

HESSEN SCHIENE

Nr. 78

Januar - März 2010



- Über Kassel: Neue IC-Verbindung nach Halle
- HLB fährt ab 2011 zwischen Limburg und Gersfeld
- Hunsrückbahn: Rheinland-Pfalz stellt Weichen

PROBA H & BUS
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,40 Euro





Die DB wird international: 1001 Möglichkeiten ... *Karikatur: Jürgen Janson*

Impressum

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

Druck Druckhaus Gratzfeld, Butzbach
Auflage 1500 Exemplare

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Hermann Hoffmann,
Friedrich Lang, Lars Kühnemund, Jürgen Lerch, Oliver
Günther, Hans-Peter Günther, Andreas Christopher,
Jürgen Schmied, Prof. Walter Söhnlein

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 28. Feb. 2010

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, Koblenz Hbf, 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.

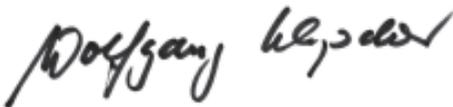
Liebe Leserinnen, liebe Leser,

sind Ausflugszüge lediglich Privatvergnügen? Zu diesem Schluss kann man kommen, wenn man sich Hessen anschaut. Im Nachbarland Rheinland-Pfalz wird dies anders gesehen.

Neben ihren Kernaufgaben als Besteller von Zug- und Regiobus-Linien unterstützen die beiden rheinland-pfälzischen Zweckverbände seit vielen Jahren auch spezielle SPNV-Angebote im Freizeitverkehr. Dazu sind in den Haushalten der Aufgabenträger entsprechende Mittel vorgesehen, mit denen Anbieter von saisonalen Freizeitverkehren unterstützt werden, die auf nicht mehr vom regulären SPNV bedienten Strecken unterwegs sind.

Im nördlichen Rheinland-Pfalz sind dies neben der Eifel-Querbahn zwischen Gerolstein und Kaisersesch und der Kasbachtalbahn zwischen Linz und Kalenborn auch die schmalspurige Brohltalbahn (Vulkan-Express); in der Pfalz sind es Zugleistungen auf der Zellertalbahn (Monsheim-Hochspeyer) oder auf dem Kuckucksbähnlel (Neustadt-Elmstein). Darüber hinaus werden besondere Zugleistungen an den Wochenenden z.B. bei DB Regio bestellt, die es im regulären Verkehr nicht gibt: Den „Weinstraßen-Express“ ab Koblenz und den „Elsass-Express“ ab Mainz, beide mit dem Ziel Wissembourg im Elsass. Beide Zugpaare werden ab Mai 2010 sogar mit modernen Doppelstockwagen unterwegs sein.

Obwohl sich in Rheinland-Pfalz aus diesen Freizeitverkehren bereits Streckenreaktivierungen im normalen ÖPNV entwickelt haben, ist vergleichbares in Hessen bislang nicht zustande gekommen oder wurde nach kurzer Zeit wieder eingestellt. Auch in Hessen gibt es Strecken und tatkräftige Vereine, die allen Widrigkeiten zum Trotz versuchen, einen regelmäßigen Freizeitverkehr zu betreiben. Doch erfahren diese bislang keine Unterstützung von den hessischen Aufgabenträgern, ihre Strecken werden nicht in übergeordnete Verbindungen integriert. Selbst zu besonderen Anlässen – wie großen Märkten oder Veranstaltungen mit hohem Personenaufkommen – werden Anfragen der Organisatoren von den unterschiedlichen Aufgabenträgern in der Regel abgewiesen. Einzig die saisonalen Verstärkungen für z.B. den Fahrrad- und Freizeitverkehr an der Lahn oder in der Rhön kann man in Hessen anführen. Doch gleichen diese Züge meist nur die wochenendbedingten Einschränkungen aus.



Wolfgang Klapdor
Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.



Pinwand 4
Tipps und Infos 6



RegioTram-Haltepunkt Bartwetterbrücke bis 2011 fertig 7
Neue Konkurrenz für die Schiene 8
Neue IC-Verbindung über Kassel nach Halle 9
Neue Wege der Notfallversorgung in Nordhessen 11
Neues Stellwerk der Kurhessenbahn vorgestellt 11



Horlofftalbahn: Bahnstationsmodernisierungen werden fortgesetzt 12
Hessische Landesbahn fährt ab 2001 zwischen Limburg und Gersfeld 14
Limburg-Süd: Neues Reisezentrum 17
Neue Bahnsteige in der Region: Nicht immer sinnvoll geplant 18
Marburger Hinterland verliert IC-Anschluss 20
Verkehrsgesellschaft Mittelhessen auf Rückzug an Lahn und Dill 22
Lumdatalbahn weiter ohne Unterstützung aus der Region 24



Frankfurt: Magistrat beschließt Direktvergabe von U-Bahn und Strab 26
Eisenbahnjubiläum in Bad Homburg 27
Das längste hessische Denkmal: ein viergeteilter Torso 29
Neues Busnetz über die Landesgrenze 31
Rechte Rheinstrecke: „Rheingaubahn“ oder „Rhein-Taunus-Bahn“? 32
Mainz-Wiesbaden: Buslinie 45 erfolgreich 33
An der Reaktivierung der Aartalbahn wird festgehalten 34



Über die Landesgrenzen fahren: VRM wächst nach Hessen 35
Hunsrückbahn: Rheinland-Pfalz stellt Weichen 36
Hunsrück-Querbahn bald wieder in voller Länge reaktiviert 38
E-Ticket: Köln-Frankfurt wird in Pilotversuch aufgenommen 39



Zwischen Rennsteig und Rhön 40
Leserbrief: Hochbahnsteige an der U5 45
Schlusslicht 50

Titelbild: Eine Regionalbahn auf der Eifelbahn verläßt den Kyllburger Tunnel zur Weiterfahrt Richtung Köln

Rückseite: Im Bahnhof Lauscha (Thüringen) wartet ein Regioshuttle der Süd-Thüringen-Bahn auf die Abfahrt nach Sonneberg Foto: Friedrich Lang

Nicht bezeichnete Fotos in dieser Hessenschiene: Jürgen Lerch

Unsere Treffen vor Ort:

Datum	Veranstaltung	Ort
12.01.10 19:30 Uhr	RV-Treff Mittelhessen	Cafe Giramondi Bahnhofstraße 53, Gießen
13.01.10 18:30 Uhr	RV-Treff Osthessen	Treffpunkt Eingang Bahnhof, Fulda
04.02.10 18:30 Uhr	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
02.03.10 19:30 Uhr	RV-Treff Mittelhessen	Cafe Giramondi Bahnhofstraße 53, Gießen
10.03.10 18:00 Uhr	JHV Osthessen	Landesgeschäftsstelle, Nordbahnhof Lauterbach
06.05.10 18:30 Uhr	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
XX.XX.10 20:00 Uhr	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Termine standen bei Drucklegung noch nicht fest, bitte anfragen!

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

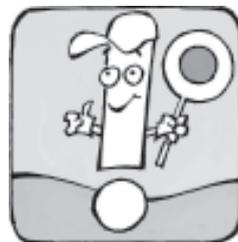
Noch bis Ende Januar: Quer-durchs-Land-Ticket

(jl) Mit dem Quer-durchs-Land-Ticket hat das Schönes-Wochenende-Ticket (SWT) einen Ableger bekommen, mit dem man nun auch Montag bis Freitag zum Pauschalpreis alle Nahverkehrszüge benutzen kann. Gegenüber dem SWT ist die Nutzung in Verkehrsverbänden stark eingeschränkt: Hier dürfen nur Züge der DB und von NE-Bahnen genutzt werden.

Mit dem Quer-durchs-Land-Ticket fährt eine Person für 34,- Euro, jede weitere (bis maximal vier Mitfahrer) für nur jeweils 5,- Euro zusätzlich, einen Tag lang deutschlandweit in allen Nahverkehrszügen und S-Bahnen der Deutschen Bahn und der teilnehmenden Nichtbundes-eigenen Eisenbahnen in der 2. Klasse. Es gilt montags bis freitags von 9 bis 3 Uhr des Folgetages.

Das seit 1. August 2009 angebotene Ticket hat sich schnell zu einem stark nachgefragten Angebot entwickelt. Die Kunden fahren allerdings weiter, als die Bahn es sich vorgestellt hat und machen damit dem Fernverkehr Konkurrenz. Die Bahn wird deshalb zum Ende der Probe-phase am 31. Januar 2010 das Angebot ersatzlos auslaufen lassen.

Dies ist bedauerlich, können doch besonders Fahrgäste, die in der Nähe von Landesgrenzen wohnen, die Ländertickets nur zur Fahrt ins jeweilige Bundesland hinein nutzen. Wer z.B. von Weilburg nach Koblenz oder von Bebra nach Erfurt fahren möchte, muss künftig entweder wieder den Normalpreis zahlen oder bei einer Kleingruppe Ländertickets von zwei Bun-



desländern kaufen. Erschwerend kommt hinzu, dass das Hessenticket als einziges Länderticket nicht an den DB-Fernverkehrsautomaten erhältlich ist.

RMV-Hotline: Antworten gibt es jetzt rund um die Uhr

(jl) Mindestens 365 Tage im Jahr, 24 Stunden lang - die telefonischen Auskunft-Services des RMV und von traffiQ Frankfurt am Main sind seit dem Fahrplanwechsel rund um die Uhr zu erreichen.

Alle Fragen rund um den Fahrplan und das Fahrkartensortiment, aber auch zu speziellen Themen wie HandyTickets, Freizeitverkehren und aktuellen Umleitungen beantworten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sachkundig und höflich im persönlichen Gespräch.

Beliebter Service

Rund um die Uhr ist der RMV zu erreichen unter der Nummer (01805) 768 46 36 (mit alphabetischer Tastenbelegung kann man auch einfach 01805rmvinfo wählen). traffiQ bietet ihr Service-Telefon unter (01805) 069 960 an.

Melsunger Busbahnhof bis Ende 2010 am Bahngleis Regiotram-Haltepunkt Bartenwetterbrücke bis 2011 fertig

(hh) Die ehemalige Kreisstadt Melsungen zwischen Kassel und Bebra ist durch den Medizintechnikhersteller B. Braun bekannt, einen der größten nordhessischen Arbeitgeber. Der Bahnhof ist Endstation einer Regiotramlinie aus Kassel und Halt für die CANTUS-Triebwagen Kassel – Bad Hersfeld – Fulda.

Seit Jahrzehnten haben Bahnreisende, die in einen Linienbus umsteigen, einen längeren Fußweg zum Busbahnhof an einer belebten Straße unterhalb des Bahngeländes. Anfang Oktober 2009 teilte Hessens Verkehrsminister Dieter Posch – seine Heimat ist Melsungen – mit, dass Ende 2010 sieben Linienbusse gleichzeitig in Bahnsteignähe halten können. Für das Bauvorhaben Busbahnhof gibt das Land 1,5 Millionen Euro Fördergeld. „Wenn das Bahnhofsumfeld nicht attraktiv ist, sind die Leute kaum zu überzeugen, mehr Gebrauch von Bussen und Bahnen zu machen“, so Posch. Nach seiner Meinung sollte die Stadt mehr mit ihren Verkehrsanschlüssen werben: „Zu wenige wissen, dass Melsungen auch eine Straßenbahn hat.“

Für gut 2,3 Mio Euro soll der Bereich um den Bahnhof hergerichtet werden. Im Bereich des heutigen Busbahnhofs entsteht ein Umsteigerparkplatz mit 78 Stellplätzen. Für die Busse wird eine Rampe gebaut, auf der sie bis zum Bahnhofsplatz in Gleisnähe fahren können. Die Stadt Melsungen hatte im vergangenen Jahr das komplette Bahnhofsgelände samt Gebäude gekauft und will dort Einrichtungen für Jugendliche und Vereine schaffen. Im ehemaligen Güterschuppen hat sich

bereits der Starthilfe-Ausbildungsverband mit einer Lehrwerkstatt angesiedelt.



Für ihre weiteren Planungen wartet die Stadt darauf, dass das Bahn-Stellwerk in Guntershausen modernisiert wird. Dann würde in Melsungen die Fahrdienstleitung verschwinden, die momentan ihre Einrichtungen mitten im Bahnhofsgebäude hat. „Bisher können wir nur um die Bahn herum planen“, sagt der Stadtbauamtsleiter.

