Frühjahr 2009 beginnen und voraussichtlich im Herbst 2010 abgeschlossen sein. Seitens des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) wurde die Investition begrüßt. Auch Pro Bahn und Bus zeigt sich erfreut über die Planungen.

Der modernisierte Haltepunkt Eschborn-Süd gehört zu den ersten 16 Bahnhöfen, die den Fahrgästen mehr Informationen liefern



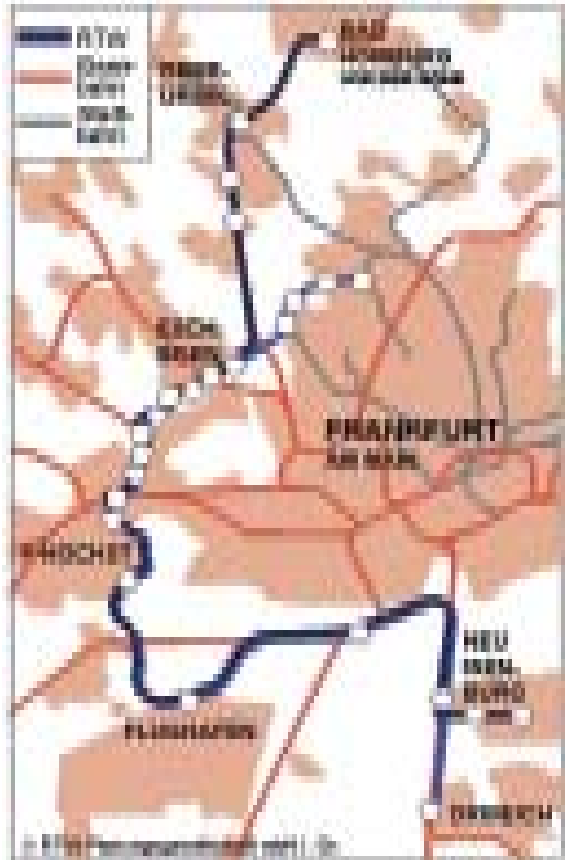
RTW-Planungsgesellschaft gegründet

(og) Die Regionaltangente West (RTW) nimmt Fahrt auf. Am 27. November 2008 haben die Stadt Bad Homburg vor der Höhe, die Stadt Frankfurt am Main, der Hochtaunuskreis, der Main-Taunus-Kreis, der Kreis Offenbach und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) die RTW Planungsgesellschaft mbH gegründet.

Ziel der Gesellschaft mit Sitz in Frankfurt am Main ist es, für die beteiligten Gebietskörperschaften innerhalb der nächsten drei Jahre die Grundlagen für die Planfeststellung und Finanzierung zu schaffen. Bei positiver Entscheidung kann der Baubeginn im Jahr 2014 liegen und die Betriebsaufnahme im Jahr 2018 erfolgen.

Aufsichtsratsvorsitzender der Gesellschaft ist Stadtrat Lutz Sikorski, Verkehrsdezernent der Stadt Frankfurt am Main. Der Vorsitz in der Gesellschafterversammlung wechselt jährlich zwischen dem RMV und der Stadt Frankfurt am Main, die mit jeweils einem Drittel die größten Anteile an der Gesellschaft halten.

Zu den Geschäftsführern der Gesellschaft wurden Dipl.-Betriebswirt (FH) Rolf Valussi und Dipl.-Wirtschaftsing. Peter Forst bestellt. Forst leitet den Bereich S-Bahn-Planung beim RMV, Valussi ist Geschäftsführer der Gesellschaft für ein Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement der Region Frankfurt RheinMain (ivm) und Geschäftsbereichsleiter für Strategische Projekte bei



Skizze der geplanten Regionaltangente West
© Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

traffiQ, der lokalen Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt am Main.

Hintergrund: Regionaltangente West

(og) Die RTW soll mehrere Aufgaben erfüllen: Sie schafft entlang der Nahtstelle zwischen der Stadt Frankfurt am Main und den Nachbarstädten eine neue Querverbindung zwischen den S-Bahn-Achsen, stellt eine direkte Nord-Süd-Schienenanbindung von Bad Homburg vor der Höhe, dem Nordwestzentrum und den westlichen Stadtteilen Frankfurts zum Frankfurter Flughafen her und verbessert ebenso die Anbindung des Kreises Offenbach an den Flughafen. Das Netz des Schienenpersonennahverkehrs in der Region Frankfurt RheinMain kann damit grundlegend verbessert und erweitert werden. Die Tangentialverbindung eröffnet den Fahrgästen die Möglichkeit, mit direkten Fahrten das Umsteigen im Frankfurter Hauptbahnhof zu umgehen und Reisezeiten zu verkürzen.

Die RTW soll bereits vorhandene Eisenbahn- und Stadtbahnabschnitte mit benutzen. Ein für beide Stromsysteme konzipiertes Zweisystemfahrzeug macht dies möglich. Damit kann der zusätzliche Infrastrukturbedarf und der Eingriff in bestehende Strukturen minimiert werden. Der dicht besiedelte Bereich soll auf möglichst verträgliche Weise erschlossen werden. Die Führung der RTW über vorhandene Umsteigestationen wie den Bahnhof Frankfurt-Höchst erlaubt optimale Verknüpfungen mit dem übrigen Schienenpersonenverkehr.

Nach der aktuellen Vorplanung verläuft die RTW von Bad Homburg vor der Höhe beziehungsweise dem Nordwestzentrum in Frankfurt am Main kommend über Eschborn, Frankfurt-Höchst und den Flughafen nach Neu-Isenburg und Dreieich. Zwei Linien sind vorgesehen, die jeweils halbstündlich verkehren und sich im Kernabschnitt zwischen Eschborn und Neu-Isenburg Bahnhof zum Viertelstundentakt ergänzen sollen. Die RTW-Linien sollen an insgesamt 25 Stationen halten, von denen elf bereits bestehende Bahnstationen und zwei Stadtbahnstationen sind.

Die bereits durchgeführte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) ergab einen Indikator von 1,14. Damit wird der volkswirtschaftliche Nutzen des Projektes und dessen Förderfähigkeit durch Bund und Land belegt. Bei Realisierung des Projektes wird ein Aufwand von ca. 350 Mio. Euro für die Investitionen prognostiziert. Der RTW-Planungsgesellschaft kommt nun die Aufgabe zu, die Pläne im Detail auszuarbeiten und die Kosten genauer zu beziffern.

„Bus-Ärger ohne Ende“ Schwieriger Fahrplanwechsel beim Verkehrsverband Hochtaunus

(ws) Selten haben die Fahrgäste derart schwere und nachhaltige Vorwürfe gegen die Bedienung des Omnibusverkehrs im Hochtaunuskreis vorgebracht wie nach dem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2008.

In zahlreichen Zeitungsartikeln, Leserbriefen und direkten Protesten beim Landratsamt entlud sich der Unmut der Bevölkerung über die neuen Fahrzeiten, die Linienführung sowie die Art und Qualität der Verkehrsbedienung, kurz gesagt über die „mächtige Fehlerlawine“, wie es in einem Zeitungskommentar hieß. Schon im August 2008 hatte es Befürchtungen gegeben, ob die Umstellung reibungslos über die Bühne gehen werde. Nach den Weihnachtsfeiertagen brach die Kritik in der Öffentlichkeit los (siehe Kasten).

Das führte schließlich dazu, dass sich Landrat Ulrich Krebs in seiner Eigenschaft als Vorstand des Verkehrsverbandes Hochtaunus (VHT) mit der Angelegenheit befasste und eine Probefahrt durchführte. Selbst in der Zeit „zwischen den Jahren“ wurde unverzüglich an der Behebung der größten Missstände gearbeitet, so dass schon nach Ende der Schulferien zum 12. Januar 2009 auf fast allen Linien, die den Altkreis Usingen betreffen, mehr oder weniger umfangreiche Änderungen vorgenommen werden konnten.

Überschriften von Zeitungs-Artikeln aus der Lokalpresse im Hochtaunuskreis (Taunus-Zeitung, Usinger Anzeiger, Frankfurter Rundschau):

22.08.08: Umstellung mit Turbulenzen?

05.01.09: Ärger mit dem Fahrplan

09.01.09: 57 Minuten für 12 Kilometer

15.01.09: Das lange Warten an der Bus-Haltestelle hat kein Ende

Ärger mit den Bussen: Viele Kinder stehen nach wie vor im Regen

16.01.09: Neuer Fahrplan – altes Chaos

22.01.09: Busfahrer im Dauerstress / Zu spät, zu voll, zu früh / Schulbus-Chaos dauert an / Chaos an der Haltestelle

24.01.09: Bus-Ärger ohne Ende / Krebs droht Betreibern mit Konsequenzen / Krebs soll Fehler erklären

26.01.09: „Das ist alles ein großer Scheiß“

29.01.09: Fahrgäste klagen: Zu viele Pannen

30.01.09: Landrat Krebs als Buskontrolleur / Keine Zusage für besseren Fahrplan
Busbetreiber kritisiert Ausschreibung

*Beim Stadtbus
Bad Homburg
verlief entgegen
der Erfah-
rungen im
übrigen Kreis-
gebiet der
Betreiberwechsel
ohne größere
Probleme*



Erfreulich schnell wurde zu diesem Zeitpunkt der Fahrtweg der Linie 50 Bad Homburg–Grävenwiesbach auf dem Weg zum Taunus wieder durch das Zentrum (Kurhaus) der Kreisstadt gelegt (eine von fünf Forderungen von Pro Bahn & Bus); leider jedoch nicht abends und an Sonntagen, so dass neue Unklarheiten bei den Fahrgästen auftreten.

Auch an anderen Stellen waren die Nachbesserungen nicht ausreichend und mussten zum 26. Januar 2009 noch einmal ergänzt werden. In den kommenden Monaten kann es daher zu weiteren Änderungen kommen, wenn sich neue Kritikpunkte als schwerwiegend erweisen sollten.

Mehrere Betreiber und vier Telefonnummern

Das Omnibusliniennetz, das seit Einführung der „Taunusbahn“ 1993 im wesentlichen unverändert geblieben war,

wurde grundlegend neu gestaltet, wobei auch durchweg neue Liniennummern eingeführt wurden. Dazu kam eine erhebliche Ausweitung der Bedienung durch Anruf-Sammel-Taxen (AST) und die Übertragung der Betriebsführung von der HLB-Hessenbus GmbH auf zwei neue Unternehmen, die Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH) und die zur Abellio-Gruppe gehörende Verkehrsgesellschaft Mittelhessen GmbH (VM) mit Sitz in Weilburg.

Obwohl auf zahlreichen Linien zusätzliche Fahrtmöglichkeiten – auch in den Abendstunden und an Wochenenden – angeboten werden, auch zu den zahlreichen Ortschaften mit geringer Einwohnerzahl, sahen viele Fahrgäste in dem AST-Angebot keine echte Verbesserung, vor allem dann, wenn dadurch bisherige Linienbusse ersetzt wurden.

Dazu beigetragen hat die Tatsache, dass für die AST-Verkehre im Hochtaunuskreis

(einschließlich der Stadtlinien in Kronberg) insgesamt vier verschiedene Telefon-Nummern und Anrufzeiten (30 bzw. 60 Minuten vor Abfahrt) vorgegeben haben. Das wirkt sich besonders negativ dort aus, wo an einem Ort unterschiedliche Bedingungen gelten.

Taunusrundfahrten für Schüler

Die übergroße Zahl von Beschwerden wird von Eltern und Schülern gegen die Gestaltung des Schulbusverkehrs gerichtet. Alle Nachbesserungen haben auch Ende Januar 2009 noch zu keiner vollständigen Beruhigung geführt. Das Netz der Schulbuslinien weicht zum Teil ganz erheblich von der übrigen Fahrplan-Struktur ab, weil es an die Bedürfnisse der unterschiedlichen Schulwege angepasst werden muss. Trotzdem beklagen einzelne Benutzer unzumutbare „Taunusrundfahrten“, lange Wartezeiten und fehlende Anschlüsse, die sich nach dem Fahrplanwechsel ergeben hätten.

Auf zum Taunus – mit dem Bus!

Auch vom Standpunkt der Touristen, die von der Kreisverwaltung als gern gesehene Gäste umworben werden, lässt der neue Fahrplan viele Wünsche offen.

