

HESSEN SCHIENE

Nr. 77 Oktober - Dezember 2009

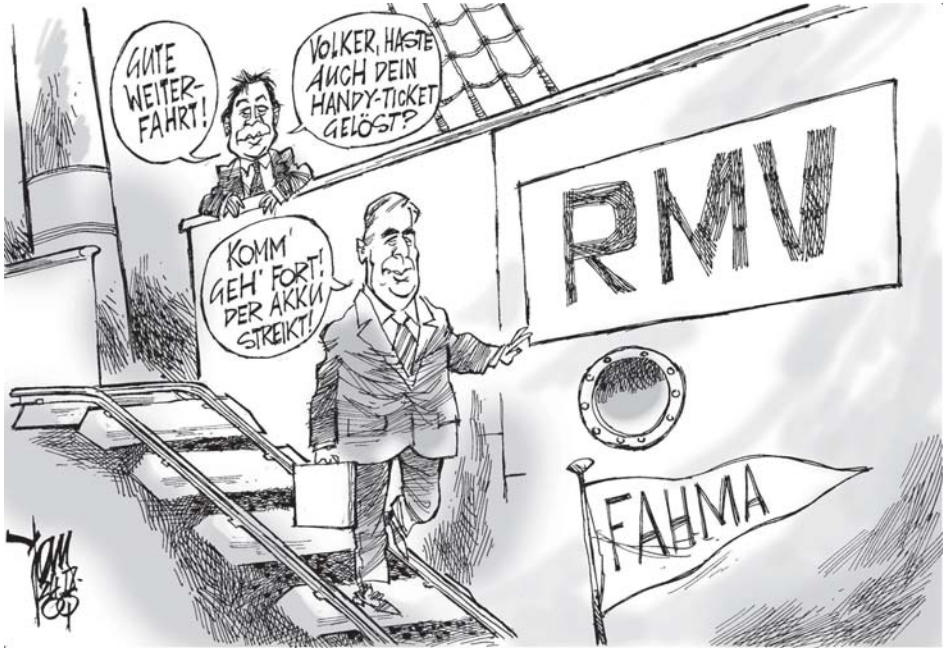


- Frankenberg - Korbach weiter verzögert?
- Modernisierung der Bahnstationen in Mittelhessen
- Darmstadt: ICE-Anbindung weiter strittig

PROBAHN & BUS
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,40 Euro





SPARMANN GEHT VON BORD

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.porbahn-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, Jürgen Schmied,
Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 30. Nov. 2009

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

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

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 5 vom 1. Januar 2009

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

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

In diesen Tagen öffnet „LOOP 5“, ein Einkaufszentrum in Weiterstadt bei Darmstadt. Weitere 56.500 Quadratmeter Einkaufsfläche und 177 Geschäfte warten dann auf Käuferinnen und Käufer. Und die kommen – wenn sie kommen – mit dem Auto. Es ist die klassische Konstellation: Weiterstadt als „Speckgürtel-Gemeinde“ im Umfeld der einkommensstarken Großstadt Darmstadt möchte möglichst viel vom Kuchen abbekommen – und plant ohne Rücksicht auf bestehende Strukturen munter drauf los. Im enger werdenden Markt der Shopping-Center hat jüngst auch das Main-Taunus-Zentrum in Sulzbach vor den Toren Frankfurts aufgerüstet und seine Verkaufsfläche auf 79.000 Quadratmeter vergrößert.

Bahnen und Busse als die humansten und umweltfreundlichsten Verkehrsträger neben den menschlichen Beinen benötigen aber eine andere Art der Städteplanung. Um Nahverkehrslinien zu erhalten und neue zu etablieren, gehören Einkaufszentren - ebenso wie andere große öffentliche Einrichtungen - an bewährte Standorte innerhalb der Städte. Leider gehen die Träger öffentlicher Bauten keineswegs immer mit gutem Beispiel voran. Kreisverwaltungen werden immer mal wieder an den Rand der Städte gesetzt – oder sogar weit davor. Als ÖPNV-Anbindung werden einer Buslinie einige Umwegfahrten auferlegt - das war's. Planung aus der Windschutzscheibenperspektive par excellence. Der Baugrund ist schön billig – was kümmern da die langfristigen Folgekosten und die Tatsache, dass Mitarbeiter und Besucher ohne Auto eine Halbtagesreise planen müssen.

Nur gut, dass gerade bei den Einkaufszentren auch der gegenläufige Trend zu beobachten ist. „MyZeil“ in Frankfurt, die neue „Werk-Stadt“ im alten Ausbesserungswerk von Limburg oder die beiden mittelhessischen Center in Gießen und Wetzlar knüpfen bei der Standortwahl entweder an die Innenstädte oder an die Bahnhöfe als Schnittpunkte des öffentlichen Verkehrs an. Gerade in Bahnhofsnähe stehen häufig Flächen zur Verfügung, denn die Renaissance eines Schienen-Güterverkehrs im Zentrum größerer Städte muss wohl als Utopie abgehakt werden – was nicht heißen soll, dass die Bahn keine künftigen Entwicklungsflächen mehr benötigt und außer der Bahnsteigkante alle Flächen abzugeben hat. Fahrradparkhäuser, P+R-Flächen oder auch Wendegleise für neue Nahverkehrslinien auf bestehenden Gleisen werden künftig wieder gefragt sein – die RegioTram lässt grüßen. Auch Schulen und Hotels sind in Bahnhofsnähe bestens aufgehoben.



Wolfgang Klapdor
Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.



Pinwand 4
 Tipps und Infos 6



Lückenschluss Frankenberg - Korbach weiter verzögert? 7



Lahntal total 10
 Verwaltungsgerichtshof fordert Ausschreibung des Gießener Stadtbus 13
 Modernisierung der Bahnstationen in Mittelhessen 15
 Streckenfest zum 125. Geburtstag der oberen Lahntalbahn 19
 Kurhessenbahn und DGEK waren zu Gast im Lumdatal 21
 Steeden bei Limburg: Kalkzüge können kommen 22
 Limburg: DB-Kundenzentrum für Kundenaufkommen angemessen? ... 23
 Neue Buslinie verbindet Oberlahnregion mit ICE-Bahnhof 25



RTV vergibt neue Linienbündel 26
 Planänderungsbeschluss für viergleisigen Ausbau
 Frankfurt - Bad Vilbel vorgestellt 28
 VM: Keine Fahrradbeförderung in den Bussen 30
 Nach wie vor Ungereimtheiten im RMV-Tarif 30



ICE-Anbindung Darmstadt: Ohne integralen Takt geht gar nichts 31



RMV: Gestiegene Fahrgastzahlen, besseres Marketing geplant 37
 Im RMV geht die Ära Sparmann zu Ende 38
 RNV: Mobilitätsgarantie für Zeitkarteninhaber 40
 Sonderfahrt ins Bergische Land 41

Hessenschiene-Telegramm 45

Schlusslicht 50

Titelbild: Regionalexpress 15686 Frankfurt/M - Nidda passiert am 11.09.2009 bei Bad Salzhausen einen Feldwegübergang

Rückseite: Güterzug Wetzlar - Koblenz-Lützel fährt am 12. Juni 2009 bei Weilburg durch das Lahntal. Wegen des zurückgehenden Frachtaufkommens werden die Güterzugleistungen durch das Lahntal zum nächsten Fahrplanwechsel wahrscheinlich eingestellt.

Nicht bezeichnete Fotos in dieser Hessenschiene: Jürgen Lerch

Unsere Treffen vor Ort:



Datum	Veranstaltung	Ort
01.10.09 18:30 Uhr	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
02.11.09 20:00 Uhr	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein
03.11.09 19:30 Uhr	RV-Treff Mittelhessen	Cafe Giramondi Bahnhofstraße 53, Gießen
11.11.09 18:00 Uhr	RV-Treff Osthessen	Landesgeschäftsstelle, Nordbahnhof Lauterbach
12.01.09 19:30 Uhr	RV-Treff Mittelhessen	Cafe Giramondi Bahnhofstraße 53, Gießen
04.02.10 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

„Kirchen & Klöster“ komplettiert Broschürenreihe über Freizeitziele in Nordhessen

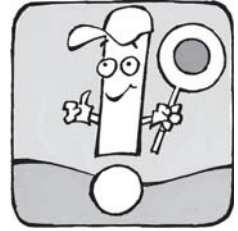
(hh) Seit Jahren gibt der Nordhessische Verkehrsverbund kostenlose Broschüren zur Freizeitgestaltung in der Region heraus - Anreise selbstverständlich mit Bahn und Bus:

- Stock & Stein (Wandervorschläge)
- Sonnen & Baden
- Radeln & Touren
- Froh & munter (Weihnachtsmärkte)
- Schlösser & Burgen
- Entdecken & Erleben
- Spiel & Spaß
- Museen & Kabinette

Neu zu diesen mittlerweile acht Hefen wurde Ende Juli 2009 die Broschüre „Kirchen & Klöster“ vorgestellt. 58 sehenswerte nordhessische Bauwerke dienen aktuell noch kirchlichen Zwecken, können aber besichtigt werden. Dank der guten ÖPNV-Anbindung ist auch die An- und Abreise kein Problem. Für jedes Ziel sind wie gewohnt auf einer eigenen Seite

die Öffnungszeiten, eventuelle Eintrittspreise, die Anbindung mit Bus und Bahn und nicht zuletzt die genaue Wegskizze von der Haltestelle aus beschrieben. Im hinteren Umschlag ist eine ausklappbare Übersichtskarte mit allen vorgestellten Zielen. Aus dem RMV-Bereich wären bequem auf der

Schiene Stadtkirche (S. 5) und Stiftsruine (S.6) in Bad Hersfeld erreichbar sowie die Totenkirche in Treysa (S. 52) und das ehemalige Zisterzienserinnenkloster St. Georgenberg in Frankenberg (Eder) (S. 15). Auf der Rückseite der Broschüre werden tabellarisch Preisstufen dargestellt und Fahrkartenarten erklärt, z.B. 5er-Ticket und Multiticket.



„Kirchen & Klöster“ liegt in allen NVV-Kundenzentren und Info-Points aus, sowie in vielen Gaststätten, Rathäusern, Touristinfos und Jugendherbergen im gesamten NVV-Gebiet. Außerdem sind die Inhalte unter www.nvv.de (Rubrik „Freizeit“) per Mausclick verfügbar ; dort kann das Heft auch als PDF-Datei heruntergeladen werden. Es kann auch telefonisch bestellt werden: 0180-234-0180 oder per E-Mail unter info@nvv.de

Kundenworkshop „Freizeit mit Bus & Bahn

Wer die aktuellen NVV-Hefte aufschlägt, findet im Umschlag eine Antwortkarte. Der NVV plant für den Winter einen Kundenworkshop, um die bisherigen Materialien und Angebote aus Kundensicht weiter zu optimieren. Alle, die gern ihre Meinung dazu einbringen, mit interessierten Bürgern und fachkundigen NVV-Verantwortlichen konstruktiv diskutieren wollen, können sich mit der Antwortkarte bewerben. Auch das PDF im Internet enthält die Karte.



Grafik: NVV

Lückenschluss Frankenberg-Korbach weiter verzögert?

Land Hessen prüft Bahnstrecke erneut / Bahnchef Grube bestätigt Wiederinbetriebnahme / Bahnsprecher dementiert einen Tag später

(hh, js) In der Hessenschiene Nr. 74 wurde auf den Landtagsbeschluss vom 25. September 2008 hingewiesen, die Bahnstrecke Frankenberg - Korbach Süd wieder zu eröffnen. Anfang Juli 2009 gaben VCD und BUND in einer Gemeinsamen Pressemitteilung bekannt, dass dieser Beschluss nicht umgesetzt sei.

Die Verbände wiesen darauf hin, dass bereits erhebliche Geldmittel in Untersuchungen und Vorarbeiten geflossen seien. Für den 2007 erfolgten Rückzug aus dem bereits geschlossenen Bau- und Betriebsvertrag müssen Land und NVV der Kurhessenbahn 18,6 Millionen Euro Ausgleich zahlen, selbst wenn kein Zug fährt. Nach Angaben der Verbände erfolgte dieser Rückzug nach einem Streit um Kostenanteile, der Sinn der Maßnahme war unbestritten. Die damaligen Verkehrs-

prognosen gehen von über 1000 Fahrgästen am Tag aus, die auch die Wirtschaftlichkeit der Anschlussstrecken erhöhen würden. Der Nationalpark Kellerwald-Edersee und das Nationalparkzentrum in Herzhausen erhielten einen attraktiven Bahnanschluss. Wintersportler aus dem mittelhessischen



Die Zukunft der Bahnstrecke Frankenberg - Korbach ist weiter offen. Im Bild ein Sonderzug am 17. Mai 1992 auf dem heute stillgelegten Streckenabschnitt bei Dorfitter



Raum könnten bequem das Willinger Gebiet erreichen. Leider ist derzeit das Nationalparkzentrum beim Edersee am Wochenende nur mit Anrufsammeltaxi zu erreichen. Auch der zunehmende Radtourismus würde von einer Wiedereröffnung profitieren. Nur die werktags fahrenden Busse nehmen jeweils zwei Fahrräder mit. Am Wochenende muss man bereits ab Frankenberg, Korbach oder Bad Wildungen in die Pedale treten. PRO BAHN & BUS begrüßt die Initiative von BUND und VCD.

Regionen im Süden haben ähnliche Situationen früher erkannt als die „blinden Hessen“. Vor 20 Jahren war die Schienenverbindung Eutingen - Freudenstadt im östlichen Schwarzwald von Stilllegung bedroht. Inzwischen ist die Trasse elektrifiziert. Im Taktverkehr fahren RE-Züge zwischen Stuttgart und Freudenstadt. Die Verbindung Freudenstadt - Rastatt (- Karlsruhe) im reizvollen Murgtal wurde schon früher elektrifiziert. Allerdings verfügt der Raum Freudenstadt über kein Nationalparkzentrum und keinen größeren See am Gleis. Die Region Kellerwald-Edersee hätte hier die besseren Karten.

Nun stand am 8. Juli 2009 das Thema erneut auf der Tagesordnung im Landtag. Zwei Tage später teilte die Waldeckische Allgemeine mit, dass das Land Hessen erneut die Wirtschaftlichkeit der Bahnstrecke prüfen wolle. „Wir wollen die Möglichkeiten der Reaktivierung der Teilstrecke von Frankenberg nach Korbach ausloten. Die Modernisierung der Gesamtstrecke Marburg - Frankenberg - Korbach wird Gegenstand der Gespräche mit

der neuen Bahnführung werden“, sagte der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Dieter Posch (FDP) in der Plenardebatte im Landtag. Ein entsprechender Prüfauftrag sei bereits in der Koalitionsvereinbarung festgeschrieben und werde in den kommenden Monaten bearbeitet. Posch verwies darauf, dass die Verbindung Frankenberg-Korbach seit langem nicht mehr im Regelbetrieb benutzt wurde. Die Entscheidung, die Strecke nicht zu reaktivieren, sei durch den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) getroffen worden, mit ausdrücklichem Ja der SPD-Landräte. Landräte befürchten, dass Gelder, die im Raum Waldeck-Frankenberg verbaut würden, in anderen nordhessischen Regionen fehlen könnten. Der NVV ist für den Personenverkehr (ÖPNV) verantwortlich. Aber wer denkt an den notwendigen Schienen-Güterverkehr im mittleren Edertal ?