Neuer Regiotram – Haltepunkt

Nach langen Planungen und finanziellen Kontroversen zwischen der Stadt Melsungen und dem Nordhessischen Verkehrsverbund steht nun der Fahrplan für den Bau eines Regiotram-Halts an der Melsunger Bartenwetterbrücke. Im Frühjahr 2010 sollen die Bauarbeiten am Bahndamm oberhalb der Brücke beginnen. Ab Mai oder Juni 2011 könnten dann dort die Fahrgäste zur direkten Anbindung an die Altstadt ein- und aussteigen. Der Bahnsteig in Richtung Kassel wird für die Fußgänger durch einen Tunnel unter dem Gleiskörper erreichbar sein, zum stadt-

seitigen Gleis wird eine Rampe die Böschung hinauf führen. Insbesondere für Tagesausflügler und Fahrradtouristen kann eine Tour nach Melsungen durch die neue Station attraktiver werden. Die Regiotram wird seit ihrer Eröffnung 2006 derzeit vorwiegend von Berufspendlern und Schülern genutzt. Bevor die erste Regiotram am künftigen Haltepunkt stoppen kann, müssen sich Autofahrer in Melsungen auf Behinderungen einstellen.

Woher kommt der Name Bartenwetzterbrücke ?

In früheren Jahrhunderten haben Melsunger Waldarbeiter beim Gang über die Steinbrücke in den Stadtwald ihre Axt (Barte) am Sandstein geschärft. Zu bestimmten Uhrzeiten erscheint im Melsunger Rathausurm eine Figur mit einer Axt: Der Bartenwetzter.

Neue Konkurrenz für die Schiene

Private Buslinie von Kassel-Wilhelmshöhe nach Leipzig

(hh) Mitte November 2009 wurden bei dem ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe zwei Kleinbusse mit 8 bzw. 19 Plätzen vorgestellt. Sie gehören der AutobahnExpress Schnelllinienbus GmbH. Der Bus verlässt viermal täglich im Vier-Stunden-Takt den Kasseler Fernbahnhof.

In Dramfeld - Einmündung der A 38 in die A 7 - wird mit einem Bus aus Göttingen Verbindung hergestellt. Nächste Stationen: Autohof Sangerhausen - Halle ZOB (Nähe Hbf) - Flughafen Halle/Leipzig - Leipzig Goethestraße Nähe Hbf. Die Fahrt dauert gut drei Stunden.

„Wir sind eine tolle Ergänzung für das nicht ganz lückenlose System bei der Bahn“, sagt Svea-Patricia Kammer, Ver-

Foto: Autobahn-Express.de



triebs- und Pressereferentin bei Autobahn-Express. „Wenn das Angebot bei den Kunden ankommt, nutzen wir natürlich auch größere Busse“, erklärt Kammer. Eine Neuheit ist der kostenlose Internetzugang, den die Busreisenden nutzen können. Geschäftsführer Constantin Pitzen ergänzt: „Reisezeit heißt immer auch Verlustzeit.“ Die Möglichkeit, im Internet zu surfen, gleicht diese Verluste ein wenig aus. Der Bus verlässt um 8,14 Uhr, 12,14 Uhr, 16,14 Uhr und 20,14 Uhr Kassel-Wilhelmshöhe und kostet 26,50 Euro bis zur Leipziger Innenstadt. Bis zum Flughafen kostet die Fahrt 21,40 Euro. Zum Vergleich: Mit der Bahn ist man per IC und ICE in zwei Stunden und 45 Minuten am Ziel - zum Preis von 53 Euro. Günstiger fährt der Regionalexpress - mit Umsteigen in Halle - für 37,60 Euro. Die Fahrt dauert hier gut dreieinhalb Stunden.

Infos unter www.autobahnexpress.de

Seit Jahren betrachten Fahrgastverbände mit Sorgen die Konkurrenz Bus - Bahn im Regionalverkehr - siehe Schienenlücke Frankenberg - Korbach. Nun bekommt auch im Fernverkehr die Schiene Konkurrenz. Eine Autobahnbus-

linie Kassel - Paderborn Flughafen - Paderborn Hbf - Bielefeld ist schon im Gespräch. Die Paderborner und die Leipziger Buslinie können für die Mitte-Deutschland-Verbindung auf der Schiene unangenehm werden. Vorteile der Bahn: Man reist bequemer als im Bus und kann die BahnCard-Ermäßigungen nutzen.

Neue IC-Verbindung über Kassel nach Halle

(hh) Ende November teilte die Deutsche Bahn mit, dass mit Fahrplanwechsel im Dezember 2009 ein Intercity zwischen Frankfurt und Leipzig über Kassel fahren soll. Wochenendreisenden sollen die touristischen Regionen Eichsfeld und Südharz erschlossen werden. Der neue Intercity soll den Namen „Kyffhäuser“ tragen und immer freitags um 15,17 Uhr

im Frankfurter Hauptbahnhof starten, Abfahrt in Kassel-Wilhelmshöhe um 17,04 Uhr. Stopps auf der Strecke sind in Heiligenstadt, Leinefelde, Nordhausen, Sangerhausen, Lutherstadt Eisleben und Halle. In Gegenrichtung verkehrt der Zug am Sonntag. Allerdings ist der neue IC „Kyffhäuser“ kaum schneller als die bewährten RE-Verbindungen.

Im Bahnhof Nordhausen hält seit dem Fahrplanwechsel neben den Zügen des Nahverkehrs (unser Bild) auch einmal pro Woche der Intercity „Kyffhäuser“



Neue Wege der Notfallversorgung in Nordhessen

(js) Zum schnellen Eingreifen bei Notfällen geht die Kurhessenbahn neue Wege. Ende November unterzeichneten Joachim Kuhn, Leiter der Kurhessenbahn; und Jörg Eger, Referent Einsatz des THW-Länderverbandes, einen Kooperationsvertrag zwischen der Kurhessenbahn und dem Ortsverband Korbach des Technischen Hilfswerks (THW).

Da der in Kassel stationierte Hilfszug fast drei Stunden benötigt, um nach Korbach zu gelangen, kann das THW schneller anrücken, um Störungen zu beseitigen. Damit das THW diese Aufgabe bewältigen kann, wurden eigens Aufgleisgeräte und ein schienentaugliches Fahrzeug angeschafft. Mit den hydraulischen Stempeln können Lasten bis zu 130 Tonnen angehoben werden. Das ist ausreichend zum Aufgleisen eines entgleisten Wagens oder Triebwagens. Natürlich wurden auch zwei Mitglieder des Verbands zu Aufgleisleitern ausgebildet. Somit kann das THW helfend eingreifen, falls es zur Entgleisung eines Wagens kommen sollte. Die Betriebsunterbrechung kann so auf eine kürzestmögliche Zeit reduziert werden.

Die Zusammenarbeit zwischen dem THW Korbach und der Kurhessenbahn besteht allerdings nicht erst seit Vertragsunterzeichnung. Bereits bei dem Orkan Kyrill vor drei Jahren griff die Kurhessenbahn auf die Helfer des THW zurück, und bereiste mit ihnen in einem Triebwagen die Strecken, um umgestürzte Bäume schnell

zu beseitigen. Ebenfalls kamen die technischen Helfer bereits beim Weltcup-Ski-springen in Willingen zum Einsatz. Sie räumten Schnee am Weltcup-Bahnhof Stryck, und sorgten ebenso für die Beleuchtung des Haltepunktes, an dem nur an den Wochenenden des Skispringens Züge halten.

Jörg Eger hebt hervor, dass dieses Modell absoluten Vorbildcharakter hat, deshalb möchte er das Konzept auch den Notfallmanagern der DB in Südhessen vorstellen. Vielleicht entsteht daraus noch ein flächendeckendes Konzept, das den Fahrgästen durch seine Schnelligkeit bei der Behebung von Störungen zugute kommen würde.

Hilfszugeinsatz auf der Burgwaldbahn im April 2007 Foto: Jürgen Schmied



Schnelle Schadensbeseitigung im NVV

(js) Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) versucht seit zwölf Jahren, mit dem Projekt „Service Plus“ auf die Verschmutzung und Zerstörung seiner Haltestellen schnellstmöglich zu reagieren.

Gemeinsam mit der Beschäftigungsgesellschaft des Landkreises (BWF) werden die Schäden schnellstmöglich behoben, damit sich daraus keine weiteren Zerstörungen entwickeln sollen. Ziel ist es, alle gemeldeten Schäden innerhalb von 48 Stunden zu beheben. Im Jahr 2008 wurden ca. 124.000 Euro zur Beseitigung der Schäden aufgebracht, im Jahr 2009 wird mit ca. 117.000 Euro gerechnet.

In das Programm sind alle Bahnstationen der Strecken im Landkreis Waldeck-Frankenberg aufgenommen worden. Das Projekt lebt von der zeitnahen Meldung der Schäden durch eigens beauftragte NVV-Dienstleister, Mitarbeiter der Kurhessen-

bahn oder durch die Kunden des NVV. Deshalb bittet der NVV seine Kunden um Unterstützung bei der Meldung von Schäden. Diese können über die Homepage www.nvv.de oder telefonisch unter der Rufnummer 0561/770778 gemeldet werden. Da der NVV hier ein großartiges Projekt betreibt, das einen großen Fortschritt bei Sauberkeit und der Behebung von Vandalismuschäden an Haltestellen darstellt, möchten wir an dieser Stelle alle Leser der Hessenschiene dazu aufrufen, ihre Schadensmeldungen der Haltestellen in Waldeck-Frankenberg an die vorgenannte Nummer zu richten. Dieses Projekt verdient die Unterstützung der Fahrgäste!

Neues Stellwerk der Kurhessenbahn vorgestellt

(js) Am Mittwoch, dem 2. Dezember 2009 hat die Kurhessenbahn ihr neues Zentralstellwerk vorgestellt, das sich im Kasseler Hauptbahnhof befindet. Von dort aus werden jetzt 96 km Bahnstrecke zwischen Obervellmar, Korbach und Brilon-Wald überwacht und gesteuert.

Die Firma Scheidt & Bachmann aus Mönchengladbach hat die neue Stellwerkstechnik eigens für diese Strecke entwickelt, die erstmals im Jahr 2005 auf der Strecke Korbach – Brilon-Wald zum Einsatz kam. Die Kurhessenbahn hat seit 2003 bereits ca. 12,5 Millionen Euro in diesen so genannten elektronisch signalisierten Zugleitbetrieb investiert. In den Jahren 2006 und 2007 wurde der Abschnitt Obervellmar – Volkmarsen auf die neue Technik umgestellt, im Jahr 2008 folgte der Bahnhof Bad Arolsen. Seit November 2009 ist auch der Bahnhof

Korbach angeschlossen. Im Jahr 2010 wird die Burgwaldbahn zwischen Cölbe und Frankenberg ebenfalls auf die neue Stellwerkstechnik umgestellt.

Als die Kurhessenbahn die Strecken übernommen hat, waren dort mehr Fahrdienstleiter als Lokführer beschäftigt. Durch die Modernisierungsmaßnahmen können viele „Drahtseilzieher“ eingespart werden, wodurch sich die Betriebskosten erheblich reduzieren lassen. Dadurch können die Betriebszeiten der Strecken ohne hohe Zusatzkosten ausgeweitet werden.

Horlofftalbahn: Bahnhofsmodernisierungen werden fortgesetzt

(lk) In den nächsten Monaten sollen die Stationen Reichelsheim, Gettenau-Bingenheim und Bad Salzhausen entlang der Strecke Friedberg-Nidda (RMV-Linie RB/SE 32) modernisiert und barrierefrei ausgebaut werden. Dazu werden 2,2 Millionen Euro investiert, das Land Hessen beteiligt sich daran mit rund 1,2 Millionen Euro, wie aus Pressemitteilungen zu entnehmen war.

An allen drei Stationen soll die Höhe der Bahnsteige auf 55cm angehoben werden, um einen ebenerdigen Einstieg in die überwiegend fahrenden GTW 2/6 zu gewährleisten. Damit gehören die heutigen Bahnsteige mit 20 bis 38cm Höhe der Vergangenheit an.