Die Verbindung zum Hessenpark hat man montags bis freitags durch einen Stundentakt der Linie 63 wesentlich verbessert, dafür aber gerade an Wochenenden einen „Stolpertakt“ geschaffen. Bisher fand der Fahrgast der sonntags stündlich verkehrenden Taunusbahn am Bahnhof Wehrheim oder in der folgenden Stunde am Bahnhof Neu-Anspach ohne langes Warten einen Busanschluss; das ist nun

vorbei; immerhin hat man tagsüber auf AST-Bedienung verzichtet.

An dieser Stelle muss erneut daran erinnert werden, dass die derzeitige Verkehrsführung, bei der ein Tourist etwa vom Kurhaus Bad Homburg zum Hessenpark zweimal umsteigen muss, eine wenig attraktive Notlösung gegenüber der vor 1993 bestehenden durchgehenden Buslinie Bad Homburg – Saalburg – Hessenpark darstellt. Diese hat man damals zugunsten der neuen Taunusbahn aufgegeben, weil man fürchtete, ihr würden sonst zu viele Fahrgäste entzogen. Das hat sich nun erfreulicherweise als unbegründet herausgestellt!

Der Große Feldberg ist nach wie vor an Wochenenden sowohl von den Haltestellen Königstein Bahnhof als auch Hohemark, die beide direkte Bahnverbindung mit Frankfurt besitzen, stündlich zu erreichen. Dagegen hat man die doch ebenfalls wichtige Verbindung von Bad Homburg für den Touristen allzu umständlich und zeitraubend gestaltet; nur sonntags hat die im Zusammenhang mit der Änderung der Linie 50 notwendige Vorverlegung der Abfahrtszeit in Bad Homburg wenigstens eine kleine Verbesserung gebracht.

Die schlechte Verbindung zum Großen Feldberg steht im krassen Gegensatz zu den Mahnungen von Polizei und Kreisverwaltung, man möge doch den ÖPNV benutzen, weil im Feldberggebiet an schönen Tagen oft zu wenig Parkplätze zur Verfügung stehen. Dann bleibt eben nur der Ausweg die Zufahrtsstraßen zeitweise für alle Besucher zu sperren, wie es kürz-



*Bisher gab es eine Buslinie von Bad Homburg nach Königstein. Jetzt gibt es zwei:
Der abgebildete Bus der Linie 261 fährt über Oberursel nach Königstein*

lich wieder geschehen ist.

Als Negativbeispiele können auch Reifenberg und Falkenstein angeführt werden, die wegen ihrer Burgruinen in schönster Taunuslage gerne von Touristen aufgesucht werden:

Reifenberg ist der einwohnerstärkste Ortsteil der Gemeinde Schmitten und seit Jahrzehnten stets gut mit der Hohemark (U-Bahnanschluss nach Frankfurt) und der Kreisstadt Bad Homburg verbunden gewesen. Außer zwei bis drei Fahrten im Berufsverkehr ist die Fahrt dorthin nur noch über Schmitten möglich, so dass Pro Bahn & Bus feststellen musste, dass die Fahrgäste nun 57 Minuten für 12 km zur U-Bahn-Station Oberursel-Hohemark benötigen. Außerdem ist dieses Ausflugs-

ziel gerade sonntags ausschließlich mit AST-Fahrten erreichbar.

Der bisher von der Buslinie 917 direkt mit Bad Homburg verbundene Königsteiner Stadtteil Falkenstein wird jetzt von zwei Linien bedient, deren Fahrzeiten in zwei unterschiedlichen Fahrplanbildern zu finden sind und deren Busse an getrennten Abfahrtstellen in Königstein abfahren.

Gründe für den Protest der Bevölkerung

Den zahlreichen und tiefgreifenden Änderungen der Linienführung, der Fahrzeiten und Umsteigemöglichkeiten bis hin zu den Linien-Nummern stand die Bevölkerung mehr oder weniger unvor-

bereitet und ohne ausreichende Informationsmöglichkeiten gegenüber. Ein vorher angekündigtes Faltblatt wurde nicht flächendeckend verteilt.

Im RMV-Fahrplanbuch (Hochtaunus/Maintaunus) wäre der Platz gewesen, wo man die neue Fahrplanstruktur hätte erläutern können, zumal viele Fahrplankarten für Laien nur schwer verständlich sind. Diese Chance hat man sich entgehen lassen.

Die im Januar vorgenommenen Änderungen sind nur im Internet abrufbar, es fehlt jedoch ein provisorisches Fahrplanheft für alle Benutzer, zumal auch die Beschilderung der Haltestellen sowohl zum 14. Dezember 2008 als auch anlässlich der späteren Änderungen nur schleppend vonstatten ging.

Auch das Info-System des RMV ist hier zu kritisieren. So wurden dort bis Jahresende falsche Informationen z.B. über den

„Weitalbus“ verbreitet, der jedoch nur im Sommer ab 1. Mai wieder im Einsatz ist. Auch die Hinweise zum AST-System waren lange noch auf dem Stand des alten Fahrplans und waren bis Redaktionsschluss noch völlig unzureichend.

Viele Beschwerden bezogen sich auch auf den mangelhaften Service durch die neuen Betreiber. Schlecht informiertes Fahrpersonal und mangelhaft beschilderte Omnibusse erhöhten die Unsicherheit und Reizbarkeit der Fahrgäste. Überdies waren an manchen Haltestellen die Fahrpläne nicht rechtzeitig erneuert worden. Auch der Wegfall der Leitstelle in Usingen, die bisher Züge und Busse der HLB koordiniert hat, ist ein erheblicher Mangel des neuen Systems.

Bei Beschwerden werden die beiden beauftragten Unternehmen von den Fahrgästen leicht verwechselt, weil sich die Omnibusse äußerlich nur geringfügig unterscheiden.

Fazit

Mancher Patzer wäre durch eine frühere Veröffentlichung und Diskussion der Planung zu vermeiden gewesen, wie sie in anderen Verkehrsverbänden erfolgreich möglich ist.

In der Öffentlichkeit wurden Fahrplanfehler dem Planungsbüro vorgehalten. Tatsächlich diene dies wohl eher dazu, von Einsparungen in Höhe von 700.000 Euro pro Jahr abzulenken. Von diesen wird allerdings nichts übrig bleiben. Die gravierenden Streichmaßnahmen im Schülerverkehr mussten nach und nach zurückgenommen werden, so dass die Kosten für die lokalen Busverkehre des VHT wieder auf dem Niveau der Vorjahre liegen werden.

Insgesamt ist zu bedauern, dass durch die zahlreichen Mängel ein schwerer Schaden für das Ansehen des Öffentlichen Nahverkehrs entstanden ist.

Walter Söhnlein

Wiesbaden-Ost: Verbindungskurve bezahlt, aber nie gebaut Bundesrechnungshof rügt Bundesverkehrsministerium

(hpg) Nach den ursprünglichen Planungen der Deutschen Bahn AG sollte der Wiesbadener Abzweig der ICE-Strecke Köln-Rhein/Main auch eine direkte Anbindung in Richtung Mainz erhalten, die über das Verbindungsgleis von WI-Erbenheim nach WI-Ost verlaufen sollte. Diese Verbindung wurde nie gebaut, aber durch den Bund dennoch mitfinanziert.

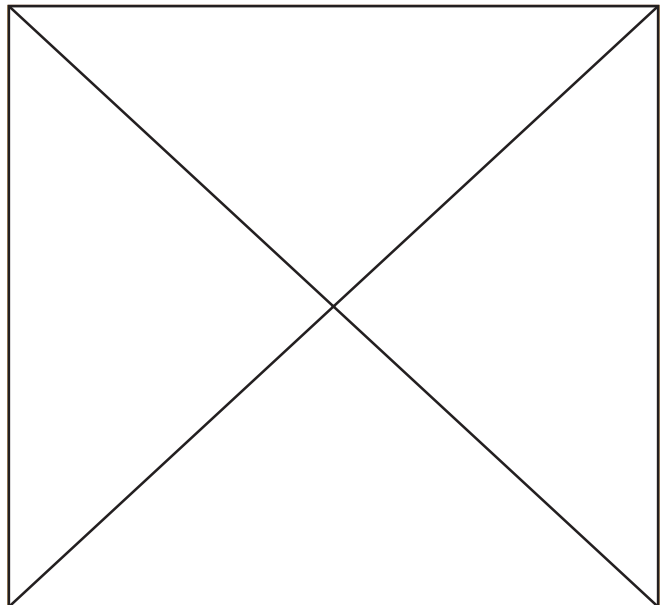
Dieser Sachverhalt wurde in den „Bemerkungen des Bundesrechnungshofes 2008 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes“ (Bundestags-Drucksache 16/11000 vom 08.12.08) kritisiert: „Der Bundesrechnungshof stellte fest, dass in einer Finanzierungsvereinbarung festgelegte bauliche Anlagen im Umfang von 44 Mio. Euro nicht gebaut wurden.“

Das Bundesministerium hatte keine Schlussabnahme durchgeführt. Erst nach Hinweisen durch den Bundesrechnungshof (BRH) ermittelte es, dass das beauftragte Unternehmen bauliche Anlagen für 44 Mio. Euro in Wiesbaden Ost nicht erstellt hatte. Trotz der Hinweise an das Bundesministerium dauerte es noch Jahre, bis es eine Rückforderung zumindest ankündigte. Diese Feststellungen unterstreichen die Notwendigkeit einer systematischen Kontrolle der Vertragsab-

Die Vorgeschichte

„Im Jahre 1995 schlossen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Bundesministerium) und die Deutsche Bahn AG (DB AG) eine Finanzierungsvereinbarung über den Neubau der Bahnstrecke zwischen Köln und dem Rhein-Main-Gebiet.

Das beauftragte Unternehmen meldete im Jahre 2002, die Neubau-strecke sei fertiggestellt, und erhielt die dafür bewilligten Bundesmittel in vollem Umfang.





Mit der Stilllegung waren keine großen Einsparungen zu erzielen, denn das zweigleisige Überwerfungsbauwerk über die Zuführungsgleise von Wiesbaden-Ost zum Hauptbahnhof wird von den Zügen der Rheingaustrecke weiterhin genutzt

wicklung.“ stellt der BRH fest. Nach Auffassung des Bundesverkehrsministeriums fehlte für eine Schlussabnahme „im Sinne der Forderung des Bundesrechnungshofes insbesondere die sachliche Grundlage.“

Andererseits hatte das Verkehrsministerium bereits im Januar 2005 die Feststellungen des BRH zum Streckenabschnitt Wiesbaden Ost bestätigt: „Es wolle die noch fehlenden baulichen Anlagen erfassen und das Unternehmen auffordern, diese nunmehr mit Eigenmitteln zu finanzieren.“ Auf die erneute Nachfrage des BRH im Jahre 2007 ermittelte das Bundesministerium für diese immer noch ausstehenden Restarbeiten einen Wert von 44 Mio. Euro. Es erklärte dazu,

dass es „nicht mehr die ausstehenden baulichen Anlagen nachfordern, sondern die Rückforderung des Betrages einleiten werde.“ Abgeschlossen ist der Fall noch immer nicht, denn der BRH kündigt in seinem Bericht an, „den weiteren Gang der Rückforderung zu prüfen“.

Soweit der finanzielle Aspekt. Laut der vom Eisenbahnbundesamt veröffentlichten Liste der Stilllegungen in Hessen findet man folgende Angaben: Strecke 3503, Wiesbaden Ost - Wiesbaden-Erbenheim, Länge 5,0 km, Genehmigung der Stilllegung am 23.09.1997, Stilllegung zum 01.11.1997.

Bemerkenswert ist, dass dieses Gleis von km 0,0 in WI Ost bis über den Ab-

Im weiteren Verlauf der erst um 1995 in diesem Bereich erneuerten und mit S54-Profilen ausgerüsteten Strecke hat die DB neue Masten mitten ins Gleis gesetzt, nachdem die vorhandene Oberleitung, die beide Gleise überspannte, demontiert war



zweig nach Erbenheim (km 1,1) hinaus elektrifiziert war, noch 1995 auf rund 500m Länge mit einem neuen Holzschwellenoberbau und S 54-Schienen modernisiert und die Abzweigweiche erst 1980 von Thyssen hergestellt und kaum genutzt war. Alle Brücken, inklusive dem großen Überwerfungsbauwerk der Rheingautrecke über die Gleise von WI Ost sind in einem tadellosen Zustand. Zum Anschluss an die ICE-Strecke fehlen lediglich rund 150 bis 200m Gleis sowie die Weichenverbindung!

