

HESSEN SCHIENE

Nr. 76 Juli - September 2009

Mit vielen Infos
zur Sonderfahrt!



- Haltepunkt Kassel-Kirchditmold eröffnet
- Brexbachtalbahn wiedereröffnet
- Mittelhessen kommt aus dem Takt

PROBA H & BUS
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,40 Euro





MEHDORN KUPPELT AB

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 1500 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, Prof. Walter Söhnlein

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 30. Aug. 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 Anzeigenpreislite 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,

In wenigen Tagen wird es wieder so weit sein: Dann kündigen NVV und RMV offiziell ihre „gewohnheitsmäßigen“ Preiserhöhungen zum neuen Fahrplanjahr im Dezember an. Und das, obwohl die Teuerungsrate im Mai 2009 EU-weit erstmals auf Null zurückging. Das Signal bei den Fahrgästen und vor allem auch bei den Nicht-Kunden ist jedes Mal fatal. Bahnen und Busse werden als (zu) teuer empfunden.

Sicher liegt die noch nicht voll befriedigende Auslastung der Kasseler Regiotram auch an den hohen Preisen. Die Endpunkte Hofgeismar, Wolfhagen und Melsungen liegen ebenso in der Tarifstufe 5 wie Hessisch-Lichtenau an der Lossetalbahn. Die Einzelfahrt kostet nach Kassel unerschämte 6,20 Euro. Anders als weite Teile des RMV-Verbundgebietes ist die Region Nordhessen weniger von Staus betroffen – ein Nebeneffekt der niedrigeren Wirtschaftskraft und der stagnierenden Bevölkerungszahlen. All das lassen potenzielle Kunden einfließen in ihre Wahl des Verkehrsmittels. Immerhin bemüht sich der NVV darum, zielgruppenorientierte Angebote zu schaffen. Die Fünferkarte kommt Gelegenheitskunden entgegen und das Multiticket rabattiert einigermaßen familiengerecht. Beides – eine Mehrfahrtenkarte und ein wirklich günstiges Gruppenticket unterhalb des „Hessenticket-Niveaus“ – fehlen im RMV.

Die Deutsche Bahn wirkt seit einiger Zeit mit regelmäßigen „Schnäppchenangeboten“ dem Gefühl beim Kunden entgegen, sie sei zu teuer. (Wobei das Gefühl den Kunden nicht unbedingt trägt...) Seriöser und im Sinne der Verantwortung für's Gemeinwohl gerechter wäre es, wenn die Verkehrsverbünde die eine oder andere Nullrunde einlegten und das Preisniveau spürbar sinken ließen. Dabei muss die Bilanz für die Verbünde nicht negativ ausfallen. Es genügt schon, auf mehr Gerechtigkeit zu achten (Kombiticket-Kunden zahlen unverhältnismäßig wenig gegenüber Einzelkarten-Kunden) und die Ausgabenseite dort zu optimieren, wo es den Kunden nicht weh tut (nicht jede Verstärkerfahrt muss mit einem neuwertigen Bus durchgeführt werden und Spitzenliga-Sport kommt auch ohne RMV-Werbung aus).

Unsere Nahverkehrsmittel haben eine soziale, wirtschaftliche und umweltpolitische Verantwortung. Um unser Klima zu erhalten, um Kinder und Jugendliche sicher zur Schule und wieder zurück zu bringen, um Lärm zu verringern, um die Region attraktiv für Touristen zu machen, um Großveranstaltungen zu ermöglichen, für all diese Zwecke werden Bahnen und Busse benötigt. Und die verantwortlichen Verkehrsverbünde haben die Aufgabe, für eine hohe Auslastung zu sorgen, damit der Nahverkehr bezahlbar bleibt. Für alle und auf Dauer!



Wolfgang Klapdor
Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.

	Pinwand	4
	Tipps und Infos	6
	Richtfest am Stadtbahnhof in Eschwege	7
	Ruhrgebiet - Kassel - Erfurt: Fernzüge oder Regionalexpress?	9
	NVV setzt auf modernisierte Bahnhöfe	10
	Spatenstich für Tramstrecke Kassel - Vellmar	12
	Bebra: Nordsee-Container und Lärmsanierung als Chance?	14
	Mittelhessen kommt aus dem Takt	17
	Mittelhessische Kelterei lockt ihre Gäste mit der Bahn	21
	Gleisbauarbeiten auf der oberen Edertalbahn	23
	Sonderzüge zum Drachenbootrennen am Edersee	24
	Mit Volldampf ins Brexbachtal	26
	Länderübergreifende Informationen zum Schienengüterverkehr	28
	Neuer Wagentyp „U5“ im Fahrgast-Test	30
	Frankfurter U-Stadtbahn erreicht den neuen Stadtteil Riedberg	31
	Niederflur kontra Hochbahnsteige: Streit um die U-Bahnlinie U5	32
	Vandalismus im südlichen Wetteraukreis	33
	Main-Taunus-Kreis: Gute Beurteilungen für Busverkehr	35
	Sonderfahrt ins Bergische Land	36
	Investitionsbedarf aus Sicht der Nutzer	40
	Leserbrief	41
	Hessenschiene-Telegramm	42
	Schlusslicht	50

Titelbild: Groß war das Fahrgastinteresse bei der Wiedereröffnung der Brexbachtalbahn am 31. Juni 2009 im Bahnhof Ransbach-Baumbach

Rückseite: Bergische Museumsbahnen: Der Straßenbahntriebwagen 107 in der Haltestelle Kaltenbach Foto: © BMB

Nicht bezeichnete Fotos in dieser Hessenschiene: Jürgen Lerch

Unsere Treffen vor Ort:

Datum	Veranstaltung	Ort
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
07.07.09 19:30 Uhr	RV-Treff Mittelhessen	Cafe Giramondi Bahnhofstraße 53, Gießen
08.07.09 18:00 Uhr	RV-Treff Osthessen	Landesgeschäftsstelle, Nordbahnhof Lauterbach
02.09.09 19:30 Uhr	RV-Treff Mittelhessen	Cafe Giramondi Bahnhofstraße 53, Gießen
07.09.09 20:00 Uhr	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein
09.09.09 18:30 Uhr	RV-Treff Osthessen	Gaststätte Terminal, Am Bahnhof, Fulda
12.09.09 08:30 Uhr	Sonderfahrt ins Bergische Land	Butzbach, Gießen, Wetzlar, Herborn, Dillenburg, Haiger
01.10.09 18:30 Uhr	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen

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
Feldgasse 5, 65510 Hünstetten
Telefon und Telefax (0 61 26) 5 76 60
rheinmain@probahn-bus.org

Regionalverband Südhessen
Ansprechpartner: Wolfgang Klapdor
Zeppelinstraße 16, 67578 Gimsheim
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

Drei NVV-Freizeitführer mit Kundenworkshop Radeln & Touren - Sonnen & Baden - Schlösser & Burgen

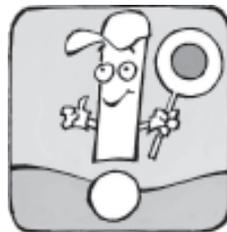
(hh) Schon oft hat die Hessenschiene über die handlichen, ansprechenden und gut bebilderten Freizeitführer berichtet. Inzwischen sind es acht Hefte. Wegen starker Nachfrage sind im April und im Mai 2009 drei neue Hefte aufgelegt worden. Sie können heruntergeladen werden unter

www.nvv-mobil.de/radeln.zip
www.nvv-mobil.de/baden.zip
www.nvv-mobil.de/schloss.zip

15 Radtouren bieten vielfältige Möglichkeiten, Nordhessen mit Bahn, Fahrradbus und Drahtesel zu entdecken. Erstmals sind auch die aktuellen Fahrpläne der beiden Fahrradbuslinien 190 im Reinhardswald und 202 im Bereich Meißner mit Erläuterungen enthalten. Die 15 Touren verfügen dank vieler Bahnhöfe und Fahrradbus-Haltestellen unterwegs über Abkürzungsmöglichkeiten. Auch besteht die Wahl mit Routen durchs Tal (Familien) oder über sportlich anspruchsvolle Strecken.

Nähere Auskünfte erhält man beim NVV-Service-Telefon unter 0180-234-0180 für 6 Cent pro Anruf aus dem Festnetz. Als nächste NVV-Freizeitbroschüren erscheinen in aktualisierter und erweiterter Auflage der beliebte Wanderführer „Stock & Stein“ sowie „Spiel & Spaß“ und „Entdecken & Erleben“.

Sonnen & Baden beschreibt 72 Schwimmbäder und Badeseen in ganz Nordhessen. Alle Bademöglichkeiten sind gut mit Bus, Tram und Bahn erreichbar.



Ob naturnaher Badesees, übersichtliches Familienbad, Sportbad mit 10-Meter-Turm oder Spassbad mit umfangreichen Spielgeräten - für Wasserratten ist die Auswahl groß.

Über 30 Bauten und Ruinen werden jeweils auf einer eigenen Seite - in „Schlösser & Burgen“ vorgestellt. Verwünschte Standorte mitten im Wald sind ebenso dabei wie Schlösser, die mitten in einer Stadt das Bild prägen. Fast alle Ziele können von innen besichtigt werden oder sind auch als Ruine frei zugänglich. Neu aufgenommen wurde in diesem Jahr das Welfenschloss in Hann. Münden.

Kundenworkshop „Freizeit mit Bus & Bahn“

Wer die neuen Hefte aufschlägt, findet im vorderen Umschlag eine Antwortkarte - der NVV plant in einigen Monaten einen Kundenworkshop, um die bisherigen Angebote zum Thema „Freizeit mit Bus & Bahn“ zu optimieren. Wer gerne mit interessierten Bürgern und fachkundigen NVV-Verantwortlichen konstruktiv diskutieren möchte, kann sich mit der Antwortkarte bewerben. Auch das PDF im Internet erhält die Karte.

Richtfest am Stadtbahnhof in Eschwege

(hh) Am 20. Mai 2009 erreichten die NVV-Aktivitäten einen vorläufigen Höhepunkt: Der neue Stadtbahnhof Eschwege feiert Richtfest mit Eschweges Bürgermeister Jürgen Zick, Verkehrsminister Dieter Posch, NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel und Veit Salzmann vom Infrastrukturbetrieb der Hessischen Landesbahn (HLB Basis AG).

Um die Stadt mit der Hauptstrecke von Göttingen nach Fulda zu verbinden, werden brachliegende Gleise zwischen Eschwege-West und Eschwege-Stadt reaktiviert und eine neue Verbindungskurve von der HLB Basis AG gebaut. Dies ist möglich, weil im Auftrag des NVV die Hessische Landesbahn die nicht mehr von der DB Netz benötigte Schieneninfrastruktur im Rahmen eines Stilllegungsverfahrens gekauft hat - mit dem Zweck, die Anlagen zu modernisieren und zu reaktivieren.

Das kleine Teilstück der ehemaligen „Kanonenbahn“ wird an die Hauptstrecke

cke Bebra - Eichenberg und damit an die Cantus-Linie Göttingen – Bad Hersfeld – Fulda angebunden. Die neue Nordkurve ermöglicht direkte

Fahrten von und nach Göttingen. Eine Nebenbahn mit einem neuen Bahnhof in Stadtnähe entsteht. Bis heute kann die Stadt Eschwege auf der Schiene nur über den Bahnhof Eschwege West erreicht werden. Dieser liegt etwa fünf Kilometer außerhalb des Stadtzentrums. Wer in die



Der neue Bahnhof in Eschwege-Stadt nimmt Gestalt an. Rechts das Parkhaus, in der Mitte ist bereits die Bahnsteigkante zu sehen

Foto: Andreas Christopher





Der alte, stadtfern gelegene Bahnhof Eschwege-West wird zum Fahrplanwechsel für den Personenverkehr stillgelegt und rückgebaut

Foto: Andreas Christopher

Innenstadt möchte, muss auf Busse umsteigen. Mit einem Kostenvolumen von rund 16 Mio. Euro sollen knapp fünf Kilometer Schiene, fünf Brücken, ein neuer Bahnhof in Niederhone, ein Bahnübergang, neue Leit- und Sicherungstechnik sowie die Oberleitung bis Dezember 2009 gebaut sein (siehe auch Hessenschiene Nr. 73, Seite 8). Der Bahnhof Eschwege Stadt wird an alter Stelle praktisch neu errichtet.

Die Fortschritte an den nordhessischen Stationen dokumentiert der NVV im Internet. Allein über die neuen Eschweger Bahnhöfe hat der NVV zahlreiche Bilder veröffentlicht. Hinzu kommen viele Bilder aus den Stationen zwischen Eichenberg und Bad Hersfeld, Kassel und Korbach, Kassel und Bebra, Kassel und Eichenberg, Kassel und Treysa sowie aus dem zentralen Regiotram-Projekt im Kasseler Hauptbahnhof. Näheres unter www.nvv.de

Auf dem Abschnitt Richtung Hauptstrecke Bebra - Eichenberg sind die Arbeiten schon weit fortgeschritten. Teilweise sind bereits Oberleitungsmaste gesetzt und der Oberbau geschottert

Foto: Andreas Christopher



Mitte-Deutschland-Verbindung Ruhrgebiet - Kassel - Erfurt Fernzüge oder Regionalexpressverkehr?

(hh) Seit Jahrzehnten rollen Fernzüge zwischen Westfalen und Thüringen - Sachsen über Kassel. Mit Errichtung der Zonengrenze 1945 fuhren Interzonenzüge - auch nachts - bis zur Grenzöffnung auf der Schiene 1990. Nach Öffnung bisher geschlossener Übergänge, z.B. Eichenberg - Arenshausen, nahm der Ost-West-Verkehr zu. Mit der Bahnreform 1994 trat das Finanzierungsproblem bestimmter Züge durch die Länder in den Vordergrund.

Die Verbindung Ruhrgebiet - Leipzig über Hannover bringt mehr Fahrgäste als die Fahrt über Kassel. Hinzu kommt der Zeitgewinn auf der Nordstrecke. Auch die ICE-Trasse Köln - Frankfurt zieht in den letzten Jahren Fahrgäste von der Kasserler Strecke ab.

Während viele Nordhessen erwarten, dass die Politik den 2-Stunden-Takt im Fernverkehr Ruhrgebiet - Kassel - Erfurt weiterhin unterstützt, denken die Westfalen in erster Linie an eine schnelle Verbindung zu den ICE-Zügen in Kassel-Wilhelmshöhe Richtung Bayern. Da die Trasse zwischen Kassel und Altenbeken-

Paderborn kurvenreich ist, kann ein ICE-Zug kaum schneller fahren als ein Regionalexpress.