Seit Monaten liefern viele Lastzüge auf der B 252 zwischen Marburg und Korbach Müll aus dem Raum Frankfurt - Gießen in das Müllheizkraftwerk Korbach, für Bewohner vieler Ortschaften an der Strecke eine Zumutung. Hier wäre Verlagerung auf die Schiene sinnvoll. Dagegen teilte das Amt für Straßen- und Verkehrswesen (ASV) in Kassel (nach HNA vom 23.7.2009) mit, dass im ersten Halbjahr 2009 über 70 Millionen Euro für den Ausbau von Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Stadt und Landkreis Kassel sowie im Schwalm-Eder-Kreis vergeben wurden. Im zweiten Halbjahr steigen diese Kosten noch. Wesentlicher Grund für den Anstieg seien die Konjunkturprogramme von Bund und Land. Wie sehen diese Konjunktur-

programme bei Schienenstrecken aus?

CDU und FDP hatten Anfang Juli im Landtag beantragt, dass die Landesregierung prüfen lässt, ob die Schienenstrecke zwischen Korbach und Frankenberg realisiert werden kann und ob die Trasse Frankenberg - Herzhausen für den touristischen Verkehr befahrbar ist. Der Antrag wurde in den Verkehrsausschuss überwiesen, der erst nach der Sommerpause wieder tagt. Wird der Verkehrsausschuss auch über den Güterverkehr nachdenken ?

Neue Entwicklung im September

Neue Entwicklungen gab es Anfang September. Am 8. September fand der erste Hessische Bahngipfel mit dem neuen Bahnchef Rüdiger Grube, Regierungschef Roland Koch und Verkehrsminister Dieter Posch statt. Die Bilanz dieses Gespräches war, dass das Land seine Verkehrsprobleme ohne die Unterstüt-

zung des Bundes nicht lösen könne. Ohne Gelder aus Berlin stehen die wichtigsten Modernisierungsprojekte weiter auf dem Abstellgleis. Selbst Projekte wie der Ausbau des Drehkreuzes Frankfurt-Rhein-Main sowie die Mitte-Deutschland-Verbindung Ruhrgebiet – Kassel – Erfurt – Dresden können ohne Bundeszuschüsse nicht realisiert werden.

Nach dem Gipfel wurde von einigen Zeitungen, so der Hessisch-Niedersächsen Allgemeinen gemeldet, dass die Bahn-AG erklärt habe, bereits im Herbst 2009 sollen 14 Millionen Euro in die Strecke Frankenberg – Korbach investiert werden. Sofort lobten Kreisbeigeordneter Otto Wilke und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) alle Beteiligten für die erreichten Beschlüsse. Mit den zur Verfügung stehenden Geldern solle die Strecke für den touristischen Ausflugsverkehr in der kommenden Sommersaison fit gemacht werden, was für einen

*Am 1.10.2006
erreicht
Triebwagen 628
227 mit dem
ersten Zug des
Tages den Hp
Ederbring-
hausen auf dem
Weg nach
Herzhausen*

*Foto:
Jonathan Alt*



Ausbau auf 60 km/h ausreiche.

Doch bereits am nächsten Tag wurden diese Meldungen dementiert. Bahnsprecher Torsten Sälinger klärte auf, dass da „wohl ein paar Themen durcheinander gerutscht“ seien. Der Beschluss gelte für eine Sanierung hessischer Bahnhöfe und für den Ausbau der Vogelsbergbahn. Über eine bevorstehende Reaktivierung der Edertalbahn sei nicht verhandelt worden. Es sei lediglich zur Sprache gekommen, dass eine mögliche Modernisierung der Strecke auf 14 Millionen Euro Grundinvestitionen plus 1,5 Millionen Euro jährliche Betriebskosten zu beziffern sei. Doch dazu müsse der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) die Verkehre zuerst bestellen. Auch aus dem hessischen Wirtschaftsministerium war zu erfahren, dass man eine solche Summe lediglich für einen touristischen Ausflugsverkehr nicht investieren werde.

Nach dem Debakel um den hessischen Bahngipfel fand am 21. September noch eine aktuelle Stunde zur Kurhessenbahn im Kreistag statt. Ein Resolutionsantrag der SPD fand eine breite Mehrheit in allen Fraktionen, lediglich die beiden Abgeordneten der Republikaner stimmten dagegen. In dieser Resolution wird die Landesregierung aufgefordert, möglichst zügig die Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Strecke in Auftrag zu geben, was in Zusammenarbeit mit der Bahn AG erfolgen könne. Für die SPD begründete der ehemalige Bürgermeister von Burgwald, Adam Daume den Antrag.

Nach Aussagen des Kreisbeigeordneten Otto Wilke ist eine zügige Entscheidung

zur Edertalbahn dringend erforderlich, um Klarheit für die künftige Planung im Regionalverkehr zu erzielen. Die noch bestehenden Lücken im Regionalverkehr im Landkreis Waldeck-Frankenberg insbesondere bei den Bus- und Bahnlinien müssen künftig geschlossen werden. Für die weitere Planung sei es erforderlich, eine Entscheidung zur Reaktivierung der Edertalbahn spätestens im ersten Halbjahr 2010 zu erzielen, weil diese erhebliche Auswirkungen auf die lokale Verkehrsplanung habe. Der endgültige Beschluss über den Nahverkehrsplan solle 2011 durch den Kreistag erfolgen.

Nach Aussage von Holger Theiß von der Kurhessenbahn, kann diese die Infrastruktur der Strecke Frankenberg - Korbach nicht vorhalten, wenn dort nur an wenigen Tagen im Jahr Zugverkehr stattfindet. Die Kurhessenbahn ist nach seiner Aussage mit der Reaktivierung der Strecke Frankenberg - Herzhausen in Vorleistung getreten, da eigentlich die Gesamtstrecke reaktiviert werden sollte. Leider kam es dann ja anders...

Nach seiner Aussage wird die Kurhessenbahn sicherlich das Stilllegungsverfahren für die Strecke Frankenberg - Herzhausen einleiten, wenn die Politik nicht über eine Wiederinbetriebnahme entscheidet.

Ein Zeitplan ist ihm hierfür nicht bekannt, aber sicherlich könnte die Einleitung des Stilllegungsverfahrens noch in diesem Jahr beginnen. Trotzdem hofft man seitens der Kurhessenbahn natürlich auf ein positives Ergebnis.

Lahntal total mit großem Zuspruch

(js) Am Sonntag, dem 26. Juli 2009 fand erneut die Veranstaltung „Lahntal total“ im oberen Lahntal statt. Zwischen Cölbe bei Marburg und Feudingen im Wittgensteiner Land wurde die Bundesstraße 62 für den Autoverkehr gesperrt und die Trasse nur für Radfahrer, Skater und Fußgänger zur Verfügung gestellt.

Wie schon in den vergangenen Jahren kamen wieder Sonderzüge zum Einsatz, um die müden Radfahrer nach Hause zu bringen. Das besonders gute Wetter sorgte in diesem Jahr für einen massenhaften Andrang an Teilnehmern.

Die Kurhessenbahn hatte eigens für diese Veranstaltung ein maximales Angebot an Zügen bereitgestellt. Zum Einsatz kamen vier Zuggarnituren: Eine Doppel-einheit VT 628 der Kurhessenbahn, eine weitere Doppel-einheit VT 628 der WestFrankenBahn. Alle vier eingesetzten Triebwagen waren mit jeweils mit einem Fahrradwagen ausgestattet. Weiterhin im Einsatz war ein lokbespannter Zug mit

4 Wagen, davon zwei mit Fahrradabteilen. An diesem Zug kamen die beiden Kurhessenbahn-218er zum Einsatz, er war mit zwei modernen roten, und zwei historischen grünen Wagen ausgestattet. Der vierte Zug wurde mit einer weiteren 218 bespannt und führte neben einem Steuerwagen, einem Wagen mit Fahrradabteil, einem Wagen 1./2. Klasse auch einen kompletten Gepäckwagen zur Fahrradbeförderung.



*Helfer der Kurhessenbahn und Mitglieder des AFS bei der Fahrradverladung am Sonderzug.
2 Fotos: Jürgen Schmied*

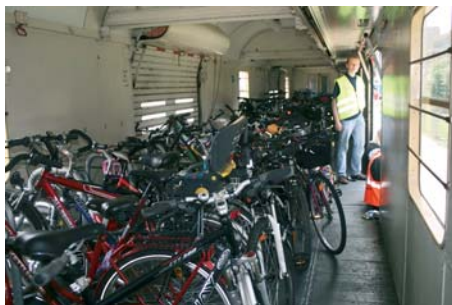


Neben den Fahrzeugkapazitäten stellte die Kurhessenbahn auch mehr Service-Personal als bei früheren Veranstaltungen zur Verfügung. Alle Bahnhöfe, die mit Stellwerkspersonal besetzt sind, wurden mit ein- bis zwei zusätzlichen Mitarbeitern ausgestattet, die beim Ein- und Ausladen der Fahrräder behilflich waren. Zusätzlich wurden einige unbesetzte Bahnhöfe, wie z.B. Feudingen, durch Servicepersonal besetzt.

Weiterhin waren in jedem Zug neben Lok- und Zugführer noch zwei Mann Service-Personal in den Fahrradabteilen präsent, die ebenfalls kräftig mit anfassten. Diesen Kurhessenbahn-Mitarbeitern waren etliche freiwillige Helfer der Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs (AFS), des Arbeitskreises Schienenverkehr Südwestfalen (ASS), ProBahn & Bus Mittelhessen sowie des VerkehrsClub Deutschland (VCD) zur Unterstützung zugeteilt.

Dadurch konnten alle vier Zug-garnituren mit insgesamt vier bis fünf Helfern ausgestattet werden, die den Radfahrern beim Ein- und Ausladen der Fahrräder behilflich waren. Durch die große Anzahl von Helfern konnte der Ansturm der Radfahrer einigermaßen bewältigt werden, trotzdem waren Verspätungen von über einer Stunde nicht zu vermeiden, da die Fahrradverladung wesentlich mehr Zeit in Anspruch nahm, als im Fahrplan vorgesehen war.

An dieser Stelle kann nur an die Veranstalter appelliert werden, dies in ihren zukünftigen Planungen zu berücksichtigen. Der Autor selbst absolvierte seinen Dienst im Gepäckwagen des Wendezuges, zusammen mit vier weiteren Helfern.



Nur Dank hoher Packungsdichte konnten fast alle Fahrräder im Zug mitgenommen werden

Zeitweise fanden in diesem Wagen über 130 Fahrräder Platz, obwohl nur 50 Halterungen vorhanden waren. Hinzu kamen noch ungezählte Räder in dem Fahrradabteil, sowie dem Steuerwagen. Weiterhin wurden auch die Einstiegsräume sowie die Gänge in den Großräumen zum Abstellen von Fahrrädern benutzt. Trotz des schon sehr großzügigen Platzangebotes mussten am Vormittag einige Radfahrer an den Haltestellen zurückgelassen werden.

Wie bereits in den vergangenen Jahren, zeigten sich zwei große Schwachstellen in der Streckeninfrastruktur. In Erndtebrück steht in Richtung Laasphe/Marburg nur ein einziges Bahnsteiggleis zur Verfügung. Daher muss der Zug dort so lange stehen, bis der Fahrgastwechsel erfolgt ist. Erst dann konnte die Rückfahrt angetreten werden. Bei zwei Bahnsteiggleisen könnte der zweite Zug bereits sofort nach der Ankunft des ersten abfahren. Den Triebfahrzeugführerwechsel hat man sich durch doppeltes Personal noch erspart. Meist konnte die ohnehin viel zu kurze Wendezeit nicht eingehalten werden.

Die weit größere Schwachstelle ist der

große Steckenblock zwischen Erndtebrück und Laasphe, in dem sich immer nur ein Zug befinden kann. Dadurch entstanden in Laasphe mehrfach Wartezeiten der Züge von über 30 Minuten, bevor diese die Weiterfahrt nach Feudingen antreten konnten. Einige Züge wendeten sogar direkt in Laasphe, ohne den geplanten Endpunkt Feudingen anzufahren, weil durch die Wartezeit bereits der nachfolgende Zug auf lief, der selbst erneut eine ebenso lange Wartezeit bekommen hätte.

Vielleicht wäre hier die Einrichtung eines Hilfsblocks in Feudingen möglich, so dass nach der Ausfahrt eines Zuges in Richtung Erndtebrück bereits der nächste Zug von Laasphe nach Feudingen starten könnte. Dieser müsste natürlich erst nach Laasphe zurückkehren, bevor der erstgenannte Zug aus Erndtebrück seine Rückfahrt antreten könnte. So könnten die Verspätungen sicherlich stark reduziert werden.

Verwaltungsgerichtshof fordert die Ausschreibung des Gießener Stadtbussystems

(fl) Zwischen der zum Abellio-Konzern gehörenden Busgesellschaft „Verkehrsgesellschaft Mittelhessen“ (VM) und den Stadtwerken Gießen tobt ein Rechtsstreit. Es geht um die Frage, ob die so genannte „In-House-Vergabe“ der Stadt an den stadteigenen Busbetrieb rechtens war.

Die VM möchte eine Ausschreibung der Verkehre erzielen und verlangt, dass sie ebenso öffentliche Zuschüsse in ihr Angebot einkalkulieren darf wie es das öffentliche Verkehrsunternehmen im Rahmen der geduldeten „Quersubventionierung“ praktiziere. Die einst als Zusammenschluss von fünf mittelständischen Busunternehmern gegründete VM zeichnete sich in den letzten Jahren durch eine überaus starke Expansion aus und betreibt zahlreiche Linienbündel in Mittelhessen sowie die Stadtverkehre in Friedberg und Bad Homburg.

Die schriftliche Begründung des Urteils, das der Hessische Verwaltungs-

gerichtshof (VGH) am 18. August in Sachen „Konzessionsvergabe für den Stadtbusverkehr Gießen“ gefällt hat, liegt seit wenigen Tagen vor. Dies teilte am 24.09.2009 das Gießener Regierungspräsidium mit. Das RP hatte im Mai 2007 den Stadtwerken die Konzession für das „Linienbündel Gießen“ erteilt, da nach seiner Auffassung der später hinzugetretene Mitbewerber VM aus Weilburg kein

Ob die Verkehrsgesellschaft Mittelhessen Kurs auf Gießen nimmt, verrät diese Anzeige an einem VM-Bus in Wetzlar leider nicht

Foto: Friedrich Lang



wirklich „eigenwirtschaftliches“ Angebot (da auf Zuschüsse abstellend) unterbrochen habe. Dagegen hatte die VM vor dem Verwaltungsgericht Gießen und schließlich auch vor dem Verwaltungsgerichtshof Kassel (VGH) geklagt. Der VGH hatte ihr teilweise Recht gegeben und in seinem Urteil das RP verpflichtet, über die Vergabe des „Linienbündels Gießen“ neu zu entscheiden. Zugleich hatte es aber auch den VM-Antrag zurückgewiesen, ihr per Gerichtsurteil den Stadtbusverkehr Gießen zu übertragen.