Für Pro Bahn&Bus bleibt fraglich, wie die DB und das Verkehrsministerium für den Bau einer Weiche am Abzweig Kinzenberg und die zeitgemäße Modernisierung dieses Verbindungsgleises auf einen Betrag von 44 Millionen Euro kommen. Diese Verbindung hätte – vergleichbar der „Ticona-Kurve“ bei Raunheim – ebenfalls nur eingleisig sein müssen und

wäre heute für die Umgehung des Wiesbadener Hauptbahnhofs für ICE und vor allem einen Güterverkehr zwischen der Ländchesbahn und beispielsweise der Firma Dyckerhoff ideal. (Stattdessen befördern Lkw pro Jahr rund 250.000 Tonnen Kalksteine aus dem Aartal und durch Wiesbaden.). Mit der Rückkehr der Truppen auf die Airbase in Erbenheim und dem bereits geplanten Ausbau des Standortes wäre wohl auch der ein oder andere Versorgungszug über das vor Jahren komplett erneuerte Anschlussgleis gerollt.

Man darf gespannt sein, wann „der Fall“ abgeschlossen sein wird, aber den notwendigen Lückenschluss wird es wohl nicht geben, denn in Wiesbaden hat offenbar niemand ein Interesse an solch einer „Umfahrung“. Stattdessen wird mit Nachdruck die 65 Millionen Euro teure „Wallaue Spange“ gefordert.

Stadt Taunusstein verlässt die RTV

(gh) Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Taunusstein hat beschlossen, die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) zu verlassen. Gesellschafter der RTV, die als Lokale Nahverkehrsorganisation Regieaufgaben im Sinne des hessischen ÖPNV-Gesetzes wahrnimmt, sind der Landkreis und alle Städte und Gemeinden.

„Dass nun ausgerechnet die größte Stadt im Rheingau-Taunus-Kreis die RTV verlassen wird, hat schon seinen Grund“, so Bürgermeister Michael Hofnagel, der ein klares Zukunftskonzept vermisst. Eine konsequente Umsetzung der Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger ist nicht so erfolgt, wie man sich das unter anderem in Taunusstein vorstellt. So leiste sich die Gesellschaft zwei Geschäftsführer mit einer unklaren Geschäftsverteilung und die Kommunen müssten zudem mit teilweise bis zu 200 % gestiegenen Zuschüssen die Zeche für eine solche Konstellation bezahlen. Dies möchte die Stadt Taunusstein nicht weiter mittragen, aber auch nicht endgültig dem Thema ÖPNV den Rücken kehren, so der Bürgermeister.

Der zum 31. Dezember 2009 wirksam werdende Austritt der Stadt Taunusstein ist für ihn Anlass zu Gesprächen über eine Reform des ÖPNV, der Zuständigkeiten und der Beteiligung sowohl des Kreistages wie auch der Kommunen. „Wir wollen mehr Beteiligung, wenn wir denn schon bezahlen müssen, oder wir trennen uns klar und überlassen die Aufgaben demjenigen, der dafür zuständig ist.“ Allerdings gelte auch hier der Grundsatz, dass die größten Beitragszahler sich auch in einer solchen Gesellschaft wieder finden müssen. Es könne nicht sein, dass die RTV alleine eine Organisation bleibe, die dazu diene, eine verdeckte Kreisumlage

gegenüber den Kommunen zu erheben. Dann müsse man dies auf dem offenen und ehrlichen Wege über die Kreisumlage lösen.

Ausdrücklich stellt der Taunussteiner Bürgermeister fest, dass es auf der Grundlage des derzeit gültigen Nahverkehrsplans keinerlei Beeinträchtigungen der Taunussteiner Fahrgäste geben werde. Er ist der festen Überzeugung, dass es notwendig ist, den ÖPNV nach dem Motto: „Alles aus einer Hand“ zu führen. Dazu brauche man aber kein Aufsichtsratsgremium mit 17 Bürgermeistern und zwei Geschäftsführern.

Landrat Albers: Taunusstein Hauptprofiteur

„Wir bedauern den Austritt der Stadt Taunusstein aus der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft“, betonte Landrat Burkhard Albers, der auch Aufsichtsratsvorsitzender der RTV ist. Albers hält die Entscheidung für den falschen Schritt, der die Nahverkehrsangebote in Taunusstein empfindlich beeinträchtigen werde. Er weist darauf hin, dass bei der Neukonzeptionierung des ÖPNV alle Kommunen mitgewirkt hatten. Insbesondere für die einwohnerstärkste Stadt im Kreis hätten sich entscheidende Verbesserungen ergeben.



*Wichtigste Drehscheibe in Taunusstein: Der Busbahnhof im Stadtteil Hahn
Bild: Pro Bahn & Bus Rhein-Main*

„Nachdem die Stadt Taunusstein ihre Forderungen erfüllt sieht und eine deutliche Verbesserung des ÖPNV erreicht hat, zeigt sie den anderen 16 Städten und Gemeinden sowie dem Rheingau-Taunus-Kreis die rote Karte. Die Stadt Taunusstein - und dies wird von dort auch eingestanden - ist der Hauptprofiteur des seit Sommer 2007 geltenden neuen ÖPNV-Konzeptes.“ Auf Wunsch der Stadt wurde etwa die Direktverbindung von Wehen nach Wiesbaden eingerichtet; Kostenpunkt zirka 100.000 Euro pro Jahr.

Alle maßgeblichen Entscheidungen in der RTV seien bislang im Wesentlichen einvernehmlich gefallen. „Daran hat auch die Stadt Taunusstein durch ihren Bürgermeister mitgewirkt“, so Albers. Kern

einer Solidargemeinschaft sei, dass sich einzelne nicht die Rosinen herauspicken können, sondern zu der eingegangenen Verpflichtung stehen müssen. Taunusstein entziehe sich seiner Verantwortung. Die Stadt sollte noch einmal in Ruhe über die Konsequenzen des Austrittes nachdenken. Wer nicht Gesellschafter ist, könne seine Ideen bei der weiteren positiven Gestaltung des ÖPNVs nicht mehr einbringen. „Oftmals sind den Politikern im Stadtparlament nicht alle Auswirkungen einer solchen Entscheidung präsent“, betont der Landrat.

Einsparungen für die Stadt sieht der Landrat nicht: „Eine Verlagerung der Kosten auf die anderen Städte und Gemeinden wird es mit mir nicht geben.“

Taunusstein müsse die auf das Stadtgebiet entfallenden ÖPNV-Kosten selbst aufbringen; zur Not über eine erhöhte Umlage, so der Landrat abschließend.

Hofnagel: Keine Verschlechterung für Taunusstein

Verwundert zeigte sich Bürgermeister Hofnagel über die Reaktion von Landrat Albers, so „ist doch Grundlage der Linienplanung der RTV ein vom Kreistag beschlossener Nahverkehrsplan. Auf dieser Grundlage sind die Linienbündel 2007 für die nächsten 9 Jahre durch eine Ausschreibung festgelegt worden. Ich kann mir nicht vorstellen, dass ein Landrat sich über ein solches Ausschreibungsverfahren und einen Kreistagsbeschluss so mir nichts dir nichts hinwegsetzen kann.“ So habe er auch mehr als nur einmal in den Sitzungen des Aufsichtsrates deutlich gemacht, dass er die Besetzung einer zweiten Geschäftsführerposition in der RTV für falsch, unnötig und zu kostenintensiv halte. Darüber hinaus habe er immer wieder konstruktiv und sachlich versucht, Veränderungen herbeizuführen. „Leider ohne dass man uns Gehör geschenkt hat“, so Hofnagel. Dass dabei der Unmut in Taunusstein,

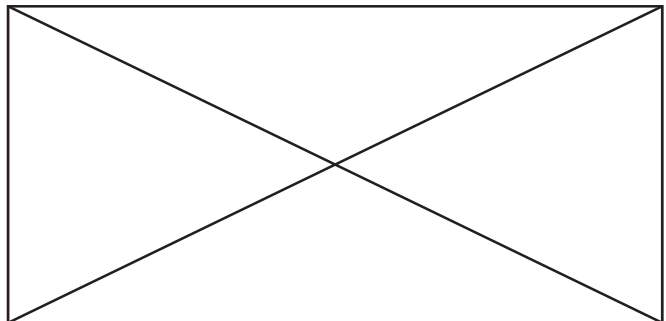
auch bei den Parlamentariern immer größer geworden sei und diese letztendlich die Reißleine gezogen hätten, sei nur eine logische Konsequenz.

Die vom Landrat angekündigte Sonderumlage sei gesetzeswidrig. So regelt die Hessische Landkreisordnung (HKO) ganz klar, dass der Kreis eine Kreis- und Schulumlage erheben könne, die er mit der Haushaltssatzung jedes Jahr neu festsetzen könne, so Hofnagel. Diese müsse für alle gleich sein, egal ob sich eine Kommune dazu entscheide, eine Aufgabe gemeinsam mit dem Kreis wahrzunehmen oder nicht. „Auch praktisch dürfte der Kreis diese gar nicht brauchen“, so Hofnagel. Er rechnet vor, dass die Stadt Taunusstein im nächsten Jahr fast 16,9 Mio. Euro an den Umlagen zahlen werde. „Dagegen nehmen sich sie 300 TEuro für den ÖPNV sehr bescheiden aus“.

Der Taunussteiner Stadtverordnetenvorsteher Gerhard Wittmeyer hatte in der RTV-Gesellschafterversammlung eine Erklärung abgegeben. Darin unterstrich er, dass mit dem Beschluss des Parlamentes nur die formellen Voraussetzungen für den Austritt geschaffen werden sollten. Wunsch der Stadt sei es vordringlich ge-

Die Stadtbuslinie 242 soll nach Angaben der Stadt Taunusstein auch im nächsten Jahr die Wohngebiete in Bleidenstadt anfahren

Foto: Pro Bahn & Bus Rhein-Main





*Der
Stadtbusverkehr
Taunusstein wird
ab Dezember
2009 von der RTV
und nicht mehr
von den
Stadtwerken
organisiert*

*Bild: Pro Bahn &
Bus Rhein-Main*

wesen, zum Dialog zurückzufinden.

In den folgenden Tagen dokumentierten der Landrat und der Taunussteiner Bürgermeister in Pressemitteilungen, dass eine Dialogfindung eher schwierig werden dürfte, da schon die Terminvereinbarungen und -absagen von beiden öffentlich bewertet wurden.

Albers: Beschlüsse in großer Einmütigkeit gefallen

Landrat Burkhard Albers betonte, dass jederzeit deutlich gemacht werden könne, wie die Beschlüsse in den Gremien der RTV in der Vergangenheit gefallen sind. Im Wesentlichen seien alle wichtigen Entscheidungen bislang einmütig oder mit großer Mehrheit getroffen worden, so Albers. Auch im Aufsichtsrat der

RTV sprach der Taunussteiner Bürgermeister niemals die Absicht an, aus der RTV auszutreten. „Es gab zu keinem Zeitpunkt irgendeinen Hinweis von Seiten von Herrn Hofnagel.“ Der Bürgermeister habe sich auch stets an den Debatten über das neue ÖPNV-Konzept für den Rheingau-Taunus-Kreis beteiligt. Die Forderungen Hofnagels zum Konzept spiegelten sich in den seit 2007 neuen Buslinien für Taunusstein wider.

Hofnagel will sich nicht beirren lassen und die Kritikpunkte seitens der Stadt Taunusstein weiterhin vortragen. „Dies habe ich im Übrigen schon das gesamte vergangene Jahr im Aufsichtsrat getan.“ Ihm gehe es ausschließlich um die Interessen der Pendler und der Taunussteiner Bürgerinnen und Bürger.

Kommentar: Wo ist das Ziel?

Mit einem Paukenschlag ist die Stadt Taunusstein aus der Lokalen Nahverkehrsorganisation des Kreises ausgetreten. Die genannten Gründe sind nur bedingt nachvollziehbar.