Fernverkehr zwischen Kassel und Halle(Saale) ?

Vor 10 Jahren verkehrten noch Interregiozüge auf der Verbindung Kassel - Nordhausen - Halle(Saale). Inzwischen ist Nordhausen vom Fernverkehr abgekoppelt. Ein gut angenommener Regionalexpress fährt hier im Zwei-Stunden-Takt. Fahrgäste honorieren die preiswerten Ländertickets und das DB-Wochenendticket. Auch der RE zwischen Kassel und

Ein Intercity überquert bei Guntershausen die Fulda Richtung Bebra



Hagen(Westf) wird gut angenommen.

Und Kassel - Hamm - Dortmund ?

Die Verbindung Dortmund - Hamm ist gegenwärtig durch den Fernverkehr in Richtung Bielefeld - Hannover und parallele RE-Züge so stark beansprucht, dass häufig Reisende wegen Verspätungen ihre Anschlüsse versäumen. Daher gibt es in NRW Überlegungen zu einem Regional-express Münster - Hamm - Paderborn - Kassel im Taktverkehr mit einer möglichen Verlängerung über Bebra nach Erfurt.

So könnten kleinere Städte wie Hofgeismar oder Melsungen zusätzliche umsteigefreie Verbindungen in fernere Regionen erreichen, bei günstigen Fahrpreisen. Nachteil: Zwischen Kassel und dem Raum Dortmund-Düsseldorf müsste in Hagen oder Hamm umgestiegen werden und die Reisezeit verlängert sich. Nun müssen wir die Ergebnisse der Gespräche zwischen den Länder-Verkehrsmministern und der DB-Konzernleitung abwarten. Übrigens ist Melsungen die Heimat vom hessischen Verkehrsminister Dieter Posch (FDP).

NVV setzt auf modernisierte Bahnhöfe Neuer Haltepunkt Kassel-Kirchditmold eingeweiht

(hh) Am 23. April 2009 stellte der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) in einer Pressekonferenz zahlreiche Bahnhöfe vor, die in den letzten 14 Jahren modernisiert und barrierefrei ausgestaltet wurden - sowohl Stationen der Regionalzüge wie Bad Arolsen oder Witzenhausen als auch für Regiotram-Halte im Kassel-Plus-Gebiet.

Seit 10 Jahren arbeitet der NVV in Zusammenarbeit mit DB Netz an dem „Programm 55“: Die Bahnsteige liegen 55 cm über Schienenoberkante. So kommen mobilitätseingeschränkte Fahrgäste bequem in einen Zug. „Es reicht nicht aus, Mobilität in modernen Zügen anzubieten. Für einen attraktiven ÖPNV brauchen wir in Nordhessen auch moderne Bahnhöfe, an denen sich die Menschen sicher und wohl fühlen“, so NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel.

In den ersten Jahren nach Gründung des NVV wurden Mindeststandards an den Stationen eingerichtet. Dazu gehörten eine einheitliche Vitrine mit Fahrgastinformationen, eine gute Ausschilderung

zu Gleisen und Ausgängen sowie der Bau von modernen Fahrgastwarteallen, um überall ein witterungsgeschütztes Warten zu ermöglichen. Nachdem die Deutsche Bahn Empfangsgebäude an Gemeinden und Privateigentümer veräußert hatte, folgte ein Instandsetzungsprogramm. Ziel war es, die Immobilie überhaupt wieder als Gebäude zu nutzen und Info-Points oder Kundenzentren mit persönlicher Beratung für alle Fragen rund um das Zugfahren einzurichten.

Dazu wurden die häufig historisch wertvollen Gebäude saniert und modernisiert. Beispiele dafür sind Korbach, Hann. Münden, Bad Arolsen, Bad Wildungen, aber auch Ahnatal-Weimar.

*Am
Eröffnungstag
fährt eine
Regiotram in den
neuen
Haltepunkt
Kassel-
Kirchditmold ein*

*2 Fotos: Dr.
Heribert Menzel*



Am 25. April 2009 wurde in der Harleshäuser Kurve die neue Regiotram-Station Kassel-Kirchditmold in Anwesenheit von Dr. Klaus Vornhusen, DB-Konzernbevollmächtigter für Hessen und dem hessischen Verkehrsminister Dieter Posch (FDP) eingeweiht. Diese Station liegt an den Linien RT3 Kassel - Hofgeismar - Warburg und RT4 Kassel -

Wolfhagen. Leider kommt hier ein 30- bzw. 15-Minuten-Takt erst zustande, wenn im Bahnhof Obervellmar ein drittes Gleis gebaut ist (siehe auch Hessenschiene Nr. 75, Seite 7 - 10). Aber schon jetzt ergibt sich für die Kirchditmolder in Richtung Innenstadt bzw. in den nördlichen Landkreis Kassel ein hoher Zeitgewinn gegenüber Staßenbahn oder Linienbus.



Die Festredner warten im Zelt auf ihren Einsatz: In der ersten Reihe stehen v.r.n.l.: Dr. Udo Schlitzberger, Kasseler Landrat und NVV-Aufsichtsratsvorsitzender, Judith Boczkowski, Vorsitzende des Ortbeirats Kirchditmold, Wolfgang Dippel, NVV-Geschäftsführer, Dieter Posch, Hessischer Wirtschafts- und Verkehrsminister und der Kasseler Oberbürgermeister Bertram Hilgen.

Spatenstich für Tramstrecke Kassel - Vellmar

(fl) Am 4. Mai 2009 begann offiziell der Bau der Tramstrecke Kassel (Holländische Straße) – Vellmar-Nord. Nach der Fertigstellung voraussichtlich im Frühjahr 2011 wird die Fahrzeit von Vellmar-Nord zum Kasseler Königsplatz nur noch 23 Minuten betragen.

Zahlreiche Gäste, darunter Kassels Stadtkämmerer Dr. Jürgen Barthel als Vertreter des erkrankten KVG-Aufsichtsratsvorsitzender Bertram Hilgen (Oberbürgermeister), Vellmars Bürgermeister Dirk Stochla und KVG-Vorstandsvorsitzender Andreas Helbig, trafen sich an der Wendeschleife Holländische Straße zum „Setzen der ersten Schwelle“ für die neue rund vier Kilometer lange Trasse, an der acht barrierefreie Haltestellen entstehen werden.

Vellmars Bürgermeister Dirk Stochla sagte, die Vellmarer Bürger sähen dem Projekt „erwartungsvoll entgegen und freuen sich über das erweiterte ÖPNV-Angebot“, trotz der intensiven Diskussionen im Vorfeld.

„Wer in Neues investiert, zeigt immer auch Mut“, sagte KVG-Vorstandsvor-

sitzender Andreas Helbig. Das gelte gerade in der jetzigen wirtschaftlichen Situation. „Während Unternehmen Personal entlassen, Insolvenz anmelden oder nur mit Abwrackprämien über die Runden kommen, investieren wir.“ Etwa die Hälfte der rund vier Kilometer langen Trasse baue eine Kasseler Bietergemeinschaft. „Auf diese Weise verbleiben mehrere Millionen Euro bei Firmen der Region, und das ist unser nordhessisches Konjunkturpaket!“.

Etwa drei Jahre waren vergangen vom Beginn des Planfeststellungsverfahrens bis zum „Setzen der ersten Schwelle“ für die neue Trasse. Der Ausbau der Tram nach Vellmar ist für die KVG AG das fünfte umfangreiche Schienen-Neubauprojekt seit 1995: Im Mai dieses Jahres eröffnete das Nahverkehrsunternehmen die Strecke



Der jetzige Endpunkt Holländische Straße der zukünftigen Straßenbahnlinie nach Vellmar wurde komplett umgestaltet. Die Straßenbahnen verkehren hier im Linksverkehr

Noch enden hier die Gleise; ab dem Frühjahr 2011 wird man Vellmar mit der Straßenbahn erreichen können

3 Fotos: Dr. Heribert Menzel

nach Baunatal, im Oktober 1998 nach Helleböhn, im Januar 2006 fuhr die erste Tram zur Endhaltestelle Hessisch Lichtenau und komplettierte damit die Strecke der Lossealbahn. Im August 2007 wurde der Tunnel unter dem Hauptbahnhof Kassel eingeweiht, der mit der RegioTram die beiden Systeme Eisenbahn und Straßenbahn sowie die Stadt Kassel mit ihrem Umland verknüpft.

Das Investitionsvolumen für die Trasse zwischen Kassel und Vellmar beträgt fast 29 Millionen Euro. Davon trägt die Stadt Vellmar vier Millionen, das Land Hessen etwa 22 Millionen Euro, von denen 15 Mio. Euro bereits bewilligt sind. Der Nordhessische Verkehrsverbund



(NVV) bezuschusst das Vorhaben mit 500.000 Euro.

Nach der Fertigstellung der Strecke zwischen Kassel und Vellmar wird die Tramlinie 1 während der Normalverkehrszeit im 15 Minuten-Takt und in Spitzenzeiten alle siebeneinhalb Minuten von der Wendeschleife Holländische entlang der B 7/B83 und durch die Vellmarer Innenstadt an die nördliche Stadtgrenze fahren.

Als ersten Schritt auch für die neuen Tramverbindung nach Vellmar hatte die KVG AG im März 2009 die deutlich vergrößerte und modernisierte Wendeschleife Holländische Straße in Betrieb genommen, eine Investition von etwa 7,2 Millionen Euro.



Das kleine Gleisjoch für die symbolische Verlegung wird von den Ehrengästen mit Hilfe eines Baggers abgesehen

Nordsee-Container und Lärmsanierung für den Bahnhof Bebra als Chance

(fl) Die Ortsgruppe Bebra der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) beschäftigt sich weiterhin mit der prekären Situation des Güterbahnhofs Bebra. Sie befürchtet eine Schließung des DB-Standortes und hat Alternativmöglichkeiten für den Erhalt des Güterknotens vorgestellt.

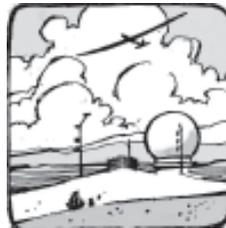
Thomas Mühlhausen, Vorsitzender der Ortsgruppe Bebra, sieht die Idee, private Eisenbahnunternehmen in den Rangierbahnhof Bebra zu holen, mit einem lachenden und einem weinenden Auge: „Sollte es dazu kommen, dass private Unternehmen die Anlagen des Bahnhofs nutzen möchten oder sogar, wie in Wustermark bei Berlin (siehe auch: Hintergrund Rangierbahnhof Wustermark) übernehmen würden, wäre dies zwar eine Möglichkeit zum Erhalt der Anlagen, die Summe der derzeit bestehenden Arbeitsplätze wäre allerdings gefährdet.“

Mühlhausen weiter: „Wir verschließen uns privaten Unternehmen keineswegs, aber es wäre schlimm, wenn sich die Deutsche Bahn aus Bebra zurückzieht und nachts nur noch drei oder vier Züge untereinander ihre Wagen austauschen und der Rest des Bahnhofs ungenutzt wäre.“

Neuordnung des Seehafen-Verkehrs

Die Ortsgruppe Bebra schlägt daher zwei mögliche Szenarien vor. Mühlhausen: „Nachdem die FDP Anfang des Jahres ein Konzept vorgestellt hatte, wie der Bahnhof Bebra als Knoten- und Verteilpunkt im so genannten Seehafenhinterlandverkehr genutzt werden könnte, denken wir an eine andere Möglichkeit im Bezug auf die Containertransporte Richtung Süden. Wir schlagen vor, dass die

Bahn in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Hafentreibern ein Konzept erstellt, welches es ermöglicht, dass in den Seehäfen Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Lübeck, Wilhelmshaven und Rotterdam Containerzüge mit Fracht für Süddeutschland, Süd- und Osteuropa direkt so beladen werden, dass eine weitere Verteilung zu Zielen südlich und östlich von Bebra hier erfolgt. Dies würde bei einem erneuten Anziehen der Wirtschaft zu einer massiven Entlastung der ohnehin chronisch überlasteten Rangierbahnhöfe Maschen, Seelze und Bremen führen und Bebra helfen.“



Kunststoff-Bremsklötze bringen Arbeit in die Wagenwerkstatt?

Ein weiteres Konzept stellt sich die Ortsgruppe im Bezug auf die Erhaltung der Arbeitsplätze in der Güterwagenwerkstatt vor. Mühlhausen hierzu: „Bis zum Herbst 2008 hatte der stetig weiter ansteigende Güterverkehr zu einer nicht unerheblichen Mehrbelastung der Anwohner durch Lärm geführt. Mitte 2007 wurde anlässlich eines Projektes im mittleren Rheintal zwischen der Bahn und der



Containerzug Budapest-Hamburg des privaten Eisenbahnunternehmens boxXpress in der Nähe von Burghaun-Rothenkirchen.. Trotz der aktuellen Wirtschaftskrise ist dieser fast täglich verkehrende Zug bis auf zwei Stellplätze belegt. Foto: Patrick Rehn

Bundesregierung vereinbart, dass die Umrüstung der Bremsanlagen der Güterwagen von Bremsklötzen aus Stahl auf solche aus einem speziellen Kunststoff (siehe auch: Hintergrund K-Sohle) vorangetrieben werden soll. Passiert ist seitdem nur wenig.“

Die Idee der Ortsgruppe Bebra: „Aus den durch die beiden Konjunkturpakete zur Verfügung gestellten Geldbeträgen sollte auch die Umrüstung der bestehenden Güterwagenflotte vorangetrieben werden. In der aktuellen Wirtschaftskrise stehen zahlreiche Güterwagen auf Bahnhöfen abgestellt und warten auf ein Anziehen der Wirtschaft. Kommt diese wieder in Schwung, werden die Wagen zum Transport von Waren benötigt. Zu-

sätzliche Werkstattaufenthalte wie zum Umrüsten auf die K-Sohle sind dann nur noch schwer umsetzbar. Daher sollte man die aktuelle Lage dazu nutzen, die Wagen umzurüsten, was für zusätzliche Arbeit in den Werkstätten und somit Beschäftigung sorgt. Durch das Zuführen der Wagen zu den Werkstätten würden auch wieder mehr Lokführer und Rangierer gebraucht, so dass man hier auf Maßnahmen wie Kurzarbeit teilweise verzichten könnte.“

Der Rangierbahnhof Bebra ist neben den in den letzten Jahren in der Logistikbranche entstandenen Arbeitsplatzschwerpunkten einer der letzten großen Arbeitgeber in Nord-Osthessen.