„Wir werden nun auf der Basis verschiedener Kriterien die Angebote vergleichen und grundlegend neu entscheiden müssen“, so Regierungspräsident Dr. Lars Witteck. „Angesichts der schwierigen und komplexen Thematik, die verschiedene nationale und europäische Rechtsnormen sowie Gerichtsentscheidungen berücksichtigen muss, bedarf dies zunächst einer eingehenden Analyse der über 30-seitigen Urteilsbegründung.“ Wichtige Feststellungen des VGH sind insbesondere, dass ein vorheriges Ausschreibungsverfahren – wie auch in diesem Fall praktiziert – nicht notwendig ist. Allerdings dürfe der VM-Antrag, der auf einen kommunalen Zuschuss abstellt, deshalb nicht als „nicht eigenwirtschaftlich“ ausgeschlossen werden, erläutert Dirk Becker, Leiter des RP-Verkehrsdezernats. Gleiches gelte aber auch für die Stadtwerke; deren Aktivitäten in anderen Bereichen wie der Gas- und Wasserversorgung (und damit die sog. „Quersubventionierung“ zugunsten der ÖPNV-Sparte) stünden dem ebenfalls nicht entgegen, womit das Gericht wiederum die RP-Auffassung bestätigt.

Bis zur Neuentscheidung über die Konzessionsvergabe werden die Stadtwerke Gießen – wie bisher – auf der Basis einer „einstweiligen Erlaubnis“ den Stadtbusverkehr bedienen, da das öffentliche Verkehrsangebot aufrechterhalten bleiben muss. Eine ganz andere Zeitplanung kann sich jedoch daraus ergeben, dass der VGH wegen der grundlegenden Bedeutung des Verfahrens die Revision beim Bundesverwaltungsgericht zugelassen hat. Alle drei Verfahrensbeteiligten (Regierungspräsidium, Stadtwerke, Verkehrsgesellschaft) könnten somit Revision einlegen; die Stadtwerke hatten dies kurz nach der Urteilsverkündung im August bereits angedeutet, das Land behält sich einen solchen Schritt derzeit noch vor.

In naher Zukunft wollen die Verfahrensbeteiligten klären, ob die VM das Angebot aus dem Jahr 2007 unverändert aufrecht erhält. Im benachbarten Lahn-Dill-Kreis ist das Unternehmen sehr stark in die öffentliche Kritik geraten, insbesondere wegen Mängeln bei der Schülerbeförderung. Der dortige Aufgabenträger hatte im Frühsommer öffentlich über die vorzeitige Auflösung der VM-Verkehrsverträge spekuliert – ein ungewöhnliches Vorgehen. Die qualitative Leistung der VM war nach Meinung von Kennern allerdings nicht im Lahn-Dill-Kreis, sondern vor allem im Landkreis Limburg-Weilburg erheblich gesunken. Der Mutterkonzern der VM, die Essener Abellio, hat in den vergangenen zwei Jahren mehrere Eigentümerwechsel hinter sich bringen müssen. Seit 2008 gehört das Unternehmen zur niederländischen NedRailways B.V., einer Tochter der niederländischen Staatsbahn.

Modernisierung der Bahnstationen in Mittelhessen

(fl) Nach vielen Jahren der Stagnation sind in der jüngsten Vergangenheit für einige mittelhessische Stationen Verbesserungen auf den Weg gebracht worden. Weit fortgeschritten ist das Entwicklungsprogramm für die Stationen an den beiden mittelhessischen Kurhessenbahn-Strecken Marburg – Bad Laasphe – Erndtebrück und Marburg – Frankenberg (die Hessen-Schiene berichtete wiederholt).

Die wichtigsten aktuellen Projekte außerhalb des Kurhessenbahn-Netzes im Überblick:

Gießen

Die größten Änderungen erfährt derzeit der Bahnhof in Gießen. Der Rohbau des neuen Bahnsteigtunnels nähert sich seiner Vollendung. In den vergangenen Monaten wurde darüber hinaus der Bahnsteig der Gleise 2 und 3 völlig erneuert und auf eine Höhe von 76 Zentimetern gebracht. Die alten Dächer wurden entfernt und machen Platz für eine Neukonstruktion. Erhalten bleiben die historisch bedeutsamen Dächer an den Gleisen 1 und 11 entlang des Bahnhofsgebäudes. Beide wurden bereits in den vergangenen Jahren saniert. Der Umbau

*Die Baugrube der Gießener
Bahnhofsunterführung Ende März 2009*



des Bahnsteiges 2/3 wurde so vorgenommen, dass jeweils eines der Gleise nutzbar blieb.

Noch ohne konkreten Zeitplan ist die seit Jahrzehnten dringend erforderliche Sanierung des Bahnhofsvorplatzes. Der Platz befindet sich im Eigentum der Stadt. Bleibt zu hoffen, dass die für 2014 geplante Landesgartenschau endlich einen Schub für das Projekt bringt.

Bad Nauheim

Bad Nauheim ist bereits im kommenden Jahr 2010 Austragungsort einer hessischen Landesgartenschau. Dem Bahnhof bringt die Veranstaltung einen gewaltigen Entwicklungsschub. Im vergangenen Jahr konnte der Bahnhofsvorplatz mit zentraler „Rendezvous-Haltestelle“ für das Stadtbussystem fertig gestellt werden. Die Anlage mit dem großen ovalen Dach passt gut in das Bild der Jugendstilstadt.

Derzeit werden die Bahnsteige erneuert, auf eine Höhe von 76 Zentimetern gebracht und mit Aufzügen versehen. Die Arbeiten sind weit fortgeschritten. Ferner ist die Sanierung des in Privathand befindlichen Bahnhofsgebäudes geplant. Investiert werden insgesamt drei Millionen Euro.

Friedberg

In Friedberg will die Deutsche Bahn mit der dringend erforderlichen Renovierung des Bahnhofsgebäudes beginnen. Für die „energetische Sanierung“ stehen 1,1 Millionen Euro zur Verfügung, die sich der Bahnhof Friedberg allerdings mit demjenigen in Limburg teilen muss. Die für die Busfahrgäste sucht man ebenso vergeblich wie Bussteige, die das Ein- und Aussteigen erleichtern würden.

Nidda

Der Neubau der Bahnsteige in Nidda mit einer Höhe von 55 Zentimetern konnte in den letzten Monaten ebenso zum Abschluss gebracht werden wie der Einbau von Aufzügen. Dafür wurden vier Millionen Euro investiert. Zusammen mit der seitens der Stadt Nidda durchgeführten Sanierung des Bahnhofsgebäudes bieten die Bahnsteiganlagen des Bahnhofs



Die neue Bahnstufunterführung in Nidda: Links die Aufzüge zu den Bahnsteigen, rechts die Treppen

jetzt ein sehr erfreuliches Bild.

Vor dem Bahnhof ist allerdings noch einiges zu tun: Der Bahnhofsvorplatz mit den Bushaltestellen präsentiert sich als ein Mix aus Kopfsteinpflaster, Schlaglöchern und Teerresten und harmoniert gar nicht mit den neuen Bahnsteigen und der modernen Bahnstufunterführung. Eine wettergeschützte Unterstellmöglichkeit

Bahnhof Nidda: Neue Bahnsteige, neue Überdachungen, Fahrstühle zu den Bahnsteigen; die Modernisierung ist rundum gelungen





Der Bahnhofsvorplatz in Nidda kann mit den neuen Bahnsteiganlagen nicht mithalten und bedarf der dringenden Modernisierung auf einen zeitgemäßen Standard



*Provisorischer Bahnsteig im Bahnhof Cölbe
Foto: Jürgen Schmied*

für die Busfahrgäste sucht man ebenso vergeblich wie Bussteige, die das Ein- und Aussteigen erleichtern würden.

Stadtallendorf

Die kurzfristige Vergabe des „Hessentages“ 2010 an die Industriestadt Stadtallendorf beschert dem Bahnhof der Stadt derzeit umfangreiche Verbesserungen. Die Deutsche Bahn AG und das Land Hessen investieren 5,9 Millionen Euro. Dafür wird der Bahnsteig erneuert, es kommt ein Aufzug zum Einbau und die beiden stadtseitigen Ausgänge des Bahnsteigtunnels werden mit Rampen barrierefrei gestaltet.

Cölbe

Der Bahnsteig am Gleis eins war so sanierungsbedürftig, dass der Zugverkehr an diesem Bahnsteig eingestellt werden musste (die Hessen-Schiene berichtete). Mit einem Investitionsvolumen von 1,7 Millionen Euro werden derzeit die Bahnsteige und Treppen an den Gleisen 1 und 2 erneuert. Weitere Mittel fließen in die

Verbesserung der Beleuchtung, des Wetterschutzes und der Fahrgastinformation.

Limburg

Der neue Bahnhofsvorplatz mit den erneuerten Bushaltestellen wurde in den vergangenen Monaten ebenso fertig gestellt wie der Einbau von Rampen bzw. Aufzügen zu den Bahnsteiggleisen (die Hessen-Schiene berichtete). Eine Zentralisierung aller Bushaltestellen konnte nicht erreicht werden, immerhin wurde aber für den Stadtverkehr eine „Rendezvous-Haltestelle“ errichtet. Für die Stadt- und Regionalbusse sowie auch für die Züge wurde eine „dynamische Fahrgastinformation“ installiert. Nachholbedarf besteht bei der teilweise erforderlichen Erneuerung der Bahnsteige sowie bei der Renovierung des Bahnhofsgebäudes. Für das Gebäude stehen 1,1 Millionen für die „energetische Sanierung“ bereit, welche sich die Station mit Friedberg teilen muss.

Leun / Braunfels

An dieser kleinen Station im Lahntal sind ab Oktober Bauarbeiten geplant, welche die Errichtung eines Außen-



Bei der Sanierung des Wetzlarer Bahnhofs soll die zentrale Bushaltestelle näher an die Gleise gerückt werden. Kurze Umsteigewege gibt es heute nur für den "City-Bus", einen so genannten Marktverkehr außerhalb des RMV-Tarifes

Foto: Friedrich Lang

bahnsteiges zum Ziel haben. Die Station hatte bislang in Fahrtrichtung Limburg einen Mittelbahnsteig, welcher durch örtliches Personal zu sichern war. Der neue Außenbahnsteig soll im Regelfall durch eine bereits vorhandene Unterführung erreicht werden können. Da diese Unterführung häufig von Hochwassern der Lahn betroffen ist, muss für die Hochwasserzeiten außerdem eine Treppenkonstruktion ähnlich der in Kerkerbach errichtet werden. Der Umbau dient weniger der Errichtung einer fahrgastfreundlichen Station als vielmehr dem Ziel eines rationalisierten Betriebs, denn nach Ende der Bauarbeiten wird der Fahrdienstleiter abgezogen. Durch den Entfall der Signalanlagen („Auflassung einer Blockstelle“ in der Bahnsprache) wird aber auch die Leistungsfähigkeit der Lahntalbahn herabgesetzt, wenn auch in geringem Umfang.

Wetzlar

Allenfalls geringfügig Verbesserungen hat der Bahnhof Wetzlar in den vergangenen Jahren erfahren. Unter Regie der Stadt Wetzlar konnte auf der Nordseite eine größere geschotterte Fläche als P+R-Platz ausgewiesen werden. Ein neuer

Treppenabgang von der „Bahnhofsbrücke“ (Hermannsteiner Straße) erleichtert den Zugang. Die weiteren Planungen wird aller Voraussicht nach die Vergabe des Hessentages 2012 an die Stadt Wetzlar beschleunigen. Notwendig sind der teilweise Neubau der Bahnsteige (insbesondere an Gleis 3), die Herstellung der Barrierefreiheit für alle Bahnsteige sowie der Neubau des Busbahnhofs. Ferner möchte die Stadt einen Durchstich des Bahnsteigtunnels nach Norden hin erreichen, um die P+R-Flächen noch besser anzubinden und einen bequemeren Fußweg zwischen der Kernstadt und dem Stadtteil Niedergirmes herzustellen. Kurzfristig soll Wetzlar in den Genuss einer dynamischen Fahrgastinformation für den Zugverkehr kommen. Eine solche Anlage war erst vor wenigen Jahren stillgelegt und anschließend demontiert worden.

Im Zusammenhang mit dem Hessentag 2012 wäre es naheliegend, über einen Haltepunkt „Altenberger Straße“ an der Lahntalbahn nachzudenken. In unmittelbarer Nähe der Altenberger Straße wird sich die Haupt-Veranstaltungsfläche des Hessentages befinden, und zwar auf einem Gelände, welches ansonsten als Röhrenlager der Firma Buderus genutzt wird.

Obere Lahntalbahn Marburg - Erndtebrück Streckenfest zum 125. Geburtstag der oberen Lahntalbahn

(ja, js) Anlässlich des Altstadtfestes in Bad Laasphe und dem 125-jährigen Streckenjubiläum der obere Lahntalbahn, welches schon ein Jahr zuvor verstrichen war, hatte sich die Kurhessenbahn dazu entschlossen, ein Streckenfest zu veranstalten. Aus diesem Anlass verkehrten auf der Strecke am Wochenende 29./30. August neben den alltäglichen Dieseltriebwagen der Baureihe 628 einige historische Züge.

Zum Einsatz kam neben der Schienenbusgarnitur der Oberhessischen Eisenbahnfreunde Gießen ein GTW 2/6 (BR 646) der Kurhessenbahn aus dem Nordnetz (nur am Samstag), und als Höhepunkt ein TEE-Zug aus den 70er Jahren. Dieser bestand aus drei rot-beige lackierten Rheingoldwagen 1. Klasse und wurde von zwei Loks der Reihe 218 befördert. Während die zugehörige E-Lok der BR 103 am Samstag an dem Zug mitgeschleppt wurde, bereicherte sie am Sonntag die Fahrzeugausstellung im Bf. Bad Laasphe. Am Sonntag kam ebenfalls noch die Dampflok der BR 52 der Eisenbahnfreunde Treysa mit ihrem historischen Zug zum Einsatz. Ergänzend wurden noch vereinzelte Fahrten mit VT 628 angeboten.

An beiden Tagen fand im Bahnhof Bad Laasphe ein Bahnhofsfest statt. Die anwesenden Sonderzüge wurden ausgestellt oder pendelten abwechselnd auf der Strecke nach Biedenkopf oder nach Erndtebrück. Höhepunkt war am Sonntag die Taufe eines Triebwagens der Baureihe 628 auf den Namen der Stadt Bad Laasphe. Die Taufe vollzog der Bürgermeister der Stadt Bad Laasphe Robert Gravemeier im Beisammensein von Gerry Pinner, Bürgermeister der Partnerstadt Tamworth und Joachim Kuhn, Leiter der Kurhessenbahn. Der Triebwagen wird in Zukunft Werbung für die Stadt Bad Laasphe machen und außer auf der oberen Lahntalbahn auch auf der Burgwaldbahn Marburg

Bürgermeister Robert Gravemeier tauft einen Triebwagen der Kurhessenbahn auf den Namen der Stadt Bad Laasphe

Foto: Jonathan Alt





Ein TEE im oberen Lahntal? Das Streckenfest am 29. August 2009 ermöglicht ungewöhnliche Anblicke. Trotzdem stören sich die Pferde nicht an der Vorbeifahrt der 218 105 mit ihrem TEE als RB 23.614 bei Bernershausen. Foto: Haiping Song

- Frankenberg zum Einsatz kommen.