Der Taktfahrplan in allen Stadtteilen, die Einrichtung neuer Haltestellen in den Wohngebieten von Bleidenstadt-Süd und Hahn-Nord und mehrfache Linienwegänderungen auf Wunsch von Stadt und Anwohnern im zweiten Halbjahr 2007 dokumentieren, dass RTV und RMV als Aufgabenträger für ihre jeweiligen Buslinien nicht ganz so unflexibel sein können wie behauptet. Auch die Einführung einer montags bis freitags stündlich fahrenden Schnellbuslinie von Wehen über die Platte nach Wiesbaden, die mehr als 400 Fahrgäste pro Tag nutzen (ohne dass auf den anderen Linien Fahrgastverluste zu verzeichnen sind) ist nicht alltäglich.

Die Steigerung der Ausgaben für den ÖPNV ist vielschichtig: Drastisch steigende RMV-Umlagen und die Übernahme von regionalen Buslinien in lokale Verantwortung sowie Angebotsausweitungen im Schülerverkehr im Zuge der Einrichtung von Ganztagsangeboten und der achtjährigen Gymnasialzeit führen nun einmal zu erheblichen Kostensteigerungen. Dass die zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen nicht sofort, sondern erst ein bis zwei Jahre später vom RMV bei den Städten und Kreisen ankommen, ist gängige Praxis.

Das Ergebnis der radikalen Fahrplanumstellung kann sich sehen lassen: Volle Busse gibt es nicht nur in der Verkehrsspitze. Wer an einem Sommerwochenende im Rheingau unterwegs ist, muss sich in den kleineren „Midibussen“, die von den Rheingaustädten Geisenheim und Oestrich-Winkel in die Höhenorte fahren, manchmal sogar einen Stehplatz erkämpfen, in dem er die anderen Fahrgäste bittet, noch etwas mehr zusammenzurücken. Auch im Untertaunus sind Stehplätze an Wochenenden in den Gelenkwagen der Linie Bad Schwalbach – Taunusstein – Wiesbaden nichts Ungewöhnliches.

Die Probleme zum Start des neuen Fahrplankonzeptes im Sommer 2007 dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass ein Systemwechsel dringend nötig war. Viele schwach oder gar nicht genutzte Busfahrten sind ihm zu Recht zum Opfer gefallen. Ein System, das Lebensqualität im ländlichen Raum auch ohne Auto möglich macht, ist ein entscheidender Standortfaktor angesichts der demographischen Entwicklungen im Rheingau-Taunus-Kreis.

Vorschläge zur zukünftigen Organisation und Finanzierung der RTV und welche Rolle die Kommunen dabei spielen sollen, waren aus Taunusstein bislang nicht zu vernehmen. Schade!

Gernot Hornik

Bahnhofsmodernisierung im Rheingau Herstellung des „durchrationalisierten Zustands“ für ESTW?

(hpg) Vor 153 Jahren wurde die Rheingaustrecke eröffnet, an vielen Bahnhöfen hat man den Eindruck, als wäre die Zeit seit damals stehengeblieben. Es ist nach Ansicht von Pro Bahn & Bus ein Anachronismus, dass Personenzüge erst nach Überquerung von Betriebsgleisen erreicht werden können – und das an einer der am stärksten befahrenen Güterstrecken Deutschlands, die dem Anspruch „Europäischer Korridor Rotterdam-Genua“ gerecht werden soll.

Die Bahnsteige liegen teilweise auf nahezu gleicher Höhe wie die Schienenoberkanten. Doch offenbar kommen notwendige Arbeiten noch in diesem Jahr in Gang.

Widersprüchliche Angaben gibt es derzeit zum seit Jahren geplanten Umbau am Bahnhof Wiesbaden-Schierstein. Nach Angaben der Stadt Wiesbaden und der ESWE Verkehrsgesellschaft sei vor 2011 keine Modernisierung zu erwarten. Der Stadt ist dabei im Rahmen des Außenbahnsteig-Neubaus eine Anhebung des Hausbahnsteigs besonders wichtig. DB-Sprecher Bernd Honerkamp widerspricht den Zeitangaben der Stadt und betont, dass nach dem Abschluss der aktuell laufenden Ausschreibungen bereits in diesem Sommer mit den Arbeiten für den neuen Außenbahnsteig begonnen werde und diese bis zum Jahresende 2009 auch abgeschlossen sein sollen. Erst im Anschluss könne

eine Modernisierung und Anhebung des Hausbahnsteigs erfolgen. Für diese Arbeiten läge jedoch noch keine endgültige Zeitplanung vor, sagte Honerkamp.

Aufmerksam wurde unser Fahrgastverband auf die bevorstehenden Arbeiten durch die Veröffentlichung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 8. Jan. 2009, in der ein „Rückbau der Mittelbahnsteige 2 und 3 und Errichtung eines neuen Bahnsteigs 2 als Außenbahnsteig, einschließlich Bahnsteigmöblierung und -beschallung“, angekündigt wurde. Außerdem sei ein erneuter Umbau und Änderung des Bahnübergangs „Freudenbergstraße“ mit Errichtung eines Schalthauses und neuer Kabeltrassen geplant.

*Morbider Charme in
Schierstein: Stillgelegte Gleise
und niedrige Bahnsteige*

Foto: Hans-Peter Günther





„Biotop“ Schierstein: Stillgelegte Gleise, niedrige Bahnsteige, reger Güterverkehr

Die von der DB als „Herstellung des durchrationalisierten Zustandes“ umschriebenen Kapazitätseinschränkungen erfolgten in Schierstein bereits vor Jahren: Mit der Beseitigung des Überhol- und Kreuzungsgleises 3 wurden auch die Überleitverbindungen vor und hinter dem Bahnhof entfernt, ebenso die Weichen zu Lade- und Nebengleisen sowie der Anschlussbahn zum Schiersteiner Hafen. Mit dem Gleisabbau war der Bahnübergang erst 2006 um ein Gleis reduziert und auf zuggesteuerte Technik umgestellt worden. Schierstein erfüllt seit dieser Zeit die Funktion einer Blockstelle und kann nur wegen des schienengleich zu erreichenden Mittelbahnsteiges noch nicht ferngesteuert werden.

Umbau auch in Geisenheim

Noch im Herbst sollen die Bauarbeiten für die seit Jahren geplante Fußgänger-Unterführung am Bahnhof Geisenheim beginnen. Am 9. Februar war die genehmigte Eisenbahn-Kreuzungsvereinbarung im Rathaus eingetroffen, die bei solchen Projekten zwischen Stadt, Bahn und Bund geschlossen wird. Sie regelt die Aufteilung der Kosten, die auf insgesamt 2,4

Millionen Euro veranschlagt sind. Dabei kann die Stadt mit einem Landeszuschuss in Höhe von 70 Prozent rechnen.

Die Unterführung soll in Höhe des alten Güterschuppens gebaut werden und eine Verbindung zu den nördlich der Bahnlinie wohnenden Anliegern herstellen. Für diese entfallen zukünftig die langen Wartezeiten am Bahnübergang Behlstraße. Auch in Geisenheim wird ein neuer Außenbahnsteig die betriebsbehindernde Sperrung eines Streckengleises beenden, die derzeit bei jedem Fahrgastwechsel am Mittelbahnsteig notwendig ist.

Im Oktober ist der Einbau von zwei Hilfsbrücken vorgesehen, damit die Baugrube unter den Gleisen ausgehoben werden kann. Die Unterführung soll vier Meter breit und 2,50m hoch werden und auf beiden Seiten Rampen erhalten.

Als nächstes Projekt will Geisenheim den zentralen Busbahnhof auf dem Bahnhofsvorplatz in Angriff nehmen, der nach Angaben der Stadtverwaltung auf 200.000 Euro veranschlagt sind. Für einen seit vielen Jahren angedachten P+R-Platz will die Stadt im Bereich der ehemaligen Güterladestraße sowie westlich des Bahnhofs Gelände kaufen. Nach Angaben der DB sei dies aber frühestens Ende 2010 möglich.

Von Bürgermeister Federhen wird die mangelnde Pflege der Bahnanlagen gerügt, für die er insbesondere die fehlende soziale Kontrolle am Bahnhof verantwortlich macht. Für einen im Bahnhofsgelände eingerichteten „Service-Store“ konnte bislang kein dauerhafter Betreiber gefunden werden.

Alsbach-Hähnlein: 8 - 4 = 6

Neue Tram-Endhaltestelle „Am Hinkelstein“

(og) Am 14. Dezember 2008 ging eine Streckenverlängerung in Alsbach-Hähnlein in Betrieb. Damit wuchs das Gleisnetz der Darmstädter Straßenbahn um 940 Meter. Die neue Endhaltestelle am südlichen Ortsrand der Bergstraßengemeinde Alsbach-Hähnlein trägt den sympathischen Namen „Am Hinkelstein“.

Namensgeber ist jedoch nicht die weltbekannte Comicserie mit den beiden Helden Asterix und Obelix, sondern ein unmittelbar an der Gleistrasse befindlicher prähistorischer Menhir. Die Haltestelle ist so konzipiert, dass Bus- und Bahnhaltepunkte einander genau gegenüberliegen und sie so den Fahrgästen ein direktes Umsteigen ermöglichen. Bike- & Ride- und Park- & Ride-Einrichtungen runden das Mobilitätsangebot ab.

Zwischen den Haltestellen „Beuneweg“ und der neuen Endhaltestelle „Am Hinkelstein“ wurde die Strecke zweigleisig ausgebaut. Dabei wurde auch die bisherige Endhaltestelle Beuneweg modernisiert und barrierefrei gestaltet. Die Gesamtkosten des Projektes betragen rund 6,6 Millionen Euro. Das Land Hes-

sen beteiligt sich an der Infrastruktur mit 3,21 Millionen Euro, die Gemeinde Alsbach-Hähnlein mit 1,1 Millionen Euro und die Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA) mit 320.000 Euro. Den Rest trägt der Streckenbetreiber HEAG mobilo.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Haltestelle wird auch das bestehende ÖPNV-Angebot neu geordnet: So halten an der Station künftig die Straßenbahnlinien 6 und 8 sowie die Buslinien 669 und K 50.

Obwohl die Strecke der Linie 8 gewachsen ist, verkürzt sich die Fahrzeit um vier Minuten zwischen Seeheim-Jugendheim oder Alsbach-Hähnlein und dem Darmstädter Luisenplatz. Möglich wird dies mit der neuen Linie 6. Die bisheri-



*Vorbildliche Verknüpfung in Alsbach: Bus & Bahn an einem Bahnsteig
Foto: Pro Bahn & Bus Südhessen*

gen Fahrten der Linie 8 werden dann montags bis freitags zwischen 6 und 19 Uhr als Fahrten der Schnelllinie 6 bis „Alsbach Am Hinkelstein“ geführt und bringen vier Minuten Zeitersparnis, also: „8 - 4 = 6“.

Für die schnelle Fahrt werden einige Stopps zwischen Eberstadt und Darmstadt ausgelassen: Katharinenstraße, Von-Ketteler-Straße, Carl-Ulrich-Straße, Friedrich-Ebers-Straße, Marienhöhe, Prinz-Emil-Garten und Eschollbrücker

Straße. Die Linie 8 verkehrt samstags und sonntags ganztägig sowie montags bis freitags vor 6 und nach 19 Uhr.

Insgesamt bleibt die Zahl der Straßenbahnfahrten für Seeheim-Jugendheim und Alsbach-Hähnlein gleich. Auch an den Zeiten des 30-Minuten bzw. 15-Minuten-Taktes ändert sich nichts.



Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar DB beantragt Planfeststellungsverfahren für ersten Streckenabschnitt

(og) Am 23. Dezember 2008 hat die Deutsche Bahn (DB) beim Eisenbahnbundesamt (EBA) in Frankfurt die Unterlagen für den ersten Planfeststellungsabschnitt zwischen dem Bahnhof Frankfurt-Stadion und Darmstadt der Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar eingereicht.

Nach eingehender Prüfung wird das EBA die umfangreichen Dokumente an das Regierungspräsidium (RP) Darmstadt übergeben. Der RP wird die Unterlagen voraussichtlich im März 2009 offenlegen, d.h. alle von der Planung Betroffenen wie Gemeinden, Behörden oder auch Privatpersonen können sich informieren und innerhalb gesetzlich vorgeschriebener Fristen Stellungnahmen abgeben.

„Wir brauchen die neue Strecke dringend, um auf dem schon heute stark ausgelasteten Korridor zwischen Mannheim und Frankfurt neue Kapazitäten und attraktive Reisezeiten für unsere Kunden zu schaffen“, betont Oliver Kraft, Vorstand Produktion bei der DB Netz AG.