Hintergrund: Rangierbahnhof Wustermark

Die Bedeutung des Rangier- und Güterbahnhofs Wustermark wurde ebenfalls, wie man es in Bebra seit Jahren beobachten kann, Stück für Stück eingeschränkt, bis es 2001 zur Verlagerung der letzten verbliebenen Aufgaben an einen anderen Standort kam und der Bahnhof stillgelegt wurde. Mitte 2008 wurde die Anlage, die in der Lage ist, täglich bis zu 1300 Waggons abzufertigen, durch ein privates Konsortium gekauft und wieder in Betrieb genommen. Dafür mussten in einem ersten Schritt eine Million Euro aufgewendet werden. Der weitere Ausbau des Rangierbahnhofs ist geplant, derzeit werden aufgrund der Wirtschaftskrise zahlreiche Gleise der Anlage überwiegend zum Abstellen von Güterwagen privater Waggonvermieter genutzt.

Auch bei größeren Ereignissen, wie bei einer Anfang Mai in Berlin stattgefundenen Großdemonstration, wurden Teile der umfangreichen Gleisanlagen zum zwischenzeitlichen Abstellen der Sonderzüge genutzt.

Hintergrund: K-Sohle

Der Lärm, den Güterzüge bei der Vorbeifahrt verursachen, entsteht überwiegend durch das Rollgeräusch der Räder der Güterwagen auf den Schienen. Diese werden durch die Bremsen aus Stahl immer wieder aufgeraut, wodurch das Rollgeräusch wesentlich lauter ist. Bei Verwendung der so genannten K-Sohle, einer speziellen Bauform der so genannten Bremsklötze aus Kunststoff, unterbleibt dieser Effekt, so dass die Lauffläche des Rades nicht weiter aufgeraut wird und glatt bleibt.

HESSENSCHIENE-ABO

für 16 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause
Bestellungen bitte an die Landesgeschäftsstelle in Lauterbach!

Mittelhessen kommt aus dem Takt

IC-Linie verändert Fahrpläne und Anschlüsse auf der Main-Weser-Bahn

(fl, jl) Die Deutsche Bahn möchte ihre Intercity-Züge nördlich von Göttingen beschleunigen. Nur drei Verbindungen täglich werden noch das Leinetal befahren. Alle übrigen sollen zwischen Göttingen und Hannover die Schnellfahrstrecke nutzen, wodurch sie rund 30 Minuten Fahrzeit sparen. Die Änderung des Laufweges bedingt auch neue Fahrzeiten südlich von Kassel. Dies wirkt sich auch auf den Mittelhessen-Express und die Regionalexpresslinie Frankfurt - Siegen aus.

Der Mittelhessen-Express erhält demnach alle zwei Stunden südlich von Gießen eine um 20 Minuten verlängerte Fahrzeit, bedingt durch zusätzliche Halte zwischen Bad Nauheim und Gießen sowie durch eine IC-Überholung in Gießen. Zusammen mit der ab 2011 zweistündlich nach Gießen verlängerten Regionalbahn Hanau-Friedberg übernimmt der Mittelhessen-Express damit den Regionalbahnverkehr zwischen Bad Nauheim und Gießen mit Halt auf allen Stationen. In der Gegenrichtung müssen die Mittelhessen-Expresszüge künftig alle zwei Stunden (zur geraden Stunde) Frankfurt 20 Minuten früher verlassen.

Den verbesserten Verbindungen für die Regionalbahnstationen zwischen Bad Nauheim und Gießen mit neuen umsteigefreien Verbindungen

nach Hanau, Gießen-Oswaldsgarten und Marburg stehen gravierende Nachteile für die übrigen Mittelhessen-Express-Systemhalte entgegen. Denn zum einen entfällt das Qualitätsmerkmal „Stundentakt“ und zum anderen steigt die Fahrzeit nach



Die Intercities der Linie Hamburg - Frankfurt - Karlsruhe verkehren ab Fahrplanwechsel auf der Main-Weser-Bahn um eine halbe Stunde versetzt





S-Bahn, Regional-, Fern- und Güterverkehr, wie hier in Bad Vilbel-Süd, auf nur zwei Gleisen: Ab dem Fahrplanwechsel kommt es wegen fehlender freier Trassen auf der Main-Weser-Bahn zu erheblichen Fahrplanänderungen

Frankfurt von entfernter liegenden Stationen wie Niederwalgern oder Ehringshausen über ein erträgliches Maß.

Außerdem verlieren Bad Nauheim, Langgöns und Großen Linden ihre Direktverbindung Richtung Dillenburg / Siegen sowie teilweise die schnelle Anbindung nach Frankfurt. Der Mittelhessenexpress ist zwischen Gießen und Friedberg der einzige Zug, der dann noch umsteigefreie Verbindungen nach Frankfurt anbietet.

Es darf bezweifelt werden, ob die vorhandenen Triebwagen genügend Platzkapazitäten für alle Reisenden zur Verfügung stellen können. Schon heute leiden einzelne Züge des Mittelhessen-Express an Überfüllung; die Züge können aufgrund begrenzter Bahnsteiglängen in Gießen nicht verlängert werden.

Der heute bestehende Stundentakt mit

den IC-/RE-Zügen auf der Relation Frankfurt - Gießen - Marburg - Kassel wird ebenfalls hinfällig. Die Züge verkehren dann in einem 30 / 90 Minutentakt, sodass in Knotenbahnhöfen wie Marburg, Treysa und Wabern sich die Knotenzeiten und damit die Anschlüsse jede Stunde ändern.

Der RMV betont in einer Pressemitteilung, dass die Änderungen beim Mittelhessen-Express durch den neuen IC-Fahrplan bedingt sind. Allerdings spart der Verbund durch die zusätzlichen Halte zwischen Gießen und Bad Nauheim einen Teil der Regionalbahnleistungen Gießen – Friedberg ein.

Vertreter der Landkreise Wetterau, Gießen, Marburg-Biedenkopf, Lahn-Dill, der Städte Wetzlar, Gießen und Marburg sowie des RMV setzten sich anlässlich einer Konferenz am 27. Mai 2009 kritisch mit dem neuen Fahrplan auseinander.

Gießen – Köln künftig nur noch mit Umsteigen

Ohne erkennbare fahrplantechnische Zwänge, sondern eher auf Grund organisatorischer Wünsche der Bestell-Organisationen wird der Regionalexpress Gießen – Siegen – Köln – Aachen künftig in Siegen gebrochen. Nach Meinung des RMV ermöglicht dieses Vorgehen eine bessere Koordination der Anschlüsse in den Ballungsräumen Rhein/Main und Rhein/Sieg. Zwar galt die Langlauf-Linie in der Vergangenheit als extrem verspätungsanfällig, nach Abschluss zahlreicher Bauarbeiten auf der Siegstrecke hatte sich die Situation aber verbessert.

Gewonnen hat die Ausschreibung für den bisherigen Teilverkehr Frankfurt – Gießen – Wetzlar – Siegen (überwiegender Zweistundentakt) die Hessische

Landesbahn, und zwar zusammen mit Regionalbahnleistungen zur Hauptverkehrszeit zwischen Gießen und Marburg. Die hessische Landesbahn will Triebwagen des Typs „Flirt“ ähnlich wie auf dem Cantus-Streckennetz einsetzen. Die Züge sollen zwischen Gießen und Frankfurt beschleunigt werden, in der Zeitlage des bisherigen IC verkehren und künftig nur noch in Friedberg halten. Nach Angaben des RMV verbessern sich mit dem neuen Fahrplan die Anschlüsse von Wetzlar nach Marburg und umgekehrt. Hier sei auch wieder mit durchgehenden Verbindungen (als Flügelzüge) zu rechnen.

Der auf den Laufweg Siegen – Köln – Aachen beschränkte „RE 9“ geht dagegen an eine weitere „privatwirtschaftliche“ Tochtergesellschaft von DB Regio, welche bis vor kurzem als „DB-Heidekrautbahn“ firmierte.

Die Regionalexpresszüge der Linie Frankfurt - Gießen - Siegen werden ab 2011 von der Hessischen Landesbahn mit neuen Triebwagen vom Typ „Flirt“ gefahren.

Im Bild ein DB-Zug bei Wetzlar



Da die Regionalexpresszüge heute ungefähr stündlich zwischen Gießen und Siegen verkehren, die von der Hessischen Landesbahn gewonnenen Leistungen aber nur einen überwiegenden Zweistundentakt

abdecken, dürfte es einen weiteren Regionalexpress-Pendel Gießen – Siegen geben. Wer diesen Pendel künftig betreibt, ist noch nicht erkennbar.

Kommentar: Wo bleibt der Ersatz für den Interregio?

Nach dem Wegfall der Interregios vor einigen Jahren wurde von mehreren Verbänden das Konzept „RE-X“ vorgestellt. Dahinter stand die gute Idee, die weggefallenen Interregio- durch langlaufende Regionalexpresszüge zu ersetzen. Schließlich war der Interregio in einige Verbundtarife integriert (so auch beim RMV) und riss durch seinen Wegfall Löcher in das Fahrplanangebot, welche die Verbände füllen mussten.

Köln – Siegen – Gießen – Frankfurt hätte eine klassische RE-X – Linie werden können. Die Auslastung in den durchgehenden Zügen Gießen – Siegen – Köln ist heute schon hoch, insbesondere am Wochenende. Und viele Fahrgäste nutzen die Gesamtstrecke, trotz langsamer Fahrgeschwindigkeit im Siegtal und häufiger Halte. Die Ausschreibung hätte die Chance geboten, die Linie dauerhaft zu entwickeln und mit fernzugmäßigem Wagenmaterial auszustatten. Ähnlich wie eine typische IC-Linie in der Schweiz hätte sie dem Pendlerverkehr ebenso dienen können wie dem überregionalen Verkehr.

Die beteiligten Besteller konnten sich leider nicht auf eine gemeinsame Bestellung einigen. Sie konnten dies auch einige Jahr zuvor nicht bei der Ruhr-Sieg-Strecke, auch dort wurde eine klassische Fernzuglinie in Umsteigeverbindungen aufgespalten. Wann endlich werden die regionalen Besteller begreifen, dass Sie mit einem überregional ausgerichteten Netz in erheblichem Umfang neue Kunden gewinnen können? Viele Fahrgäste scheuen das komplizierte und nicht immer preisgünstige Tarifsystems des DB-Fernverkehrs und weichen lieber aufs Auto aus. Hier liegt eine große Chance!

Nicht akzeptabel sind ebenfalls die zahlreichen Fahrplanverschlechterungen, die durch die in neuer Fahrplanlage verkehrenden Intercities der Linie Hamburg - Frankfurt - Karlsruhe verursacht werden. Im hoch belasteten Korridor Gießen - Frankfurt bringt diese Änderung das Fass zum Überlaufen. Fahrzeitverlängerungen von bis zu 20 Minuten, zusätzliche Überholungen und der Wegfall von umsteigefreien Verbindungen sind die Folge. Jetzt rächt sich, dass es die Politik in über 30 Jahren nicht geschafft hat, den Abschnitt Friedberg - Frankfurt-West viergleisig auszubauen.

Friedrich Lang, Jürgen Lerch

Mittelhessische Kelterei lockt ihre Gäste mit der Bahn

(fl) Die Kelterei Heil aus Laubus-Eschbach im Landkreis Limburg-Weilburg veranstaltet alljährlich am 1. Mai eine „Apfelblütenwanderung“. Auf dem Keltereigelände findet dann eine umfangreiche Informations- und Festveranstaltung statt. Und obwohl Laubuseschbach schon sehr lange keinen Schienenanschluss mehr besitzt, kommen jedes Jahr mehrere hundert Gäste per Bahn.

Die Distanz zu den nächsten Bahnhöfen wird in einer geführten „Sternwanderung“ durch die Taunuslandschaft überbrückt. Die Wanderungen finden unter kundiger Führung statt, unterwegs wird Verpflegung gereicht.

Das Unternehmen betont in seiner Werbung immer die Verbundenheit zur Region und die Nähe zur Natur. Passend dazu werden am Tag der Apfelblüten-

wanderung Sonderzüge eingesetzt. Im ersten Jahr der Wanderung, 2005, gab es lediglich einen Zubringerzug aus Frankfurt über die Taunusbahn nach Grävenwiesbach. Seit 2006 können auch Naturfreunde aus Wiesbaden und Kassel den nördlichen Taunus per Bahn erreichen. Die Vectus-Verkehrsgesellschaft steuert von Wiesbaden aus den Bahnhof Niederselters und von Kassel aus den Bahnhof Förfurt an. Grävenwiesbach wird von

Eine Wandergruppe ist am Bahnhof Förfurt (Lahntalbahn) angekommen Foto: Kelterei Heil



*Ein Vectus-Zug ist im Bahnhof Niederselters angekommen und entlässt die Wanderer
Foto: Kelterei Heil*



Frankfurt her mit den gewohnten Taunusbahn-Triebwagen erreicht. Erstmals war in diesem Jahr auch die mit der hessischen Landesbahn verbundene Cantus-Verkehrsgesellschaft mit von der Partie: Sie besorgte den Zubringerverkehr auf der elektrifizierten Strecke von Kassel bis Gießen. Abends werden die Wanderer mit Sonderbussen

zurück zu ihren Ausgangsbahnhöfen gebracht.

Rund 900 Wanderer waren in diesem Jahr auf der Strecke, von denen etwa 700 die drei Sonderzugverbindungen nutzten. Die Kelterei Heil zeigte sich mit den Leistungen der beteiligten Verkehrsunternehmen sehr zufrieden.

Hintergrund: Die Kelterei Heil und der ehemalige Bahnanschluss von Laubuseschbach

Die Kelterei Heil ist ein Familienunternehmen mit starkem Bezug zur Region. Landschaftspflege und Umweltpädagogik stehen ebenso auf dem Programm wie die Verwendung ökologischer Rohstoffe. Am Standort Laubus-Eschbach beschäftigt die Kelterei rund 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Laubus-Eschbach war von 1893 bis 1955 im Personenverkehr durch eine 5,2 Kilometer lange Nebenbahn mit der Weiltalbahn in Weilmünster verbunden. Die Trasse wird heute als Radweg genutzt, die beiden Stationsgebäude in Rohnstadt und Laubus-Eschbach sind noch gut erhalten.

Nähere Informationen: www.kelterei-heil.de und www.weiltalbahn.de

Gleisbauarbeiten auf der oberen Edertalbahn

(js/ja) Zwischen dem 27. April und dem 6. Mai fanden auf dem Reststück der oberen Edertalbahn Frankenberg – Battenberg Gleisbauarbeiten statt. Auf zwei Abschnitten zwischen Röddenau und Allendorf (Eder) wurden die Gleise ausgetauscht.