Während am Samstag der „Rheingold“ als „TEE Wittgensteiner Land“ und der GTW 2/6 tagsüber den Gesamtverkehr zwischen Marburg und Erndtebrück bestritten, wurde am Sonntag der Verkehr in Biedenkopf gebrochen. Zwischen Marburg und Biedenkopf verkehrten die Züge ganz normal mit Triebwagen der Baureihe 628. Zwischen Biedenkopf und Erndtebrück pendelten abwechselnd die historischen Züge.

Da die Sonderzüge teilweise zu einer anderen Zeitlage als die planmäßigen Züge verkehrten, setzte die Kurhessenbahn zusätzlich noch einen Bus im Schienenersatzverkehr ein um so die Anschlüsse in Erndtebrück gewährleisten zu können.

Mehr Züge und Sonderbusse zum Altstadtfest

Wegen dem Altstadtfest in Bad Laasphe setzte die Kurhessenbahn in der Nacht vom 29./30.08. zusätzliche Züge ein. Zwischen 22 und 02 Uhr pendelte ein Triebwagen im 2-Stunden-Takt zwischen Biedenkopf und Erndtebrück. Außerdem wurden zwei Sonderbuslinien eingerichtet, die in den Nächten vom 28./29. und 29./30.08. Bad Laasphe mit den Ortsteilen verbanden und so den Besuchern des Altstadtfestes die Möglichkeit bot, auch zu später Stunde gefahrlos und stressfrei die Heimreise antreten zu können.

Alles in allem war das Streckenfest ein voller Erfolg, welches hoffentlich bald wiederholt wird!

Kurhessenbahn und DGE waren zu Gast im Lumdatal

(fl) Den Sonderzugverkehr „Schmaadlecker-Shuttle“ zwischen Staufenberg-Mainzlar und Lollar am 6. September 2009 betrieb in diesem Jahr die DB-Tochtergesellschaft Kurhessenbahn. Die Lumdatalbahn AG (LB AG) hatte den Triebwagen für einen Tag gechartert. Mit den Leistungen der nordhessischen Bahngesellschaft zeigten sich die Verantwortlichen der LB AG ebenso zufrieden wie mit der Auslastung der Sonderzüge.

Die LB AG bietet den „Schmaadlecker-Shuttle“ jährlich an, um für die Reaktivierung der Lumdatalbahn zu werben. Aufgrund fehlender Zuschüsse und für Sonderzugfahrten sehr günstiger Tarife bezuschusst die Gesellschaft jeden Betriebstag mit knapp 1000 Euro. Der LB AG ist aber sehr daran gelegen, wenigstens einmal im Jahr funktionierenden Schienen-Personenahverkehr vor Ort zu demonstrieren.

Den Sonderzug „Schmaadlecker-Shuttle“ nutzte die „Kurhessenbahn“, um einen ihrer neuen Fahrradtriebswagen im Lumdatal vorzustellen. Durch Einbau zahlreicher Klappsitze ist aus einem Regionaltriebswagen ein Fahrzeug sowohl für den Ausflugsverkehr wie auch für den normalen Bahnalltag entstanden. Die „Kurhessenbahn“ benötigt solche Triebwagen für den starken Freizeitverkehr entlang des Premium-Radweges von Marburg ins Quellgebiet der Lahn.

Alle Strecken der „Kurhessenbahn“ dienen nicht nur dem Berufs- und Schülerverkehr, sondern sind auch mit dem lokalen Tourismus vernetzt. So existiert beispiels-

weise in der Burgwaldregion rund um den Christenberg ein von den Bahnhöfen ausgehendes Wanderwege-Netz. „Wandern mit der Burgwaldbahn“ ist zu einem Markenzeichen der Region geworden. Die Vernetzung von Bahn und Wanderwegen geht zu einem guten Teil auf die Initiative der „Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs AFS“ zurück.

Sowohl die untere Lumdatalbahn als auch zwei Strecken der Kurhessenbahn hatte eine Sonderzugreise der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte DGE am 19. September zum Ziel. Von Gießen ausgehend befuhrt die Gesellschaft die Strecken Lollar – Mainzlar bis zum Ende der betriebenen Strecke am Didier-Werk, Marburg – Frankenberg – Herzhausen und Frankenberg – Battenberg / Streckenende am Auhammer. Zum Einsatz kam eine Schienenbus-Komposition der Oberhessischen Eisenbahnfreunde.



Steeden bei Limburg: Kalkzüge können kommen

(hpg) Seit dem 8. August verfügt das Kalkwerk Schaefer über eine modernisierte Diesellokomotive für den zukünftigen Betrieb im neuen Werkbahnhof. Mit ihr konnten sowohl die „Jungfernfahrt“, als auch die in der Folgeweche durchgeführten Abnahmefahrten der Landeseisenbahnaufsicht über die, in den vergangenen Monaten grundlegend sanierte, rund drei Kilometer lange Anschlussbahn vom DB-Bahnhof in Kerkerbach zum Kalkwerk absolviert werden.

Die 230 PS starke und etwas über acht Meter lange Lok hat schon einen recht interessanten Lebenslauf hinter sich: 1964 wurde die zweiachsige, 36 Tonnen schwere Deutz-Lokomotive fabrikneu an die »Weserport Umschlagsgesellschaft mbH« nach Bremerhaven geliefert und war dort 30 Jahre lang im Einsatz. Ab 1994 stand die Lok für einen, heute zu »RWE Umwelt« gehörenden, Betrieb in Espenhain bei Leipzig im Einsatz. Im Jahr 2000 erfolgte eine Aufarbeitung in Düsseldorf und anschließend der bis 2006 dauernde Einsatz für die »Thyssen Umformtechnik + Guss GmbH« im Werk Brackwede bei Bielefeld.

Über die Mannheimer Firma »railimpex« konnte SchaeferKalk die Lok erwerben. Im Rahmen einer umfassenden Hauptuntersuchung bei der »InfraServ Wiesbaden Technik«, die ihren Sitz im Industriepark Kalle-Albert in Wiesbaden hat, wurde die Ma-

schine auf den zukünftigen Einsatz im Kalkwerk Steeden vorbereitet. Dazu gehörte u.a. die Ausrüstung mit einer modernen Funkfernsteuerung und einer automatischen Rangierkupplung, die das gefährliche und zeitaufwendige an- und abkuppeln der Wagen erleichtert.

Obwohl die Gleis- und Verladeanlagen betriebsbereit sind, wird es in diesem Jahr lediglich zu Probeverladungen kommen, da das Werk Stromberg noch produziert und die Kalkversorgung für die BASF sicherstellt. Diese Leistungen sollen dann Mitte kommenden Jahres auf Steeden übergehen. Bis zu diesem Zeitpunkt werden auch die neuen Kalkbrennöfen in Betrieb genommen, die Voraussetzung für die Belieferung der BASF sind.

Vor der eindrucksvollen Kulisse des Steedener Kalkwerkes wirkt die kleine, aber leistungsfähige Lok in ihrer hellen Farbgebung recht unscheinbar.

Foto: Holger Schäfer



Limburg: DB-Reisezentrum für Kundenaufkommen angemessen?

(hpg) Viel Geld wurde in den neuen Bahnhofsvorplatz investiert, im Rahmen des Konjunkturprogramms soll für rund 735.000 Euro die Sanierung des gesamten Bahnhofsgebäudes ab November erfolgen. Doch alle äußerlichen Verbesserungen laufen nach Ansicht der Limburger Arbeitsgruppe Mobilität in der »Lokalen Agenda21« ins Leere, wenn die eigentliche Funktion eines Bahnhofs nur mangelhaft erfüllt wird. Sie beklagt, dass die beiden Fahrkartenschalter in der Bahnhofshalle seit Monaten geschlossen sind.

In einem winzigen Nebenraum, den die DB als „Reisezentrum“ bezeichnet, drängen sich regelmäßig zahlreiche Bahnkunden um Fahrkarten und Auskünfte zu erhalten. Weder für die dort tätigen DB-Mitarbeiter noch die Kunden ist die Situation angenehm. Oft bilden sich lange Schlangen bis in die Halle hinein. Wartezeiten von bis zu einer halben Stunde sind eher die Regel als die Ausnahme. Nur bei offenstehendem Fenster war im Sommer das Raumklima halbwegs zu ertragen.

Nach Ansicht von DB-Sprecher Hartmut Lange sind die „zwei neuen offenen Schalter für das dortige Kundenaufkommen angemessen“. Die Wartesituation im neuen Reisezentrum habe sich gegenüber früher verbessert, „als grundsätzlich in der zugigen Halle gewartet werden musste.“ Natürlich könne es bei intensiven Beratungssituationen und bei starkem Kundenandrang zu bestimmten Zeiten dazu kommen, dass kurzfristig, wie früher, auch in der Halle gewartet werden muss, meint Lange. Als Alternative schlägt er örtliche Reisebüros, Automaten, Telefon und Internet vor.

Die Aussagen der DB konnte der Sprecher der Arbeitsgruppe Mobilität nicht nachvollziehen, denn noch bis vor eini-

ger Zeit waren sowohl die Schalter zur Halle als auch die des Reisezentrums geöffnet. Er kritisiert die kontinuierliche Verschlechterung des personenbedienten Verkaufs an den Limburger Bahnhöfen, mit massiv gekürzten Öffnungszeiten am ICE-Bahnhof und dem inzwischen stark verminderten Personalbestand. Im August waren die Verkaufsschalter am ICE-Haltepunkt Limburg gleich an mehreren Werktagen geschlossen. Erst nach Tagen informierte ein Aushang über „krankheitsbedingte eingeschränkte Öffnungszeiten“.

Forderungen an die DB

Die Limburger Agenda-Arbeitsgruppe fordert die Wiedereröffnung der Schalter in der Halle zu Spitzenzeiten, während der Hauptreisezeiten und zu Schuljahresbeginn, wenn viele Kundenkarten für Schüler und Auszubildende neu ausgestellt werden müssen.

Mit der Schließung sämtlicher Schalter an den Bahnhöfen im Umland müssen auch Fahrgäste aus der Region zum Kauf von Fahrkarten bzw. ausstellen von Kundenkarten nach Limburg. Aufgrund der Grenzlage zu Rheinland-Pfalz ist Limburg für die beiden Verkehrsverbände Rhein-Main (RMV) und Rhein-Mosel (VRM) die wichtigste Verkaufs-



Für Gruppenreisen, Auto im Reisezug, Touristik, Informationen, Reservierungen und Fahrscneine soll ausschließlich das winzige „Reisezentrum“ am Limburger Stadtbahnhof zuständig sein, während die Schalter zur Halle seit Monaten geschlossen sind. Die Bahn AG hält das für „angemessen“. Kritik kommt von Bahnkunden und der Arbeitsgruppe Mobilität. Foto: Günther

stelle für Zeitkarten. Bestimmte Angebote, wie Gruppen- oder Auslandsfahrscneine können ausschließlich am Schalter erworben werden.

Automaten keine Alternative

Für die Mitglieder der Lokalen Agenda sind die Automaten keine ausreichende Ergänzung: „Von früher vorhandenen Fahrscneineautomaten an den Gleisen 1 und 4/5 stehen nur noch die Sockel. Zu bestimmten Zeiten nehmen auch die von der DB betreuten RMV-Automaten keine Zahlungsmittel mehr an. Automaten für den rheinland-pfälzischen VRM fehlen völlig.“ Die beiden einzigen DB-Automaten, an denen Fahrausweise des Fern-

verkehrs, Fahrplanauskünfte und auch vorbestellte Fahrscneine abgeholt werden können, finden Reisende in der Bahnhofshalle, die über Nacht abgeschlossen wird. Außerdem ist an diesen Geräten ausschließlich eine Zahlung mit Bank- oder Kreditkarte möglich. Auf die Einführung der neuesten Automatengeneration, die bereits im gesamten nördlichen Bereich von Rheinland-Pfalz installiert wurden, wartet man in Hessen bislang vergeblich. Dies liegt u.a. an den umfangreichen Verhandlungen mit dem RMV, da man nach Aussage von RMV-Pressesprecher Peter Vollmer „keine Standardlösung akzeptieren könne“.

Neue Buslinie verbindet Oberlahn-Region mit ICE-Bahnhof

(hpg) Zum 1. August haben vier Linien im Bereich der lokalen Nahverkehrsgesellschaft (LNG) Limburg-Weilburg nach einer europaweit durchgeführten Ausschreibung den Betrieb mit neuem Fahrplanangebot aufgenommen. Die von der LNG Limburg-Weilburg durchgeführte Ausschreibung der Linie LM-41 und 44 wurde von dem Unternehmen Georg Schulmeyer GmbH gewonnen.

Die Linie LM-41 verbindet Runkel über Schadeck, Steeden, Dehrn und Dietkirchen mit Limburg. Das Fahrtenangebot ist durch weitere Vertaktung und mit Anschlüssen am Bahnhof Limburg in Richtung Frankfurt und Wiesbaden attraktiver geworden. Die Linie LM-44 bindet die Ortsteile von Runkel und Villmar an die Villmarer Johann-Christian-Senckenberg-Schule an.

Seit 1. August ist die neu geplante Buslinie 282 von Weilburg über Villmar und Brechen nach Limburg in Betrieb, die Linie LM-59 bedient die ursprüngliche Strecke Limburg-Seelbach und den Ringverkehr über Eschhofen und Lindenhofshausen. Die Verkehrsleistungen waren in einer vom RMV durchgeführten Ausschreibung an die „Verkehrsbetrieb

Lahn Dill GmbH“ (VLD) vergeben worden. Mit der Führung über den ICE-Bahnhof Limburg Süd (Linie 282) erhalten Fahrgäste aus dem Bereich Aumenau, Villmar und Niederbrechen direkte Anschlüsse an die ICE-Züge. Auch Fahrgäste von den Zügen der Main-Lahn-Bahn profitieren von diesem Angebot, wenn sie in Niederbrechen in den Bus zum ICE-Bahnhof umsteigen. Mit der Verknüpfung an die Regionalzüge in Niederbrechen gibt es eine weitere gute Umsteigemöglichkeit aus dem Bereich Oberlahn in Richtung Rhein-Main-Gebiet.

In der Ausschreibung waren verbesserte Qualitätsstandards vorgegeben. Zum Einsatz kommen moderne, umweltfreundliche, klimatisierte Niederflurfahrzeuge mit Absenkvorrichtung. Die von der Firma Transdev beschafften

Scania „OmniLink“ verfügen über eine Fläche für Rollstühle und Kinderwagen sowie eine Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.

Speziell für den Schülerverkehr wurden von Transdev zwei 18m-Gelenkbusse beschafft, die übrigen Scania Busse vom Typ „OmniLink“ haben eine Länge von 12m. Foto: Günther



RTV vergibt neue Linienbündel

(og) Busleistungen in drei neuen Linienbündel hat die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) mit Start zum Dezember 2009 erstmals vergeben. Dabei kommt es zur Übertragung der Linien 170, 172 und 173 rund um Eltville in die lokale Verantwortung der RTV.

Nach erfolgter Ausschreibung konnte sich das bisherige Unternehmen die DB-Tochter Omnibusverkehr Rhein-Nahe (ORN) durchsetzen. Nach EU-Recht war das wirtschaftlich günstigste Angebot auszuwählen. Dennoch konnten bei der Ausschreibung zusätzliche Leistungen berücksichtigt werden, die steigenden Umweltstandards, Modernität und Komfort im öffentlichen Personennahverkehr Rechnung tragen, betonte der RTV-Aufsichtsratsvorsitzende, Landrat Burkhard Albers.