In Reichelsheim ist ein 160 Meter langer und bis zu 3,40 Meter breiter Mittelbahnsteig geplant, der an der Nordseite einen Zugang erhält, welcher mit einem bahnparallelen Gehweg verbunden werden soll. Im Süden soll der Bahnsteig mit der vorhandenen Bahnstraße verbunden werden. Zudem wird am südlichen Zu-

gang eine Wartehalle errichtet.

Der Haltepunkt in Gettenau-Bingenheim (Gemeinde Echzell) soll etwa 100 Meter

nach Norden wandern, um damit näher am Ortskern zu sein. Der neue Außenbahnsteig wird dann 15-20 Meter von der L3188 entfernt sein; der Bahnsteig wird 145 Meter lang und 2,75 Meter breit werden. Zusätzlich soll es eine Bike + Ride-Anlage mit 20 ebenerdigen Stellplätzen geben.



Der Bahnsteig in Bad Salzhausen (Stadt Nidda) wird ebenfalls auf 145 Meter ausgebaut werden. Hier ist eine Bike + Ride-

In Gettenau-Bingenheim waren die Arbeiten Anfang Dezember schon weit fortgeschritten. Der neue Bahnsteig rückt näher an die Hauptstraße und ist damit besser einsehbar

Anlage mit fünf ebenerdigen Stellplätzen vorgesehen. An allen Stationen sollen ferner Blindenleitstreifen in das Pflaster integriert werden. Hinzu kommen eine verbesserte Wegweisung, eine neue Beleuchtung, dynamische Fahrgastanzeiger sowie Sitzbänke und Infovitrienen.

Die Bauarbeiten haben bereits begonnen und sollen im April 2010 fertig sein. 2010 und 2011 sollen noch die Stationen Weckesheim, Eczell, Dorheim und Häuserhof folgen; der Bahnhof Nidda ist bereits fertig; dort wird zur Zeit ein Busbahnhof und ein Park & Ride-Platz gebaut.

Pro Bahn & Bus zeigt sich erfreut über den Ausbau und ist vor allem auf die dynamische Fahrgastinformation gespannt. Allerdings hätte man hier in Erwägung ziehen sollen, Kameras an den kleineren Haltepunkten zu installieren, da es in der Vergangenheit an mehreren Sta-



Der Bahnhof Reichelsheim soll 2010 einen neuen Mittelbahnsteig erhalten, so dass die maroden Bahnsteigkanten dann verschwinden

tionen zu Vandalismus gekommen ist. Schon heute ist dies z.B. am Haltepunkt Gettenau-Bingenheim äußerst problematisch. Als weiteres trauriges Beispiel dient der Haltepunkt Friedberg-Süd an der Strecke nach Friedrichsdorf (RB 16), welcher keine Uhr, keinen Fahrkartenautomat und keine Fahrplanvitrine mehr besitzt.

Auch der Kreuzungsbahnhof Eczell soll neue Bahnsteige erhalten



Hessische Landesbahn fährt ab 2011 zwischen Limburg und Gersfeld

(fl) Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) veröffentlichte kürzlich das Ergebnis der Verkehrsausschreibung für den hessischen Teil der Lahntalbahn, die Vogelsbergbahn und die Rhönbahn. Demnach fährt ab Ende 2011 die Hessische Landesbahn (HLB) den Nahverkehr mit neuen Triebwagen.

Zum Einsatz kommen Triebwagen der Bauart LINT des Herstellers Alstom. LINT-Triebwagen setzt bereits die Vectus-Verkehrsgesellschaft, eine Tochter der Hessischen Landesbahn, auf der unteren Lahntalbahn Limburg-Koblenz ein.

Die Staatsbahn ist durch die Ausschreibung von Arbeitsplatzverlusten betroffen – bei der Hessischen Landesbahn sind dagegen Zuwächse zu erwarten. Unklar ist derzeit noch, wo die neuen Triebwagen gewartet werden. In der Vergangenheit konnte die DB-Werkstatt Limburg auch Aufträge privater Bahnen gewinnen. Der Verkehrsvertrag mit der HLB hat eine Laufzeit von 12 Jahren. Jährlich sollen 2,4 Millionen Zugkilometer geleistet werden.

Größere Fahrplanänderungen im Vogelsberg

Auf der Vogelsbergbahn ist in der RMV-Mitteilung von Verdichtungen zwischen Gießen und Alsfeld bzw. Fulda und Alsfeld im Berufsverkehr die Rede. Tagsüber soll es weitere auf den Berufs- und Schülerverkehr ausgerichtete Zusatzfahrten zwischen Gießen und Grünberg bzw. Mücke geben. Das Grundangebot besteht dagegen aus stündlich durchgehenden Zügen von Fulda bis Gießen (und vermutlich darüber hinaus bis Limburg). Die Höchstgeschwindigkeit der Vogelsbergbahn soll abschnittsweise auf 120 km/h angehoben werden. Der Ersatz der nicht gerade zügigen Baureihe 628 durch den deutlich spurtstärkeren LINT soll



Die Hessische Landesbahn wird auf den neuen Strecken Triebwagen vom Typ LINT einsetzen, wie sie bereits seit einigen Jahren bei Vectus verkehren



Auf der Vogelsbergbahn sollen Haltepunkte geschlossen werden, im Gespräch ist Wallenrod. Im Bild ein Zug bei der Einfahrt in den Bahnhof Wallenrod, wo demnächst der Bau eines Gleisanschlusses zu einem Großsägewerk beginnt

ebenfalls Fahrzeitkürzungen ermöglichen. Weiters ist aber auch die komplette Streichung von Haltepunkten zu erwarten – im Gespräch ist zumindest Wallenrod. Die Umsetzung des Fahrplankonzeptes für den Vogelsberg sei laut RMV aber abhängig vom Fortgang der Modernisierungsarbeiten.

Stundentakt in der Rhön und an der Lahn – auch an Sommersonntagen

Die Rhönbahn behält den Stundentakt an Werktagen und das zweistündliche Angebot an Wochenendtagen. An Sonntagen der Sommersaison, d.h. zwischen Mai und Oktober, soll die Rhönbahn dagegen stündlich verkehren, um dem hohen Verkehrsaufkommen an Radlern und Wanderern gerecht zu werden.

Auf der Lahntalbahn soll der Sonntags-

verkehr ebenfalls saisonal auf einen Stundentakt verstärkt werden. Bislang werden an Sonntagen saisonal zwei zusätzliche Zugpaare für Radler und andere Freizeitreisende eingelegt. Werktags bleibt es beim Stundentakt, wobei es fraglich ist, ob die 2006 eingeführte Taktlücke am Vormittag wieder gefüllt werden kann. Der Regionalexpress verbleibt bei der Deutschen Bahn AG.

Die bei Pro Bahn & Bus organisierten Fahrgäste erwarten, dass der Kostengewinn durch die Ausschreibung an die Kunden weitergegeben wird, und zwar im Sinne eines erweiterten Fahrplans. Die Ausweitung des Wochenendangebotes der hessischen Lahntalbahn auf einen Stundentakt ist überfällig, denn heute kommt es an schönen Tagen zu Überfüllungen durch Rad- und Kanufahrer mit teilweise

tumultartigen Szenen. Darüber hinaus muss der Abendverkehr wieder auf die Schiene verlagert werden. Der Spätbus aus Wetzlar bzw. Limburg hat sich nicht bewährt.

Leider haben es der Rhein-Main-Verkehrsverbund und sein rheinland-pfälzischer Partnerverband versäumt, die Lahntalbahn gemeinsam auszuschreiben. Wäre dies geschehen, könnte der Umsteigezwang in Limburg bei den Regionalbahnen entfallen, was besonders die Freizeitreisenden begrüßen würden. Pro Bahn & Bus sieht eine letzte Chance für umsteigefreie Züge, nämlich dann, wenn die Hessische Landesbahn und ihre vorwiegend in Rheinland-Pfalz tätige Tochtergesellschaft Vectus kooperieren und die typgleichen Fahrzeuge beider Gesellschaften zwischen Koblenz und Fulda durchfahren. Der RMV und der Zweckverband Schienenpersonen-Nahverkehr Nord in Rheinland-Pfalz sollten sich in dieser Frage flexibel zeigen und das Wohl der Fahrgäste über Verwaltungsgrenzen stellen.

Auftakt für weitere Verbesserungen?

Pro Bahn & Bus hofft, dass mit der Verkehrsausschreibung der Lahntalbahn der Grundstein für weitere Verbesserungen gelegt wird. Beispielhaft ist die Entwicklung in Weilburg, wo die Stadt sich des Bahnhofsgebäudes und dessen Umfeldes angenommen und darüber hinaus den Planungsprozess für eine neue Station im touristisch interessanten Stadtteil Kirschhofen in Gang gesetzt hat.

Mit neuen Stationen kann nach Meinung von Pro Bahn & Bus die Wohnqualität in den Lahntal- und Vogelsberg-

gemeinden entscheidend verbessert werden, denn sie erhalten direkte und schnelle Verbindungen nach Gießen, Wetzlar und Limburg. Pro Bahn & Bus schlägt einen neuen Haltepunkt im Gießener Unviertel (z.B. an der Ebelstraße) vor, damit die Hochschule aus dem Lahntal und der Vogelsbergregion schnell erreichbar wird. Im Lahntal sollten neue Stationen in Leun-Biskirchen und im Stadtgebiet von Wetzlar (Altenberger Straße / Hestentagsgelände 2012) geprüft werden. Denkbar sind neue Stationen jedoch nur, wenn sich die Städte und Gemeinde dafür einsetzen.

Für die Vogelsbergregion sollte ein Fahrplankonzept gefunden werden, welches den Erhalt aller Stationen ermöglicht. Darüber hinaus gibt es in einigen Siedlungen auch Potenzial für weitere Stationen. Die Schließung von Stationen und deren Ersatz durch Busfahrten hält Pro Bahn & Bus für den grundsätzlich falschen Weg.

Zweifel ergeben sich auch an der Qualität des Triebwagentyps LINT. Die Mitnahmekapazität für Fahrräder liegt bei gerade einmal 12 Stück pro Triebwagen, durch weitere Klappsitze soll sie auf 18 Räder steigerbar sein. Die Ausstattung - zumindest in der Vectus-Version - ist eher minimalistisch und für längere Reisezeiten wie auf der Vogelsbergbahn nicht geeignet.



Limburg-Süd: Neues Reisezentrum

(hpg) Vom 14. bis 29. November blieb die Fahrkartenausgabe am ICE-Bahnhof Limburg-Süd wegen Umbauarbeiten geschlossen. Anlässlich der offiziellen Eröffnung stellte Norbert Folsche, Leiter Regionaler Vertrieb und Marketing für die Region Mitte, dem Limburger Bürgermeister Martin Richard und der Presse die Neuheiten vor.

Die Umbaumaßnahmen bedurften einer halbjährigen Planung, da auch Fragen des Urheberrechtes mit dem Architekten geklärt werden mussten. Das Investitionsvolumen für den Umbau betrug rund 90.000 Euro. Dafür ist jetzt ein Verkaufsraum mit einer Glasabtrennung zur Bahnhofshalle hin entstanden. Der offene Schalter entspricht dem neuesten Design, das bundesweit erst an fünf Standorten realisiert wurde.

Aufgrund der besonderen Situation als einzigem Bahnhof, der ausschließlich von ICE-Zügen bedient wird, sind die Einnahmen pro Fahrschein überdurchschnittlich hoch, so dass Limburg Süd in dieser Kategorie zu den „Top10“ Verkaufsstellen zählt. Trotz dieser positiven Zahlen wird sich an den Öffnungszeiten nichts ändern – an Samstagen, Sonn- und Feiertagen

heißt es auch in Zukunft „keine Beratung, kein Verkauf“ (außer am Automaten).

Limburgs Bürgermeister hob zwar die Bedeutung der persönlichen Beratung beim Verkauf hervor, vor allem wenn es sich um Gruppen- und Auslandsreisen handelt, eine Forderung nach verlängerten Bedienzeiten blieb aber aus. Für eine Stadt mit 34.000 Einwohnern und einem Einzugsgebiet für 250.000 Personen habe der ICE-Bahnhof eine enorme Bedeutung. Die Attraktivität werde sich mit dem Bau eines Parkhauses noch verbessern.