Im Zuge dieser Arbeiten wurde auch die Weiche zur Anschlussstelle I der Viessmann-Werke Allendorf ausgebaut, nachdem der Güterverkehr vor etwa fünf Jahren gänzlich zum Erliegen kam. Im Werksgelände selber wurden die Gleise schon vor längerer Zeit entfernt. Nur die Reste der Anschlussstelle II, welche im Zuge der Werkserweiterung Anfang der 90er-Jahre erst angelegt wurde, erinnern noch an Zeiten, zu denen Viessmann der bedeutendste Güterkunde an der Strecke gewesen ist.

Die Zuführung des Schnellumbauzuges und des Gleisbaumaterials (Schienen, Schwellen, Schotter) übernahmen die

beiden Kurhessenbahn-eigenen Dieselloks der Baureihe 218. Während am 21. April mit Hilfe einer der beiden Lokomotiven die Schienen an den Einbauorten abgeladen wurden, beförderten beide Loks einen Tag später den Schnellumbauzug mit den benötigten Schwellen von Marburg nach Allendorf. Während in der ersten Woche der Schnellumbauzug an beiden Bauabschnitten zum Einsatz kam, wurden am Sonntag, 3. Mai, zwei 1125t-Schotterzüge nach Frankenberg befördert, die auf Grund des Gewichtes und der Steigungen auf der Strecke von Marburg nach Frankenberg wieder von beiden Loks gezogen werden mussten. Die Schotterwagen wurden auf sämtlichen verfügba-

Als 218 387-9 + 218 200-4 mit ihrem Schotterzug am Sonntag, dem 3. Mai 2009 das Einfahrsignal des Bahnhofs Münchhausen passieren, haben sie die Steigung zum Wiesenfelder Tunnel noch vor sich. Foto: Haiping Song



ren Abstellgleisen in Frankenberg abgestellt und der angelieferte Schotter wurde in den folgenden Tagen im Baugleis verteilt und gestopft. Auch hier stellte die Kurhessenbahn eine ihrer beiden Loks zur Verfügung.

Diese Gleisbauarbeiten waren dringend nötig, um die Strecke auch weiterhin im Güterverkehr bedienen zu können, da sich der Zustand der Gleise zusehends verschlechterte und eine Sperrung in naher Zukunft nötig geworden wäre. Gleichzeitig sollte die die Arbeiten ausführende Firma aus den Niederlanden ihre Zulassung für Deutschland erhalten.

Sonderzüge zum Drachenbootrennen am Edersee

(js) Am Wochenende 23. und 24. Mai 2009 fand in Herzhausen am Edersee erneut das traditionelle Drachenbootrennen statt, bei dem zahlreiche Akteure um den Sieg gekämpft haben. Aus diesem Anlass verkehrten wieder Züge auf der Edertalbahn (Frankenberg – Korbach) zwischen Allendorf (Eder), Frankenberg und Herzhausen. An beiden Tagen verkehrten die Triebwagen der Kurhessenbahn im Zweistundentakt.

Die Gestaltung des Fahrplans erlaubte die umsteigefreie Fahrt von Marburg über Frankenberg nach Herzhausen, während Allendorf/Eder durch einen Pendelzug angebunden wurde. Kurze Umsteigezeiten in Frankenberg ermöglichten auch eine schnelle Verbindung aus dem oberen Edertal an den Edersee. Die Züge hielten in Allendorf/Eder, Haine (bei Bedarf), Röddenau, Frankenberg, Viermünden, Ederbringhausen und Schmittlotheim. Natürlich bestanden auch an allen Haltestellen der Burgwaldbahn Zustiegemöglichkeiten in die Züge nach Herzhausen. Die Züge konnten mit den üblichen Tarifen von DB, NVV und RMV benutzt werden.

Güterverkehr aktuell

Derzeit verkehren dreimal wöchentlich bei Bedarf Güterzüge von DB Schenker, die jeweils ein bis zwei Gaswagen nach Allendorf/Eder befördern. Hinzu kommen regelmäßige Holzzüge, die in Battenberg beladen werden und von der Osthannoverschen Eisenbahn (OHE) befördert werden.

Alle anderen noch vorhandenen Anschlüsse an der Strecke zum mittlerweile geschlossenen Viessmann-Werk in Battenberg und zur Firma Hasenclever am heutigen Streckenende werden schon seit Jahren nicht mehr bedient.

Das Zustandekommen dieser Fahrt ist hauptsächlich dem großen Tatendrang einer kleinen Gruppe unermüdlicher Bahnfans zu verdanken. Unter dem Namen „Interessengemeinschaft Untere Edertalbahn (IGUE)“ haben sich vier Aktive zusammengefunden, und Spenden gesammelt, um ihre Idee in die Wirklichkeit umzusetzen. Sie selbst sehen diesen Erfolg als ersten Schritt auf dem Weg zu ihrem großen Ziel: Sie wollen die im Dornröschenschlaf dahinstehenden Gleise der Edertalbahn wieder mit Zügen gefüllt sehen.

Die IG besteht nur aus vier Personen, darunter zwei Schülern, Sprecher der



Am 24. Mai 2009 fanden Sonderfahrten zum Drachenbootrennen in Herzhausen statt. 628 255 hat sein Ziel erreicht und wartet auf die Fahrgäste für die Rückfahrt

*Foto:
Jürgen Schmied*

Gruppe ist Helfried Kohl. Sie haben sich zum Ziel gesetzt, dass der Sonderverkehr zum Edersee an den Wochenenden wieder aufgenommen werden soll. Das Endziel ist natürlich die Wiederinbetriebnahme der gesamten Edertalbahn von Frankenberg in die Kreisstadt Korbach. Die IGUE stellt sich vor, dass in Zukunft ein durchgängiger Verkehr von Marburg/Lahn über Frankenberg – Korbach – Brilon(Wald) – Brilon (Stadt) – Büren bis Paderborn rollen könnte.

Die Arbeit der IGUE begann damit, Unterschriften für den Erhalt der Edertalbahn zu sammeln. Diese Unterschriftenaktion ist noch nicht abgeschlossen, daher können sich die Leser der Hessenschiene gern noch daran beteiligen. Die nötigen Kontaktdaten folgen am Ende dieses Artikels.

Die IGUE hat den Anstoß für die Sonderfahrten gegeben, und hat sich mit der Kurhessenbahn in Verbindung gesetzt, die

wiederum die Fahrten geplant hat. Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) ist hierbei als Besteller aufgetreten. Die IGUE musste sich lediglich mit einem Anteil an den Kosten beteiligen. Um diese Kosten tragen zu können, haben es die Mitglieder geschafft, durch Spenden genügend Geld zu sammeln. Eine lokale Touristik-Organisation hatte sich bereit erklärt, die Werbung für die Züge zu übernehmen, was leider nicht sehr intensiv betrieben wurde. Daher war die Auslastung der Züge auch entsprechend niedrig. Trotzdem lassen sich die Mitglieder der IGUE nicht entmutigen und sehen schon ihren nächsten Aufgaben entgegen: Am 14. Juli plant der NVV bereits wieder Sonderfahrten zum Edersee als so genannte „Ederbike-Tour“. Über diese Veranstaltung kann man mehr auf der Internetseite des NVV erfahren.

Kontaktdaten der IGUE:
Helfried Kohl, Telefon 06455 / 911490,
Email: chopperkohl@web.de

Mit Voldampf ins Brexbachtal

(hpg) Einige tausend Besucher – Eisenbahnfreunde, Einheimische und Touristen – nutzten über Pfingsten die Wiedereröffnung der legendären Brexbachtalbahn von Siershahn über Ransbach bis Grenzau. Der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Hendrik Hering gab am Bahnhof Grenzau mit dem symbolischen Durchschneiden eines rot-weißen Bandes den ersten Streckenabschnitt frei.

Auf den Tag genau 125 Jahre nach der feierlichen Eröffnung der Strecke am 30. Mai 1884 konnten damit erstmals nach 15jähriger Betriebsruhe und 20 Jahre nach Einstellung des planmäßigen Personenverkehrs wieder Fahrgäste mit Zügen durch die reizvolle Westerwald-Landschaft fahren.

Bei den offiziellen Ansprachen am Bahnhof Ransbach würdigte Verkehrsminister Hering die enorme Leistung des erst Ende März 2007 gegründeten Vereins »Brexbachtalbahn e.V.« dessen Mitglieder in mehr als 7.000 Stunden ehren-

amtlicher Arbeit die Strecke wieder hergerichtet haben. Er sieht in der „Brex“ eine der schönsten Eisenbahnstrecken in Deutschland, die einen besonderen Höhepunkt für den Westerwald-Tourismus bieten könnte. Ein regelmäßiger Museumsverkehr – im Zusammenspiel mit den Premium-Wanderwegen – biete als Teil eines nachhaltigen und sanften Tourismus ein erhebliches Potential mit überregionaler Ausstrahlung.

In Vertretung von Landrat Peter Paul Weinert gratulierte Erster Kreisbeigeordneter Kurt Schüler den Organisato-

Mit einer Fahrzeugschau im Bahnhof Ransbach-Baumbach und Dampfzugfahrten wurde die Wiedereröffnung der Brexbachtalbahn gefeiert





Entlang der Strecke zeigten sich viele Anwohner erfreut über die Wiederinbetriebnahme der Strecke

ren für das große Engagement. Vereinsvorsitzender Adolf Bongart dankte allen Aktiven und den Mitarbeitern aus dem Verkehrsministerium, dem Eisenbahnbundesamt und der DB Netz, die mit den notwendigen Abnahmen und Genehmigungen die termingerechte Wiedereröffnung ermöglicht haben.

Fahrzeugschau und Sonderzüge

In den Bahnhöfen Ransbach und Siershahn konnten die Besucher historische Lokomotiven und Wagen aus dem DB Museum Koblenz bzw. dem Südwestfälischen Eisenbahnmuseum Siegen besichtigen. Der Rheingold-Aussichtswagen der Deutschen Bundesbahn vermittelte den Flair exklusiver Bahnreisen, die moderne Diesellok der Westerwaldbahn stand für modernen, die Straßen entlastenden Güterverkehr. Ein langer Wagenzug, mit Dampf- und Diesellok bespannt, pendelte zwischen den drei Bahnhöfen.

Am Pfingstsonntag besuchten Eisenbahnfreunde aus dem Ruhrgebiet mit einem langen Sonderzug das Brexbachtal und befuhren dabei die gesamte Jubiläumstrecke von Altenkirchen über Montabaur bis Limburg.

Die Zukunft

In diesem Jahr stehen umfangreiche weitere Arbeiten im landschaftlich schönsten Abschnitt der Strecke zwischen Grenzau und Bendorf-Sayn, dem eigentlichen Brexbachtal, an. Für den Anschluss an die Rechte Rheinstraße bei Engers muss zunächst eine auf der Trasse errichtete Lärmschutzwand versetzt werden. Um die Begeisterung des Pfingst-Wochenendes nicht ungenutzt verpuffen zu lassen, sind weitere Sonderfahrten auf dem oberen Abschnitt in Planung.

Info: www.brexbachbahn.de

Länderübergreifende Informationen zum Schienengüterverkehr

(hpg) Das IHK-Jahresthema 2009 lautet „Mobilität ist Zukunft“. Am 28. Mai widmete sich die IHK Limburg in einer **Gemeinschaftsveranstaltung mit der IHK Koblenz dem Güterverkehr auf der Schiene**. IHK-Präsident Günther Schmidt konnte zahlreiche Referenten und Vertreter von regionalen und über-regionalen Unternehmen in der IHK Limburg begrüßen.

Rund 250 Unternehmen waren eingeladen worden und hatten einen Erhebungsbogen erhalten, allerdings waren nur etwa zehn Betriebe persönlich vertreten, Politik und Verwaltung blieben der Veranstaltung weitgehend fern.

Zunächst stellten Gisbert Brauner und Harald Hartmann von der DB Netz AG den für Hessen und das nördliche Rheinland-Pfalz zuständigen „Regionalbereich Mitte“ vor. Sie hoben die in den letzten Jahren erfolgten Investitionen in die Infrastruktur hervor, die im Bereich der Westerwaldstrecken alleine über 40 Millionen Euro betragen. Leider wurde weder über aktuelle Planungen, noch über den werbewirksamen „Neukunden-Rabatt“ von 10 Prozent informiert. Erst auf Nachfrage eines EVU erfuhren die Teilnehmer von der Vergünstigung, die DB Netz für ein Jahr bei der Güter-Verlagerung von der Straße auf die Schiene gewährt.

Das Land Hessen hat mit Dr. Dietmar Bosserhoff vom Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen einen kompetenten Ansprechpartner für Unternehmen, die am Schienengüterverkehr interessiert sind. Er erläuterte am Beispiel der in Reaktivierung befindlichen Kerkerbachbahn die verschiedenen Förderungs-

möglichkeiten. Für das Verkehrsministerium Rheinland-Pfalz präsentierte Gerhard Harmeling u.a. das informative Internet-Angebot „Logistik Portal“ für Rheinland-Pfalz.

Im zweiten Teil der Veranstaltung stellten sich Speditionen und Eisenbahn-Unternehmen vor. Für die gesamte Transportabwicklung auf der Schiene gibt es spezialisierte Bahnspeditionen, wie »Logo-rail«, die Klaus Becker aus Frankfurt vorstellte. Marktführer in Deutschland ist das Güterverkehrsunternehmen der Deutschen Bahn AG, das derzeit unter »DB Schenker Rail Deutschland AG« firmiert. Die Leiterin im Regionalvertrieb Süd, Iris Hilb, informierte über den weltweit aufgestellten Logistik-Anbieter und die örtliche Repräsentanz. Sie betonte, dass ihr Unternehmen an der Erhaltung von Infrastruktur und Anschlüssen ein erhebliches Interesse habe. Die »TX Logistik AG« aus Bad Honnef wickelte über Limburg für einige Jahre Tonzugverkehre nach Italien ab und befördert auch aktuell Ton und Fliesen im Kombinierten Verkehr zwischen Italien und Westerwald, wie Max Siep zu berichten wusste. Mit Horst Klein von der »Westerwaldbahn GmbH« trat ein regionaler Anbieter auf. Das Verkehrsunternehmen führt vor allem zwischen Betzdorf und Selters/Ww.