Zufrieden zeigt sich die Geschäftsführung der RTV, dass nach dem Übergang der Aufgabenträgerschaft des Stadtverkehrs Taunusstein von der Stadt Taunusstein auf die RTV das Busunternehmen

Mohn die Verkehrsleistung weiterhin erbringen wird. Die Übertragung erfolgt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009. Vorausgegangen war eine europaweite Ausschreibung aus der das Taunussteiner Familienunternehmen als erfolgreichster Bieter hervorgegangen ist.



Das Linienbündel umfasst Ortsverkehre in den Städten und Gemeinden Taunusstein, Hünstetten und Hohenstein im Rheingau-Taunus-Kreis sowie nach Wiesbaden. Dabei handelt es sich im Einzel-



Vertragsübergabe zwischen der RTV und dem Busunternehmen Mohn: Eckhard Bernstorff (RTV), Heinz Mohn, Roland Buitkamp (RTV), Andre Mohn

Foto: RTV

*Vertragsübergabe zwischen
der RTV und dem
Busunternehmen*

Engelhardt:

*Eckhard Bernstorff (RTV),
Roland Buitkamp (RTV),
Frank Engelhardt, Bodo
Engelhardt*

Foto: RTV



nen um die Linien 241 (Taunus Wunderland-Hahn-Neuhof), 242 (Hahn - Watzhahn - Born - Hahn), 243 (Strinz-Trinitatis / Neuhof - Bleidenstadt) und 270 (Görsroth - Wehen - Wiesbaden). Erfreut war auch der Geschäftsführer des in Neuhof ansässigen Unternehmens, Heinz Mohn, denn durch die Zuschlagserteilung kann das Unternehmen seinen Personalstamm nicht nur halten, sondern weitere Arbeitsplätze schaffen.

Einen Verkehrsvertrag über Linienbusverkehre sowie Verkehrsleistungen im Freigestellten Schülerverkehr zur Janusz-Korczak-Schule in Bad Schwalbach unterzeichnete die RTV-Geschäftsführung mit der Engelhardt Omnibusbetrieb GmbH aus Heidenrod, deren Geschäftsführer Bodo und Frank Engelhardt sich zufrieden darüber äußerten, dass sich ein lokales Familienunternehmen bei einer Ausschreibung dieser Größenordnung als konkurrenzfähig erwiesen hat.

Ab dem Fahrplanwechsel wird das Unternehmen im Auftrag der RTV auf

den Linien 201, 202, 203, 204, 205, 207, 208, 211, 212 und 242 in den Bereichen der Städte und Gemeinden Aarbergen, Bad Schwalbach, Heidenrod, Hohenstein, Lorch, Schlangenbad und Taunusstein sowie in den Verbandsgemeinden Nastätten und Katzenelnbogen im Rhein-Lahn-Kreis die Fahrgastbeförderung mit Linienbussen durchführen. „Durch die vertragliche Vereinbarung sollen Fahrzeuge und Personal im freigestellten Schüler- und Linienverkehr gemeinsam genutzt werden, so dass wirtschaftliche Synergieeffekte entstehen“, betonte Landrat Burkhard Albers. „Zusätzliche Fahrzeuge im freigestellten Schülerverkehr sind nicht erforderlich.“

Darüber hinaus ist sind alle Unternehmen verpflichtet, Busfahrerinnen und Busfahrer mindestens nach dem tarifvertraglich vereinbarten Niveau für das private Omnibusgewerbe des Landesverbandes Hessischer Omnibusunternehmer (LHO) zu bezahlen. Mit dieser Regelung sollen Dumpinglöhne verhindert werden.

Planänderungsbeschluss für den viergleisigen Ausbau Frankfurt-West – Bad Vilbel vorgestellt

(Ik) Am 7. Juli diesen Jahres wurde der Planänderungsbeschluss des Eisenbahn-bundesamtes für den viergleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen den Bahnhöfen Frankfurt-West und dem Haltepunkt Frankfurt-Berkersheim für die S-Bahn vorgestellt.

Anwesend waren u.a. Staatssekretär Klaus-Peter Güttler vom Hessischen Wirtschaftsministerium (zukünftiger zweiter Geschäftsführer des RMV) und Dr. Klaus Vornhusen (Konzernbevollmächtigter der DB AG für das Land Hessen). Der Planänderungsbeschluss war notwendig geworden, da der Beschluss aus dem Jahr 2004 erfolgreich von einer Bürgerinitiative beklagt worden war.

Nach Angaben von Vornhusen und Güttler stehe der neue Beschluss im Einklang mit der aktuellen Rechtsprechung und sehe erheblich mehr Lärmschutz vor. Es sei geplant, im Stadtgebiet 13 Kilometer Schallschutzwände zu bauen, dies

seien 5 km mehr als bisher geplant waren. Mehrere Anwohner erhielten zusätzlich Schallschutzfenster. Weiterhin berücksichtige der Beschluss neue naturschutzrechtliche Bestimmungen.

Auf Wetterauer Grund hingegen besteht bereits Baurecht. Es ist geplant, die Strecke auf 12,6 km viergleisig auszubauen, damit die S-Bahnen auf eigenen Gleisen ungestört fahren können. Da alle S-Bahnen der Linie 6 in den hochfrequentierten Frankfurter Innentunnel fahren, wirken sich trotz planmäßiger Standzeit in Frankfurt-West Überholungen durch verspätete Regionalzüge / InterCity bzw. Güterzüge auf das gesamt-

Auf Wetterauer Gebiet (wie hier zwischen Bad Vilbel-Süd und Berkersheim) besteht bereits Baurecht. Auf dem hochbelasteten Abschnitt kommt es immer wieder zu Verspätungen



te S-Bahn-Netz aus. Auch die geplante Trassenverlegung des InterCity für das Fahrplanjahr 2010 wird sich negativ auf die S6 auswirken (die Hessenschiene berichtete).

Der viergleisige Ausbau der Strecke nach Bad Vilbel gehört zum Projekt „Frankfurt RheinMainplus“, welches von der DB AG, der hessischen Landesregierung, der Stadt Frankfurt/Main, dem RMV und der Region Frankfurt RheinMain gemeinsam verfolgt wird. Für das Projekt wurde bereits ein Bau- und Finanzierungsvertrag zwischen Bahn, dem Land Hessen, der Stadt Frankfurt, dem Wetteraukreis und dem RMV abgeschlossen. Insgesamt belaufen sich die geplanten Investitionen auf 201 Mio. Euro. Der Bund übernimmt 60%, das Land Hessen 27,5%; den Rest teilen sich die Anlieger. Mit einer Fertigstellung (zügiger Bau vorausgesetzt) ist nicht vor 2015 zu rechnen. Ein weiterer Ausbau bis zum Bahnhof Friedberg ist vorgesehen und in Planung.

Als Maßnahmen sind neben neuen Gleiskörpern der Umbau und behindertengerechte Ausbau der Bahnhöfe Bad Vilbel und der weiteren Haltepunkte Bad Vilbel Süd, Ffm-Berkersheim, Ffm-Frankfurter Berg (heute mit Überholmöglichkeit) und Ffm-Eschersheim vorgesehen. Je nach Örtlichkeit werden Mittel- oder Außenbahnsteige gebaut. Weiterhin sollen drei Bahnübergänge durch den Bau von Straßenunterführungen ersetzt und einer beseitigt werden. Ein neues elektronisches Stellwerk zwischen Bad Vilbel und Ffm-Eschersheim war bereits im Jahr 2007 in Betrieb genommen worden.

Während von Seiten von Bahn, Landespolitik und RMV die Nachricht positiv aufgenommen wurde, regt sich gegen die geplante Erweiterung weiter Widerstand von den Anwohnern. So wird es mit hoher Wahrscheinlichkeit wie schon die Jahre davor zu juristischen Auseinandersetzungen kommen. Dies wurde von Seiten der Bürgerinitiativen „Gegen den viergleisigen Ausbau zwischen Frankfurt-West und Bad Vilbel“ und „2 statt 4“ angekündigt.

Kritikpunkte sind u.a. lange Bauzeit, verminderte Wohnqualität, Wertverlust von Immobilien, mangelnder Lärm- und Erschütterungsschutz bzw. zweifelhafter Brandschutz sowie Zerstörung des städtischen Grüngürtels. Ebenso wird kritisiert, dass die Prognosen für die täglichen Zugfahrten die letzten Jahre nicht nach oben korrigiert worden sind. Wegen Durchfahrten von nationalen und internationalen Güterzügen befürchten die Anwohner neben möglichen Unfällen auch eine Zunahme von Güterfahrten. So könnten nach Bahnschätzungen täglich bis zu 355 Personen- und Güterzüge sowie S-Bahnen auf der Trasse verkehren. Die Hälfte davon seien S-Bahnen. Nach neueren Prognosen im Bundesverkehrswegeplan seien nicht mehr 75 sondern 61 Güterzüge am Tag vorgesehen, argumentiert die Bahn.

Pro Bahn & Bus ist der Auffassung, Bedenken der Anwohner ernst zu nehmen und gemeinsam mit allen Beteiligten eine Lösung zu finden. Ungeachtet dessen spricht sich der Fahrgastverband angesichts der Fahrplanengpässe für den Ausbau aus und zeigt sich erfreut über die Fortschritte.

Keine Fahrradbeförderung in den Bussen

(gh) Die Verkehrsgesellschaft Mittelhessen (VM) betreibt seit Dezember 2008 im Rheingau-Taunus-Kreis die Buslinien 271 Idstein – Wiesbaden und 272 Limburg – Wiesbaden. In diesen beiden Buslinien ist seit ein paar Wochen keine Fahrradbeförderung mehr möglich. Den Busfahrern wurde seitens der Geschäftsleitung der VM unter Androhung einer Abmahnung untersagt, Fahrgäste mit

Fahrrädern einsteigen zu lassen. Eine öffentliche Bekanntgabe dieser Einschränkung ist allerdings bisher nicht erfolgt, deshalb ist die Zurückweisung und Verärgerung von Fahrgästen mit Fahrrädern recht hoch. Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus kritisiert das Vorgehen der VM. Es sollte nach wie vor möglich sein, bei entsprechendem Platz im Bus, Fahrräder mitnehmen zu können.

Nach wie vor Ungereimtheiten im RMV-Tarif

(gh) Auch im 15. Jahr des Bestehens des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) gibt es immer noch Ungereimtheiten im Tarifsystem. So wird beispielsweise für eine Fahrkarte von Niedernhausen (Ts) nach Wörsdorf die Preisstufe 2 berechnet, d.h. eine Einzelfahrkarte kostet für die 11 Bahnkilometer 1,95 Euro.

Will man aber eine Bahnstation weiter bis Bad Camberg fahren, ist dies bereits die Preisstufe 5 und die Einzelfahrkarte kostet 6,95 Euro. Für die nur sechs Kilometer weitere Strecke sind demnach 5 Euro mehr zu zahlen!!

Ein weiteres Beispiel für die tarifliche Ungerechtigkeit ist die Verbindung Niedernhausen (Ts) – Limburg (Lahn). Für die 38 Kilometer messende Strecke wird die Tarifstufe 6 (= 10,00 Euro für eine Einzelfahrt) berechnet. Für die 43 Kilometer von Wörsdorf nach Frankfurt (Main) werden dagegen nur 6,95 Euro für eine Fahrt (Tarifstufe 5) fällig.

Besonders krass aber ist folgendes Beispiel der Verbindung Hattersheim – Frankfurt-Höchst Farbwerke. Wird für diese Verbindung der Bus nach Kriftel, mit einem dort notwendigen 15 Minuten langen Fußweg von der Bushaltestelle zum Bahnhof und die Weiterfahrt mit der S-Bahn gewählt, ist dies die Preisstufe 1 für die etwas über 1-stündige Fahrt. Für die direkte 5 Minuten dauernde Fahrt mit der S-Bahn berechnet der RMV allerdings die Preisstufe 4. Der Preisunterschied beträgt hier bei einer Einzelfahrt 2,20 Euro und bei einer Monatskarte 74,60 Euro.

HESSENSCHIENE-ABO

für 16 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause

Bestellungen bitte an die Landesgeschäftsstelle in Lauterbach!

ICE-Anbindung von Darmstadt: Ohne Integralen Takt geht gar nichts

(cb) Die Planungsgeschichte der Neubaustrecke Frankfurt/M – Mannheim würde eine ganze Hessenschiene füllen. Während die Deutsche Bahn eine Trasse unter Umgehung des Darmstädter Hauptbahnhofs bauen will, möchte die Stadt, dass alle Züge durch Darmstadt fahren.

Doch aus Kosten- und Lärmschutzgründen denkt man jetzt um und kann sich auch einen ICE-Bahnhof direkt an der Autobahn vorstellen, angebunden an den übrigen ÖV nur durch eine Straßenbahnlinie! Dabei verliert man das Interesse der Fahrgäste völlig aus den Augen: Kurze und schnelle Umsteigewege. Wesentliche Ereignisse in letzter Zeit waren:

20.3.2009 OB Walter Hoffmann (SPD) rückt mit Blick auf die Zusatzkosten von über 100 Mio Euro von der bislang vertretenen „Bypass“-Lösung ab, favorisiert einen ICE-Halt „Westbahnhof“ an der autobahnnahe Haupttrasse – und erntet dafür heftige Kritik.

23.3.2009 Der Presseclub Darmstadt veranstaltet im „Alten Schalthaus“ unter dem Titel „Fährt der ICE nun doch vorbei?“ eine mit 200 Teilnehmern gut besuchte Podiumsdiskussion zum ICE-Halt.

25.5.2009 Offenlegung der Planfeststellungsunterlagen für den ersten, 8 km kurzen Abschnitt zwischen Frankfurt Stadion und der Kreisgrenze Groß-Gerau / Darmstadt-Dieburg.

4.9.2009 Die IHK Darmstadt beschließt ein neues, 24-seitiges Positionspapier, in dem zwar der Wert des Hauptbahnhofs als zentraler Umsteigeknoten betont, dennoch zusätzlich ein separater ICE-Bahnhof an der A5 statt einer Südanbindung

des Hauptbahnhofs gefordert wird.

Mitte September 2009 Die DB lehnt eine Vollenbindung, also die alleinige Führung der NBS

über den Darmstädter Hauptbahnhof ab, wie sie bislang von Stadt, Umland und Land Hessen favorisiert wurde. OB Hoffmann nannte als Ziel eine „politische Entscheidung bis Ende des Jahres“.

22.9.2009 Der scheidende ÖV-Stadtrat Klaus Feuchtinger (GRÜNE) benennt die Zusatzkosten für eine verbesserte Straßenbahnanbindung eines ICE-Aussenbahnhofs mit ca. 2 Mio Euro pro Jahr, weist auf betriebliche Probleme hin und stellt den „Westbahnhof“ als ICE-Halt generell in Frage.

Nach Bundestagswahl und Neubesetzung der Spitze des Bundesverkehrsministeriums dürfte recht bald eine politische Entscheidung herbeigeführt werden müssen, damit in weiteren Abschnitten die Planfeststellung vorbereitet und eingeleitet werden kann. Belange des Integralen Taktfahrplanes (ITF) spielten politisch bisher kaum eine Rolle.