Rückblick

Im Dezember 2003 sollte das Container-Provisorium beendet werden. Zwei offene Schalter waren in der Halle montiert worden. Ein Probetrieb musste nach kürzester Zeit jedoch abgebrochen

Über den gelungenen Umbau freuen sich neben Marcel Urbaniak, DB Vertrieb Gießen, Bürgermeister Martin Richard, Norbert Folsche, Leiter Vertrieb und Marketing von DB Vertrieb und Reinhard Brandau, Vertriebsleiter (von rechts) auch die sechs verbliebenen Mitarbeiter der beiden Limburger DB-Reisezentren.
Foto: Hans-Peter Günther



werden, da die Arbeitsbedingungen für die DB-Mitarbeiter unhaltbar waren. Der Kälte aus der Halle konnten auch leistungsstarke Heizlüfter nicht trotzen. In mehreren Stufen kam es zum Einbau von trennenden Glasscheiben zwischen DB-Personal und weiterhin in der Kälte stehenden Kunden. Gegen das oft extrem blendende Sonnenlicht wurden nachträglich mehrere Jalousien angebracht.

Der jetzt erfolgte Umbau hat diese Mängel endlich beseitigt. Zwar ist von den ehemals drei Schaltern nur einer übrig geblieben, dieser wurde aber um 90 Grad

gedreht. Die abweisend wirkenden mächtigen Rollgitter werden in Zukunft wohl nicht mehr benötigt, da die neue Glas-türe deren Aufgabe übernimmt.

Neuer Automat ab Dezember

Auf Nachfrage konnte Reinhard Brandau, regionaler DB-Vertriebsleiter aus Kassel, die Aufstellung eines Fahrausweis-automaten der neuesten Generation für den 16. Dezember bekannt geben. Am benachbarten ICE-Bahnhof Montabaur ist ein solcher Automat bereits seit fast zwei Jahren im Einsatz.

Neue Bahnsteige in der Region - nicht immer sinnvoll geplant

(hpg) Aus Mitteln der Konjunkturförderung hat die DB Station&Service AG, Frankfurt, zwei Aufträge für die Bahnsteigmodernisierung an der Strecke Limburg-Westerburg vergeben.

Niederhadamar

Bei der Erneuerung des Bahnsteiges konnte die intakte Bahnsteigkante weiter verwendet werden. Bisher war der auf dem verbreiterten Damm bestehende Bahnsteig mit einem wassergebundenen Belag versehen. Nach umfangreichen Fundamentierungsarbeiten wurde jetzt auch die Rückseite des Bahnsteigs befestigt, der Belag auf einer Länge von 90 Metern durch Verbundsteine und taktile Betonelemente ersetzt. Der Zugang erfolgt wie bisher von der Seite des Bahnübergangs, allerdings erstmals über zwei Stufen. Damit wäre die Barrierefreiheit eingeschränkt worden. Nach einem Orts-termin mit dem Hadamarer Bürgermeister Michael Ruoff wurde der nachträgli-

che Bau einer kurzen Rampe zugesagt, sofern die DB eine schriftliche Vereinbarung zur Teilnutzung des parallelen Wirtschaftsweges erhält. Vor der Inbetriebnahme muss die jetzt steil abfallende Rückseite des neuen Bahnsteigs noch mit einem durchlaufenden Geländer gesichert werden.

Niederzeuzheim

Betrieblich wird derzeit nur das Durchgangsgleis 3 genutzt, Kreuzungen finden planmäßig nicht mehr statt, obwohl die beiden Weichen für den Winterbetrieb mit modernen Heizungen ausgestattet sind. Unverständlicherweise lässt DB Station & Service lediglich den Bahnsteig an Gleis 2 erneuern, obwohl dort keine Züge hal-

*Der
„vandalismus-
resistente“
Unterstand in
Niederhadamar
ist in den 90
Meter langen
und verbrei-
terten Bahnsteig
integriert
worden*

*2 Fotos:
Hans-Peter
Günther*



ten. Die angestrebte Änderung der Betriebsführung hat Fahrzeitverlängerungen von jeweils ein bis zwei Minuten zur Folge, da die Einfahrt in das Nebengleis nur mit verminderter Geschwindigkeit ab den Einfahrsignalen erlaubt ist. Abstimmungsprobleme mit DB Netz führten im November zu einer Bauunterbrechung. Die Fertigstellung ist daher erst Anfang 2010 zu erwarten.

Weitere Projekte verschoben

Neue Beläge sollten im November auch die Hausbahnsteige der Haltepunkte Solms (Lahntalbahn) und Oberbrechen (Main-Lahn-Bahn) erhalten. Beide Projekte waren Anfang Dezember noch nicht begonnen. Die ebenfalls für November vorgesehenen Arbeiten zur Errichtung eines neuen Außenbahnsteigs am Haltepunkt Leun-Braunfels wurden auf Anfang 2010 verschoben.



Die Weichen in das am Bahnhof Niederzeuzheim gelegene Gleis 2 können nur mit reduzierter Geschwindigkeit befahren werden. Daher hielten dort seit längerem keine Züge mehr, doch jetzt lässt die DB diesen Bahnsteig aufwendig erneuern.

Marburger Hinterland verliert IC-Anschlüsse

(js) Ab dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 ändern sich die Zeiten für Bahnreisende im Kurhessenbahn-Südnetz der Strecken Marburg – Erndtebrück und Marburg – Frankenberg. Die Intercity-Linie Stralsund – Hamburg – Karlsruhe wird zwischen Hannover und Göttingen über die Neubaustrecke geführt, wodurch die Halte in Kreiensen und Northeim entfallen.

Durch diese Maßnahme verkürzt sich die Fahrzeit um 30 Minuten. Diese, für Fernverkehrsreisende eigentlich positive Maßnahme führt aber zu großen Fahrzeitverschiebungen auf der Main-Weser-Bahn. Da die Züge in Hamburg weiterhin zur gleichen Zeit ankommen bzw. abfahren, schlagen die Fahrzeitverschiebungen voll auf den Fahrplan der Main-Weser-Bahn durch: alle IC-Züge fahren 30 Minuten versetzt. Der Zweistündliche IC-Takt wird auf der Main-Weser-Bahn durch einen ebenfalls zweistündlichen RE-Takt überlagert, wodurch bisher ein Stundentakt mit kurzen Fahrzeiten entstand. Entsprechend kurze Übergänge in Marburg sorg-

ten in der Vergangenheit für eine schnelle Verbindung von Frankenberg bzw. Laasphe Richtung Frankfurt. Durch die Fahrzeitverkürzung der IC-Züge verschiebt sich der bisherige 60 Minuten-Takt in einen 30 / 90 Minutentakt, mit der Folge eines totalen Anschlussverlustes auf die IC-Züge Richtung Frankfurt.

Während sich die Wartezeit auf die IC-Züge nach Kassel im zweistündlichen Rhythmus von 55 Minuten auf ca. 25 Minuten verkürzt, verschlechtert sich die Verbindung Richtung Frankfurt drastisch. Zwar hat man versucht, den verschobenen IC durch einen Mittelhessen-Express

Anschluss zu ersetzen, jedoch verlängert sich dadurch die Fahrzeit zwischen Marburg und Frankfurt um ca. 30 – 35 Minuten gegenüber den



101 070-1 mit Intercity-Zug im Bahnhof Marburg am 20.04.2009

Foto: Jürgen Schmied



Auch weiter südlich hat die neue Zeitlage des Intercity Folgen: Zwischen Frankfurt und Gießen muss der Mittelhessenexpress jede zweite Stunde später verkehren

Fahrzeiten des IC, ganz zu schweigen von dem reduzierten Fahrkomfort, der durch das in Gießen erforderliche Umsteigen nicht gesteigert wird. Nachdem auf der Fahrt von Frankfurt nach Frankenberg in Gießen 20 Minuten Zeit zum Umsteigen besteht, bleiben in Marburg lediglich 3 Minuten Übergangszeit auf die Burgwaldbahn! Nach Auskunft der Kurhessenbahn können die Züge aber maximal 5 Minuten warten, um die Pünktlichkeit des Gegenzuges auf der eingleisigen Strecke nicht zu gefährden. Ein regelmäßiger Verlust der Anschlüsse könnte die Folge sein.

Fazit: Hier wurde versucht, die gekappten Anschlüsse der verschobenen Intercityzüge wieder herzustellen, jedoch bleibt der Erfolg mäßig. Die Pendler, die ihre Anschlüsse mit dem RE nach Frankfurt nutzen können, werden sich glücklich schätzen können, diejenigen, die

bisher den IC-Komfort mit Aufpreis bezahlt haben, werden über die Änderungen nicht glücklich sein. Einige Pendler haben bereits den Umstieg auf den Pkw geplant. Wir werden die weitere Entwicklung beobachten und in der nächsten Hessenschiene darüber berichten. Ein weiteres Nachbessern der Anschlussverbindungen erscheint derzeit unausweichlich.

Während sich die Abfahrtszeiten der RB-Züge auf der Oberen Lahntalbahn (Marburg – Erndtebrück) nur unwesentlich verändern, wird der Zugtakt auf der Burgwaldbahn (Marburg – Frankenberg) dem Anschlussrhythmus auf der Main-Weser-Bahn angepasst. Die Abfahrtszeit in Marburg wechselt zwischen der Minute 29 und der Minute 43, in Frankenberg zwischen den Minuten 26 und 40. Die Zugkreuzungen finden ebenfalls wechselweise in Münchhausen oder Wetter statt.

Verkehrsgesellschaft Mittelhessen auf Rückzug an Lahn und Dill

(fl) Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Kreis Limburg-Weilburg (LNG) und der Verkehrsverband Lahn-Dill (VLD) haben sich gemeinsam mit dem Unternehmen VM Verkehrsgesellschaft Mittelhessen auf eine Neuausschreibung der meisten Linien im Kreisgebiet geeinigt. Im Laufe des Jahres 2010 wird die VM einen Großteil der Linien in den beiden Landkreisen an die Aufgabenträger zurück geben und damit eine Neuausschreibung möglich machen.

Bei der VM geht es nach dem Eigentümerwechsel an die niederländische NedRailways-Gruppe im Dezember 2008 darum, das Unternehmen zu stabilisieren und zu konsolidieren. „Die bei der VM gemachten Erfahrungen sind für unseren Busbereich sehr wichtig. Wir wollen unsere Tochterunternehmen stärken und effizienter gestalten, um weiterhin für den Wettbewerb fit zu bleiben“, äußert sich die VM-Sprecherin Barbara Schüler. Unter anderem hätten übernommene Alt-

Verträge früherer Eigentümer nicht die erwartete und für die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens benötigte Nachhaltigkeit. „Zum Beispiel hatten gestiegene Dieselpreise und Tarifierhöhungen im Personalbereich in den letzten Jahre dazu geführt, dass unsere Qualitätsanforderungen auf dem vorgegebenen Preisniveau nicht gehalten werden konnten. In dieser Situation sind wir im Interesse unserer Fahrgäste dazu bereit, diese Verträge zurückzugeben und den Weg für Neuaus-

Ein VM-Bus in Braunfels *Foto: Friedrich Lang*



schreibungen zu öffnen.“ Dennoch: „Hessen bleibt auch weiterhin für uns ein attraktiver Verkehrsmarkt“, so die VM-Pressesprecherin.

Die Rückgabe der Linienbündel geschieht nicht ad hoc, sondern wird im Laufe des Jahres 2010 erfolgen, um so Aufgabenträgern und Busunternehmen genug Zeit für eine ordnungsgerechte Abwicklung zu geben. So auch unter anderem für einen zwischen der VM-Geschäftsführung und dem Betriebsrat abgestimmten Prozessablauf. „Es ist uns wichtig, in dieser Situation flexibel gestaltete und sozialverträgliche Lösungen für die Mitarbeiter der VM zu erarbeiten“, so die Aussage von VM-Geschäfts-

führer Andreas Vetter.

Geplant ist die Rückgabe der ersten drei Linienbündel mit den Linien 281, 283, LM-11, LM-12, LM-13, LM-14, LM-19 und LM 33 zum 31. Juli 2010, so dass ein neuer Betreiber am 1. August den Betrieb aufnehmen kann. Die restlichen Linienbündel mit den Linien 120, 125, 200, 201, 202, 204, 205, 206, 289, 471, 472 sowie den Linien LM 15, LM 31, LM 32, LM45, LM 46, LM-51, LM-52, LM-55, LM-56, LM-57, LM 61, LM 62, LM 63, LM-64, LM 67 und LM-68 laufen dann am 11. Dezember 2010 aus. Ein neuer Betreiber könnte pünktlich zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 starten.