Güterverkehr auf der Schiene: Auf der Veranstaltung der IHK Limburg und Koblenz unterhalten sich links Gerhard Harmeling vom Verkehrsministerium Rheinland-Pfalz und Dr. Dietmar Bosserhoff vom Hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen rechts

Foto: Hans-Peter Günther



umfangreiche Stahltransporte durch. Für die »Stauden Verkehrs GmbH« aus dem Raum Augsburg steht ein Mitarbeiter im Bereich Limburg zur Verfügung, der auf die Kompetenz und die Fahrzeuge des Unternehmens zurückgreifen kann. Als Gäste waren außerdem Vertreter der Brohltalbahn, der Rhein-Sieg-Eisenbahn und von SBB Cargo anwesend.

Abschließend berichteten drei Unternehmen aus dem IHK-Bereich, die entweder schon seit Jahren Großkunden der Bahn sind bzw. dazu innerhalb weniger Jahre herangewachsen sind. In kurzweiliger Form präsentierte Reinhold Obel von der in Limburg ansässigen Spedition »Obel Logistik International« die erstaunliche Entwicklung im Güterverkehr mit Italien. Von dort werden Fliesen und Schüttgüter importiert, dies sowohl über

Limburg als auch über zahlreiche andere Bahnhöfe in ganz Deutschland. Neue internationale Verbindungen sind bereits in Planung.

Für die weltweit tätige »Schütz GmbH&Co. KGaA« aus Selters berichtete deren Logistikleiter Oliver Hein über die erfolgreiche Zusammenarbeit mit der Westerwaldbahn, die tausende von Lkw-Fahrten pro Jahr einspart. Abschließend sprach Werner Heuser von der »Stephan Schmidt Gruppe« aus Langendernbach über die umfangreichen Tontransporte aus dem Westerwald und Sachsen nach Italien und Frankreich.

Alle Vortrags-Präsentationen sollen auf den Internet-Seiten der IHK Limburg abrufbar sein.

Neuer Wagentyp „U5“ im Fahrgast-Test

(fl/vgf) Nicht nur für die neue Riedberglinie, sondern vor allem auch als Ersatz für die bis zu 40 Jahre alten Triebwagen „U2“, beschafft die Frankfurter Verkehrsgesellschaft VGF derzeit den völlig neuen Typ U5. Seit September 2008 fahren die ersten „U5“-U-Bahnwagen in Frankfurt. Mitte Mai 2009 waren es insgesamt 18 Einheiten, die auf der Linie U3 eingesetzt werden.

Die VGF hat im März eine Fahrgastbefragung durchgeführt, um direkt von ihren Kunden zu erfahren, welche Eigenschaften des komplett neu entwickelten Fahrzeugs gut ankommen und wo gegebenenfalls Verbesserungsbedarf besteht. Die VGF hatte nach dem Gesamteindruck gefragt, aber auch speziell nach der Bewertung der optischen und akustischen Fahrgastinformation, dem Sitzplatzangebot und -komfort, dem Mehrzweckabteil und der Videoüberwachung. Das erfreuliche Urteil der Fahrgäste: sehr positiv; auch wenn einzelne Aspekte kritisch gesehen werden.

Insgesamt wurden rund 200 Nutzer durch Fahrgastbetreuer der VGF in den Bahnen befragt. Für den Gesamteindruck der Bahn gaben 22% der Befragten eine (Schulnote) „1“, 58 % eine „2“. 5 % gaben eine Note schlechter als „3“. Ähnlich das Ergebnis bei der Bewertung des Innenraums, den 76 % mit „1“ oder „2“ bewerteten. 10 % gaben Noten schlechter als „3“. Für 99 % der befragten Fahrgäste sind die optischen Informationen „gut lesbar“; 85 % empfinden die Lautstärke der akustischen Ansagen als „angemessen“. Was 3 % als zu leise erscheint, ist andersherum 12 % zu laut. Ihre Verständlichkeit wiederum beurteilten 96 % als gut.

Weniger eindeutig ist die Bewertung der Sitzplatzanzahl. Die 25 Meter langen

Einheiten bieten neben 136 Steh- auch 48 Sitzplätze. Dies erscheint 59 % als angemessen, 41 % aber als zu gering. Eine Bewertung, die die

VGF erwartet hatte, da sie zu Gunsten eines zweiten Mehrzweckabteils für Rollstuhl- oder Fahrradfahrer auf zusätzliche Sitzplätze im Fahrzeug verzichtet hatte. Die Größe dieses Mehrzweckabteils ist in den Augen von 86 % angemessen, 12 % halten es gar für zu groß dimensioniert. Der Komfort der Sitze wird mit 60 zu 40 % als angemessen angesehen.

Erstmals sind mit dem „U5“ U-Triebwagen in Frankfurt mit Videoüberwachung und Klimaanlage ausgestattet. Auch die Einschätzung dieser Ausstattung durch ihre Kunden hatte die VGF nachgefragt. 92 % finden die Kameras - insgesamt werden 29 der 146 „U5“-Wagen damit ausgestattet, der Rest wird für mögliche Nachrüstung vorbereitet - gut, 30% nicht gut, 5 % halten sie gar für überflüssig. Die Bahnen werden ab einer Temperatur von 18 Grad an beheizt, was 86 % angemessen finden. 9 % ist das zu kalt, 5 % zu warm. Die Klimaaggregate kühlen das Fahrzeuginnere auf 2 bis 3 Grad unter Außentemperatur. Für 55 % ange-



messen, 45 % halten das für zu warm.

Die Rondells an der Decke in den vier Türbereichen sollen nach Wünschen von 71 % der Fahrgäste mit Halteschlaufen versehen werden, eine Ausstattung, auf

die die VGF zunächst verzichtet hat, da sie größeren Kunden im Weg sein würden. Eine Nachrüstung ist möglich, auch wenn 17 % das nicht für nötig halten und 12 % dazu keine Meinung hatten.

Frankfurter U-Stadtbahn erreicht den neuen Stadtteil Riedberg

(fl) Die Bauarbeiten für den Anschluss des neuen Frankfurter Stadtteils Riedberg sind im Gang. Bis Dezember 2010 entsteht eine vier Kilometer lange oberirdische Trasse als Querverbindung zwischen den U-Stadtbahnlinien U2 und U3.

Durch ein neues Gleisdreieck wird es außerdem möglich, von der neuen Riedbergtrasse direkt Richtung Nordwestzentrum, Römerstadt und Ginnheim zu fahren. Nutzen wird diese Möglichkeit eine neue Linie U9, die künftig in Nieder-Eschbach startet und die bestehenden Stationen Bonames, Kalbach, Niederursel und Wiesenu sowie die neuen Stationen Riedberg und Uni-Campus / Riedberg an

das bedeutende Einkaufszentrum im Nordwesten Frankfurts anbindet. Eine weitere Linie U8 wird erst an der neuen Station Riedberg eingesetzt und über Uni-Campus / Riedberg den Linienweg der U3 erreichen, womit der neue Stadtteil auch einen Anschluss an Frankfurts Innenstadt erhält. Die Trasse ist weitgehend vorbereitet, an einer Brücke über die Rosa-Luxemburg-Straße haben die Bauarbeiten

Bauarbeiten an der U-Bahn-Trasse im Frankfurter Stadtteil Riedberg Foto: Friedrich Lang



begonnen.

Der Stadtteil Riedberg entsteht vollkommen neu. Auf 266 Hektar Fläche sind ca. 6000 Wohnungen für 15.000 Menschen geplant. Außerdem siedelt sich die Naturwissenschaftliche Fakultät der Johann

Wolfgang von Goethe – Universität an, in deren Folge wiederum artverwandte Betriebe das Areal nutzen sollen. Schulen, Kindertagesstätten und ein Einkaufszentrum gehören ebenfalls zur Siedlungsplanung. 99 Hektar Fläche sind für Parks und Grünflächen vorgesehen.

Niederflur kontra Hochbahnsteige – Streit um die Frankfurter U-Bahnlinie U5

(fl) Nachdem die Verkehrsgesellschaft Frankfurt VGF auf ihren Straßenbahnstrecken im Regelverkehr ausschließlich Niederflurfahrzeuge einsetzt und auch die U-Stadtbahn-Linien U1-U3 sowie U6 und U7 immer mehr einheitliche Bahnsteige mit einer Höhe von 80cm erhalten, wird die Linie U5 zum Problemfall.

Sie verbindet den Hauptbahnhof durch den Tunnel der mit Hochbahnsteigen ausgestatteten „Altstadt-U-Bahn“ U4 mit der Eckenheimer Landstraße und dem Stadtteil Preungesheim (West). Preungesheim Ost erhält derzeit eine eigene Straßenbahnlinie 18 (die Hessen-Schiene berichtete). Nördlich der unterirdischen Station Konstablerwache erreicht die U5 die Oberfläche. In der anschließenden Eckenheimer Landstraße liegen die Stationen „Musterschule“ und „Glauburgstraße“, für welche nach Ansicht vieler Anwohner ein Umbau auf Hochbahnsteige aus städtebaulichen Gründen nicht in Frage kommt. Der Umbau drängt, weil die Linie langfristig nicht als einzige nicht-behindertengerechte im Frankfurter Verkehrsnetz existieren kann. Derzeit werden Triebwagen vom Typ Ptb mit Klappstufen eingesetzt, deren wirtschaftliche Nutzungszeit sich dem Ende nähert. Die VGF beschafft bis 2015 insgesamt 146 Einheiten des neuen Wagentyps U5, die sie auf allen

U-Stadtbahn-Linien einsetzen möchte.

Ein Alternativvorschlag sieht die Umstellung der „U5“ auf Niederflurbetrieb vor. Über eine kurze Verbindungstrecke vor der Rampe Scheffeleck könnte die Bahn das Niederflurnetz (Linie 12 und künftig 18 nahe der Konstablerwache) erreichen. Kritiker dieses Vorschlags verweisen auf die dann schlechtere Verbindung zum Hauptbahnhof. Würde die „5“ künftig über die oberirdische Altstadtstrecke zum Hauptbahnhof geschickt, so erhielte sie eine um fünf bis sechs Minuten längere Fahrzeit. Der Streit über den richtigen Weg zum Umbau der U5 beschäftigt derzeit die Frankfurter Lokalpresse, Anwohner, Fahrgäste und Verkehrsplaner gleichermaßen.

Die VGF favorisiert den Umbau auf Hochbahnsteige und bemüht sich um einen städtebaulichen Kompromiss. Das Unternehmen besteht nicht mehr auf den Umbau der ganzen Station auf 80cm Höhe und spricht von „Mittelflur-Stationen“.

Der Lösungsvorschlag, den die VGF im Auftrag des Verkehrsdezernates zusammen mit dem privaten Planungsbüro Trans Tec Bau (Hannover) erarbeitet hat, sieht für beide Haltestellen den Ausbau mit versetzten – also einander nicht direkt gegenüberliegenden – Seiten-Bahnsteigen vor. Diese würden für einen künftigen Einsatz von Drei-Wagen-Zügen insgesamt jeweils 72 Meter lang sein, wobei die vorderen und hinteren Teile rund 60 Zentimeter, die mittleren Abschnitte rund 80 Zentimeter hoch sein sollen. Barrierefreies Ein- und Aussteigen wäre im mittleren Bahnsteigteil möglich. Um die Barrierewirkung der Bahnsteige so gering wie möglich zu halten, würde beim Bau der Stationen das Quergefälle

der Straße genutzt und die Geh- bzw. Radwege würden leicht angehoben.

Bei der Möblierung der Stationen und den Bahnsteig-Geländern will die VGF auf eine „leichte“ Ausführung achten. Die erforderlichen Rampenzugänge würden in die eigentlichen Haltestellen-Bereiche eingeschoben und beanspruchten den Straßenraum so wenig wie möglich. Zwischen Bahnsteigen und Häuserfronten ist zunächst ein rund 50 Zentimeter Sicherheitsstreifen vorgesehen, daneben ein Rad- und der Fußgängerweg. Trotz des gerade in der Nähe der Musterschule engen Querschnitts der Eckenheimer Landstraße werde so eine offene und großzügige Anlage der Stationen erreicht.

Vandalismus im südlichen Wetteraukreis

Kamera in Bad Vilbel soll Abhilfe schaffen

(lk) Über das Thema Vandalismus und dessen Prävention wurde während der öffentlichen Sitzung des Fahrgastbeirates Wetterau am 3. April 2009 gesprochen. Eingeladen hatte der Fahrgastbeirat Sven Gellert von der Bundespolizeiinspektion Frankfurt/Main, wo er u.a. für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig ist.

Der Referent stellte die Organisation und die Aufgaben der Bundespolizei vor. Der Tätigkeitsbereich umfasst neben Grenzschutz und Luftsicherheit auch die Aufgabe, auf dem Gebiet der Eisenbahnen des Bundes „Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung abzuwehren.“ Dazu gehören u.a. Präventions- und Strafverfolgungsaufgaben auf den Bahnhöfen und Bahnanlagen, z.B. gegen Vandalismus, Eigentums- und Gewaltkriminalität (Graffiti, Diebstahl und Körperverletzung) sowie gefährliche Eingriffe in den Bahnverkehr und Präsenzstreifen.

Der Standort der Bundespolizei in Frankfurt/M am Hauptbahnhof ist für die Eisenbahn-Haltestellen und Bahnhöfe im Wetteraukreis zuständig. Der Referent stellte die regionale Vandalismusstatistik vor und merkte an, dass der Wetteraukreis kein Problemfall in Sachen Vandalismus sei. Trotzdem könne der subjektive Eindruck täuschen. Es gebe lediglich fünf derartige Straftaten im Monat.

Als Problemschwerpunkt wurde der Bahnhof Bad Vilbel erwähnt. Hier wurde von Hern Gellert angemerkt, dass eine

Videüberwachung geplant sei, diese aber nicht als absolutes Heilmittel gegen Vandalismus gelten könne. Wie aus einer Pressemeldung zu erfahren war, plant die Stadt Bad Vilbel gemeinsam mit Polizei, RMV und Bahn vier Videokameras anbringen zu lassen (Foyer, Unterführung und Vorplatz). Die Kosten beliefen sich auf 47 000 Euro, ein Drittel davon stamme aus der Landesförderung. Der hessische Datenschutzbeauftragte habe bereits sein Einverständnis erteilt. Allerdings wurden am genannten Bahnhof zur Attraktivierung schon neue Lampen angebracht, Scheiben ersetzt und die Unterführung gereinigt.

Wie der Referent weiter ausführte, nehme die Bundespolizei grundsätzlich Bürgerhinweise zu Vandalismus an Bahnhöfen und in Zügen entgegen, jeder Fall werde verfolgt. Zudem gebe es auch Prävention durch den Streifendienst. Zudem setze die Bundespolizei gezielt Schwerpunkte und arbeite mit dem DB-Sicherheitsdienst zusammen. Herr Gellert appellierte an die Zuhörer, beim Beobachten von Vandalismus nicht selbst einzugreifen, sondern die Notrufnummer 110 zu wählen. Dies könne auch nach der Straftat geschehen, wenn es anders nicht möglich sei (Vermeidung von Selbstgefährdung). Auch eine Täterbeschreibung sei bereits sehr hilfreich. Dabei arbeiten Bundespolizei und Hessische Landespolizei intensiv zusammen.