Bei dem jetzt in das Verfahren gebrachten Abschnitt mit einer Länge von rund 13 Kilometern handelt es sich um den

nördlichsten Teil der geplanten Hochgeschwindigkeitstrasse. Er beginnt südlich des Bahnhofs Frankfurt-Stadion und endet an der Grenze zwischen Mörfelden und Erzhausen (Kreis Darmstadt-Dieburg). Von Norden kommend soll zunächst die vorhandene Riedbahn viergleisig ausgebaut werden. Hierzu sind Anpassungen der Fußgängerunterführung sowie der Bau eines neuen Mittelbahnsteigs für den Regionalverkehr im Bahnhof Zeppelinheim notwendig. Darüber hinaus ist geplant, in diesem Bereich die Schallschutzmaßnahmen weiter auszubauen.

Südlich von Zeppelinheim sind neben dem Bau der beiden neuen Gleise in diesem Abschnitt die mehr als 30 Brücken zu erweitern beziehungsweise neu zu bauen. Mit ersten Arbeiten soll im Jahr 2010 begonnen werden.

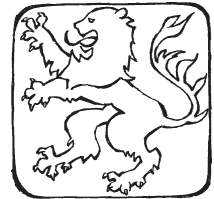
Falsche Investitionsstrategie des Bundes: Netzbeirat fordert mehr Geld und neue Prioritäten

(og) Dem deutschen Schienennetz droht der Kollaps. Ursache dafür sind vor allem ein stark wachsender Güterverkehr auf der Schiene, falsche Prioritäten und zu wenig Geld für den Neu- und Ausbau des Schienennetzes. Ohne eine kurzfristige Kehrtwende des Bundes wird das deutsche Schienennetz die steigende Nachfrage weder im Personen- noch im Güterverkehr bewältigen können.

Denn der Schienenverkehr wächst in einer Weise, die vor kurzem noch undenkbar schien. Zudem müssen die verstopften Autobahnen und Bundesstraßen bereits jetzt dringend vom LKW-Verkehr entlastet werden. Doch das deutsche Schienennetz ist an diversen Nadelöhren nicht mehr in der Lage, weitere Verkehre aufzunehmen. Um diese Engpässe zu beseitigen, müsste der Bund dauerhaft jährlich eine Milliarde Euro zusätzlich für den Neu- und Ausbau des Schienennetzes bereitstellen.

„Es stehen zu wenig Mittel für den Aus-

und Neubau der Eisenbahninfrastruktur zur Verfügung. Außerdem kommen die wirklich dringenden Maßnahmen aufgrund falscher Prioritätensetzung zu kurz“, sagte Dr. Wolf Gorka, Sprecher des Netzbeirats bei der DB Netz AG, der für das Schienennetz zuständigen Sparte der Deutschen Bahn, im Oktober 2008.



„Leider verteilt der Bund die Mittel für den Schienenwegeausbau nicht nach

Nadelöhr Moselbrücke bei Karthaus (Trier): Alle Personenzüge Trier - Luxemburg und zahlreiche Güterzüge müssen die eingleisige Brücke passieren



den tatsächlichen verkehrlichen Bedürfnissen. Die einzelnen Projekte müssten nebeneinander gestellt und stärker nach ihrem verkehrlichen Nutzen bewertet werden“, so Gorka weiter. Denn Deutschland als Exportnation Nr. 1 und als logistisches Drehkreuz in der Mitte Europas brauche eine leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur und könne sich einen unzureichenden Netzausbau mit veralteten Prioritäten nicht leisten.

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) hat die Bundesregierung zuletzt im Jahr 2003 für den Zeitraum bis zum Jahr 2015 die nötigen Bauvorhaben festgelegt. Der für die Umsetzung der Maßnahmen notwendige Bedarfsplan Schiene ist jedoch völlig unterfinanziert. Zudem ist die Handhabung des Bedarfsplangesetzes zu unflexibel und beruht auf veralteten Prognosen. Der aktuelle BVWP geht von Zugzahlen bis 2015 aus, die bereits jetzt teilweise deutlich überschritten sind. So ist zum Beispiel der explodierende Seehafenhinterlandverkehr noch gar nicht berücksichtigt und wird derzeit nur durch ein kurzfristiges Sonderprogramm ansatzweise aufgefangen. Ein reines „Abarbeiten“ der Projektliste geht daher am aktuellen Bedarf vorbei. Aus dem Bedarfsplan Schiene hatte der Bund bereits einen reduzierten Investitionsrahmenplan herausgetrennt, der aufgrund der Anzahl der Vorhaben auch „66er-Liste“ genannt wird. Doch auch dieser reduzierte Plan ist mit den vom Bund bereitgestellten Mitteln nicht in dem notwendigen Zeitrahmen zu realisieren.

„Der Netzbeirat stellt daher zwei Forderungen an die Politik. Erstens: Zuerst

die Bauvorhaben mit dem höchsten Nutzen-Kosten-Verhältnis. Zweitens: Mehr Geld für die Eisenbahninfrastruktur“, so Gorka.

Dramatisch wächst vor allem der Schienengüterverkehr (SGV). Im ersten Halbjahr 2008 wurden auf dem deutschen Schienennetz rund 190 Millionen Tonnen Güter transportiert. Das sind knapp 10 Millionen Tonnen mehr als im gleichen Vorjahreszeitraum. Die bisherigen Zukunftsprognosen wurden bereits von der Wirklichkeit übertroffen. Weitere Zuwächse vor allem im Seehafenhinterlandverkehr und bei den Verkehren Richtung Osten sind zu erwarten. Bis 2015 wird zurzeit von einer weiteren Zunahme um 65 % ausgegangen. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verzeichnet einen Anstieg von 540 Millionen Zugkilometern im Jahr 1996 auf derzeit über 631 Millionen Zugkilometern – Tendenz steigend. Und auch im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) werden hohe Zuwachsraten prognostiziert.

Einer weiteren Zunahme des Zugverkehrs sind durch die Infrastruktur jedoch gerade in den Ballungsräumen enge Grenzen gesetzt. In den großen Netzknotenpunkten fehlen aufgrund hoher Streckenbelastung Trassen.

Die Finanzmittel für Ausbauvorhaben des Bundes sind jedoch bis nach 2015 fast vollständig für Vorhaben gebunden, die aus Sicht des Netzbeirates nicht zur Vermeidung des drohenden Kollapses beitragen. Deutliches Beispiel hierfür ist das bereits heute auch zu Lasten des Personenverkehrs bestehende „Nadelöhr“



Manche Hauptstrecken, wie hier die Nord-Süd-Strecke bei Freden (Leine), sind so überlastet, dass Güterzüge mit zum Teil mehrstündiger Verspätung verkehren

Hamburg – Hannover. Dieses muss wegen des boomenden Seehafenhinterlandverkehrs bis zum Jahr 2015 einen Gutteil der bis zu 400 zusätzlichen Züge pro Tag von und zu den Seehäfen aufnehmen, ohne dass bislang ein Ausbau der Infrastruktur konkret geplant oder gar finanziert wäre. Weiterer dringender Ausbaubedarf besteht unter anderem bei den Strecken Rhein/Main – Rhein/Neckar, Offenburg - Basel, Fulda - Frankfurt und Emmerich - Oberhausen.

Stattdessen sind die ohnehin knappen Mittel zu einem Großteil für die Fertigstellung von in der Vergangenheit beschlossenen Großprojekten gebunden, die erst in ferner Zukunft fertig werden. Die politisch motivierte Verteilung der Bundesmittel auf möglichst viele Projekte verstärkt den Effekt der späten Wirkung der Investitionen noch. Geschieht

keine Kehrtwende, wird auf Jahre hinaus keine der vom Netzbeirat als vorrangig erachteten Maßnahmen umgesetzt und damit eine Verlagerung der wachsenden Verkehrsströme auf die Schiene verhindert.

Dem Bund fehlt eine Strategie, die sich strikt an den vorhandenen Engpässen und den kurzfristig erforderlichen Kapazitäten orientiert. Wir brauchen eine Erhöhung der Mittel um mindestens 1 Milliarde Euro pro Jahr. Und wir brauchen eine Konzentration auf wenige besonders effiziente Projekte, die dann schnell realisiert werden können“, so Gorka. Die begrenzte Eisenbahninfrastruktur werde zur Bremse von Wirtschaftswachstum und Mobilität. Gorka: „Wir müssen daher den zügigen und volkswirtschaftlich sinnvollen Netzausbau zur nationalen Aufgabe machen“.

Hintergrund: Netzbeirat

Der Netzbeirat wurde im Jahre 2006 gemäß § 34 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) neu geschaffen, um die Nutzer und Besteller der Eisenbahninfrastruktur an den Entscheidungen über deren Instandhaltung und Ausbau zu beteiligen. Der Beirat soll den Dialog zwischen der DB Netz AG, den Aufsichtsbehörden und den Netznutzern fördern. Mitglieder des Beirats sind Vertreter der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Aufgabenträger im Schienenpersonen-nahverkehr. Das Eisenbahn-Bundesamt wacht darüber, dass der Vorstand der DB Netz AG in seinen Beratungen die Empfehlungen des Netzbeirates berücksichtigt.

Nahverkehrsorganisationen gründen Arbeitsgemeinschaft

(hpg) Die lokalen Aufgabenträger des ÖPNV in Hessen haben sich Ende 2008 zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen, der Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV. Ziel dieser „LAG ÖPNV“ ist es, in allen Fragen des Nahverkehrs, insbesondere in der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft, zu kooperieren.

Sie soll nach eigenen Angaben „die Interessen ihrer Mitglieder nach innen und außen definieren, den Informations- und Erfahrungsaustausch organisieren, Handlungsempfehlungen erarbeiten und die Interessen der Aufgabenträger bündeln.“

Bislang sind bereits 26 der insgesamt 33 hessischen Aufgabenträger-Organisationen der Landesarbeitsgemeinschaft beigetreten. Vertreter des Hessischen Städtetags sowie des Hessischen Städte- und Gemeindebunds nahmen an der Gründungsversammlung teil. Sie sind, ebenso wie der Hessische Landkreistag, zur Mitwirkung in dem Gremium eingeladen.

In den Vorstand der LAG ÖPNV wurden die Geschäftsführer Matthias Altenhein (DADINA), Dr. Hans-Jörg von Berlepsch (traffiQ Frankfurt), Volker

Rahm (KVG Main-Kinzig) und Christoph Rau (Stadtwerke Marburg Consult) sowie der Abteilungsleiter Verkehr im Landkreis Kassel, Uwe Koch, gewählt. Der Vorstand bestimmte Dr. v. Berlepsch zum Vorsitzenden und Uwe Koch zu seinem Vertreter.

Die in der Gründungsversammlung gebildeten Arbeitskreise setzen sich inzwischen schwerpunktmäßig mit folgenden fünf Themen auseinander: Personenbeförderungsgesetz und Hessisches ÖPNV-Gesetz; ÖPNV-Finanzierung; Regionalverkehr (Schiene und Bus); E-Ticketing und Alternative Bedienungsformen.

„Über die Arbeitsgruppen, in denen konkrete gemeinsame Positionen entwickelt werden können, wird sich die LAG ÖPNV mit Leben erfüllen“ sagte Hans-Jörg von Berlepsch.

Pro Bahn & Bus - Mitglieder erinnern sich Die Eisenbahnregion Bad Hersfeld 1983 und heute

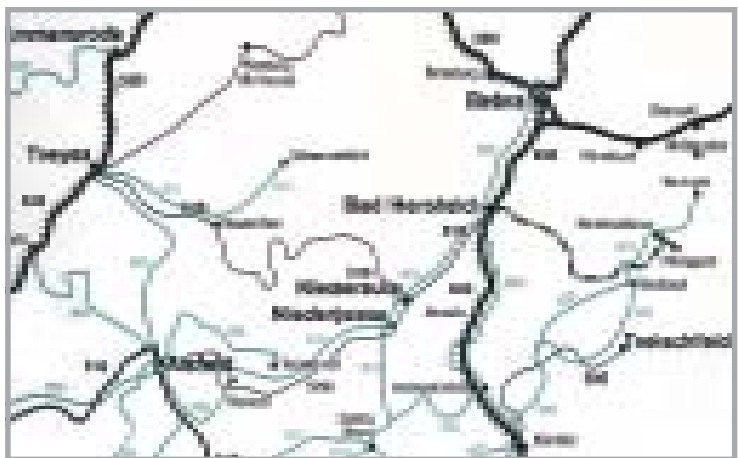
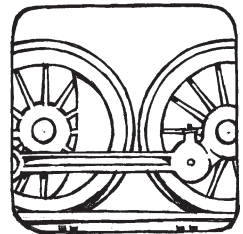
(hjs) Die Eisenbahnregion Bad Hersfeld war im Gründungsjahr unseres Verbandes noch leidlich in Ordnung. Der Bahnhof Bad Hersfeld fungierte als Knotenbahnhof neben dem damals noch wesentlich bedeutenderen Bahnhof Bebra und natürlich Fulda.