Kommentar: Niedrige Preise lohnen sich nicht

Die Fehlkalkulation der VM ist nicht der erste Fall in Hessen, bei dem ein Unternehmen erst mit aggressiv niedrigen Preisen Mitbewerber aus dem Markt drängt und dann selbst an den Rand der Existenz gerät. Nur die Zugehörigkeit zu einem größeren Konzern dürfte die VM vor der Pleite bewahrt haben. Für die Fahrgäste ist nahezu jeder Übergang von einem zu einem anderen Unternehmen mit Unwägbarkeiten verbunden: Neue Fahrer, neue Fahrzeuge, die erst ihre Kinderkrankheiten kurieren müssen oder Gebrauchtfahrzeuge, die sich erst einmal als untauglich erweisen – der WIBUS-Start in Wiesbaden ist noch in schlechter Erinnerung. Außerdem muss bei jeder Neuvergabe gebangt werden, ob die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel noch reichen, um das gewohnte Fahrplanniveau zu halten. Gerade bei der Vergabe an die VM kamen zum Teil recht ambitionierte Fahrpläne zur Anwendung. Ob diese Fahrpläne von einem neuen Betreiber zu ähnlichen Preisen gefahren werden können, ist mehr als fraglich. Es lohnt sich bei Neuausschreibungen, mehr auf die Qualität zu achten – und auf realistische Preise. Von Kampfpreisen profitiert niemand – nicht einmal das gewinnende Unternehmen. Geschweige denn dessen Mitarbeiter...

Friedrich Lang

Lumdatalbahn weiter ohne Unterstützung aus der Region

(fl) Die Hauptversammlung der Lumdatalbahn AG (LB AG) fand am 28.11.2009 in Lollar statt. Anlässlich des Zusammentreffens gab Vorstandsvorsitzender Volker Thomas einen Rückblick auf das abgelaufene Geschäftsjahr – und eine Prognose für die Chancen der Lumdatalbahn. Dabei wurde deutlich: Den Regionalbahnanschluss für das Lumdatal wird es nur geben, wenn sich die Städte und Gemeinden weitaus mehr als bislang dafür engagieren.

Die LB AG hat wiederholt aufgezeigt, wie mit einer attraktiven Regionalbahn dem Bevölkerungsrückgang entgegen gewirkt werden kann. Bis heute leider ohne Erfolg.

Im vergangenen Geschäftsjahr wurde ein weiterer Kaufantrag gegenüber der Deutschen Bahn AG abgegeben. Dabei wurde deutlich, dass die DB AG weiterhin auf einer Kaufsumme weit oberhalb einer halben Million Euro besteht. Für den

Kaufantrag wurden alle Städte und Gemeinden sowie der Landkreis Gießen zumindest um ideelle Unterstützung gebeten. Diese Unterstützung wurde auch gewährt. Notwendig wäre darüber hinaus selbstverständlich auch eine finanzielle Beteiligung, damit die Lumdatalbahn dauerhaft gesichert werden kann.

Vorstandsvorsitzender Volker Thomas: „Mehr und mehr stellt sich die Frage, wie lange die LB AG noch den potenziellen

Ein Sonderzug der Lumdatalbahn befuhr anlässlich des Schmaadleckermarkts in Lollar am 6. September 2009 mehrfach die Strecke Mainzlar - Lollar Foto: Sven Ackermann



Schienenanschluss für drei Städte und eine Gemeinde sichern und erhalten kann, wenn sich auf politischer Ebene so wenig bewegt. Es wäre längst an der Zeit, dass sich die Lumdatal-Kommunen gemeinsam mit dem Landkreis bei den dafür zuständigen Organisationen, insbesondere beim Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), für ihren Schienenanschluss stark machen.“

Die LB AG wird zusammen mit den Ehrenamtlichen den Schienenweg im Lumdatal erhalten, so lange es die finanziellen Mittel erlauben. Eine Inbetriebnahme für den Schienen-Personenverkehr ist aber nur mit einem deutlich gesteigerten Engagement der politisch Verantwortlichen vor Ort denkbar. Die LB AG hält im vierzehnten Jahr die Streckeninfrastruktur in Stand – eine Leistung, welche kommerzielle Bahngesellschaften mit mehreren hunderttausend Euro bewerten würden. Die Weiterentwicklung hin zu einer Regionalbahnstrecke und somit zu einer Lebensader der Region müssen aber andere leisten. Die Finanzierungsregeln im Schienenpersonennahverkehr lassen prinzipiell auch kaum eine andere Lösung zu.

Die politische Willensbekundung für Neuverkehre muss in aller Regel von den Kommunen und Landkreisen ausgehen. Dass die Lumdatalbahn über ein ausreichendes Fahrgastpotenzial von ca. 4.000 Fahrgästen pro Tag verfügt, hat die LB AG bereits nachgewiesen. Leider kommt die Wiederinbetriebnahme von

Bahnstrecken auch in anderen Regionen des RMV-Gebietes kaum voran, wie die kürzlich erfolgte gutachterliche Ablehnung der Aartalbahn-Reaktivierung Wiesbaden – Bad Schwalbach zeigt.

1000 Euro Zuschuss für den „Schmaadlecker-Shuttle“

Erstmals wurde der Sonderzugverkehr „Schmaadlecker-Shuttle“ in diesem Jahr vom RMV bezuschusst, und zwar mit einer Summe von 1000 Euro. Damit war der diesjährige „Schmaadlecker-Shuttle“ kostendeckend. Die LB AG hatte zusammen mit der Stadt Lollar wiederholt darum gebeten, den Sonderzugverkehr ähnlich wie andere Sonderverkehre auch von den Nahverkehrsorganisationen RMV und VGO zu bezuschussen. In diesem Jahr erfreulicherweise mit Erfolg.

*Auch wenn ein zukünftiger Zugverkehr nach Grünberg über die Lumdatalbahn nicht mehr stattfinden wird, so verkehrte doch einer der Sonderzüge mit dem Fahrtziel „Grünberg (Oberhess)“ anlässlich der Fahrten zum Lollarer Schmaadleckermarkt
Foto Michael Laux*



Frankfurt: Magistrat beschließt Direktvergabe von U-Bahn und Straßenbahn an die VGF

(fl) Die Stadt Frankfurt wird die U-Bahn- und Straßenbahnlinien direkt – das heißt ohne Ausschreibung – an die Verkehrsgesellschaft Frankfurt VGF vergeben. Das hat der Magistrat am 20. November 2009 beschlossen.

Der Auftrag an die VGF hat eine Laufzeit von zwanzig Jahren, beginnend nach Auslaufen der derzeitigen Konzessionen am 31. Januar 2011. Die Stadtverordnetenversammlung hatte im Februar 2009 den Magistrat beauftragt, die Direktvergabe an die VGF vorzubereiten.

Nach Abwägen aller Vor- und Nachteile sieht der Magistrat deutliche Vorteile in der Direktvergabe des Schie-

nenverkehrs an die VGF. Verkehrsdezernent Lutz Sikorski hatte sich schon während der Diskussionen um die Entscheidung, die Frankfurter Buslinien auszuschreiben, dafür ausgesprochen, dass der Schienenverkehr direkt an die VGF vergeben werden soll.



Hintergrund: Direktvergabe

Die im Jahr 2007 beschlossene EU-Verordnung 1370/2007 beinhaltet wie bisher die Möglichkeit, Nahverkehrsleistungen unter klar definierten Bedingungen direkt – also ohne europaweite Ausschreibung – an ein eigenes Verkehrsunternehmen rechtssicher zu vergeben. Eine der Bedingungen lautet, dass die beauftragten kommunalen Unternehmen zu „marktgerechten Preisen“ arbeiten müssen. Wie diese ermittelt werden, wenn es in Deutschland praktisch keinen „Markt“ für U-Bahn- und Straßenbahnverkehre gibt, ist fraglich.

Nun vergibt also auch Frankfurt sein Schienennetz direkt an das städtische Verkehrsunternehmen. Eine andere Entscheidung war kaum zu erwarten, obwohl Frankfurt bei den Ausschreibungen der Bus-Linienbündel zu den Vorreitern gehört. Den hierzulande noch nie und weltweit auch nur sehr selten praktizierten Weg, ein städtisches Schienennetz oder Teile davon auszuschreiben, wollte man aber wohl auch in Frankfurt nicht wagen. Die Argumente der Verantwortlichen klingen freilich so, als habe man den Weg auch nie ernsthaft erwogen. Offen ist davon die Rede, dass man die Arbeitsplätze der städtischen VGF erhalten wolle. Außerdem befürchtet man geringere Einflussmöglichkeiten auf das Schienennetz – obwohl die Etablierung einer Bestellerebene doch gerade diese Einflussnahme sicherstellen soll.

Eisenbahnjubiläum in Bad Homburg

(ws) Im Jahre 2010 sind es 150 Jahre her, dass die Eisenbahn Frankfurt–Homburg vor der Höhe eröffnet worden ist; außerdem wurde vor einhundert Jahren auch die Lokalbahn Frankfurt–Homburg eröffnet, die heute als Stadtbahnlinie U 2 verkehrt.

An beide Jubiläen will die Stadt im nächsten Jahr erinnern, obwohl die Renovierung des Bahnhofgebäudes, das sich seit zwei Jahren im Eigentum der Stadt befindet, dann noch nicht abgeschlossen sein wird. Für diesen Zweck sollen 11 Millionen Euro bereit gestellt werden. Am 4. Juli 2009 war frühmorgens an einem Bäckereistand in der Bahnhofshalle ein Feuer ausgebrochen, was einen Sachschaden in Höhe von mehreren hunderttausend Euro verursachte. Später stellte sich heraus, dass das Feuer durch Brandstif-

tung entstanden ist.

Nebenbei: Am 1. Dezember 1949 – also vor genau 60 Jahren – wurde auch eine Schnellbuslinie Bad Homburg–Frankfurt über die Autobahn eröffnet, die jahrelang eine ernsthafte Konkurrenz für den Schienenverkehr darstellte. Immerhin sah der Sommerfahrplan 1954 einen ganztägigen Zehn-Minuten-Takt zwischen beiden Städten vor, insgesamt fuhren die Busse täglich mehr als einhundertmal hin und zurück!

Der Bahnhof Bad Homburg im Februar 2009. Nach einem Brand soll der Bahnhof, der sich im Eigentum der Stadt Bad Homburg befindet, ab nächstem Jahr renoviert werden



„Kein gutes Zeugnis für die deutsche Industrie...“

(ws) Die Städte Offenbach und Frankfurt haben eine Zusammenarbeit auf dem Gebiet des ÖPNV vereinbart, die zu einem umweltfreundlicheren Betrieb der Omnibuslinie 103 führen soll. Dafür sollen aus Italien elektrische Omnibusse beschafft werden (FAZ vom 5.8.2009).

Das erinnert uns daran, dass die Stadt Offenbach bis zum Jahre 1972 ein gut ausgebautes Obusnetz von zuletzt 15 Kilometern Länge besaß. Drei Linien wurden mit elektrischen Fahrzeugen bedient, die an die Stelle der Straßenbahn getreten waren. Allerdings waren auch sie an Oberleitungen gebunden.

Obwohl ein leitender Mitarbeiter der Stadtwerke Offenbach noch im September 1964 in der Fachzeitschrift „Stadtverkehr“ die Vorzüge des Obusbetriebes gerühmt und als Ziel der Planungen die Bewältigung von 65% des ÖPNV in Offenbach neben Straßenbahn und Omnibus genannt hatte, sah man das schon im Jahre 1966 ganz anders. Der Obus schien auch in Offenbach auf einmal nicht mehr zeitgemäß zu sein.

Ein Obus in Solingen: Neue Busse können nur noch aus dem Ausland beschafft werden



Wie in vielen deutschen Städten ging man – vor allem aus Kostengründen – auf den Dieselmotortrieb über. Dabei war Deutschland in den dreißiger Jahren führend in der Entwicklung der Obustechnik, so dass es im damaligen Deutschen Reich rund 75 Städte mit diesem Verkehrsmittel gab.