Kein Bürger müsse sich Sorgen um Konsequenzen beim Nutzen der Notrufnummer machen, da auch bereits ein „harmloser“ Vandalismus eine Straftat darstelle.

Die auch für Süd- und Westhessen bzw. das Rhein-Main-Gebiet zuständige Bundespolizeiinspektion mit ihren Revieren in Wiesbaden, Darmstadt, Limburg und Hanau kann bei Nicht-Notfällen auch auf dem normalen Wege erreicht werden:

Bundespolizeiinspektion Frankfurt/Main
Poststraße 1, 60329 Frankfurt am Main
Telefon Leitstelle (24h besetzt): 069-3400-6953

Email: bpoli.frankfurtm@polizei.bund.de

Für die anderen Teile Hessens (Mittel-/Nord-/Osthessen) kann man sich an die dort zuständige Inspektion Kassel mit den Revieren in Fulda und Giessen wenden. Auch die Landespolizei nimmt Informationen bzw. Hinweise entgegen.

Weiterhin besteht die Möglichkeit, sich an die jeweils zuständigen Bahnmanager zu wenden (Aushänge in den Bahnhöfen). Für die Meldung von Zerstörungen oder Defekten im Bereich des Wetteraukreises kann man sich demnach an die 3S-Zentrale (Sicherheit, Service, Sauberkeit) des DB Bahnmanagements Gießen wenden: Telefon: 0641-701 362.

Der Fahrgastbeirat des Wetteraukreises zeigte sich erfreut über die Kooperationsbereitschaft von Bundespolizei und Deutscher Bahn und appelliert an die Fahrgäste, alle Beobachtungen zu Vandalismus an die entsprechend zuständigen Stellen zu melden.



Main-Taunus-Kreis: Gute Beurteilungen für Busverkehr

(og) Die Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft (MTV) beauftragt jährlich eine Erhebung zur Qualität der lokalen Buslinien. Während vier Wochen wurden zu 272 Busfahrten der Unternehmen Sippel, Mester und HLB-Bus Qualitätswerte erhoben. Außerdem wurden 811 Fahrgäste interviewt. Die Ergebnisse sind nach Angaben der MTV auch 2008 wieder erfreulich und zeigen, wo noch Handlungsbedarf besteht.

Die Qualitätsbeurteilung beruht zur Hälfte auf objektiven Messungen sowie zu 50 % auf subjektiven Einschätzungen von Fahrgästen. Maßgebliche Kriterien sind die Fahrgastinformation in den Bussen, die Sauberkeit sowie Schadensfreiheit der Fahrzeuge, die Sicherheit in den Fahrzeugen, die Kompetenz sowie die Kundenorientierung des Fahrpersonals, die Haltestellenaushänge und die Ankunftspünktlichkeit der Busse. Die Pünktlichkeit und somit die Zuverlässigkeit der Busse ist für den Fahrgast von besonderem Interesse. Hier haben die guten Pünktlichkeitswerte (2008: 93 % bis 97 %) im Vergleich zum Vorjahr (2007: 94 % bis 97 %) geringfügig um 1 % nachgelassen. Dabei gilt ein Bus als pünktlich, wenn er nicht mehr als drei Minuten Ver-

spätung hat.

Wiederum erfreulich hoch beurteilt wurden die Qualität und Sauberkeit der Fahrzeuge (2008: 97 % bis 99 %). Die Haltestellenaushänge wurden als einwandfrei beurteilt (2008: 100 %). Beim Sicherheitsempfinden der Fahrgäste und der Kundenorientierung der Fahrer haben sich die guten Werte im Vergleich zum Jahr 2007 kaum verändert. Bei der Tarfsicherheit schnitten manche Fahrer schwächer ab und zeigen Schulungsbedarf. Dies ist, so die MTV, im Zusammenhang mit dem Wechsel der Verkehrsunternehmen auf manchen Linien zu betrachten. Verbessert hat sich auf hohem Niveau die Beurteilung der Fahrgastinformation in den Bussen.



Mit der Qualität der MTV-Busse sind die Fahrgäste zufrieden.

Foto: PBB Rhein-Main

Wuppertal / Bergische Museumsbahnen / Müngstener Brücke / Köln Südbrücke

Info-Telefon werktags: (06033) 796 2763

Mit der Eisenbahn ins Bergische Land

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus lädt zum Tagesausflug nach in das Bergische Land am 12. September 2009 ein. Zum Einsatz kommen drei moderne Triebwagen vom Typ GTW 2/6 der HLB Hessenbahn GmbH mit Klimaanlage und Panoramafenstern.

Die Fahrt startet in Butzbach und führt über Gießen und Wetzlar auf der Dillstrecke nach Siegen-Weidenau und weiter über Hagen nach Wuppertal. Hier haben Sie 3 ½ Stunden Aufenthalt und können

selbst die Stadt an der Wupper mit der einzigartigen Schwebebahn und anderen Sehenswürdigkeiten entdecken.

Für Eisenbahninteressierte fährt der Zug weiter bis Solingen Mitte. Dort wird auf Busse umgestiegen, die zum Gelände der Bergischen Museumsbahnen e.V. fahren. Der Verein öffnet an diesem Tag extra sein Museum mit Wagenhalle. Jeder Fahrtteilnehmer kann an einer Museumsstraßenbahn-Sonderfahrt von „Kohlfurthener Brücke“ nach „Greuel“ und zurück

Fahrplan

Butzbach	ab	8.43
Kirch Göns		8.48
Lang Göns		8.51
Großen Linden		8.54
Gießen	an	9.00
Gießen	ab	9.13
Wetzlar		9.22
Herborn (Dillkr)		9.37
Dillenburg		9.43
Haiger		9.50
Siegen-Weidenau		10.08
Hagen Hbf	an	11.24
Hagen Hbf	ab	11.40
Wuppertal-Oberbarmen		11.55
Wuppertal Hbf		12.01
Solingen Mitte		12.25

- Bustransfer von Solingen Mitte zum Gelände der Bergischen Museumsbahnen e.V.

- Fahrt mit einer Museumsstraßenbahn von „Kohlfurthener Brücke“ nach „Greuel“ und zurück.

- Mittagspause

- Bustransfer von den Bergischen Museumsbahnen zum Bahnhof Solingen-Mitte	
Solingen Mitte	ab 15.00
Wuppertal-Oberbarmen	15.33
Wuppertal Hbf	15.43
Düsseldorf Hbf	16.06
über Neuss – Dormagen – Köln	
Südbrücke	
Köln Süd	16.40
Troisdorf	an 17.00
Troisdorf	ab 17.15
Siegburg/Bonn	17.19
Au (Sieg)	17.45
Betzdorf (Sieg)	18.00
Siegen	18.16
Haiger	18.34
Dillenburg	18.42
Herborn (Dillkr)	18.47
Wetzlar	19.02
Gießen	an 19.11
Gießen	ab 19.25
Großen Linden	19.29
Lang Göns	19.32
Kirch Göns	19.35
Butzbach	19.42



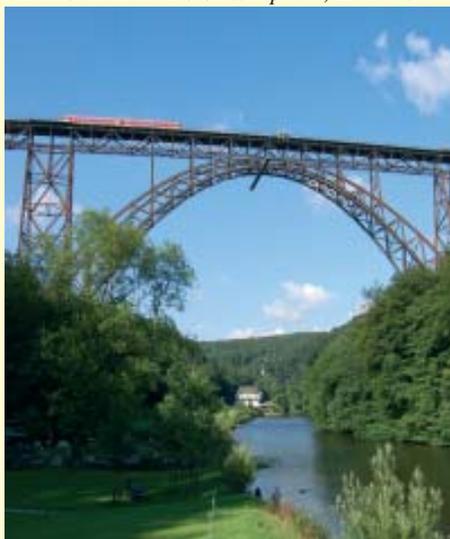
Das Straßenbahnmuseum Bergische Museumsbahnen liegt landschaftlich reizvoll gelegen zwischen Wuppertal und Solingen und beherbergt fast 30 Fahrzeuge.

teilnehmen. Die Strecke ist Teil des ehemaligen meterspurigen Straßenbahnnetzes in Wuppertal.

Auf dem Vereinsgelände oder in den umliegenden Restaurants besteht die Möglichkeit zu einer Mittagsrast. Nach dem Bustransfer zum Bahnhof Solingen Mitte geht es mit dem Sonderzug über die höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands, die 107 m hohe Müngstener Brücke. Über Remscheid gelangen wir wieder nach Wuppertal, wo die Stadtbesucher wieder zusteigen.

Anschließend führt die Fahrt aus dem Bergischen Land hinunter in die Rheinebene nach Düsseldorf. Dabei wird die Steilrampe Hochdahl - Erkrath befahren, bis zum Bau der Neubaustrecke Frankfurt - Köln die steilste Hauptbahnstrecke in Deutschland. Bei der Inbetriebnahme

Die Müngstener Brücke ist mit 107 Metern Höhe die höchste Eisenbahnbrücke in Deutschland. Foto: Wikipedia, Landersen



dieses Streckenabschnitts wurden bergwärts fahrende Züge mittels Seilen hochgezogen.

In Düsseldorf wechseln wir die Rheinseite und fahren über die Hammer Brücke über den Rhein nach Neuss, weiter nach Dormagen durch das große Chemiewerk von Bayer nach Köln. Über die Kölner Südbrücke und eine nur im Güterverkehr befahrene Strecke nach Köln-Kalk verläuft die Fahrt über Siegen nach

Gießen und zum Startbahnhof Butzbach.

Einstiegsbahnhöfe sind alle aufgeführten Stationen bis einschließlich Siegen-Weidenau (10.08 Uhr). Ausstiegsmöglichkeiten bestehen an allen genannten Stationen. Wegen begrenzter Sitzplatzzahl wird ein rechtzeitiger Fahrkartenkupf empfohlen! Während der Fahrt wird ein Sitzplatz garantiert. Es werden keine Stehplatztickets angeboten. Der Zug ist bewirtschaftet.



Bestellung / Kauf

Ihre Bestellung wird durch schriftliche Anmeldung beim Veranstalter oder Anmeldung im Internet und Überweisung des Fahrgeldes verbindlich. Sie erhalten die Fahrkarten nach Zahlungseingang per Post.

Der endgültige Fahrplan steht erst wenige Tage vor dem Fahrttag fest. Einzelne Abfahrtszeiten an Zwischenstationen können sich daher noch geringfügig ändern. Wir informieren Sie in diesem Fall über die Tagespresse und im Internet.

Eine Stornierung gekaufter Fahrkarten ist nur möglich, wenn dem Veranstalter andere - noch nicht berücksichtigte - Vorbestellungen vorliegen. Sollte der Zug aus Gründen, die der Veranstalter nicht zu verantworten hat, ausfallen (z.B. Nichtgenehmigung der Fahrt durch das Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen), erhält der Besteller/Käufer den gesamten Fahrgeldbetrag zurück. Die Haftung für weitergehende Schä-

den ist ausgeschlossen.

Sollten einzelne Abschnitte der Fahrtroute infolge Betriebsstörungen durch höhere Gewalt nicht befahrbar sein, begründet dies keinen Anspruch auf Ersatz.

Das Verlassen des Fahrzeuges während der Veranstaltungsdauer erfolgt auf eigene Gefahr; eine Haftung des Veranstalters für Personen- und Sachschäden der Teilnehmer ist in diesem Fall ausgeschlossen. Fahrpreise und Bestellpostkarte finden sie am Ende der Hessenschiene.

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

Info-Telefon werktags: (0 60 33) 79 62 76 3

E-Mail: sonderfahrt@probahn-bus.org

Internet: www.probahn-bus.org

Konto-Nr: 077 226 0600 bei Dresdner Bank,
Filiale Lauterbach, BLZ: 530 800 30

Schiennetz in Hessen: Investitionsbedarf aus Sicht der Nutzer

(hpg) Bereits zum vierten Mal - mit jeweils zweijährigem Abstand - hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Sommer 2008 die Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die Verbände und Aufgabenträger nach dem aus ihrer Sicht bestehenden Investitionsbedarf im Schienenwegenetz des Bundes befragt.

Von vielen Unternehmen, insbesondere des Güterverkehrs, wird der Mangel an Überholungsmöglichkeiten, Weichenverbindungen sowie von Neben-, Abstell- und Ladegleisen kritisch bewertet.

Die unter Mitarbeit der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV) erfassten Ergebnisse dieser Umfrage wurden im Januar 2009 veröffentlicht. Nahezu 400 lösungsorientierte Projektvorschläge für alle Regionen und Netzbestandteile sind in den Maßnahmen-Tabellen enthalten.

Für Hessen werden zahlreiche Engpässe aufgeführt, hier einige Beispiele:

Bebra-Fulda-Frankfurt: Die Überholgleise in Bad Hersfeld und Hünfeld sind nicht für die Nutzung langer Güterzüge ausgelegt. Daher sollte das Überholgleis 6 in Bad Hersfeld verlängert, bzw. mit der Beseitigung eines Postens im Bahnhof Hünfeld die Verlängerung von Gleis 905 erreicht werden. Mit einer Blockverdichtung ließen sich die derzeit viel zu langen Zugfolgezeiten zwischen Bad Hersfeld und Mecklar verkürzen und der Engpass könnte aufgrund der höheren Streckenkapazität beseitigt werden. Mit dem Bau eines seitenrichtigen Überholgleises in Gelnhausen und der Schaffung einer Überholmöglichkeit am Bahnsteig in Flieden für Züge in Richtung Fulda

wäre nach Ansicht des VDV die gegenseitige Behinderung von Zügen auf der hoch belasteten Strecke zu reduzieren.



Mit der bereits seit langem geforderten Kapazitätsausweitung zwischen Gelnhausen und Fulda sowie einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 250 km/h wären die Behinderungen im Fahrplan und Betrieb vom Fern-, Nah- und Güterverkehr zu beheben. Zwischen Hailer-Meerholz und Gelnhausen soll ein dreigleisiger Ausbau sowie von Hanau bis Wolfgang der drei- und viergleisige Ausbau die Behinderungen im Fahrplan und Betrieb von Fern-, Nah- und Güterverkehr beseitigen.