Position von Pro Bahn & Bus

Die räumliche und zeitliche Verknüpfung von Fern-, Regional- und Nah-



verkehr macht einzig und allein im Darmstädter Hauptbahnhof Sinn! Eine Auskopplung der zusätzlich gewünschten ICE-Halte in Gestalt eines „Westbahnhofes“ auf der Grünen Wiese ist indiskutabel weil kontraproduktiv: Zubringerfahrten aus dem Umland würden auf den MIV abwandern.

Zur Verbesserung der Einbindung von Darmstadt in das künftige Fernzugnetz sind zwei zentrale Bausteine umzusetzen:

1. Die Aufwertung heutiger IC-Züge zu einem stündlichen „Wissenschafts-Express“
2. Eine Neukonzeption der stündlichen ICE-Linie Hamburg - Basel

Einbindung von Darmstadt in den „Wissenschafts-Express“

Kern aller Überlegungen darf nicht die prestige-orientierte Fixierung auf „irgendwelche“ ICE-Halte „irgendwo“ auf Darmstädter Gemarkung sein. Ausgangspunkt hat vielmehr ein überzeugendes Fahrplankonzept zur optimierten Verbindung und Erschließung in ganz Hessen zu sein – von Kassel im Norden über Mittelhessen und Rhein-Main bis hinunter zur Bergstraße.

Mit der „Drehung“ der IC-Zeitlage um 30 Minuten zum Fahrplanwechsel am 13.12.2009 wird die bisher gewohnte wechselseitige Ergänzung von IC und RE auf der Main-Weser-Bahn von Kassel über Gießen nach Frankfurt/M aufgebrochen. Der entstehende 30/90-Minuten-Stolper-„takt“ ist völlig unakzeptabel. Er verschärft den bekannten Konflikt durch unterschiedliche Tarife nochmals und er-

schwert die Anschlussbildung bei Zug und Bus.

Ein echtes Zukunftskonzept auf dieser zentralen hessischen Fernverkehrsachse kann nur in einem stündlichen Angebot schneller Züge mit Fernverkehrsstandard bestehen, die tariflich in die drei Verbünde und fahrplantechnisch in die örtlichen Anschlussknoten integriert sind.

Zu fordern ist ein echter „Wissenschafts-Express“, an dessen Laufweg die Universitäts- und (Fach-)Hochschulstädte sich perlschnurartig reihen: Hamburg – Hannover – Göttingen – Kassel – Marburg – Gießen – Friedberg – Frankfurt/M – Flughafen – Darmstadt – Heidelberg und weiter Richtung Stuttgart bzw. Karlsruhe.

Mit der anstehenden Ablösung der heutigen lokbespannten IC-Züge durch ICE-Triebzüge besteht erstmals die Möglichkeit, über den Einsatz der Neigeotechnik gezielte Fahrzeitverkürzungen zu realisieren.

Optimierte Anschlüsse innerhalb eines künftigen ICE-Fernverkehrsnetzes muss es primär in Kassel und Frankfurt/M geben. Zugleich sind die Zeitlagen in Gießen, Friedberg und Darmstadt weitgehend gebunden. Auffällig ist hierbei die relativ gedehnte ITF-Kantenfahrzeit zwischen Frankfurt/M Hbf und Darmstadt von fast einer halben Stunde. Ziel sollte es demnach sein, bestimmte „Überschusszeiten“ nicht einfach in Frankfurt/M Hbf „abzustehen“, sondern wesentlich sinnvoller zu nutzen.

Pro Bahn & Bus schlägt daher vor, die künftige ICE-Linie auf Main-Weser- und Main-Neckar-Bahn zusätzlich über den

Frankfurter Flughafen zu führen! Damit würden sowohl für Nord- und Mittelhessen als auch für die Bergstraße und Heidelberg stündliche, umsteigefreie und verbundbenutzbare Schnellverbindungen zum Flughafen entstehen.

Vorteil eines solchen Konzeptes zur Flughafeneinbindung ist, daß im Gegensatz zu bisherigen „Shuttlezug“-Überlegungen dabei von der Nutzung bestehender Zugleistungen ausgegangen wird. Dies senkt ganz wesentlich die Kosten, wertet vorhandene Angebote auf und vermeidet lästige Umsteigevorgänge.

Voraussetzung für die Realisierung ist die Einplanung einer solchen Nord-Süd-Linie in die künftige Gleisinfrastruktur des Dipols „Flughafen - Frankfurt/M Hauptbahnhof“. Während im Ostkopf des Flughafen-Fernbahnhofes bereits heute das Gleisbild für ein notwendige „Kopfmachen“ vorbereitet ist, muss beim Umbau des Frankfurter Hauptbahnhofes die Durchbindung von der Main-Weser-Bahn

über Station zum Flughafen-Fernbahnhof zusätzlich berücksichtigt werden. Voraussetzung ist ferner, dass diese aus Mittelhessen immer wieder geforderte ICE-Linie zwingend in die Verbundtarife von NVV, RMV und VRN integriert wird.

Darmstadt bildet im Zuge dieser ICE-Linie heute und in Zukunft einen Integralen Taktnoten zur Minute 30. So wird garantiert, dass die verbesserte Fernverkehrsmobilität auch tatsächlich einen Nutzen für die Region zeitigen, statt beim nochmaligen Umsteigen auf die „Straßenbahn am Westbahnhof“ wirkungslos zu verpuffen.

Einbindung von Darmstadt in die stündliche ICE-Linie Hamburg - Basel

Wegen der klaren Knotenzeitvorgabe in Darmstadt kommt eine Einbindung in das heutige ICE-Linienbündel des benachbarten 30er-Knotens in Mannheim nicht in Frage. Vielmehr kann nur eine ICE-Linie des künftigen 00-Knotens Mannheim

diese Funktion übernehmen. Hierbei bietet sich die heutige Li-



Taktnoten Darmstadt schon heute: zur Minute 30 treffen sich die Züge aus allen Richtungen, sodass schnell umgestiegen werden kann

nie Hamburg – Kassel – Basel an, die im Abschnitt Hamburg – Frankfurt/M durch ihren Zeitversatz bereits heute eine Verdichtungsfunktion gegenüber dem dortigen ICE-Hauptbündel wahrnimmt.

Nach einem späteren Ausbau des Kinzigtalkorridors wird es möglich, die Zeitlage dieser ICE-Linie nördlich von Mannheim deutlich anzupassen sowie die Fahrzeiten zu verkürzen. Unter Auslassung der bereits anderweitig gut bedienten Halte in Göttingen, Fulda und Hanau entstände so eine echte Nord-Süd-Sprinterlinie im Stundentakt. In Kassel gäbe es zur Minute 00 eine optimale Verknüpfung mit dem „Wissenschafts-Express“ der Main-Weser-Bahn, zugleich würde damit die heutige Angebotsdichte für Göttingen garantiert. Durch Fahrzeitkürzungen im Kinzigtalkorridor erreicht der ICE-„Sprinter“ Frankfurt/M so zeitig, dass der geringfügige Umweg über Darmstadt bis zum folgenden Systemknoten in Mannheim wieder aufgeholt werden kann. Das bestätigt im Übrigen die Position der Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spesart, die die Projektkette „Erfurt – Fulda – Großknoten Frankfurt – Mannheim“ stets als funktionale Einheit gesehen hat.

Verkehrlicher Sinn des neuen Systemhaltes in Darmstadt ist es, die attraktiv kurzen ICE-Fahrzeiten im Nordabschnitt



Hamburg – Rhein-Main verlustarm an den „Wissenschafts-Express“ in Richtung Bergstraße – Heidelberg (Karlsruhe / Stuttgart) sowie die Region rund um Darmstadt weiterzugeben. Zugleich wird der 30er-Knoten Darmstadt mit dem künftigen 00-Teilknoten Mannheim in unter 20 Minuten verbunden. Damit erhält nicht nur Darmstadt sondern auch der

Raum Dieburg/ Aschaffenburg erstmals schnelle ICE-Direktverbindungen in Richtung Karlsruhe – Freiburg – Basel.

Voraussetzung zur Umsetzung dieses zweiten Bausteins ist die südliche Anbindung von Darmstadt an die NBS. Angesichts einer niedrigen Zugdichte (ein ICE je Stunde und Richtung) sowie geringer Geschwindigkeiten im Bereich der Eschollbrücker Straße kann die bauliche Umsetzung deutlich sparsamer als bei einer „Vollanbindung“ für 250 km/h erfolgen.

Konsequenzen für den Knoten Darmstadt Hbf

Die Herstellung optimaler Umsteigemöglichkeiten im Darmstädter Hauptbahnhof um die Knotenminute 30 setzt mittelfristig die Einbindung folgender, mindestens ständig verkehrender Zuglinien voraus:

- * Main-Weser-ICE-T Hamburg - Gießen – Heidelberg 2 Züge
 - * „Sprinter“-ICE Hamburg – Basel 2 Züge
 - * RB 65 Odenwaldbahn 1 Zug
 - * RB Pfungstadt – Darmstadt 1 Zug
 - * SE 60 Frankfurt/M - Darmstadt – Heidelberg 2 Züge
 - * RB 75 Wiesbaden – Darmstadt – Aschaffenburg 2 Züge (K)
 - * S 6 Friedberg – Darmstadt 1 Zug (K)
- Summe 11 Züge

Da der Darmstädter Hauptbahnhof gegenwärtig nur 10 „echte“ Bahnsteigkanten aufweist, wird deutlich: Die gewünschte Knotenfunktion ist ohne Ein-

griffe in das Gleisbild und den Bau zusätzlicher Bahnsteiganlagen kaum realisierbar.

Ziel hierbei muss es sein, die anspruchsvolle Betriebsabwicklung kurz vor und nach der Knotenminute 30 so reibungsarm wie nur möglich zu gestalten. Insbesondere die vier Fernverkehrszüge müssen möglichst unabhängig voneinander und von den übrigen Zügen ein- und ausfahren können, um die Aufenthalts- und Korrespondenzzeiten im zeitsensiblen Fernverkehr zu minimieren.

Nutzen für Darmstadt und Region

Stadt und Umland werden mit vier verschiedenen Fernverkehrsachsen optimal im Stundentakt vernetzt. Dieses Angebotsgerüst beruht ausschließlich auf bereits heute verkehrenden Zuglinien, die gezielt weiter entwickelt werden können. Der Flughafen wird hierbei voll integriert, neue Direktverbindungen werden geschaffen. Der Darmstädter Hauptbahnhof wird in seiner Rolle als Verkehrsdreh-scheibe nachhaltig gestärkt. Darmstadt und Aschaffenburg ergänzen sich gegenseitig in Bezug auf die Vernetzung ihrer verbindenden Regionalverkehrsachse mit den jeweiligen ICE-Angeboten Richtung Mannheim – Basel bzw. Nürnberg – München.

Durch die ebenso attraktiven wie kostengünstig realisierbaren Fernzugangebote bleiben genügend Finanzmittel zur Aufwertung und Verdichtung des Regionalzugangebotes übrig, statt in fragwürdigen „Shuttle-“, oder „IC-Ersatz-Verkehren“ zu versickern.

Kommentar: Hessen muss sagen, was es will!

Der Frankfurter Flughafen wird ausgebaut – aber kommt man aus Mittelhessen, von der Bergstraße oder aus dem Kinzigtal „landseitig“ per Direktzug dorthin? Nein! Seit Jahren verstauben hoffnungsvolle Ansätze in den Schubladen, dämmert das vom RMV visionierte RE-X-Achsenkreuz in landespolitischer Agonie. Wo bleibt die Wallauer Spange? Wo der Ausbau des Großknotens Frankfurt zwischen Stadion und Hanau?

Die A5 ist knallvoll, an der A49 rollen die Bagger – doch auf der parallelen Main-Weser-Bahn wird das ohnehin spärliche Angebot schneller Züge systematisch zerrupft, droht gar die Streichung des von der DB ungeliebten Produktes „InterCity“.

Ebenso unerfreulich die Hängepartie in Darmstadt. Das Raumordnungsverfahren ist längst abgeschlossen, die erste Planfeststellung läuft. Doch wirklich entscheiden ist nichts. Es droht ein peinlicher Torso wie der südlich von Erfurt. Wer Forderungen an andere stellt, über die örtlichen Konsequenzen dieser Forderungen aber lautstark meckert, verliert jede Glaubwürdigkeit. Bahnkunden und Umstiegswillige erwarten klare Verhältnisse – in Darmstadt, aber auch anderswo in Hessen.

Aus Wiesbadener Regierungssicht war die Welt bisher recht bequem: In Berlin saßen die Falschen am Tisch, blockierten hessische Projekte, waren die Bösen. Nun, nach der Bundestagswahl, besteht die Option auf das, was die Kanzlerin einst „Durchregieren“ nannte. Doch was hat Hessen auf Bundesebene bisher ÖV-konzeptionell eingebracht?

Die Hessische Landesregierung darf sich gerade jetzt keine offene Flanke gegenüber Berlin erlauben. Denn auch und gerade unter Parteifreunden wird mit harten Bandagen gekämpft, wenn es um knappe Bundesgelder geht.

Das Landesministerium unter Dieter Posch und Steffen Saebisch muss in zentralen Fragen der Schienenverkehrspolitik jetzt eine Führungsrolle übernehmen. Integraler Takt, Fernverkehrserreichbarkeit und komplexe Knotenausbauten kann man nicht „mal eben“ auf jene Verkehrsverbünde abwälzen, die man finanziell knapp hält.

Auf Bundesebene werden in zentralen Fragen der Schienennetzentwicklung noch in diesem Jahr die Weichen gestellt. Es wird höchste Zeit, dass in Berlin hessische Schienenverkehrsbelange endlich mit dem nötigen Nachdruck vertreten werden. Mit einer Initiative gar zur Bereinigung des Tarifdschungels wären sogar bundesweit Lorbeeren zu ernten. Nur Mut!

Christian Behrendt

RMV: Gestiegene Fahrgastzahlen, besseres Marketing geplant

Die RMV-Geschäftsführung hat in ihrem Bericht für das Jahr 2008 trotz der Wirtschaftskrise erneut gestiegene Fahrgastzahlen vorweisen können (von 649 Millionen im Jahr 2007 auf 655 Millionen in 2008). Und das bei einem guten Verhältnis von Aufwand (1,22 Milliarden Euro) und Ertrag (0,66 Milliarden Euro). Der Kostendeckungsgrad beträgt damit 54 %.

„Dieses gute Ergebnis werden wir auch künftig erzielen“, kündigte RMV-Geschäftsführer Knut Ringat an, „indem wir erstens die Qualität im Dienst am Fahrgast in den Vordergrund stellen und zweitens dafür den Wettbewerb stärker nutzen. Und drittens werden wir fortfahren, unsere Tarife in einem entsprechenden Preis-Leistungs-Verhältnis weiter zu entwickeln.“

Eine weitere Entscheidung zum RMV-Tarif betrifft die seit 2005 mit bis zu 25 Prozent Rabatt angebotenen 9 Uhr-Jahreskarten und -Monatskarten. Mit einem gezielten Marketing soll den Senioren

näher gebracht werden, wie gut dieses Angebot ihren Bedürfnissen entspricht. Außerdem wird geprüft, ob diese - ab 9 Uhr morgens, am Wochenende und an Feiertagen auch ganztags, gültigen - preiswerten Fahrkarten zusätzlich als Wochen- und Tageskarten das Sortiment bereichern können.