Leider hat man nach der Ölkrise der siebziger Jahre in Deutschland trotz vielfältiger Ansätze (Duobus, Hybridbus) den elektrischen Busbetrieb nicht genügend weiterentwickelt, so dass sich nur in Solingen, Esslingen und Eberswalde Obusbetriebe bis heute erhalten haben. Jetzt muss man sich Fahrzeuge aus Italien beschaffen. Dazu bemerkt die FAZ am 5. August 2009 mit Recht, das sei „kein gutes Zeugnis für die deutsche Industrie“.

Sollte man nicht auf die seit Jahrzehnten in vielen Städten der Welt erprobten Oberleitungs-Bussen zurückgreifen, anstatt ein noch nicht erprobtes System einzuführen? Von den Gegnern des Obusbetriebs wird zwar behauptet, die Oberleitung verschandele das Stadtbild. Die sollten einmal nach Salzburg fahren und die Realität betrachten. Salzburg wäre angesichts seiner engen Gassen ohne Oberleitungsbusse schon längst an den Abgasen der Linienbusse erstickt.

Die Aartalbahn und ihre Brückenprobleme

Das längste hessische Denkmal: Ein viergeteilter Torso

(hpg) Offenbar magisch von zu hohen Lastkraftwagen angezogen werden die Brücken der Aartalbahn. Ende Mai 2007 hatte sich ein Kleinbagger in der Brücke an der Wiesbadener Flachstraße verfangen und die Museumszüge der Nassauische Touristikbahn (NTB) zu einer vierzehnmonatigen Betriebspause verdammt. Die ESWE hatte eine Kleinhilfsbrücke einbauen lassen.

Zu einem wesentlich massiveren Schaden kam es im mittleren Aartal. Am 25. August 2009 prallte ein 23 Tonnen schwerer Kettenbagger, der auf einem Tieflader transportiert wurde, mit dem nicht ordnungsgemäß eingefahrenen Arm gegen eine Brücke der Aartalbahn. In der Nähe der Tierkörperbeseitigungsanlage Sandersmühle führte diese Brücke in 4,50m Höhe über die Fahrbahn der B 54 und anschließend über die Aar. Bei dem Unfall wurde der erst 1989 erneuerte Brückenträger aus den Widerlagern gerissen und der zur Aar hin stehende gemauerte Pfeiler stark beschädigt. Am 5. September hoben drei große Straßen-

kräne die beiden Brückenüberbauten ab. Während der über die Aar führende Brückenteil in der Sandersmühle gelagert wird, musste die beschädigte neuere Brücke vor dem Abtransport weiter demontiert werden. Der Pfeiler wurde fachgerecht abgetragen, die Bruchsteine für einen denkmalgerechten Wiederaufbau eingelagert.

Obwohl sich die Bad Schwalbacher Stadtverordnetenversammlung und der Landrat des Rheingau-Taunus-Kreises Burkhard Albers für eine umgehende und vollständige Instandsetzung der Brücke aussprachen, ist der Zeitpunkt einer Wiederherstellung derzeit nicht absehbar.



*Der Blick vom Michelbacher Tunnel über die entfernten Brückenträger und den abgerissenen Pfeiler zeigt die Dimension des Schadens vom August 2009. Inwieweit es nach dem negativen Ausgang des Gutachtens zu einem Wiederaufbau kommen wird, ist derzeit sehr fraglich.
Foto: Andreas Tscharn (12.10.2009)*

Erneuter Schaden

Doch damit sollte die Unfallserie für die Aarstrecke noch nicht beendet sein, denn am 20. November wurde die Brücke über die Flachstraße in Wiesbaden erneut Ziel eines so hohen LKW. Diesmal sind die Schäden so erheblich, dass alle Fahrten ab Dotzheim bis auf Weiteres abgesagt werden mussten. Der von der ESWE beauftragte Gutachter habe empfohlen, erst gar keine weiteren Detailuntersuchungen mehr anzustrengen, das Geld lohne nicht. Das „überlebensfähige Stadium“ der Brücke sei überschritten, sagte ESWE-Betriebsleiter Jörg Gerhard. Nach wie vor unverständlich bleiben die von Gerhard auf Anfrage genannten „übergeordneten Gründe“, die seit mehr als acht Jahren eine Errichtung sogenannter Höhenbegrenzungsprofile zum Schutz der Brücke verhindert haben. Im Juli 2008 hatte sich Gerhard gegenüber dem Wiesbadener Kurier geäußert, die Stadt habe befunden, das sei „städtebaulich nicht vertretbar“. Jetzt sind die Kosten für einen Brückenneubau um ein Vielfaches höher.

Mit der nicht befahrbaren Brücke in Schierstein, an der Flachstraße und der abgetragenen Brücke bei Michelbach ist der von ESWE gepachtete, denkmalgeschützte hessische Abschnitt in vier betrieblich nicht mehr gemeinsam nutzbare Abschnitte unterteilt. Effektiver kann man eine Reaktivierung der Aartalbahn oder ihre Nutzung im Museumsbetrieb nicht verhindern.

Die ausbleibenden Einnahmen der sechs fast ausverkauften Nikolauszüge und mehrerer fest bestellter Charterfahrten reißen ein tiefes Loch in die Kas-

se der Nassauischen Touristikbahn. Jeder Euro wäre für Reparaturen und in Kürze anstehende Hauptuntersuchungen der vereinseigenen Loks dringend benötigt worden.

Neues vom Nordabschnitt

Für die Reaktivierung in Rheinland-Pfalz hat die Verbandsgemeinde Diez eine Entscheidung zum Kauf der Trasse getroffen. Dafür sollen 51.000 Euro bereitgestellt werden. Die Gemeindevertretung des hessischen Aarbergen hat die Verwaltung am 27. August einstimmig beauftragt, die Kosten für Kauf oder Pacht der Strecke von der Landesgrenze bis zum Michelbacher Tunnel zu ermitteln.

So wie auf der Aufnahme am Michelbacher Tunnel hätte moderner SPNV auf der Aartalbahn auch heute noch aussehen können. Obwohl die Stilllegung schon weitgehend beschlossene Sache war, setzte die Deutsche Bundesbahn am 1. Dezember 1982 versuchsweise den Vorserien-Triebwagen 628/928 102 auf der Aartalbahn ein.

Foto: Andreas Tscharn



Rheingau-Lahn-Taunus: Neues Busnetz über die Landesgrenze

(og) Unter dem Motto „Beste Aussichten“ für die Region Blaues Ländchen / Einrich / Heidenrod / Bad Schwalbach startete zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 eine neues Busangebot.

Zum Start trafen sich Ende November über fünfzig Verantwortliche aus den Landkreisen Rhein-Lahn und Rheingau-Taunus auf dem Betriebshof der Brüder Engelhardt in Heidenrod-Kemel. Der Ort spielt eine zentrale Rolle im neuen Busnetz. Dort treffen sich nun fünf Buslinien, zwischen denen die Fahrgäste umsteigen können. Eine zentrale Rolle spielt die Buslinie 200 zwischen Nastätten und Wiesbaden. Sie verkehrt täglich, mindestens im 2-Stunden-Takt, als Rückgrat des ÖPNV-Angebotes und wird vom Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und dem Zweckverband Schienenpersonen-Nahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV Nord) finanziert. Heidenrods Bürgermeister, Harald Schmelzeisen, rechnete vor, dass die Fahrzeit von Kemel in die Wiesbadener Innenstadt nun bei 34 Minuten liegt. Mit dem Auto benötige man etwa 27 Minuten zuzüglich Parkplatzsuche.

Burkhard Albers, Landrat des Rheingau-Taunus-Kreises, erwähnte die zehn Jahre dauerne Planung für ein die Landesgrenzen übergreifendes Busnetz. Neben den regionalen und lokalen Aufgabenträgern für den Busverkehr waren auch die Verkehrsverbände RMV und VRM zur Schaffung attraktiver Tarife in die Überlegungen einzubeziehen. Rhein-Lahn-Landrat Günter Kern sprach von einem „Meilenstein“ auf dem Weg zu einer geschlossenen Reisekette. Neben Pendler aus

dem Rhein-Lahn-Kreis nach Wiesbaden und Mainz sollen von dem neuen Netz auch Einwohner in Hessen durch bessere Busanbindungen an die rheinland-pfälzischen Einkaufsorte Nastätten und Katzenelnbogen profitieren.

Hartmut Achenbach, Vertreter des RMV, erläuterte die Vorzüge der neuen Niederflurfahrzeuge und deren Umweltstandards. Der Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM), Stephan Pauly, präsentierte das am 1. Januar startende >60-Plus-Ticket<. Einzige Voraussetzung für den Erwerb ist die Vollendung des 60. Lebensjahres. Das 60-Plus-Ticket ist als Monatskarte für 60 Euro ohne jede zeitliche Nutzungseinschränkung im gesamten Verbund gültig. Wer ein Abonnement erwirbt, erhält die Karte für nur 50 Euro im Monat, was einer Jahressumme von 600 Euro für die Nutzung des gesamten Nahverkehrs-Angebotes von Bus und Bahn im VRM entspricht. „Damit schließen wir zu den großen Verkehrsverbänden in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg auf, die den Menschen ab 60 Jahren innerhalb der Verbände bereits vergleichbare Angebote zur Verfügung stellen.“ Pauly ist sich dabei sicher, dass dieses äußerst attraktive Angebot gerade wegen der einfachen und umfassenden zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit gut ankommt.

Rechte Rheinstrecke: „Rheingaubahn“ oder „Rhein-Taunus-Bahn“?

(hpg) Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 ist die Übergabe des Betriebes auf der rechten Rheinstrecke von DB Regio auf die VIAS für die Dauer von 15 Jahren vertraglich vereinbart. Das Leistungsvolumen beläuft sich auf rund 2,1 Mio. Zugkilometer pro Jahr.

Nach Angaben des rheinland-pfälzischen Zweckverbandes SPNV Nord soll die Linie unter dem Produktnamen „Rhein-Taunus-Bahn“ vermarktet werden. Von Seiten des RMV hieß es auf Anfrage, dass dieser Name noch nicht endgültig festgelegt sei. Ein öffentlicher Namenswettbewerb wäre von Seiten des RMV aber nicht vorgesehen.

Nach der erfolgten Vergabe musste die ursprüngliche Verkehrskonzeption modifiziert werden, die den neuen Haltepunkt Koblenz Stadtmitte und eine Wendeanlage in Koblenz-Lützel vorgesehen hatte. Aus betrieblichen Gründen weigerte sich DB Netz, die dazu erforderlichen Infrastruktur-Anpassungen vorzunehmen. Daraufhin hatte der Zweckverband SPNV Nord die Verlängerung der Linie bis nach Neuwied beschlossen. Diese Entscheidung hat vertragliche Verhandlungen und Anpassungen zur Folge, die auch zu einer Umbestellung bei den Triebwagen führt. Zwei dreiteilige Flirt werden durch Vierteiler ersetzt. Bereits vorher gab es eine wesentliche Korrektur: VIAS hatte die Triebwagen zunächst mit einer Fußbodenhöhe von 780mm über Schienenoberkante bestellt. Aufgrund der immer noch zahlreichen, sehr niedrigen Bahnsteige an der Rechten Rheinstrecke wurde nachträglich die niedrigste von Stadler angebotene Einstiegshöhe von

600mm geordert. Dies entspricht auch eher den neu gebauten Bahnsteigen, die mit 550mm über Schienenoberkante errichtet wurden oder werden, wie in Wiesbaden-Schierstein oder Geisenheim.

Die Ausschreibung der SPNV-Leistungen ist auf Grundlage eines sogenannten „Brutto-Verkehrsvertrages“ erfolgt. Das bedeutet, dass die Besteller die Erlösverantwortung für die Fahrgeldeinnahmen in ihrem jeweiligen Bereich tragen. Im rheinland-pfälzischen Abschnitt hat der Zweckverband SPNV Nord daher gegenüber dem VRM (Verkehrsbund Rhein-Mosel) und VIAS seine Erlösansprüche geltend gemacht. Ob der Fahrscheinverkauf in Rheinland-Pfalz mit ortsfesten Automaten an den Bahnhöfen oder mit Automaten in den Zügen erfolgt, ist bislang noch nicht bekannt. Auf jeden Fall sollen alle Züge mit Service-Personal unterwegs sein.