Die Strecke Bad Hersfeld - Niederaula - Treysa und der Abzweig nach Breitenbach

Auf der Kursbuchstrecke (KBS) 516 Bad Hersfeld - Niederaula - Oberaula - Treysa verkehrten trotz des Dammbrochs bei Kirchheim am 22. August 1977 immer noch Personenzüge, allerdings nur noch zwischen Bad Hersfeld und Niederaula bzw. zwischen Oberaula und Treysa. Zwischen Niederaula und Oberaula wurden die Reisenden im Schienenersatzverkehr mit Omnibussen befördert. Es fuhren nur noch wenige Züge auf den getrennten Streckenabschnitten, und das Ende des Personenverkehrs zeichnete sich bereits

deutlich ab. Die Deutsche Bundesbahn war seit dem Dammbroch bei Kirchheim nicht mehr gewillt, die Strecke dauerhaft zu betreiben, da sie tatsächlich

hohe Defizite eingefahren hatte. So erhielt beispielsweise der in Kassel - Ihringshausen gerüstete und abfahrbereite Brückenbauzug der Bahnmeisterei, der an der Schadstelle bei Kilometer 16,850 eine Behelfsbrücke einsetzen sollte, am 23. August 1977 keinen Abfahrtauftrag mehr.



*Streckennetz um
Bad Hersfeld im
Jahr 1972*

*(aus
Taschenfahrplan
Mittelhessen,
Sommer 1972)*

Der HEG-Gliederzug VT54/VM56/VSS5 war in Deutschland ein Unikum, konnte man doch von einem Wagen zum nächsten durchgehen

Foto: (Sept. 1991 Bahnhof Heimboldshausen): Vereinsarchiv Verein Historische Eisenbahn Hersfeld e.V.



Für Insider war damit klar, wie das weitere Schicksal dieser Strecke aussehen würde. Mit dem Ende des Winterfahrplans 1983/84 wurde der Personenverkehr auf der KBS 516 endgültig eingestellt.

Der zwischen Kirchheim und Treysa verbliebene Güterverkehr erlosch in Etappen, während zwischen Bad Hersfeld und Niederaula bzw. Niederjossa und Breitenbach am Herzberg (Reststück der ehemaligen Strecke Richtung Alsfeld) bis heute noch ein reger Güterverkehr zu verzeichnen ist, der sein hohes Aufkommen vor allem dem in Breitenbach ansässigen Holzhof verdankt. Hier wird Holz in großen Mengen aus den umliegenden Wäldern, aus dem Vogelsberg und sogar aus dem Thüringer Wald angefahren, teilweise bereits entrindet und täglich mit Ausnahme von Sonntagen abgefahren. Selbst eine Privatbahn kommt alle 14 Tage an Wochenenden nach Breitenbach und befördert Holzganzzüge nach Niedergörne bei Stendal in ein Zellstoffwerk. Auch nach Italien verkehren Züge mit Holz.

Im Jahr 1983 reichte die ehemalige Verbindung nach Alsfeld noch bis Grebenau. Erst zum 1. Dezember 1994

verlor diese Station ihren Gütertarifpunkt, so wie einige Jahre zuvor Eifa, welches bis 1988 von Alsfeld her angefahren wurde. Zwischen Eifa, Schwarz und Grebenau endete der Verkehr etappenweise schon in den 1970er Jahren. Für kurze Zeit erlangte Niederjossa Bedeutung im Baustellenverkehr der Neubaustrecke Hannover-Würzburg. In Niederjossa wurde eine große Betonmischanlage betrieben.

Die Hersfelder Kreisbahn

Die Hersfelder Kreisbahn, die 1983 in Hersfelder Eisenbahngesellschaft mbH (HEG) umbenannt wurde, womit das Land Hessen 51 Prozent der Anteile übernahm, betrieb in diesem Jahr weiterhin ihren Personenverkehr auf der Schiene von Bad Hersfeld nach Heimboldshausen und zurück. Das zuständige Bahnbetriebswerk befand sich bis zur Stilllegung der Strecke in Schenkklengsfeld. Vor allem die Kalizüge bestimmten das Bild dieser reizvollen Privatbahn mit interessanten Triebfahrzeugen, so unter anderem mit der sechsachsigen Diesellok V 320 001, die insbesondere vor langen Güterzügen



Im Jahr 1988 rangiert im Bahnhof Schenklengsfeld ein langer Kalizug

Foto: Andreas Christopher

eingesetzt wurde. Diese bei Eisenbahnfreunden weithin bekannte Maschine war ursprünglich an die Deutsche Bundesbahn als Prototyp einer sechsachsigen und besonders leistungsstarken Version der Typenfamilie 215-218 geliefert worden. Zu einer Serienlieferung kam es nicht.

*Die V 320 001 war die stärkste Lok der
Hersfelder Eisenbahngesellschaft
Foto (1988): Andreas Christopher*



Im morgendlichen Berufsverkehr dominierte lange Zeit der Gliederzug VT 54 / VM 56 / VS 55 mit Luftfederung und Faltenbalg-Übergängen, ein Unikat auf deutschen Schienen, in Spanien als Prototyp des „Ferrobuss“ im Einsatz.

Die HEG war vor allem eine „politische Bahn“, die eine Kaliabfuhr aus dem Werratal auch dann ermöglichte, wenn die damalige DDR-Reichsbahn wieder einmal die Verbindung von Widdershausen über Gerstungen nach Bebra aus unerfindlichen Gründen gesperrt hatte. Im Laufe der Jahre war der Oberbau deshalb so ertüchtigt worden, dass er problemlos auch hohe Achslasten verkraften konnte. Im Nachhinein kann die Leistung der HEG-Bediensteten, die bei Sperrung der Reichsbahnstrecke Tag und Nacht im Einsatz waren, nicht genug gewürdigt wer-

den. In der unmittelbaren Nähe der Kreisbahnstrecke beheimatet, garantierten sie der Kali-Industrie, die sonst in große Nöte gekommen wäre, eine problemlose Abfuhr ihrer Förderung und sicherten damit während der jahrzehntelangen deutschen Teilung krisensichere Arbeitsplätze im Werratal.

Vielen Bediensteten der HEG war aber auch schon damals bewusst, dass im Falle einer 1983 noch für undenkbar gehaltenen Wiedervereinigung Deutschlands ihre Strecke keine Zukunft mehr haben würde. Das Ende der Strecke trat tatsächlich nur wenige Jahre nach der Öffnung der innerdeutschen Grenze ein: Am 31. Dezember 1993 fuhr der letzte Zug über die Trasse des vor allem im Abschnitt zwischen Sorga und Bad Hersfeld arg herunter gefahrenen Gleiskörpers. Seit dem 1. Januar 1994 verkehren nur noch Omnibusse.

Der Bahnhof Bad Hersfeld

Der Bahnhof Bad Hersfeld hatte als selbständige Dienststelle mit Heringen zusammen zeitweise 150 Beschäftigte. Es gab eine florierende Güterabfertigung mit mehreren Bediensteten. Selbst das Bundesbahnbetriebsamt Bad Hersfeld mit einem Bundesbahn-Oberrat an der Spitze existierte noch. Dieser Herr war ein überzeugter und bekennender Eisenbahner, der kein Auto besaß und alle Wege und Reisen, auch privater Art, nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln bestritt. Einem Ondit zufolge soll er gelegentlich höchstens mit einem Moped unterwegs gewesen sein. So etwas wäre heute undenkbar und gar nicht mehr möglich, das wissen wir sehr wohl.

Die Fahrkartenausgabe in Bad Hersfeld tätigte hohe Umsätze, was man auf Grund des großen „Hinterlandes“ selbst heute noch sagen kann. Deshalb hat sich das DB-Reisezentrum nach einer umfassenden Modernisierung behauptet und sollte auch künftig in seinem Bestand nicht gefährdet sein. Die Mitarbeiter sind motiviert und betreuen die Bahnkunden bestens. Deren große Zahl widerlegt eindeutig die Verkaufspolitik des „Automatenwahns“. Die nördlich von Bad Hersfeld gelegene Station Mecklar wurde ab dem Winterfahrplan 1983/84 nicht mehr bedient.

Güterverkehr in der Region

Bad Hersfeld ist bis heute Gütertarifpunkt und lebt vor allem von den Holzzügen aus Breitenbach am Herzberg, den Tankzügen der Mineralölfirma LOMO und der regelmäßigen Wagenzustellung an die Firma Börner, einem chemischen Werk für Dach- und Bautenschutz. Die Bedienung der Firma Börner erfolgt übrigens über das einzige noch verbliebene Anschlussgleis in das Betriebsgelände. Die Isolierkannen-Fabrik in Niederaula, deren Anschlussgleis beim radikalen Rückbau des Gleisfeldes bewusst verschont wurde, erhält gegenwärtig so gut wie kein Rohglas mehr per Schienentransport.

Spurensuche

Die Bahnhofsgebäude in Asbach und Niederaula wurden abgerissen, das Bahnhofsgebäude in Bad Hersfeld - Kurpark steht noch und befindet sich nach einer Renovierung in Privatbesitz. Ein aufmerksamer Besucher dieses ehemali-



Bad Hersfeld heute: Alle 2 Stunden halten die ICEs der Linie Frankfurt - Dresden in der ostthessischen Stadt

gen Haltepunktes findet, vom Buschwerk inzwischen fast verdeckt, noch das Bahnhofsschild, für das sich bis jetzt noch kein „illegaler Liebhaber“ gefunden zu haben scheint. Ein Bahnhofsschild inmitten der wuchernden Natur muss natürlich nicht unbedingt ein schlechtes Omen für den Schienenverkehr in unserer Region sein, es zeigt jedoch mit einiger Deutlichkeit das Einst und Jetzt von Nebenbahnen.

ICE und Cantus bestimmen das Bild

Noch halten ICE-Züge in Bad Hersfeld, einst waren es D-Züge und Interregios. In Bebra gibt es wenigstens noch IC-Halte, doch das ist gegenüber früheren Jahren ein Bedeutungsverlust und höchstens nur als Minimum zu akzeptie-

ren. Der Bahnhof Bebra verdient eine weitere und intensive Betrachtung, doch diese Analyse möchte ich einem anderen Kapitel zu einem späteren Zeitpunkt vorbehalten.

Seit Dezember 2006 dominiert die Cantus-Verkehrsgesellschaft mit Ihren Elektrotriebwagen vom Typ „Flirt“ den Regionalverkehr um Bad Hersfeld und darüber hinaus auf dem gesamten elektrischen (Haupt-) Streckennetz zwischen Kassel, Göttingen, Eisenach und Fulda. Die Züge gelten als gepflegt, sauber und zuverlässig. Sie haben den Regionalverkehr deutlich aufgewertet. Ergänzt werden sie in der Stadt Bad Hersfeld von einem gut entwickelten Stadtbussystem im Taktverkehr.

„Mythos Märklin“

Eine Ausstellung im Arp Museum Bahnhof Rolandseck

(og) Im Jahr 1858 wurde die Fertigstellung des Bahnhofs Rolandseck an der linken Rheinstraße zwischen Bonn und Remagen feierlich begangen. 1859 begann Theodor Friedrich Wilhelm Märklin mit der Herstellung von Blechspielzeug im schwäbischen Göppingen. Die Ausstellung »Mythos Märklin« greift die gemeinsamen 150 Jahre auf und spiegelt das Eisenbahnzeitalter anhand der Produkte der Firma Märklin wider.