Der Kauf von Fahrkarten soll komfortabler werden, indem außer dem bereits existierenden „HandyTicket“ zusätzlich das elektronische Ticket schrittweise eingeführt wird. Dieses System ermittelt je nach zurückgelegter Fahrt den Preis automatisch. Hierzu bekundete die RMV-Aufsichtsratsvorsitzende, Oberbürgermeisterin Petra Roth, ein besonderes Interesse daran, „die Metropolregion Frankfurt RheinMain hier zur Nummer 1 in Deutschland zu entwickeln.“ Denn nicht nur Touristen und Geschäftsleute schätzten es sehr, so Roth, wenn sie ohne Tarifkenntnisse und ohne Ärgernisse am Automaten schnell in Busse und Bahnen einsteigen könnten - ohne sich jemals Gedanken über Anschlussfahrkarten machen zu müssen.

*Der Kostendeckungsgrad im RMV ist in den letzten Jahren leicht auf 54 % gesunken
2 Grafiken: RMV*





Im RMV ging die Ära Sparmann zu Ende Knut Ringat und Klaus-Peter Güttler neue Geschäftsführer

(og) Mit dem 31. August endete aus Altersgründen die Tätigkeit von Volker Sparmann als Sprecher der Geschäftsführung der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH. Die RMV-Aufsichtsratsvorsitzende und Frankfurter Oberbürgermeisterin Petra Roth und der Hessische Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Dieter Posch würdigten vor allem Sparmanns Engagement für die Integration der Verkehrssysteme und der gesamten Region.

Damit eng verknüpft sei die im RMV organisierte gute Zusammenarbeit der für den öffentlichen Nahverkehr zuständigen Kreise und großen Städte, die gemeinsam mit dem Land Hessen den RMV als leistungsfähigen und deutschlandweit herausragenden Verkehrsverbund aufgestellt haben.

Nach dem Ausscheiden von Volker Sparmann wurde Knut Ringat zum Spre-

cher der Geschäftsführung und Klaus-Peter Güttler, bislang Staatssekretär im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, als weiterer Geschäftsführer vom Aufsichtsrat bestellt.

Volker Sparmann selbst wird auch künftig nicht untätig sein: Als Vorsitzender eines Koordinationsrates wird er sich um die Harmonisierung der drei in Hes-

Hessens Verkehrsminister Dieter Posch (links) hob hervor, wie Sparmann immer wieder die politischen Entscheidungsträger auf gemeinsame Ziele ausgerichtet habe und sich anschließend alle Beteiligten als Gewinner fühlen durften.
Foto: RMV/Joppen



sen tätigen Verkehrsverbünde kümmern. In der „Fahrzeugmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH (fahma)“, die beispielsweise Eigentümerin der Triebzüge auf der Odenwaldstrecke ist, arbeitet Sparmann weiterhin als Geschäftsführer.

Sparmann begleitete den Rhein-Main-Verkehrsverbund von Anfang an: Zunächst leitete er als Geschäftsführer die Gründungsgesellschaft, die er nach nur zwei Jahren Mitte 1994 mit einem kleinen, sehr engagierten Team in die heutige RMV GmbH überführen konnte. Nach

einer ebenfalls nur kurzen Vorbereitungszeit nahm Ende Mai 1995 der Verkehrsverbund seinen Betrieb auf. Seit dem gelang es den 26 im RMV organisierten Städten und Kreisen gemeinsam mit dem Land Hessen die Fahrgastzahlen stetig zu steigern, von 520 Millionen auf 655 Millionen pro Jahr. Und das bei einem hohen Preisdeckungsgrad von 54 Prozent, der im Vergleich zum Bundesdurchschnitt den Steuerbürgern der Region Frankfurt RheinMain einen dreistelligen Millionenbeitrag erspart - pro Jahr.



"Stabsübergabe": Volker Sparmann reicht den Grundvertrag des RMV weiter an seinen Nachfolger als Sprecher der Geschäftsführung, Knut Ringat, und an Klaus-Peter Güttler, dem neuen Geschäftsführer.

Foto: RMV/Joppen

Verkehrsverbund Rhein-Neckar: Mobilitätsgarantie für Zeitkarteninhaber

(og) Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) hat zum 1. September 2009 eine Mobilitätsgarantie für Inhaber von VRN-Zeitkarten und für Fahrgäste mit Schwerbehindertenausweis inklusive Freifahrtberechtigung (Wertmarke) eingeführt. Verspätet sich die voraussichtliche Ankunftszeit bei Bus und Straßenbahn um mehr als 30 Minuten, im Eisenbahnverkehr bei der DB Regio AG und der Rhenus Veniro GmbH & Co KG um mehr als 60 Minuten, werden die Kosten für ein Taxi zum Zielort erstattet.

„Wir ergänzen die gesetzlichen Regelungen und Fahrgastrechte und sorgen damit im VRN-Verbundgebiet für mehr Komfort und Verlässlichkeit im Nahverkehr“, so Horst Kummerow, Geschäftsführer der Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN).

Ein Fahrgast kann bei Verspätungen und Fahrtausfällen auf ein Taxi umsteigen und sich den Fahrpreis dafür im Nachhinein erstatten lassen. Voraussetzung dafür ist, dass er davon ausgehen kann, dass sein Fahrtziel mit den zur Fahrt benutzten VRN-Verkehrsmitteln (Bus und Straßenbahn) um mehr als 30 Minuten, im Eisenbahnverkehr um mehr als 60 Minuten, später als im Fahrplan ausgewiesen erreichen wird und er keine Möglichkeit hat, andere das Fahrtziel erreichende VRN-Verkehrsmittel zu nutzen. Die Taxikosten werden so dann bis zu einem Betrag in Höhe von 50 Euro ersetzt.

Die seit September gültige Mobilitätsgarantie gilt für VRN-Zeitkarteninhaber, also wer ein Freizeit-Ticket, eine Jahres-, Monats- oder Wochenkarte Jedermann, ein Job-Ticket, die Karte ab 60, ein RheinNeckar-Ticket oder eine Senioren-Monatskarte hat. Ebenfalls Anspruchs-

berechtigt sind Schwerbehinderte mit entsprechender Freifahrtberechtigung. Ausgenommen von der Regelung sind die Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs.

Die Inanspruchnahme der Mobilitätsgarantie ist ausgeschlossen, wenn die Verspätung oder der Fahrtausfall nicht auf das Verschulden eines der im VRN kooperierenden Verkehrsunternehmen zurückgeht. Insbesondere begründen zum Beispiel Unwetter, Streik und Bombendrohung sowie ein Verschulden des Fahrgastes keinen Anspruch. Ebenfalls keine Garantie gibt es, wenn die Verspätung oder der Fahrtausfall vor dem Ticketkauf (z.B. auf www.vrn.de – Baumaßnahmen, Verkehrshinweise, Sonderverkehre) bekannt war.

Die Garantieleistung kann durch das Ausfüllen eines Erstattungsantrages mit dem Beleg der Taxiquittung sowie einer Kopie des VRN-Fahrscheins innerhalb von 14 Tagen nach dem Vorfall beim VRN geltend gemacht werden. Den Antrag für die Mobilitätsgarantie erhält man bei den Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen oder im Internet unter

www.vrn.de/service/mobilitaetsgarantie/

Pro Bahn & Bus-Sonderfahrt ins Bergische Land mit über 220 Teilnehmern

(j1) Mit über 220 Teilnehmern war die Sonderfahrt am 12. November 2009 nach Wuppertal und in das Bergische Land die am besten nachgefragte Fahrt in den letzten Jahren. Schon 3 Wochen vor dem Fahrtermin war die Sonderfahrt ausgebucht.

Am Reisetag begann für die Aktiven bereits um 6 Uhr. Innerhalb von 2 Stunden mussten über 40 Liter Kaffee gekocht und 150 Brötchen geschmiert werden. Doch das mittlerweile durch einige Sonderfahrten erfahrene Organisationsteam konnte pünktlich um kurz nach 8 Uhr die am Butzbacher Ostbahnhof von der Hessischen Landesbahn bereitgestellten drei Triebwagen mit jeweils einem Ess- und Getränkestand bestücken. Anschließend wurde zum DB-Bahnhof in Butzbach

gefahren, wo schon zahlreiche Fahrgäste auf den Sonderzug warteten.

Pünktlich um 08:43 Uhr begann die Fahrt Richtung Gießen. Nach Kopfmachen dort ging es weiter durch das Dilltal nach Siegen. Infolge zweier großer Baustellen konnte dann nicht wie ursprünglich geplant nach Hagen durch das Lennetal gefahren werden. Stattdessen fuhren die Triebwagen durch das Siegtal Richtung Köln, um kurz vor Köln über

Bei Blankenberg fährt der Sonderzug durch das Siegtal Richtung Köln Foto: Martin Mildner



Fahrgastwechsel im Straßenbahnmuseum

sonst nur im Güterverkehr genutzte Gleise direkt nach Opladen und weiter nach Solingen zu gelangen. Wegen hoher Streckenbelegung und eingleisiger Streckenabschnitte wurde bis Solingen eine Verspätung von 15 Minuten eingefahren.

In Solingen standen vor dem Bahnhof schon drei Busse der Stadtwerke Solingen bereit, um die Besucher des Straßenbahnmuseums aufzunehmen. Die Fahrgäste, die als Fahrtziel Wuppertal ausgewählt hatten, fuhren mit einem Planzug der Deutschen Bahn zu ihrem Ziel, nachdem sie schon im Sonderzug die passenden



Fahrkarten bekommen hatten.

Durch die O-Bus-Hauptstadt Solingen ging die Fahrt nach Kohlfurth, wo nach einem kurzen Fußweg das Straßenbahnmuseum „Bergische Museumsbahnen“ erreicht wurde. Hier wartete schon der Straßenbahntriebwagen 275 auf die erste Gruppe, um dann zu einer Fahrt in das landschaftlich reizvolle Kaltenbachtal zu starten. Die anderen Fahrgäste konnten an Führungen durch die große Fahrzeug-

Über 200 Fahrgäste warten auf die Sonderbusse zur Rückfahrt an den Solinger Hauptbahnhof





*Durchfahrt in Solingen Grünewald; im Hintergrund das bekannte Zwillingwerk, wo Scheren und Messer produziert werden
Foto: Matthias Sulik*

sammlung des Museums teilnehmen oder in der Bücherstraßenbahn nach Literatur und Souvenirs stöbern. Auf der anderen Straßenseite lud der Biergarten Strandcafé

zum Verweilen ein, denn das gute Wetter spielte mit und erlaubte einen Aufenthalt unter alten Bäumen direkt an der Wupper.

Dank zügiger Fahrweise der Straßenbahn konnte die Rückfahrt mit den Bussen der Stadtwerke Solingen fast planmäßig angetreten werden. An der Bushaltestelle Kohlfurther Brücke warteten die rund 200 Fahrtteilnehmer auf die Busse und sorgten damit bei den vorbeifahrenden Autofahrern für einiges Aufsehen.

In Solingen wurde die Fahrt mit den Triebwagen der Hessischen Landesbahn fortgesetzt. Nun ging es auf die Strecke nach Remscheid und nach knapp 10 Minuten war die Müngstener Brücke erreicht, von der aus man einen sehr schönen Rundblick auf das Wuppertal und das

Blick aus dem Führerstand auf die Müngstener Brücke und das Wuppertal





Die Fahrtteilnehmer mit Fahrtziel Wuppertal konnten auch die Schwebebahn nutzen



Auf der Steilrampe hinunter nach Erkrath. Der Bahnsteig liegt in der Waagrechten, direkt davor hört das Gefälle auf

Bergische Land hatte. Aus 107 Meter Höhe waren die Menschen am Boden nur noch als kleine Punkte zu erkennen.

Weiter ging die Fahrt nach Wuppertal-Oberbarmen. Ab hier begleitete die Wuppertaler Schwebebahn die Bahnstrecke in einiger Entfernung. In Oberbarmen oder am nächsten Halt, Wuppertal Hauptbahnhof, stiegen die Fahrgäste mit Ziel Wuppertal wieder zu. Zwischen Wuppertal und Düsseldorf wurde die Steilrampe Hochdahl - Erkrath in Talrichtung befahren. Mit 33 Promille Gefälle ist die Strecke die steilste Hauptbahn in Deutschland. Bis 1926 wurden schwere Züge mit Hilfe von Seilen den Berg hinauf gezogen.

Im Kölner Hauptbahnhof wartet der Sonderzug zwischen ICE und Kölner Dom auf die Abfahrt zur Südbrücke



Über Düsseldorf und Neuss fuhr der Sonderzug nach Köln, wobei in Dormagen das große Bayerwerk durchfahren wurde. Im Kölner Hauptbahnhof wurde die Fahrtrichtung nochmals gewechselt, um anschließend über die Kölner Südbrücke zu fahren, von wo aus man eine schöne Aussicht auf das Kölner Stadtpanorama hatte. Ab Köln-Kalk schloss sich der Kreis und über die Sieg- und Dillstrecke sowie die Main-Weser-Bahn gelangten die Fahrgäste wieder zu ihren Einstiegsbahnhöfen zurück.

Obere Edertalbahn Frankenberg - Hatzfeld - Bad Berleburg ex KBS 364

Radwegebau soll bald beginnen

(js) Noch im Jahr 2009 sollen die Vorarbeiten für den Bau eines Radweges auf der ehemaligen oberen Edertalbahn (Frankenberg – Hatzfeld – Bad Berleburg) beginnen. Damit soll der letzte Lückenschluss des Ederradweges (früher Ederauenradweg) zwischen der Ederquelle und ihrer Mündung vollzogen werden.

Der Radweg wird zwischen Beddelhausen (Nordrhein-Westfalen) und Dodenau weitestgehend auf der Trasse der bereits abgebauten Bahnstrecke verlaufen. Bei Holzhausen werden die beiden Eisenbahnbrücken über die Eder durch den Einbau je einer Radbrücke für den Radweg vorbereitet. Zwischen Reddighausen und Dodenau soll der Weg durch den alten Eisenbahntunnel geführt werden. In der kalten Jahreszeit soll der Reddighäuser Tunnel allerdings verschlossen werden, weil dort die seltene Mopsfledermaus überwintert. Der Verkauf der Trasse ist noch nicht vollzogen, jedoch wird bereits ein Kaufpreis von 125 000 Euro beziffert.

Marburg - Frankenberg RMV-Linie 42

Haltepunkt Ernsthäuser modernisiert

(js) Während der hessischen Sommerferien fanden im Haltepunkt Ernsthäuser an der Strecke Marburg – Frankenberg Bau-

arbeiten statt. Als zweite Station an der Burgwaldbahn erhielt auch dieser Haltepunkt einen neuen, modernen Bahnsteig. Zuerst wurde das Streckengleis neu eingeschottert und um einige Zentimeter angehoben, was vorübergehend einen besonders niedrigen Bahnsteig hinterließ, der den Einstieg in die Züge während der Bauarbeiten erschwerte. Als nächstes wurde die in Richtung Münchhausen liegende Bahnsteighälfte abgetragen und anschließend neu mit einer Höhe von 55 cm errichtet. Nachdem der südliche Teil gepflastert und mit neuen Lampen versehen war, erhielt dieser einen provisorischen Zugang. Der Fahrkartenautomat wurde ebenfalls vorübergehend am neuen Bahnsteig aufgestellt, so dass die Züge nun am neuen Bahnsteig halten konnten.