Griffiger Namen gesucht

Den Markennamen „Mittelrheinbahn“ haben sich die Linke Rheinstrecke und Transregio gesichert. Doch wie präsentieren sich VIAS und die andere Talseite? Nicht nur Eisenbahnfreunde verbinden mit dem traditionellen Begriff „Rechte Rheinstrecke“ sofort die Linie Wiesbaden-Niederlahnstein-Neuwied. Die bislang in den Arbeitspapieren noch als

„Rheingaubahn“ geführte Strecke zukünftig als „Rhein-Taunus-Bahn“ zu bezeichnen, wird dem Anspruch einer durch ein UNESCO-Welterbe führenden Linie nicht wirklich gerecht.

Touristisch stehen der Rheingau und

die Loreley im Bekanntheitsgrad weit oben. Wenn schon der historische Begriff nicht die Gnade der Marketingstrategen findet, sollten wenigstens die Namen der attraktivsten Abschnitte in die zukünftige Bezeichnung einfließen.

Mainz/Wiesbaden: Buslinie 45 erfolgreich

(og) Fast genau ein Jahr nach der Einführung der neuen Mainz-Wiesbadener Gemeinschafts-Buslinie 45 zogen die beiden Betreiber, Wiesbadens ESWE Verkehrsgesellschaft und die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG), eine positive Bilanz.

So hat die Auswertung der Fahrgastnachfrage ergeben, dass die Fahrten der neuen Linie 45 - deren markantestes Merkmal ihr Linienweg über die Schiersteiner Brücke ist - im Durchschnitt zu etwa 30 Prozent ausgelastet sind. Dieser Auslastungsgrad liegt deutlich über dem Mittelwert der Gesamtliniennetze von ESWE Verkehr und MVG. Wie eine begleitende Nachfrageanalyse der Fachhochschule Wiesbaden ergänzend ergeben hat, ist es der Linie 45 außerdem gelungen, Fahrgäste neu an den Linienbusverkehr zu binden, die zuvor keine ÖPNV-Kunden waren. Rund zehn Prozent der Passagiere der 45er-Busse sind sogenannte „Erstnutzer“. Die Gesamtzahl der Fahrgäste, die im ersten Betriebsjahr mit der neuen Linie über die Schiersteiner Brücke gefahren sind, wird voraussichtlich bei etwa 200.000 liegen.

Der neue, erheblich verlängerte Linienverlauf der Linie 45 wurde mit dem letzten Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 eingeführt. Seither fahren die Bus-

se in Wiesbaden von der John-F.-Kennedy-Straße und dem Hauptbahnhof kommend über Biebrich nach Mainz, wo der Linienweg durch Mombach bis zum Hauptbahnhof führt; in der Gegenrichtung ist der Streckenverlauf nahezu identisch. Auf ihrem Fahrtweg – das war die entscheidende Neuerung – nutzen die Busse ein Teilstück der A 643, nämlich die Schiersteiner Brücke.

„Bis Mitte Dezember vergangenen Jahres hatten wir ja die seltsame Situation, dass die beiden Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz auf ihrer wichtigsten Straßenverbindung, der Schiersteiner Brücke, nicht per ÖPNV verbunden waren“, erinnert Stefan Burghardt, Kaufmännischer Geschäftsführer von ESWE Verkehr. „Die Diskussionen über das Für und Wider eines Linienverkehrs auf der Schiersteiner Brücke, die beiderseits des Rheins jahrzehntelang geführt wurden, waren unnötig – dies zeigt der Erfolg der Linie 45, den wir heute bilanzieren können, überdeutlich.“

An der Reaktivierung der Aartalbahn wird festgehalten

Negatives Gutachten verhindert baldige Wiederinbetriebnahme

(hpg) Rechnet sich die Reaktivierung des hessischen Abschnitts der Aartalbahn oder nicht? Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) des Rhein-Main Verkehrsverbundes (RMV) sollte dies herausfinden. Obwohl die Ergebnisse bereits für das Frühjahr 2009 angekündigt waren, wurden die Berechnungen erst jetzt bekannt gegeben.

Im Rahmen der 4. Aartalbahn-Konferenz in Wiesbaden stellten der neue Sprecher der RMV-Geschäftsführung, Knut Ringat und Planungs-Ingenieur Thomas Busch die aktuelle Untersuchung zur Schienenverbindung zwischen Limburg und Wiesbaden vor. Wesentliches Ergebnis der Studie ist, dass der für die Förderung maßgebliche Faktor von 1,0 mit einem Wert von lediglich 0,6 erheblich unterschritten wird und das Projekt „in der berechneten Streckenführung nicht rentabel umgesetzt werden könne“. Als Ursache werden vor allem die Investitionskosten angegeben, die man für die „Wiederherstellung der Trasse, den Bau von Haltepunkten und die Sanierung von Brücken und Tunneln“ aufwenden müsse.

Dafür werden Kosten - in Höhe von 42 Millionen Euro - dem volkswirtschaftlichen Nutzen einer Reaktivierung gegenüber gestellt. Ein Fahrgastzuwachs von täglich 1.600 neuen RMV-Kunden würde außerdem jährliche Betriebskostenzuschüsse von drei Millionen Euro erfordern, heißt es in dem Gutachten.

Ein Grund für den Faktor von 0,6 sei auch auf die guten Busverbindungen zurückzuführen, die von Taunusstein in die Wiesbadener Innenstadt bestehen. Ein Faktor von 1,0 wäre nur zu erreichen, wenn die Aartalbahn über den Hauptbahnhof

hinaus, mit dem sogenannten »City-Link«, bis zum Dernschen Gelände in die Innenstadt verlängert würde, heißt es.

Offenbar weitgehend außer Acht gelassen wurde in der Untersuchung die direkte Verbindung von Wiesbaden Waldstraße über Wiesbaden Ost nach Mainz Hbf. Stattdessen setzt man große Hoffnungen auf die Realisierung der „Wallauer Spange“. Die neue Verbindung soll über die weitgehend ungenutzte ICE-Anbindung zum Frankfurter Flughafen und weiter nach Darmstadt führen.

Der Landrat des Rheingau-Taunus-Kreises, Burkhard Albers (SPD), zeigte sich von dem Ergebnis enttäuscht, „denn ein halbes Jahr auf eine Studie zu warten, die keinerlei neue Erkenntnisse bringt, befremdet mich.“ Er erwartet vom RMV, dass kreative Lösungen, wie bei der Odenwaldbahn erarbeitet werden. Die Kopplung der Reaktivierung der Aartalbahn mit anderen Verkehrsprojekten hält Albers für „hoch problematisch“.

Jetzt soll die Einbindung in die mittelfristige Nahverkehrsplanung des RMV der Aartalbahn noch eine Zukunft geben. Der RMV erhielt von den Konferenz-Teilnehmern den Auftrag, das Projekt in den neuen Regionalverkehrsplan aufzunehmen, der bis Ende 2011 verabschiedet werden soll.

Über die Landesgrenze fahren: VRM wächst nach Hessen

(og) Nach mehrjähriger Planungs- und Vorbereitungszeit wurden zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2009 umfassende tarifliche Übergangslösungen im Grenzbereich zwischen dem Rhein-Lahn-Kreis (Rheinland-Pfalz) und dem Rheingau-Taunus-Kreis sowie der Stadt Limburg (Hessen) umgesetzt.

Die Maßnahmen beinhalten den Wegfall von Haustarifen der Verkehrsunternehmen und deren Ersatz durch den Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) im sogenannten „kleinen Grenzverkehr“: zwischen hessischen Ortschaften und den Städten Nastätten und Katzenelnbogen. Im sogenannten „großen Grenzverkehr“, z.B. von Nastätten oder Katzenelnbogen nach Frankfurt und Wiesbaden, gilt zukünftig der Tarif des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV).

Darüber konnte acht Jahre nach Start des VRM die Integration aller Busverkehre in den Verbandsgemeinden Hahnstätten und Diez in den VRM-Tarif erfolgen. Bislang wurde in diesem Teil des Aartals nur der RMV-Tarif angeboten, obwohl die Gemeinden zum Land Rheinland-Pfalz gehören.

Zusätzlich zur Linie 540 gilt nun auch auf der Linie 567 der VRM-Tarif im ein- und ausbrechenden Verkehr zwischen dem VRM-Gebiet und Limburg (Wabe 177).

Der VRM hat dazu ein Faltblatt herausgegeben, welches auch unter

www.vrminfo.de

heruntergeladen werden kann.

In den Gebieten 1 bis 4 gilt bei der Fahrt in den RMV der RMV-Tarif, während in den Gebieten 5 bis 8 bei Fahrten in das VRM-Gebiet der VRM-Tarif Anwendung findet.

Grafik: VRM



Hunsrückbahn: Rheinland-Pfalz stellt Weichen

(og)Der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Hendrik Hering stellte gemeinsam mit Klaus Müller, Leiter Regionalnetze der DB Netz AG, Mitte November in Mainz die Ergebnisse einer Entwurfsplanung für eine Bahnverbindung zum Flughafen Hahn vor. „Unser Ziel ist es, die Hunsrückbahn Ende 2014 in Betrieb zu nehmen“, sagte Hering.

Die Hunsrückbahn ist für Rheinland-Pfalz ein herausragendes Infrastrukturprojekt, betonte der Minister. Die Wiederinbetriebnahme der Hunsrückbahn stellt mit 63 Kilometer bundesweit das bisher größte Reaktivierungsprojekt einer Bahnstrecke dar. Die Strecke erhält in den Bereichen Simmern und Guldental zwei jeweils gut vier Kilometer lange zweigleisige Abschnitte. Alle anderen Abschnitte werden vollständig erneuert und auf den neuesten Stand gebracht.

Das Angebot auf der Hunsrückbahn

wird aus einem stündlichen Regional-
express Flughafen Hahn - Mainz - Frankfurt Hbf. bestehen, tagsüber muss bei einzelnen Zügen aber in Bingen umgestiegen werden, die Fahrzeit bleibt dabei gleich. Zwischen Hahn und Mainz wird die Fahrzeit circa 90 Minuten, zwischen Hahn und Frankfurt etwa 130 Minuten betragen. Der RegionalExpress wird stündlich in Kirchberg, Simmern, Rheinböllen, Stromberg und Langenlonsheim halten. Nur in den Tagesrandlagen werden einzelne Züge einige Halte auslassen.

Verkehrsminister Hendrik Hering und Klaus Müller, Leiter Regionalnetze der DB Netz AG, stellen die Ergebnisse der Entwurfsplanung vor. Foto: MWVLW RLP



„Die Entwurfsplanung ist ein wichtiger Planungsschritt zur Realisierung des Projekts. Bei diesem schwierigen Planungsverfahren wurden wir tatkräftig vom Ministerium unterstützt“, erläuterte Klaus Müller von der DB Netz AG. Die jetzt ermittelten Investitionskosten des Gesamtprojektes betragen 104 Millionen Euro. Hinzu kommen rund fünf Millionen Euro für die Gestaltung der Bahnhofsumfelder an den neuen Stationen. Die Kostensteigerungen gegenüber den in der Vorentwurfsplanung ermittelten 85 Millionen Euro (Preisstand 2007) kommen im Wesentlichen durch die Preisfortschreibung auf das Jahr 2010 und die Ergänzung verkehrlich notwendiger Projekte zustande. Beispielhaft sind die Ergänzung zusätzlicher Kreuzungsbahnhöfe, die Tieferlegung der Bahn im Bereich der Kreuzung mit der B 48 in Langenlonsheim, die höhenfreie Lösung an der Zieferspange in Simmern und der Lärmschutz in Simmern und Guldental zu nennen. Allein die Beseitigung des stark befahrenen Bahnübergangs im Zuge der B 48 durch Tieferlegung der Bahn in

Langenlonsheim verursacht voraussichtlich Kosten in Höhe von über acht Millionen Euro.

Die 104 Millionen Euro Gesamtkosten sollen vor allem aus Bundesmitteln finanziert werden, teils aus Mitteln des Bestandsnetzes, das heißt aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, teils aus Mitteln der Gemeindeverkehrsfinanzierung. Das Land wird voraussichtlich keinen Baukostenzuschuss für die Schieneninfrastruktur leisten müssen. Im Jahr 2007 wurde hier noch von fünf Millionen Euro ausgegangen. Lediglich im Bereich einiger Eisenbahnkreuzungen und bei den Bahnhofsumfeldmaßnahmen ist das Land an der Finanzierung beteiligt.