In den alten Wartesälen des Bahnhofs Rolandseck ist eine Miniaturwelt aufgebaut. Mehr als 30 wertvolle historische Sammlerobjekte aus privaten Sammlungen des In- und Auslandes werden hier - zum Teil erstmals - der Öffentlichkeit präsentiert: Bahnhöfe, die im feinsten Blech und in verschiedenen Maßstäben die Großbahnhöfe in Stuttgart oder Leipzig nachbilden, sowie prächtige Fantasie-

bahnhöfe, die häufig unter der Bezeichnung »Centralbahnhof« angeboten wurden. Dabei sind auch Autos, Flugzeuge und Schiffe, darunter die berühmte *Brunsvik*, ein Modell, das nur in drei Exemplaren hergestellt wurde, von denen eines Kaiser Wilhelm II. dem Kaiser von China bei einem Staatsbesuch als Geschenk mitbrachte.

In klassizistischer Umgebung sind die Märklin-Exponate ausgestellt Foto: Horst Bernhard



Ein eigenes Kabinett ist den Dampfmaschinen gewidmet, darunter als besonderes Exemplar die so genannte »Hammermaschine« und der vermutlich als Einzelstück gebaute Märklin-Benzin-Motor aus dem Anfang des 20. Jahrhunderts.

Im Flur zwischen den Wartesälen zeigen drei Bahnanlagen mit fahrenden Zügen auf rund 20 m² beispielhaft den Landschaftsmodellbau von Märklin in größter handwerklicher Perfektion.

Aber auch der Bahnhof selbst ist einen Besuch wert. Er gilt als bedeutendes Kulturdenkmal der rheinischen Kunstgeschichte und des frühen deutschen Eisenbahnbaus. Bei seinem Bau 1856 - 1858 endete hier die Bahnstrecke von Köln und Bonn her kommend. Der neue Endpunkt sollte möglichst nah am Rhein sein, um ein bequemes Umsteigen auf die Dampfschiffe zu ermöglichen.

Der Oberingenieur für den Bau der Linie fertigte auch die Grundrisse für den Bahnhof Rolandseck, der als Endpunkt der Linie so ausgestaltet wurde, dass man in ihm die Bahn-Gesellschaftsversammlungen durchführen konnte, weil Rolandseck zu dieser Zeit mit dem Sagen umwobenen Rolandswerther Rolandsbogen ein Inbegriff der rheinischen Romantik war. Mit dem Bau wurde 1856 begonnen und er wurde 1858 fertiggestellt. Er wurde zum Treffpunkt der Gesellschaft. Königin Victoria von England, Kaiser Wilhelm II., Otto von Bismarck, Heinrich Heine, Ludwig Uhland, Karl Simrock, die Brüder Grimm und Friedrich Nietzsche waren dort, außerdem die Musiker Johannes Brahms, Clara Schumann und Franz Liszt.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde der Bahnhof nicht mehr bewirtschaftet. Im Jahre 1958 entschied der Präsident der Bundesbahndirektion Mainz, die „überdimensionierten“ Räume abzureißen und dafür ein kleines Empfangsgebäude zu errichten. Der Abriss verschob sich aber, und 1964 trat der Galerist Johannes Wasmuth auf und hatte den Plan, den Bahnhof als Wohnung, Galerie und Atelier für Künstler zu nutzen. In kurzer Zeit wurde der Bahnhof zu einem Zentrum kulturellen Lebens. Die Namen Hans Arp, Oskar Kokoschka, Bruno Goller, Günther Uecker, Gotthard Graubner, Stefan Askenase, Yehudi Menuhin, Hans Richter, Martha Argerich, Martin Walser und Marcel Marceau stehen stellvertretend für viele andere. Seit 2004 ist der Bahnhof Teil des Arp-Museums.

Die Ausstellung ist noch bis zum 3. Mai 2009 von Dienstag bis Sonntag und an Feiertagen von 11.00 bis 18.00 Uhr geöffnet. Bahnstation: Rolandseck an der linken Rheinseite zwischen Bonn und Remagen. Während der Ausstellung erhalten Inhaber der BahnCard eine Sonder-Ermäßigung auf den Eintrittspreis!

BahnCard 100: freier Eintritt

BahnCard 50: 50% Ermäßigung

BahnCard 25: 25% Ermäßigung

Ausstellungskatalog:

Mythos Märklin

Hrsg. von Klaus Gallwitz,

Arp Museum Bahnhof Rolandseck

24.10.2008 - 3.5.2009

Europmedia Verlag GmbH, Irsee 2008

84 Seiten, 90 farbige Abb.

ISBN 978-3-940262-02-8; 12,80 Euro

Fahrradwagen bei der Kurhessenbahn

(betr. Kurhessenbahn-Triebwagen wird fahrradgerecht, HS73)

Selber langjähriges Mitglied von Pro Bahn & Bus e.V., muss ich Ihrer Wertung des neuen Angebotes der Kurhessenbahn deutlich widersprechen. Das neue Angebot, für das sich der Unterzeichnende auch als Vorstand des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) Marburg-Biedenkopf über mehrere Jahre hinweg eingesetzt hat, wird seitens unseres Verbandes ausdrücklich begrüßt.

Bereits die „Westfrankenbahn“ (DB RegioNetz Verkehrs GmbH) hat in den Vorjahren mehrere VT 628 in genau dieser Weise umgebaut. Damit wurde - wie jetzt im Marburger Netz - reagiert auf die anhaltend hohe Nachfrage durch Fahrgäste mit Fahrradmitnahme. Die bestehende Situation, fortgesetzt Fahrgäste am Haltepunkt zurück lassen zu müssen, bedurfte dringend der Abhilfe.

Die Kurhessenbahn hat den großen Bedarf an Kapazitäten erkannt und reagiert - auch durch Verlängerung von Zugläufen bis Feudingen mit dem Fahrplanwechsel im Dezember - sehr vorbildlich!

Die Platzkapazität ist - entgegen Ihren Aussagen - nicht reduziert worden. Vielmehr teilte uns die „Westfrankenbahn“ mit: „Obwohl das Platzangebot um 24 Fahrräder gesteigert wurde, gibt es in den umgebauten VT 628 sogar einen Sitzplatz mehr als in der herkömmlichen Variante.“

Auch Ihre Annahme, Klappsitze seien „nicht sonderlich beliebt“, können wir aus der Erfahrung heraus nicht nachvollziehen: Die „Klappsitzfans“ machen UNS eher immer wieder Schwierigkeiten, den Mehrzweckbereich überhaupt nutzen zu können - gerade weil die Beinfreiheit dort so ausgeprägt ist.

Schließlich noch Ihre Prognose, dass das neue Angebot einen Rückgang der Schülertransporte generieren werde: es ist nicht ersichtlich, warum diese Entwicklung eintreten sollte, und vielleicht machen Sie sich in einigen Jahren mal die Mühe, Ihre Aussagen zu verifizieren.

(...) Durch das langjährige Engagement der „Kurhessenbahn“ ist die Obere Lahntalbahn nachhaltig aufgewertet worden. Der Freizeitreiseverkehr - insbesondere in Verbindung mit dem zertifizierten Lahn-Radfernweg - bedeutet auch in ökonomischer Hinsicht ein zunehmendes Potenzial, das durch die Praxis des Verkehrsunternehmens Kurhessenbahn gefördert wird.

Eckehard Lüdke

Vorstandsbeauftragter Fahrrad & ÖPNV im ADFC Hessen
Leiter Fachausschuss Fahrrad & Öffentlicher Verkehr im ADFC-Bundesverband

Bebra - Bad Hersfeld - Fulda RMV-Linie 51

Burghaun: Spatenstich für die neue P&R-Anlage

(og) Nach langen und schwierigen Verhandlungen mit der Deutschen Bahn konnte Bürgermeister Alexander Hohmann Mitte Dezember 2008 zahlreiche Gäste anlässlich des ersten Spatenstiches für die neue P&R-Anlage am Bahnhof Burghaun begrüßen.

Die Anfänge des Projektes liegen bereits im Sommer 2000, als der erste Kontakt mit dem Fördermittelgeber und der Deutschen Bahn (DB) gesucht wurde. Die langwierigen und schwierigen Verhandlungen mit der DB beruhten darauf, dass der Baugrund ein sehr schwierig zu bebauendes Grundstück ist. Oberirdisch wie auch unterirdisch wäre es voll mit technischen Anlagen und Kabeln. Würden diese während den Arbeiten beschädigt werden, hätte dies erhebliche Schäden für den Bahnverkehr zur Folge. So hat man sich letztendlich dafür entschieden, dass Gelände ausschließlich für Eisenbahnzwecke zu nutzen und nicht zu entwidmen. Dies hatte zur Folge, dass bei den kommunalen Planungen für die P&R-Anlage immer auch das Eisenbahnbundesamt eingeschaltet werden musste. Der Planungsverlauf wurde dadurch wesentlich umfangreicher und schwieriger; er verzögerte den Baubeginn immer wieder.

Die Gesamtkosten der Baumaßnahmen belaufen sich auf 444.000 Euro, wovon 123.900 vom Land Hessen übernommen werden. Für die kommunale Investition

gibt es gute Gründe, so Hohmann. „Einerseits werde so der Stellenwert der Bahnsteiganlage Burghaun als Standortvorteil unterstrichen und andererseits die Attraktivität der Anbindung an das Rhein-Main-Gebiet sowie in Richtung Kassel gesteigert. Auch die Anbindung an den Kegelspielradweg werde durch neue Fahrradabstellmöglichkeiten deutlich attraktiver.“ Mit der Fertigstellung des Projektes wird im Sommer 2009 gerechnet.

Wabern – Bad Wildungen KBS 621 NVV-Linie R 39 Wega bleibt Kreuzungsbahnhof

(ja) Obwohl seit der Ausdünnung des Fahrplans zum Dezember 2006 der Bahnhof Wega nicht mehr planmäßig für Zugkreuzungen benötigt wird, wurde der Bahnhof am 18.12. mit Rückfallweichen ausgestattet und der Abschnitt Fritzlar - Bad Wildungen auf „technisch unterstützten Zugleitbetrieb“ (TUZ) umgestellt. Gleichzeitig wurde das Stellwerk im Bahnhof außer Betrieb genommen und die Signale abgebaut. Ihre Funktion übernimmt eine sogenannte H-Tafel, über die ein blaues Licht installiert ist. Dieses zeigt im Normalfall Dauerlicht. Ein Magnet im Gleis stellt sicher, dass der Zug nicht ohne Zustimmung weiter fahren darf. In diesem Fall erhält der Zug eine Zwangsbremmung. Hat der Zug die Zustimmung zur Weiterfahrt, erfolgt die Umschaltung des Dauerlichtes auf Blinklicht. Der Magnet wird dabei unwirksam geschaltet. Eine solche Einrichtung wurde auch im Bahnhof Bad Wildungen installiert. Die Steuerung dieser Anlage erfolgt vom Stellwerk Ff im Bahnhof Fritzlar aus.



*Bahnhof Wega:
Rechts im Bild
die noch
verdeckte H-
Tafel mit dem
blauen Kennlicht*

*Foto:
Jonathan Alt*

Unberührt von diesen Umbauarbeiten blieb der Abzweig der Strecke Richtung Korbach im Bahnhof Wega (siehe Hessenschiene Nr. 50).

Mit dieser Maßnahme beweist die Kurhessenbahn eine sehr zu begrüßende Weitsichtigkeit für den Fall, dass der NVV in Zukunft wieder mehr Zugleistungen auf der Strecke bestellt und Wega wieder für Zugkreuzungen benötigt wird.

Bad Wildungen – Korbach (ex KBS 621)

(ja) Die Strecke wurde im Laufe des Jahres 2008 zwischen Korbach Süd und Buhlen abgebaut, um auf der Trasse einen Radweg anzulegen. Der erste Abschnitt von Korbach nach Meininghausen wurde im November offiziell eröffnet. Die Gleise liegen noch auf dem Abschnitt zwischen Wega und Buhlen. Ebenfalls vorhanden ist noch die Anschlussbahn zum Pumpspeicherkraftwerk in Hemfurth,

welches bis Oktober 2001 noch von Touristikzügen (siehe Hessenschiene Nr. 44) befahren wurde. Die Gleise sollen erhalten bleiben, um einen Draisinenverkehr oder die Wiederaufnahme des Touristikverkehrs zum Edersee zu ermöglichen.