Main-Weser-Bahn: Behinderungen entstehen aufgrund des niveaugleichen Bahnsteigzugangs in Niederwalgern sowie im Bahnhof Butzbach, dessen Gleis 3 derzeit signaltechnisch und längenmäßig nicht als Überholgleis geeignet ist. Als konkrete Maßnahme wird die Verlängerung von 653 m auf 750 m sowie die signaltechnische Anpassung empfohlen. Besonders wichtig zur „Entmischung“ der S-Bahn vom übrigen Verkehr ist laut VDV der drei- und viergleisige Ausbau zwischen Frankfurt West und Friedberg. Die

mangelnde Kapazität führt nach wie vor zur Behinderung der S-Bahn, was Fahrzeitverlängerungen, Taktabweichungen und planmäßige Überholungen zur Folge hat.

Für die Vogelsbergbahn werden die viel zu langen Fahrzeiten angemahnt und eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit gefordert.

Auf der Main-Lahn-Bahn führen die langen Streckenblock-Abschnitte zwischen Hofheim und Niedernhausen immer wieder zu Verzögerungen, die mit einer Optimierung und Ergänzung der Blockabschnitte zu beheben wären, schlagen RMV und VDV vor.

Leserbrief: Eisenbahnfahren schwer gemacht

„Entdecken Sie Ihre Region“ – mit diesem und anderen Werbesprüchen regt die DB uns an, zur schönen Frühlingszeit mit der Bahn einen Wochenendausflug zu unternehmen. Aber vor dem Start sind einige Hindernisse zu überwinden; dazu gehört der Erwerb einer Fahrkarte. Besonders empfohlen wird für Ausflugsfahrten das Schöne-Wochenende-Ticket.

Ein Versuch, über das Internet schnell und unbürokratisch an einen solchen Fahrschein zu kommen, scheitert, da es drei Tage braucht, damit er mit der Post – natürlich gegen eine Versandgebühr – zugeschickt werden kann. Warum man ihn dann nicht ausdrucken darf, wird nicht gesagt. Da weiß die DB wohl selbst keine Begründung.

Nun also doch zum Bahnhof: Der RMV-Automat kennt offiziell das Schöne-Wochenende-Ticket nicht, obwohl es in zahlreichen anderen Verkehrsverbänden ganz normal an Verbund-Automaten verkauft wird. Aber der „Kenner“ weiß, dass es – ich frage mich für wen? – doch eine „Geheim-Taste“ dafür gibt. Allerdings tut sie erst am Samstag ihren Dienst; es gibt also dort keinen Vorverkauf.

Letzte Hoffnung: der DB-Automat. Aber der nimmt kein Bargeld (ist das überhaupt zulässig, bei einem Quasi-Monopol-Unternehmen?)

Leider kann er den Magnetstreifen meiner Postbank-Karte nicht lesen. Ich versuche es mehrfach, weil es vor einiger Zeit einem Mitarbeiter der DB doch gelang, diesem Automaten das Lesen beizubringen. Schließlich gebe ich auf und gehe zum „Counter“. Dort kann man meine Geldkarte ohne Schwierigkeiten lesen; dafür zahle ich 2 Euro mehr als am Automaten. Nennt man so etwas „Abzocke“ oder ist das der viel gerühmte „Service“?

Nun denn, weiter so Deutsche Bahn...!

Walter Söhnlein

Kassel

Neue cantus- und HLB-Werkstatt in Kassel-Wilhelmshöhe Süd eröffnet

(hm) Am 30. April 2009 fand die offizielle Einweihung der neuen cantus-Werkstatt in Kassel-Wilhelmshöhe Süd statt. Hier werden künftig die cantus-Triebwagen der Baureihe "FLIRT" gewartet, die auf den Linien R1 Kassel - Göttingen, R5 Kassel - Fulda, R6 Bebra - Eisenach und R7 Göttingen - Fulda unterwegs sind. Die Werkstatt der HLB Basis AG bietet die Möglichkeit, Radsatzbearbeitung für Schienenfahrzeuge (FLIRT, RegioTram) mit einer Mobiturn-Maschine durchzuführen, die vorher für die RegioTram im Btf. Sandershäuser Straße im Einsatz war.

Die beiden Werkstatthallen stehen auf dem Gelände der ehemaligen Kleinbahn Kassel-Naumburg, die hier einen kleinen Lokschuppen und Abstellgleise hatte. Zuletzt war hier der Standort einer Museumseisenbahn, der mit seinem

Bahnhof wenige Meter verlegt wurde.

Die cantus-Halle umfasst drei Gleise, zwei für die Werkstatt und eins für die Waschanlage. Die Gleislängen sind ausreichend für einen vierteiligen FLIRT. Die HLB-Halle ist ebenfalls für einen vierteiligen FLIRT ausgelegt und eingleisig. Insgesamt wurden auf dem Gelände 1.500 m Gleise und vier Weichen neu verlegt. Die Gleise auf dem Werkstattgelände sind noch nicht mit einer Oberleitung versehen, was aber mittelfristig noch erfolgen soll.

Kurhessenbahn

Streckenfest der Kurhessenbahn

(js) Entgegen unserer Meldung in der Hessenschiene 75 wird das bei Eisenbahnfreunden beliebte Streckenfest der Kurhessenbahn nun doch stattfinden. Die Veranstaltung ist für den 29./30. August 2009 auf der Oberen Lahntalbahn Marburg – Erndtebrück angekündigt, und

Am Nachmittag der Einweihungsfeier bestand auch für die Bevölkerung die Möglichkeit, die neuen Werkstatt-Hallen zu besichtigen

Foto: Dr. Heribert Menzel



wird wohl eher in einem kleineren Rahmen als gewohnt stattfinden. Trotzdem darf man darauf gespannt sein, welche historischen Leckerbissen die Kurhessenbahner in diesem Jahr auf die heimischen Gleise zaubern werden.

Edertalbahn

Frankenberg - Korbach

Dampfsonderzug nach Herzhausen

(js) Ein weiterer Höhepunkt auf der Edertalbahn fand am 31. Mai 2009 statt. Die Eisenbahnfreunde Schwalm-Knüll (EFSK) führten eine Fahrt mit ihrem Dampfsonderzug von Treysa über Marburg/Lahn und Frankenberg/Eder nach Herzhausen am Edersee durch.

Da im Bahnhof Herzhausen keine Möglichkeit zum Umsetzen der Lok für die Rückfahrt besteht, erhielt die 52 8106 Unterstützung durch eine Diesellok, die den Zug nach Herzhausen zog, so dass die Dampflokomotive den Zug wieder zurück

nach Frankenberg ziehen konnte. Zwischen Frankenberg und Herzhausen fanden zwei Pendelfahrten statt. Anlass für die Fahrt war der traditionelle Pfingstmarkt in Frankenberg. Deshalb hielt der Sonderzug sogar am Haltepunkt in Frankenberg-Gossberg, der nur wenige hundert Meter vom Festgelände entfernt liegt!

Burgwaldbahn

Marburg - Frankenberg

RMV-Linie 42

Haltepunkt Ernsthausen wird neu gestaltet

(js) Wie bereits in der letzten Ausgabe der Hessenschiene berichtet wurde, ist die geplante Modernisierung der Burgwaldbahn Marburg – Frankenberg auf das Jahr 2010 verschoben worden. Lediglich ein Projekt kann bereits in diesem Jahr in Angriff genommen werden: Der Neubau des Bahnsteiges im Haltepunkt Ernst-

*Dampflokomotive 52 8106 mit Sonderzug zum Pfingstmarkt (Frankenberg) am 31.05.2009
im ehemaligen Bf. Viermünden.*

Foto: Haiping Song



hausen.

An den früheren Bahnhof grenzt ein großes Areal, auf dem früher ein Sägewerk untergebracht war, welches bis in die 90er Jahre noch mit der Bahn bedient wurde. Nach der Schliessung des Sägewerkes war die Fläche viele Jahre ungenutzt, lediglich hatte sich einige Jahre ein Imbiss für Fernfahrer niedergelassen, der aber im vergangenen Jahr wieder geschlossen hat. Nachdem in den letzten Monaten auf dem angrenzenden Gelände ein neuer Edeka-Markt entstanden ist, der Ende Mai eröffnete, wurde ebenfalls ein riesiger Parkplatz eingerichtet, der von den Bahnfahrern mitbenutzt werden kann. Zwischen den Parkplätzen sind mehrere Baumreihen angepflanzt worden, dadurch wurde dieses Gelände erheblich aufgewertet. Wenn nun noch ein neuer Bahnsteig hinzukommt, erhält Ernsthausen sicherlich ein einladendes Eingangstor für den öffentlichen Personenverkehr.

Obere Lahntalbahn

Marburg - Biedenkopf -

Erndtebrück

RMV-Linie 43

Fahrradzüge auf der Oberen

Lahntalbahn

(js) Wie bereits im vergangenen Jahr verkehren auch in diesem Jahr wieder zusätzliche Züge mit Fahrradwagen auf der oberen Lahntalbahn. Die fünf zusätzlichen Züge verkehren bereits seit dem 1. Mai bis zum 25. Oktober 2009 an allen Sonn- und Feiertagen zwischen Marburg/Lahn und Feudingen im Witt-

gensteiner Land. Bei den Zusatzzügen sollen die Triebwagen der Baureihe 628 zum Einsatz kommen, die mit einem Fahrradwagen ausgestattet wurden (die Hessenschiene berichtete bereits mehrfach).

Der sonntägliche Zweistunden-Takt zwischen Marburg und Erndtebrück wird dadurch auf dem Abschnitt Marburg – Biedenkopf – Bad Laasphe – Feudingen auf einen Stundentakt verdichtet. Fahrtmöglichkeiten bestehen stündlich zwischen 8:24 Uhr und 18:24 Uhr ab Marburg bzw. 8:34 Uhr und 18:34 Uhr ab Bad Laasphe. Die Abfahrten in Feudingen finden zwischen 10:19 Uhr und 20:19 Uhr statt, wobei die beiden letzten Züge bereits in Bad Laasphe enden. Ebenfalls anzumerken ist die Tatsache, dass die Abfahrzeiten in Feudingen und Bad Laasphe keinen exakten Stundentakt ergeben. Deshalb sollten sich die Fahrgäste rechtzeitig über die genauen Abfahrtszeiten informieren. Die Kurhessenbahn hat dafür eigens einen neuen Faltfahrplan erstellt.

Lahntal total

Zu einer regelmäßigen Einrichtung entwickelt sich die Veranstaltung Lahntal total. Am Sonntag, dem 26. Juli 2009 wird erneut die Bundesstraße 62 zwischen Cölbe bei Marburg und Feudingen im Wittgensteiner Land für den Autoverkehr gesperrt und die Trasse nur für Radfahrer, Skater und Fußgänger zur Verfügung stehen. Auch in diesem Jahr sollen wieder Sonderzüge zum Einsatz kommen, um die müden Radfahrer nach Hause zu bringen. Um genügend Platz für die vielen erwarteten Fahrräder zur Verfügung



Auch dieses Jahr werden wieder Sonderzüge zur Veranstaltung „Lahntal total“ fahren

Foto: Günther Moses

stellen zu können, hat die Kurhessenbahn mehrere Triebwagen des Typs VT 628 zu Fahrradwagen umgebaut. Wir berichteten bereits in der Hessenschiene. Um genügend Zugarnituren einsetzen zu können, werden voraussichtlich auch in diesem Jahr wieder lokbespannte Wendezüge zum Einsatz kommen.

Die Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs (AFS) im Raum Marburg wird auch in diesem Jahr mit Helfern beim Ein- und Ausladen der Fahrräder behilflich sein. Hierzu sucht die AFS noch weitere Freiwillige, die sich gern an der Veranstaltung beteiligen möchten.

Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt RMV-Linie 30 Cölbe: Bahnsteig wegen Baufälligkeit gesperrt

(js) Seit August vergangenen Jahres ist in Cölbe der Bahnsteig von Gleis 1 wegen Baufälligkeit gesperrt. Für die Züge in Richtung Frankenberg und Richtung

Laasphe/Erndtebrück steht somit nur noch das Gleis 2 desselben Bahnsteiges zur Verfügung. Gleis 1 und 2 teilen sich einen Bahnsteig und sind nur durch die Unterführung zu erreichen, während das Gleis 1 vom Bahnhofsvorplatz und dem Empfangsgebäude durch einen Zaun abgetrennt ist. Einige Züge kreuzen aber planmäßig im Bf. Cölbe. Da diese Kreuzungen nicht mehr stattfinden konnten, musste anfangs der Zug aus Marburg vor dem Einfahrsignal warten, bis der Gegenzug den Bahnhof passiert hatte. Dies führte unweigerlich zu Verspätungen. Später ging man dazu über, den Zug Richtung Erndtebrück in das gesperrte Gleis zu leiten, während der Zug Richtung Marburg an dem benutzbaren Bahnsteig zum Halten kam. Dadurch war ein Ein- oder Ausstieg in Cölbe Richtung Erndtebrück bei diesen Zügen nicht mehr möglich.

Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft für den Schienenverkehr im Raum Marburg (AFS) engagieren sich auch im lokalen Nahverkehrsforum von Marburg. Nachdem diese dort die Missstände vorgetragen hatten, wurde die Situation geändert. Da die bestellten und bereits bezahlten Halte nicht durchgeführt wurden, wurde mit der Kürzung der Gelder gegenüber der DB-Netz gedroht. Innerhalb kürzester Zeit wurde auf dem Bahnhofsvorplatz neben dem Gleis 1 ein ca. 50 m langer Behelfsbahnsteig gebaut, somit können wieder beide Nebenbahngleise zum Einstieg genutzt werden.

Gleich nach der Errichtung des Behelfsbahnsteiges fanden ebenfalls Gleisbauarbeiten auf Gleis 2 statt. Während dieser Zeit konnte das Gleis 2 ebenfalls

nicht befahren werden.

Bahnhof Marburg: Modernisierung verzögert sich weiter

(js) Bereits seit vielen Jahren ist der Umbau des Bahnhofs Marburg/Lahn geplant. Neben der Modernisierung des Empfangsgebäudes ist auch die komplette Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes geplant. Nach den bisherigen Planungen sollten im Obergeschoss des Empfangsgebäudes Studentenwohnungen entstehen.

Dieses Vorhaben wurde von der städtischen Wohnungsbaugesellschaft, die mit den Umbauplanungen betraut ist, wieder verworfen, da andernorts bereits genügend Studentenwohnungen im Bau sind. Man war also wieder einmal zu langsam mit den Bauausführungen. Stattdessen möchte man jetzt auf Arztpraxen setzen. Alle Geschosse sollen barrierefrei umgestaltet werden, ebenso sollen zwei Aufzüge die Erreichbarkeit der oberen Stockwerke verbessern.