Anschließend wurde der nördliche Bahnsteigteil abgetragen und erneuert. Dieser erhielt eine Rollstuhl- und Kinderwagen gerechte Rampe sowie eine Bahnsteiguhr! Nachdem der Fahrkartenautomat seinen alten Platz wieder einge-

*Alte und neue Bahnsteighälfte der Haltestelle Ernsthäuser am 30. Juli 2009. Im Hintergrund der neuen Edeka-Markt.
Foto: Jürgen Schmied*





Der fast fertig gestellte neue Bahnsteig der Haltestelle Ernsthäuser mit Uhr, gläsernem Unterstand und neuem Zugangsbereich am 28. September 2009. Foto: Jürgen Schmied

nommen hat, konnte der gesamte 100 m lange Bahnsteig in Betrieb genommen werden. Er verfügt nun auch über ein Leitsystem für Blinde und sehbehinderte Menschen. Am 11. September wurde ein neuer, voll verglaster Unterstand aufgebaut und ein Geländer im Zugangsbereich installiert. Weiterhin soll noch ein Fahrgast-Informationssystem installiert werden, welches auf verspätete Züge hinweisen wird. Im Bahnhof Cölbe wurde ein solches System bereits in den vergangenen Wochen installiert und in Betrieb genommen.

Der behindertengerechte Bahnsteigzugang hat allerdings noch ein kleines Manko für Nichtbehinderte: Diese müssen durch den Zick-Zack-Kurs der Rampe einen kleinen aber störenden Umweg in Kauf nehmen. Durch das einfache Anbringen einer Treppenstufe könnte der Bahnsteig auch auf direktem Weg angesteuert werden, was den etwas umständlichen Zick-Zack-Kurs ersparen würde.

In die Modernisierung des Haltepunktes hat die Kurhessenbahn 220 000 Euro investiert. Zusätzlich plant die Gemeinde Burgwald zum Abschluss noch den Bau einiger Park-und-Ride-Parkplätze in direkter Nähe zum Bahnsteigzugang. Weiterhin erlaubt der angrenzende Lebensmittelmarkt auch die Benutzung seiner Parkplätze durch die Bahnkunden.

Geplante Baumaßnahmen im nächsten Jahr

(js) Im kommenden Jahr plant die Kurhessenbahn weitere Investitionen in Höhe von 9 Millionen Euro in die Modernisierung der Burgwaldbahn. Darin enthalten sind die folgenden Arbeiten: In den Bahnhöfen Münchhausen und Wetter sollen Gleise und Weichen erneuert werden. Außerdem sind neue Mittelbahnsteige jeweils in der Nähe der Bahnübergänge geplant, was den Zugangsweg für die Fahrgäste bei beiden Bahnhöfen deutlich verkürzen wird. In Birkenbringhausen und Simtshausen werden die Außenbahnsteige ebenfalls erneuert.

Die gesamte Strecke wird eine neue Leit- und Sicherungstechnik erhalten, damit müssen auch die vier Bahnübergänge in Frankenberg (Berleburger Straße), Münchhausen (Battenberger Straße) und Wetter (Kandelsgasse und Bahnhofstraße) erneuert werden, um diese an das neue elektronische Stellwerk anzuschließen.



Hellertalbahn Betzdorf - Haiger - Dillenburg RMV-Linie 41

10 Jahre Hellertalbahn

(jl) Schon seit 10 Jahren fährt die Hellertalbahn mit ihren modernen Triebwagen von Betzdorf über Herdorf, Neunkirchen und Haiger nach Dillenburg. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen besteht aus den drei Gesellschaftern Hessische Landesbahn, Westerwaldbahn und Sieger Kreisbahn und setzt Dieseltriebwagen vom Typ GTW2/6 ein.

Das Jubiläum wurde standesgemäß mit einem Streckenfest am 27. September gefeiert. In mehreren Orten gab es Veranstaltungen, so in Burbach ein Römerfest, in Neunkirchen ein Bauern- und Öko-markt und in Herdorf ein Oktoberfest. Zu den normalen Triebwagen der Hellertalbahn pendelte zusätzlich ein nostalgischer Schienenbus der Oberhessischen Eisenbahnfreunde. Bei den Fahrpreisen galt ein günstiger Spezialtarif, mit dem man beliebig viele Züge am Jubiläumstag fahren konnte.

*Bahnhofsfest am Bahnhof Neunkirchen
Foto: Stefan Grasshoff*



Aartalbahn Abschnitt Wiesbaden - Bad Schwalbach (ex KBS 548)

Aartalbahn-Konferenz Mitte Oktober

(og) Der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Wiesbaden, Dr. Helmut Müller, und der Landrat des Rheingau-Taunus-Kreises, Burkhard Albers; haben sich gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) darauf verständigt, für Mitte Oktober eine „Aartalbahn-Konferenz“ zu terminieren.

Bei diesem Treffen in Wiesbaden werden die Ergebnisse der jüngsten Untersuchungen vorgestellt, die die verkehrlichen und finanziellen Aspekte einer möglichen Reaktivierung der Strecke beleuchten. Außerdem wird der RMV informieren, welche Rolle die Aartalbahn bei der Fortschreibung seines regionalen Nahverkehrsplans spielen könnte. Von besonderer Bedeutung wird das Auslaufen des Gemeindeverkehrsfinanzierungs-Gesetzes und die damit verbundene Neuordnung der finanziellen Förderungsmöglichkeiten des Öffentlichen Verkehrs sein.

Nach Ansicht des Verkehrsverbundes könnte dann bei einer Entscheidung zur Aartalbahn der politische Spielraum größer sein als heute. Wie im RMV konzeptionell bereits verabredet sollten dann die Wechselbeziehungen zwischen dem gesamten System und einzelnen Verkehrsachsen stärker berücksichtigt werden. Eine solche netzbezogene Betrachtung würde den Verkehrswert einer reaktivierten Aartalbahn möglicherweise erhöhen.

Main-Lahn-Bahn Limburg - Niedernhausen - Frankfurt, RMV-Linie 20 Neue Brücke für den Eppsteiner Bahnhof

(og) Mit dem Einschwenken der neuen Rad- und Fußwegbrücke am Stadtbahnhof in Eppstein ist ein weiterer Baustein im Rahmen des Gesamtumbaus gesetzt worden. Bereits vor zwei Jahren waren das umgebaute und modernisierte Empfangsgebäude und die RMV-Mobilitäts-Info eröffnet worden.

Die neue Brücke ist rund 33 Meter lang, vier Meter breit und hat eine Höhe von 16 Metern. Sie ergänzt die alte Sandsteinbrücke, die ab 2013, wenn die Busse den Bahnhof direkt anfahren, als Zufahrt für diese zum Bahnhof dienen und damit für Fußgänger und Fahrradfahrer zu schmal wird.

Dass die neue Brücke bereits jetzt gesetzt wurde, ist dem Neubau des Bahntunnels geschuldet. Wenn die Baustellen-

*Der neue Fußgängersteg am Eppsteiner
Bahnhof Foto: Oliver Günther*



fahrzeuge für den Tunnelbau die alte Brücke nutzen, können Radfahrer und Fußgänger auf die neue Brücke ausweichen.

Insgesamt vier Maßnahmenpakete werden in Eppstein umgesetzt: Der Umbau des Empfangsgebäudes wurde bereits im Jahr 2007 abgeschlossen. Die Strecke erhält einen neuen Tunnel, gleichzeitig werden dabei die Gleise verlegt. Dies wiederum macht es möglich, dass künftig Busse den Bahnhof direkt anfahren können. Als letzte Baustufe erhält die Station zwei Aufzüge zu den Bahnsteigen und wird damit barrierefrei. Zudem entstehen Bushaltestellen, Park+Ride-, Bike+Ride- und Kiss+Ride-Plätze.

*Der alte Eppsteiner Tunnel hat bald ausgedient
und wird durch einen Neubau ersetzt
Foto: Oliver Günther*



Main-Lahn-Bahn: Signalsoptimierung dauert, Weichenverbindung im Bau

(hpg) Hofheim/Eppstein. Die vom VDV geforderte Blockverdichtung zwischen Hofheim und Niedernhausen (s. HS 76) ist laut Information des RMV ein Bestandteil des vom Land Hessen, der RMV GmbH und der DB Netz AG getragenen

Maßnahmenpaketes „Frankfurt Rhein-Main plus“. Zur Umsetzung dieser Maßnahme müsse zwischen allen Beteiligten ein Finanzierungsvertrag geschlossen werden, der gegenwärtig noch verhandelt wird.

Der Neubau der beiden Weichen 303 und 304 am Bahnhof Eppstein kann laut RMV völlig unabhängig von der vorgenannten Maßnahme betrachtet werden, habe hierauf keinerlei Auswirkungen und wäre notwendig, um während der Arbeiten am neuen Eppsteiner Tunnel den Zugbetrieb aufrecht erhalten zu können. Die neu entstehende Schienenverbindung solle nach Angaben der Bahn auch nach Abschluss der Tunnelbauarbeiten bestehen bleiben und eine „im aktuellen Zustand nicht durchführbare Zugführung bei Störfällen“ ermöglichen. Die beiden Weichen werden ab 12. Oktober in Eppstein eingebaut.

Bahnhof Limburg Mobilitäts-Service per Pkw

(hpg) Am Limburger Stadtbahnhof stehen seit Sommer auf jedem Bahnsteig Hublifte bereit, die für Triebwagen ohne eigene Rampen oder Lifte (Baureihen 612 und 628) benötigt werden. In den Internet-Angaben zum Bahnhof Limburg heißt es derzeit noch: „Ein- /Umstiegshilfe – Nein“. Nach telefonischer Auskunft des DB-Mobilitätsservice besteht jedoch bereits seit 1. Juni für Rollstuhlfahrer zwischen 6 und 22 Uhr die Möglichkeit der Hilfe beim Um- und Ausstieg. Zwingende Voraussetzung sei eine vorherige Anmeldung über die Mobilitätsservice-Zentrale, um die Fahrten des mobilen Teams „effektiv koordinieren zu können“.

*Der neue
Hublift im
Limburger
Bahnhof
Foto: Hans-
Peter Günther*



Obwohl diese Anmeldung offiziell „bis einen Werktag vor der Reise“ möglich sei, empfehlen die Mitarbeiter des Mobilitätsservice bereits drei Tage vor der geplanten Fahrt zu bestellen.

Während es für den Limburger ICE-Bahnhof (ohne zeitliche Einschränkung) eine Kooperation mit einem örtlichen Taxi-Unternehmen gibt, das ein- bis zweimal pro Woche zum Einsatz kommt, müssen für den Dienst am Stadtbahnhof DB-Mitarbeiter eigens aus Koblenz per Pkw anreisen.

Unsere Recherchen haben folgendes ergeben: Nach Angaben der DB Station&Service AG wurde ab Juni dieses Jahres der Mobilitätsservice bundesweit optimiert. An „kleineren und mittleren Bahnhöfen in der Fläche“ sollen „mobile Teams“ mobilitätseingeschränkten Reisenden beim Ein- und Ausstieg helfen. Von bundesweit lediglich 16 Standorten aus betreuen die Teams mit ihren Pkw Bahnhöfe in der Umgebung. Die „verstärkte Präsenz des Mobilitätsservices in der Fläche“ würde überwiegend mit eigenen Mitarbeitern – an „einigen wenigen Standorten auch mit Unterstützung von externen Unternehmen“ – gewährleistet, schreibt die DB AG.

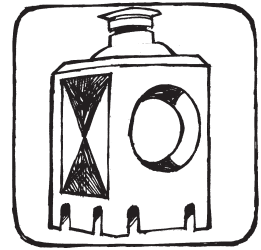
Abenteuer Anschlussfahrkarte

(fl) „Wenn Ihr Fahrtziel außerhalb des Gültigkeitsbereichs Ihrer RMV-Zeitkarte liegt, können Sie eine Anschlussfahrkarte lösen.“ Was sich im RMV-Tarifwerk so selbstverständlich anhört wie der Satz „Die Erde ist rund“, stößt in der Praxis bisweilen an Grenzen.

Der Autor dieser Zeilen versucht ziemlich regelmäßig, in mittelhessischen Regionalbussen eine Anschlussfahrkarte zu erwerben. Häufig bleibt es bei dem Versuch.

Interessant ist es, die unterschiedlichen Typen von Busfahrern bei der Bewältigung dieser Aufgabe zu beobachten. Da gibt es den Lockeren, der den Wunsch nach besagter Karte stets mit einem freundlichen Wink in den Fahrgastraum – und damit an seiner Kasse vorbei – quittiert. Häufig anzutreffen ist der Infosammler: Erst alle Funktionen des Registriergerätes durchprobieren, dann den nächst erreichbaren Kollegen anfunken, gegebenenfalls noch den Mann in der Leitstelle kontaktieren, und schließlich mit einem „Habe-ich-das-nicht-gut-gemacht-Grinsen“ die Karte überreichen. Der Improvisator stellt dagegen entweder eine Kinderkarte aus („kommt vom Preis schon hin“) oder eine Zuschlagskarte („war früher auch so“). Unangenehm ist der Verbissene. Mit ihm kann es zu folgendem Dialog kommen:

Fahrer: „Die Anschlusskart, die Sie immer wolle, gib's gar net, ich hab extra



uffem Bürro nachgefragt.“

Kunde: „Das stimmt nicht. Ihre Kollegen von der Firma Becker können sie problemlos verkaufen.“

Fahrer: „Dann fahr'n Sie doch mit de Firma Becker!“

Kunde: „Das ist keine Lösung. Ich möchte eine tarifgemäße Fahrkarte. Mehr nicht.“

Fahrer: „Dann zeiche Sie mir, wie's geht, bei meim Gerät!“

Kunde: „Das kann ich wohl kaum. Sie sind eingewiesen in Ihr Gerät – nicht ich.“

Fahrer: „Bei mir zahle Sie voll oder Sie steige wieder aus...“

Broschüren und Schriften

Erinnerungen an die Nassauische Kleinbahn € 19,80

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

Dotzheim und seine Straßenbahn € 3,00

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

Von der Dampflok zum ICE-Zeitalter € 9,80

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

Thüringen in Farbe € 19,80

(Thomas Frister) Eisenbahn-Bildarchiv - Band 38. 96 Seiten, sehr viele Farbaufnahmen, ca. 23 x 16 cm. EK-Verlag, 2009.

Langenschwalbacher Bahn (Aartalbahn) € 18,00

(Klaus Kopp) Zur Geschichte der berühmten Bäderbahn des Nassauer Landes. 192 Seiten, viele s/w- und 15 farbige Abbildungen, fester Einband, ca. 25 x 23 cm, Heimat- und Verschönerungsverein Wiesbaden-Dotzheim, 3. ergänzte Auflage, 2009.

Bahnhöfe € 13,50

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

Alle Preise zuzüglich Versandkosten. Folgende Listen können gegen Einsendung von 1,45 Euro Rückporto angefordert werden: Hauptliste mit Eisenbahnliteratur, Veröffentlichungen von Pro Bahn & Bus, Zugverzeichnisse, Fahrplananordnungen, DR Buchfahrpläne, sonstige Dienstvorschriften, Kursbücher, Fahrplanhefte (In- und Ausland)

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