RMV-Linie 35 Gießen - Alsfeld - Fulda Vogelsbergbahn Neues Anschlussgleis in Lauterbach-Wallenrod

(fl) Am 12. Februar 2009 wurden die Pläne für das neue Anschlussgleis der Firma Heggenstaller offen gelegt. Die Widerstandsfrist endet am 6. April 2009. Heggenstaller, ein Unternehmen des österreichischen Holzkonzerns Pfeifer-Group, investiert am Standort Lauterbach-Wallenrod insgesamt 120 Millionen Euro in ein neues Groß-Sägewerk. Die



Ein neues Groß-Sägewerk entsteht bei Lauterbach-Wallenrod. Es erhält auch einen Gleisanschluss an die Vogelsbergbahn Foto: Stefan Sitzmann

Bauarbeiten auf einer Fläche von zunächst 25 Hektar laufen seit dem 10.03.2008. Zusammen mit einer geplanten zweiten Baustufe werden insgesamt 50 Hektar bebaut. Bereits im Frühjahr 2009 soll die Produktion beginnen. Langfristig plant Heggenstaller 400 Mitarbeiter zu beschäftigen. 800.000 Festmeter Holz sollen jährlich verarbeitet werden. Ein Biomasse-Kraftwerk wird außerdem maximal 42 Megawatt Strom erzeugen. Die Pfeifer-Group betreibt in der Region auch ein Sägewerk in Schlitz.

Das Anschlussgleis wird eine Länge von 2,2 Kilometern aufweisen. Im Kilometer 1,1 ist eine Brücke über die Kreisstraße Lauterbach-Wallenrod zu errichten. Pro Bahn & Bus freut sich, dass außer dem Steedener Kalkwerk mit der Firma Heggenstaller derzeit noch ein weiteres hessisches Unternehmen den Weg auf die Schiene findet. Die Regionalstrecken werden dadurch gestärkt. Allerdings werden sich die Transporte insbesondere auf der eingleisigen Vogelsbergbahn nur dann in zufriedenstellender Qualität bewältigen lassen, wenn endlich wieder in die

Infrastruktur der Strecke investiert wird.

Regionalbuslinie 393 fährt Bahnhof Bad Salzschlirf nicht mehr an

(sts) Auf der Regionalbuslinie 393 (Lauterbach - Bad Salzschlirf - Schlitz) wird seit Oktober 2008 der Bahnhof Bad Salzschlirf nicht mehr bedient. Auf diese Fahrplanänderung wird lediglich durch einen Zusatz am Aushangfahrplan in Bad Salzschlirf hingewiesen. Grund hierfür ist, dass laut dem verantwortlichen Linienbusbetreiber auf dem Wendeplatz für Busse häufig Pkw parken. Es sei schon mehrfach vorgekommen, dass die Busse deshalb rückwärts bis zum Kurpark fahren mußten.

Der RMV steht bereits in Verhandlungen mit der DB, um eine möglichst schnelle Lösung des Problems herbeizuführen. Der Pro Bahn & Bus Regionalverband Osthessen hat alle Beteiligten vehement auf die schnellstmögliche Wiederintegration des Bad Salzschlirfer Bahnhofs gedrängt, da die Umsteigeverknüpfung Schiene/Bus am Bahnhof unerlässlich ist.

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

Modernisierung Bahnhof Nidda

(gw, jl) Die Modernisierung des Bahnhof Nidda macht Fortschritte. Weitgehend fertig gestellt sind die neuen Bahnsteige sowie die Fußgängerunterführung zu den Gleisen. Neu für Nidda sind Aufzüge, die es auch mobilitätseingeschränkten Fahrgästen erlauben, ohne Probleme auf die Bahnsteige zu gelangen. Die Aufzüge sollen in wenigen Wochen in Betrieb gehen.

Aber noch sind die neuen Anlagen nicht in Betrieb, da Restarbeiten zu erledigen sind. Der Zugang zu den Mittelbahnsteigen erfolgt zur Zeit über eine provisorisch errichtete Fußgängerbrücke über die Gleise auf den Teil der Bahnsteige, die nicht modernisiert werden.

Linke und rechte Rhein- strecke Mainz / Wiesbaden - Koblenz - Köln

Bahn plant Entlastungsstrecke für das Rheintal

(hpg) Die Koblenzer Bundestagsabgeordnete Ursula Mogg (SPD) erhielt nach eigenen Angaben im Februar die Zusicherung, dass die Deutsche Bahn die Realisierung einer zusätzlichen Nord-Süd-Strecke vorantreibt, um das Rheintal vom erwarteten Zuwachs beim Güterverkehr zu entlasten. Schon bis 2010 sollen erste Maßnahmen in Angriff genommen und bis 2017 alle Planungen umgesetzt werden, heißt es in einer Presseerklärung.

Insgesamt 900 Millionen Euro würde die Deutsche Bahn AG in die Realisierung eines zusätzlichen Nord-Süd-Korridors investieren und zwar für die Ertüchtigung und den Ausbau bestehender Stre-

Die neuen Bahnsteige mit Unterführung und Überdachung sind fast fertig gestellt

Foto: Gerhard Winter



Die neue Fußgängerunterführung in Eschborn-Süd ist wesentlich breiter als die alte. Mittels Rampen ist die Unterführung nun auch von mobilitätseingeschränkten Personen bequem nutzbar



cken. Dabei soll es sich in erster Linie um Tunnelarbeiten an der Ruhr-Sieg-Strecke (Hagen – Siegen) und um Investitionen in Kreuzungspunkte im Rhein-Main-Gebiet handeln, erläuterte Ursula Mogg. Inwieweit auch die elektrifizierte Deutz-Gießener-Bahn (Troisdorf – Siegen) ausgebaut werden kann, die – wie die Lahntalbahn – immer noch kriegsbedingt eingleisige Streckenabschnitte aufweist, bleibt bislang offen.

S-Bahn-Linie S3/4 Kronberg / Bad Soden - Frankfurt - Darmstadt

Modernisierung Eschborn-Süd abgeschlossen

(j1) Die Modernisierung des S-Bahn-Haltepunkts Eschborn-Süd wurde zwischenzeitlich abgeschlossen. Es wurden rund 5,5 Mio Euro investiert, um eine doppelt so breite Unterführung zu bauen und die Abgänge zur Unterführung mit Rampen

auszustatten. Die Stadt Eschborn beteiligte sich mit mehr als 2 Mio Euro (1/3 der Baukosten), 2/3 der Baukosten trug das Land.

Die beiden bestehenden Bahnsteige wurden von 76 cm auf 96 cm erhöht. Auf beiden Seiten entstand ein großzügiges System aus Rampen und Treppen, sodass jetzt auch mobilitätseingeschränkte Personen die Bahnsteige leicht erreichen können. Auf einen ursprünglich geplanten Lift konnte verzichtet werden. Außerdem wurde ein Blindenleitsystem integriert.

Direkt vor dem Haltepunkt wurde ein ausreichend großer Buswendeplatz geschaffen. Der bisherige Kiosk musste weichen, da für ihn nach dem Umbau kein Platz mehr vorhanden ist. Auf beiden Seiten wurden die Fahrradabstellmöglichkeiten verbessert und ausgeweitet (100 statt 70 Plätze inkl. verschließbarer Mietgaragen).

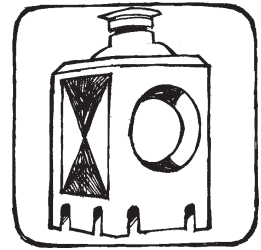
„Plauder-Button“

(og) Wer kennt das nicht: Manchmal würde man gern im Bus mit seinem Gegenüber ein paar Worte wechseln, traut sich aber nicht, ihn oder sie anzusprechen; und dem Gegenüber geht es vielleicht genauso. Der RMV hat jetzt Abhilfe geschaffen. Gemeinsam mit der Maintaunus-Verkehrsgesellschaft (MTV) und dem Seniorenbeirat der Stadt Hofheim hat er den „Plauder-Button“ entwickelt.

Dieser Anstecker in Form einer Fahrkarte zeigt den anderen Fahrgästen, dass man Lust auf ein Gespräch hat. Beim Einsteigen kann man sich einen Button aus einem Behältnis vorn beim Fahrer nehmen oder besorgt sich den Anstecker in der Mobilitätszentrale am Hofheimer Bahnhof. „Und wenn man sich beim Busfahren gern unterhalten möchte, steckt man ihn einfach an“, sagen RMV und MTV.

Böse Zungen sprechen von einem „Luxus-Problem“ im Vordertaunus. Während dort der Busverkehr dank guter Organisation der MTV anscheinend ziemlich reibungslos läuft, erfreuen in Teilen des übrigen Rhein-Main-Gebietes andere Kommunikationsformen in den Bussen immer noch großer Beliebtheit.

Da beklagen manche Eltern schon zu viel Kommunikation zwischen ihren Sprößlingen und dem Fahrpersonal. Das missbraucht die lieben Kleinen gerne als Navigationssystem. Aber was soll man



tun, schließlich wollen die Schüler ja zu Hause ankommen.

Ein Klassiker-Frage beim Fahrkartenkupf an den Kunden ist und bleibt: „Kennen Sie die Zielnummer des Ortes?“. Statt das Alphabet im Fahrscheindrucker oder ein Tarificodeheft zu nutzen, entwickelt sich so von ganz allein ein längeres, anregendes Gespräch mit dem Fahrgast.

Immer wieder beliebt ist auch die Kundenfrage: „Wir haben jetzt 7 Minuten

Verspätung. Erreichen wir den Anschluss zur Linie XY noch?“ Daraufhin sagen viele Busfahrer automatisch „Ja“. Mangels Funkkontakt zur Zentrale und völliger Ahnungslosigkeit, welches Unternehmen die Anschlusslinie fährt, bleibt auch hier die Spannung während der gesamten Fahrt bestehen und die Mitfahrer und Mitbetroffenen geben Ihre letzten Erlebnisse zum Besten.

Wer braucht da noch einen Plauder-Button?

Button: Copyright RMV

Broschüren und Schriften

Erinnerungen an die Nassauische Kleinbahn € 19,80

(Winfried Ott) Aus der Reihe "Blaue Blätter Band 15". Als sie zu Beginn des 19. Jahrhunderts den nordwestlichen Taunus zwischen Rhein, Lahn und Aar für Verkehr und Wirtschaft erschloss, bewunderte man die Nassauische Kleinbahn als technische Meisterleistung und "Nassauische Gebirgsbahn". Zeitzeugen schildern hier ihre Erfahrungen und Erlebnisse, illustriert durch zahlreiche, teils bisher unveröffentlichte Bilddokumente. 248 Seiten, sehr viele s/w Fotos, ca. 21 x 22 cm. 2004.

Dotzheim und seine Straßenbahn € 3,00

(Klaus Kopp) Die Entstehungsgeschichte der Linie 7 aus Dotzheimer Sicht. 40 Seiten, einige s/w Fotos, ca. 15 x 21 cm. 1981

Von der Dampflokomotive zum ICE-Zeitalter € 9,80

(Dieter Frey) Über 130 Jahre Eisenbahn im Idsteiner Land. 96 Seiten, viele Farb- und s/w Fotos, ca. 16 x 23 cm, Klebeheftung, 2008.

Die Eisenbahn in der Rhein-Neckar-Region € 19,80

(Andreas Rossel) Eisenbahn-Bildarchiv - Band 33. 96 Seiten, sehr viele Farbaufnahmen, ca. 23 x 16 cm. EK-Verlag, 2008.

Die Lahntalbahn € 17,90

(Arno Baumann / Bernd Geil / Hans-Jürgen Sarholz / Barbara Schröder) Lahnstein - Bad Ems - Nassau - Diez. 128 Seiten, 200 Bilder, ca. 16 x 23 cm, Klebeheftung. Sutton Verlag, 2008.

Bahnhöfe € 13,50

(C. Sheppard) Meisterwerke der Architektur. Die Eisenbahn hat mehr als jedes andere Verkehrsmittel das Transportwesen revolutioniert und Städte, Länder und Kontinente verändert. Man errichtete prächtige Bahnhöfe, einen völlig neuen Gebäudetyp, der für Architekten und Ingenieure weltweit zur Herausforderung wurde. Wie diese Aufgabe gelöst wurde, zeigt dieser Band in zahlreichen farbigen Abbildungen und durch einen sachkundigen Text. 80 Seiten, 92 Abbildungen, ca. 22 x 31 cm, gebunden

Alle Preise zuzüglich Versandkosten. Folgende Listen können gegen Einsendung von 1,44 Euro Rückporto angefordert werden: Hauptliste mit Eisenbahnliteratur, 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