Bleibt zu hoffen, dass der Umbau endlich einmal tatsächlich in Angriff genommen wird, bevor die andauernden Gesundheitsreformen die Anzahl der Ärzte weiter reduzieren und auch dieser Umbau wieder nur auf dem Papier stattfindet.

Mittelhessen-Express: Neuer Betreiber ab 2011

(fl) Die DB Regio Hessen GmbH – eine neu gegründete hundertprozentige Tochter der DB Regio AG – wird ab 11. Dezember 2011 die RMV-Linien SE 30/40 (Frankfurt – Gießen –Treysa/ Dillenburg)

und RB 33 (Hanau – Friedberg – Gießen) fahren. Fahrgäste beider Linien kommen dann nach Angaben des RMV „in den Genuss“ neuer Fahrzeuge vom Typ „Talent 2“ des Herstellers Bombardier. Diese lösen die bei Pendlern wegen ihrer harten Sitze und geringen Sitzplatzkapazitäten unbeliebten Triebwagen der Baureihen 425/426 ab. Die Fahrzeuge sind klimatisiert, bieten Raum für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder und sind barrierefrei zugänglich. Sie sind mit optischen und akustischen Fahrgastinformationssystemen ausgestattet und werden - neu für DB-Züge in Hessen - videoüberwacht.

Der für zwölf Fahrplanjahre abgeschlossene Vertrag beginnt zum Fahrplanwechsel 2011/2012. Rund 3,1 Millionen Zugkilometer wird der neue Betreiber DB Regio Hessen GmbH auf den drei Linien im ersten Fahrplanjahr fahren. Betreiber des MittelhessenExpress ist bis zum 10. Dezember 2011 die DB Regio AG. Die RMV-Linie 33 Friedberg – Hanau fährt bis dahin die Hessische Landesbahn GmbH (HLB). Mit dem ausgeschriebenem Teilnetz werden Dillen-

Ab Ende 2011 verschwinden die bisherigen Triebwagen des Mittelhessenexpress, die bei den Fahrgästen nicht beliebt sind





*Der neugestaltete
Bahnhofsvorplatz
in Limburg*

*Foto: Hans-
Peter Günther*

Euro kostete die Umgestaltung, zu der das Land Hessen rund die Hälfte im Rahmen von Regionalisierungsmitteln beitrug. Ohne

die Unterstützung der Landesregierung und des RMV, der die Stadt bei ihren Planungskosten unterstützte, wäre der Umbau nicht möglich gewesen, betonte Bürgermeister Martin Richard. Er dankte den Vertretern der beteiligten Behörden, den Stellen der DB AG sowie dem beauftragten Fachplanungsbüro »Stadt-Land+Bahn« aus Boppard.

burg, Herborn und Wetzlar einerseits und Schwalmstadt-Treysa und Marburg andererseits über den Knoten Gießen und den Raum Mittelhessen mit der Region Frankfurt / Rhein-Main verbunden. Darüber hinaus werden Gießen und Friedberg mit Hanau verknüpft.

Für die RMV-Linie 33 sind stündliche Fahrten zwischen Hanau und Friedberg vorgesehen. Jede zweite Fahrt wird nach kurzem Aufenthalt nach Gießen weitergeführt, so dass hier eine umsteigefreie Verbindung entsteht. Montags bis freitags werden die Linien in der Hauptverkehrszeit wegen des höheren Fahrgastaufkommens durch Verstärkerfahrten unterstützt.

Bahnhof Limburg Neuer Vorplatz – Neuer Busbahnhof – Neuer Name für das AW

(hpg) Am Pfingstsamstag erfolgte in Limburg die Einweihung des neuen Bahnhofsvorplatzes. Rund 5,1 Millionen

Nach rund einem Jahr Bauzeit ist aus der ehemaligen Grünanlage der neue „Zentrale Omnibusbahnhof West“ für den Stadtlinienverkehr geworden, der zum Fahrplanwechsel in Betrieb genommen wurde. Kurzzeit- sowie Behindertenparkplätze wurden eingerichtet und Abstellanlagen für Kräder und Fahrräder geschaffen, jedoch leider keine abschließbaren Boxen installiert. Nach langer Zeit gibt es am Bahnhof jetzt auch wieder ein öffentliches WC.

Eine deutliche Verbesserung für die ÖPNV-Kunden soll das neue dynamische Fahrgast-Informationssystem bringen.

Vor der Entscheidung haben Stadt, Stadtlinienverkehr und Sehbehinderten-Verband einen Vergleich von LED- und LCD-Anzeigen vorgenommen. Aufgrund der erheblich besseren Ablesbarkeit, insbesondere bei direkter Sonneneinstrahlung, fiel die Wahl auf die LCD-Technik der Ulmer Firma AEG MIS. Drei der insgesamt sechs Anzeigetafeln verfügen über ein Sprachausgabe-System. Auf Knopfdruck werden die aktuellen Anzeigen vorgelesen.

Das Denkmal für den Erbauer der Lahntalbahn, Moritz Hilf, wurde an seinen neuen Standort versetzt und die ehemalige Akku-Lok Ks 4071 – in der schwarz-roten Farbgebung der Auslieferung lackiert – auf einem Verkehrskreislauf aufgestellt.

Große Fortschritte macht die Umgestaltung des ehemaligen Ausbesserungswerkes, das nach einem Namenswettbewerb zukünftig unter dem Namen »WERKStadt« firmieren soll. Bereits im Sommer eröffnet ein Discounter seine größte Filiale in der Region. Diese wurde – auch aus Brandschutzgründen – als

Riegel quer durch die gesamte Richthalle errichtet. Außerdem öffnen ein Drogeriemarkt und die Indoor-Sportanlagen, die tegut-Filiale folgt im Herbst.

Limburg - Westerbeurg - Altenkirchen - Au (Sieg) RMV-Linie 28

Wilsenroth: Rückbau der letzten Verlademöglichkeit im hessischen Westerwald

(hpg) Seit Jahren wird auf den Strecken des Westerwaldes Infrastruktur zurückgebaut. Im hessischen Abschnitt haben Elz und Frickhofen die Funktion von Kreuzungsbahnhöfen verloren, Hadamar und Niederzeuzheim sämtliche Nebengleise eingebüßt. Ehemalige Lade- und Anschlussgleise sind dem Rückbau zum Opfer gefallen. Weitgehend intakt war bislang der denkmalgeschützte Bahnhof von Dornburg-Wilsenroth. Neben einer Kopf- und kurzen Seitenrampe gibt es noch eine, für die Ton- und Schotterverladung geeignete, massive Hochrampe. Mit MoraC endete im Jahr 2000 deren Bedienung durch die DB Cargo. Letztmalig waren dort im Herbst 2005 noch große Mengen Altschotter auf Güterwagen verladen worden.



Im Bahnhof Wilsenroth werden in Kürze mehrere Bahnstreckengleise sowie Weichen ausgebaut, sodass dort keine Güterverladung mehr stattfinden kann

Mit dem Austausch der bislang vorhandenen Doppelkreuzungsweiche gegen eine Einfachweiche wird in diesem Sommer die letzte Verlademöglichkeit im hessischen Teil der Oberwesterwaldbahn jedoch vom Netz abgeschnitten. Obwohl sich die Gemeinde Dornburg für den Erhalt der Rampen- und Anschlussgleise ausgesprochen hatte, genehmigte das Eisenbahn-Bundesamt im Dezember 2008 den Rückbau von Weichen, Kreuzungen und Nebengleisen.

Mögliche Güterkunden, die zunächst ein Interesse an einer Anschlussbedienung gezeigt hatten, sprangen im Lauf des Verfahrens wieder ab. Daraufhin konnte auch das an den Transporten interessierte Eisenbahnunternehmen sein Verkehrsinteresse gegenüber der Bundesnetzagentur nicht aufrecht erhalten.

Taunusbahn Friedrichsdorf - Usingen - Brandoberndorf RMV-Linie 15

RMV noch nicht auf der Höhe

(ws) Trotz jahrelanger Bemühungen ist es dem RMV noch immer nicht gelungen, die Station Saalburg/Lochmühle der Taunusbahnstrecke Bad Homburg-Brandoberndorf auf den Fahrkartenautomaten zu verzeichnen.

Wie soll ein zahlungswilliger Fahrgast die richtige Taste finden, wenn das Ziel nicht angezeigt wird? Nebenbei bemerkt gibt es einen erheblichen Preisunterschied zwischen einer Fahrkarte von Bad Homburg einerseits zur Saalburg (Römer-

kastell) und andererseits zum Bahnhof Saalburg im Taunus.

Wer hilft dem RMV bei der Bewältigung dieses Problems? Immerhin handelt es sich um ein Welterbe-Objekt!

Verbindungskurve Wiesbaden-Ost Reaktionen auf den Bericht in der letzten Ausgabe

(hpg) Selten löste ein Artikel in der Hessenschiene so umfangreiche Pressereaktionen aus. Der Wiesbadener Kurier berichtete als erster am 24. März über das Thema unter der Überschrift „Abkassiert, aber nicht gebaut“. Redakteur Jorg Hamm verwies dabei auf den Bericht in der Hessen Schiene. Die FAZ schrieb am 2. April auf der ersten Seite der Rhein-Main-Zeitung: „44 Millionen Euro ohne Gegenleistung“. Im Artikel wird als Quelle ein „Aufsatz in einer Fachzeitschrift“ benannt, der „erst jetzt öffentliche Aufmerksamkeit“ erregt habe.

Am Tag darauf titelte Mario Thurnes für die Frankfurter Rundschau „ICE-Skandal in Wiesbaden – Bahn kassiert 44 Millionen für nichts“ und erwähnt dabei auch „Pro Bahn & Bus“. Im Artikel wird der verkehrspolitische Sprecher der Wiesbadener Grünen, Claus-Peter Große, zitiert: „Jetzt gilt es zu sorgen, dass diese Gelder nicht noch einmal versickern.“ Seiner Ansicht nach müssten die Mittel für das Schienennetz in und um Wiesbaden ausgegeben werden. Auch das ZDF-Landesstudio Hessen in Wiesbaden fragte an und bat um Informationen.

Ein (fast) fiktives Telefongespräch

Welcher Kommunalpolitiker kennt das nicht: Die Gemeinde ist gewillt, den Bahnhof oder auch nur den Vorplatz aufzuwerten und hat auch einige Euros zur Verfügung. Dass es aber mit gutem Willen allein von Seiten der Gemeinde nicht getan ist, zeigt folgendes fiktives Gespräch:

Bürgermeister: „Guten Tag. Hier spricht der Bürgermeister von Strolchstadt. Wir würden gerne Ihren Bahnhof ein wenig verschönern.“

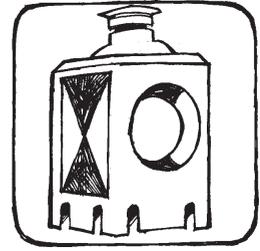
Angerufener (Mitarbeiter eines großen Deutschen Verkehrskonzerns): „Herr Bürgermeister, über Ihre Initiative freuen wir uns sehr! An was haben Sie gedacht?“

Bürgermeister: „Die Fassade des Bahnhofs hat über die Jahre etwas gelitten. Vielleicht könnten unsere Arbeiter mit Ihrer Farbe das Gebäude anstreichen?“

Angerufener: „Das ist nett, aber wir haben leider überhaupt keinen Etat für neue Farbe.“

Bürgermeister: „Schade. Dann könnten wir stattdessen die Fläche vor dem Gebäude planieren. Dort wo Ihre Kollegen von der Netz AG vor einigen Jahren das Gleis 1 entfernt und alles so unschön hinterlassen haben.“

Angerufener: „Ja, das ist gar kein Problem. Wann wollen Sie denn loslegen? Wir kümmern uns dann um Sicherungsposten. Die müssen Sie nur leider bezahlen. Den Sicherheit geht vor!“



Bürgermeister: „Warum müssen wir Sicherungsposten bezahlen? Wir arbeiten doch weit neben dem Gleis? Und falls es doch zu nahe ist, arbeiten wir eben am Sonntagmorgen, solange kein Zug fährt.“

Angerufener: „Das geht nicht. Am Sonntagmorgen fährt zwar kein Zug, die Strecke ist aber nicht gesperrt und es *könnte* ein Zug fahren. So sind leider die Vorschriften, davon kann ich nicht abweichen.“

Bürgermeister: „Na gut, dann bezahlen wir eben den Sicherungsposten. Wann können wir denn loslegen?“

Angerufener: „Moment - da wäre noch eine Kleinigkeit. Wenn Sie das ehemalige Gleis 1 planieren, dann vergrößern Sie ja die Bahnsteigfläche. Dafür müsste dann eine zusätzliche Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden, falls da jemand hinfällt. Außerdem steigen die Kosten für den Winterdienst. Wir müssten da erst Rücksprache mit unserer Rechtsabteilung nehmen und die Belange der Netz AG erfragen. Dann schicken wir Ihnen einen Vertragsentwurf in vierfacher Ausfertigung und unser Facility-Manager kommt bei Ihnen vorbei. Als nächstes...“

Der Bürgermeister von Strolchstadt beißt in den Telefonhörer und legt auf.

Broschüren und Schriften

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

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.

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

Pro Bahn & Bus Schriftenversand, Feldgasse 5, 65510 Hünstetten

Absender

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon (bei Rückfragen)

Bitte

ausreichend

frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.
c/o Hermann Lerch
Bismarckstraße 3

35510 Butzbach



Bestellung Fahrkarten für Sonderfahrt

Hiermit bestelle ich folgende Fahrkarten für die Sonderzugfahrt nach Wuppertal und in das Bergsche Land am 12. September 2009 zu den genannten Bedingungen (Hessenschiene Nr. 76) und folgenden Preisen. Den Gesamtfahrpreis überweise ich auf das Konto 077 226 0600 bei der Dresdner Bank, Filiale Lauterbach (BLZ 530 800 30). Der Versand der Fahrkarten erfolgt nach Zahlungseingang ab 25. Juli 2009.

Fahrpreise Euro incl. Vorverkauf	An za hl	Erwach- sene	An za hl	Mitglie- der*	An za hl	Kinder bis 14 Jahre	An za hl	Kinder bis 5 Jahre
Gesamte Strecke bis Solingen / Museum		53,00		46,00		25,00		10,00
Nur bis/ab Wuppertal		43,00		36,00		20,00		10,00

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

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

Name, Vorname

PLZ, Ort

Straße, Hausnummer

Datum, Unterschrift

Bitte als Postkarte oder Fax (06033-7962762) versenden