Die nächsten Umsetzungsschritte für die Hunsrückbahn laufen bereits. Der Realisierungs- und Finanzierungsvertrag ist in der Vorbereitung und soll Anfang 2010 abgeschlossen werden. Die Einleitung des Plangenehmigungsverfahrens für den Abschnitt von Simmern bis zum Flughafen Hahn ist für Mitte 2010 vorgesehen, das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt von Langenlonsheim bis Simmern ebenfalls für Mitte 2010. Wenn die Plangenehmigung bis Ende 2010

Wenn alles planmäßig läuft, werden ab 2014 in Stromberg wieder Personenzüge halten, wie hier bei der Pro Bahn & Bus-Sonderfahrt am 8. September 2007



vorliegt, kann der erste Baubeginn in diesem Abschnitt im Frühjahr 2011 erfolgen. Im Bereich des Planfeststellungsabschnittes ist dies für das Frühjahr 2012 vorgesehen.

„Es gibt gewisse zeitliche Unsicherheiten bei der Durchführung der Planverfahren. Aber wir sind sehr zuversichtlich, dass wir den Zeitplan so einhalten

können“, sagte Hering. Dies werde schon dadurch deutlich, dass die Betriebsleistungen für die Hunsrückbahn in das Ausschreibungsnetz „Dieselnetz Südwest“ aufgenommen werden. Die Ausschreibung für dieses Netz wird bis spätestens Frühjahr 2010 veröffentlicht, mit einer Betriebsaufnahme mit neuen Fahrzeugen ist im Dezember 2014 zu rechnen.

Hunsrück-Querbahn bald wieder in voller Länge reaktiviert

(hpg) Der Flughafen Hahn und der Hochwald werden in absehbarer Zeit auch von Westen her wieder per Bahn zu erreichen sein. Der Verbandsgemeinderat von Hermeskeil hat mit seiner Entscheidung für eine finanzielle Beteiligung am Ankauf der rund 50 Kilometer langen Strecke von Hermeskeil nach Büchenbeuren den Weg für den Vertragsabschluss frei gemacht.

Seit drei Jahren verhandelte der Bürgermeister von Morbach im Auftrag der Anrainerkommunen und zweier Landkreise mit der DB – jetzt können die Verträge unterzeichnet werden.

Die in Hermeskeil ansässige Hochwaldbahn Gruppe hatte die Strecke bereits vorab von der DB angepachtet. Nach arbeitsintensiver Herrichtung und Abnahme der Strecke konnte ab Pfingsten 2008 ein Museumsverkehr mit Schienenbussen zwischen Morbach und Büchenbeuren aufgenommen werden, knapp 10.000 Fahrgäste wurden bis zum Jahresende befördert.

Auf der rund 110 Kilometer langen Hunsrück-Querbahn von Langenlonsheim nach Hermeskeil war der Personenverkehr bereits 1976 zwischen Hermeskeil und Simmern eingestellt worden, aus militärischen Gründen blieb der Güter-

verkehr bis Ende 1997 bis Morbach bestehen, seit 1999 führen nur noch vereinzelt Güterzüge über Stromberg hinaus. Ab dem dortigen Kalkwerk pendeln noch regelmäßig Güterzüge zur BASF nach Ludwigshafen.

Nach Aussagen des Geschäftsführers der Hochwaldbahn Gruppe, Bernd Heinrichsmeyer, wird die Bedeutung der Trasse, die den Hunsrück über Türkismühle mit der Nahstrecke verbindet, von der Holzverarbeitenden Industrie und sogar dem Flughafen Hahn inzwischen recht hoch eingeschätzt. Die Strecke ist, vor allem auch dank ehrenamtlichen Engagements, inzwischen komplett befahrbar. Der technische Zustand der Gleise, Brücken und des Tunnels ist für den geplanten Güter- und Freizeitverkehr recht gut, da die Strecke aus strategischen Gründen bis zur Stilllegung instandgehalten wurde.

E-Ticket: Schnellstrecke Köln–Rhein/Main wird in Pilotversuch aufgenommen

(hpg) Mit dem elektronischen Abrechnungssystem »Touch&Travel« sollen Fahrten im Fern-, Nah- und Stadtverkehr laut DB „simpel, wie nie zuvor“ durchgeführt und unkompliziert abgerechnet werden können. Unternehmensübergreifend sollen laut der DB-Internetseite in Zukunft „Mobilitätsdienstleistungen aus einer Hand erfolgen, egal ob man mit Bus, Tram, U- oder S-Bahn, Regional Express oder ICE unterwegs ist“.

Allerdings: Ein auf der gleichen Technik beruhendes elektronisches Ticket-System, das der RMV seit 2006 in Hanau erprobt und inzwischen an allen Bahnstationen und im Main-Taunus-Kreis in den regulären Betrieb übernommen hat, ist nach Aussage eines DB-Sprechers mit dem DB-System nicht kompatibel.

Frankfurt–Köln–Hannover ab 2010

Die Strecke Hannover–Kassel–Frankfurt war bereits Anfang Oktober 2009 in das Pilotgebiet einbezogen worden. Der Start auf der ICE-Strecke Köln–Frankfurt soll Anfang 2010 erfolgen, zeitgleich mit der Verbindung Köln–Ruhrgebiet–Hannover. Das Projekt steht dort im Zusammenhang mit dem europäischen Kulturhauptstadt-Jahr RUHR.2010.

Testkunden gesucht

Die DB sucht im Rahmen der Ausweitung des Pilotgebietes weitere Testkunden, die häufiger auf den Strecken zwischen Berlin/Potsdam, Hannover, dem Ruhrgebiet, Köln und Frankfurt unterwegs sind. Ebenfalls interessant seien aber auch Fahrgäste, die (ohne Zeitkarte) regelmäßig auf Teilstrecken z.B. zwischen Köln, Montabaur/Limburg Süd und Frankfurt mit dem Zug fahren. Die Testkunden erhalten ein exklusives NFC-Handy, das sie nach Abschluss des Pilotversuches behalten dürfen.

Die Testkunden loggen sich zu Beginn der Fahrt mit ihrem Mobiltelefon am Bahnhof ein. Bei der Ankunft ist eine Abmeldung erforderlich. Anschließend werden auf dem Handy das Datum der Fahrt und der Preis angezeigt. Zahlen muss der Kunde nach einem Monat, wenn er über alle Fahrten die Rechnung bekommt. An den Bahnhöfen Frankfurt Hbf und Flughafen Fernbahnhof, Limburg Süd, Montabaur usw. sind die sogenannten „TouchPoints“ bereits installiert worden. Der Pilotversuch startete mit 200 Freiwilligen, rund 3.000 sollen es werden.

www.touchandtravel.de



Zwischen Rennsteig und Rhön – Regionalverkehr auf der Werratalbahn und im Sonneberger Netz

(fl) Vor 20 Jahren begann mit der Öffnung der innerdeutschen Grenze ein neues Kapitel im Reiseverkehr zwischen Hessen und den östlich angrenzenden Regionen. Das zwanzigjährige Jubiläum der Ereignisse gibt in diesen Tagen Anlass zu zahlreichen Rückblicken. Auch die Hessen-Schiene möchte sich diesem Trend nicht entschließen.

Unser Blick gen Osten konzentriert sich auf die Werratalbahn, die zwischen Eisenach und Meiningen im Abstand von 30 bis 40 Kilometern parallel zur hessischen Grenze verläuft. Der Begriff „Grenze“ hat im hessisch-thüringischen Eisenbahnverkehr nach wie vor seine Berechtigung. Ganze zwei Strecken verbinden die beiden Bundesländer; eine Fahrt beispielsweise von Gießen nach Meiningen dauert rund vier Stunden und damit ähnlich lang wie eine Fahrt aus Mittelhessen nach Hamburg. Die Situation ist teilweise geografisch bedingt, denn quer durch die Rhön als markantem Höhenzug zwischen Hessen und Thüringen wurden nie schnelle Bahnstrecken gebaut. Die wenigen, die überhaupt südlich der Linie Bebra-Eisenach länderverbindend eröffnet wurden, existieren schon lange nicht mehr. Fraglich ist allerdings, was die Verantwortlichen heute daran hindert, zumindest den hessischen und den thüringischen Busverkehr zwischen Werra und Fulda miteinander zu verknüpfen. Zwischen Meiningen und Fulda sollte es genügend Potenzial für eine „Regiobus-Linie“ nach rheinland-pfälzischem Muster geben, in welche viele touristische Ziele eingebunden werden könnten.

Die Geschichte der Bahn entlang des Flusses Werra ist vielseitig und spannend,

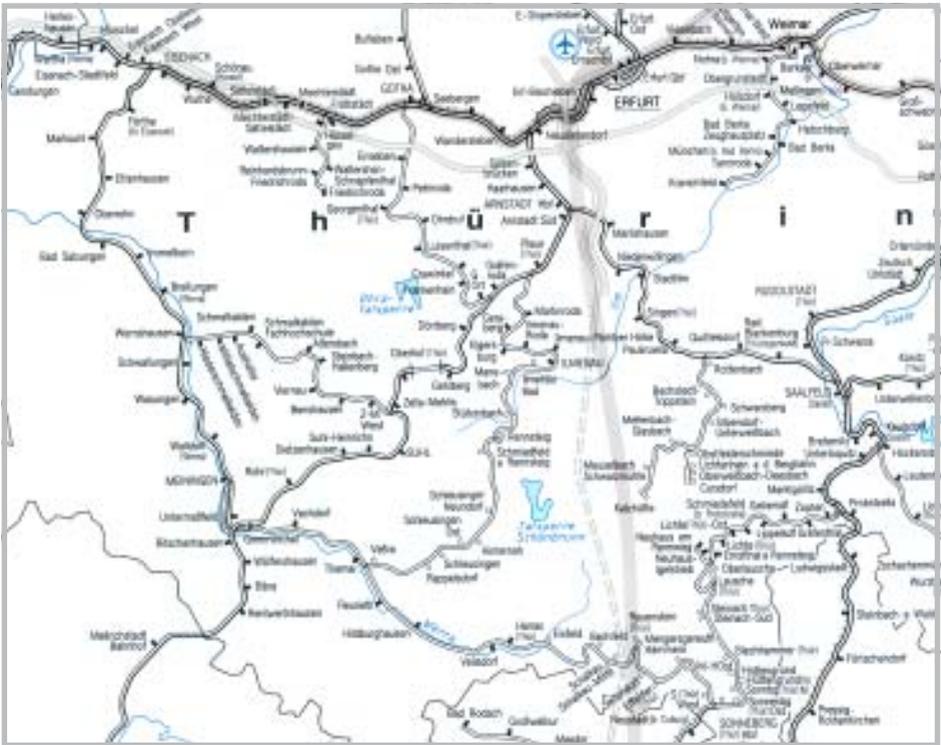
nicht zuletzt bedingt durch die deutsche Teilung und die Erfordernisse der Kaliindustrie im Raum Bad Salzungen, Vacha und Heringen. Die



heutige Kursbuchstrecke 575 Eisenach – Bad Salzungen – Meiningen und ihre Fortsetzung bis Eisfeld als „Werratalbahn“ zu bezeichnen, ist daher historisch betrachtet alles andere als korrekt; die Bezeichnung soll uns für diese eher aktuelle Betrachtung aber genügen. Betrieblich bildet diese Werratalbahn heute teilweise eine Einheit mit dem südlich anschließenden „Sonneberger Netz“, welches unter der Kursbuchnummer 569 zumindest noch im „elektronischen Kursbuch“ zu finden ist.

Mit hessischer Beteiligung – die „Südthüringenbahn“

Den Personenverkehr auf der Werratalbahn und dem Sonneberger Netz betreibt die „Süd Thüringen Bahn“ (STB). Die Strecke Eisenach – Meiningen – Eisfeld – Sonneberg bezeichnet das Unternehmen als „STB 1“, die Strecke Sonneberg – Neuhaus am Rennweg als „STB 2“. Es werden durchgehende Züge auf der 141 km langen Gesamtlinie eingesetzt. Die



Streckennetz im Thüringer Wald Kartenausschnitt: Bundesministerium für Verkehr, 2004

Süd Thüringen Bahn wurde 1999 gegründet. Mitte 2001 wurde zunächst der Verkehr zwischen Eisenach, Meiningen und Eisfeld, also auf der überwiegend der Werra folgenden Strecke, sowie auf der Zweigstrecke Wernshausen – Schmalkalden – Zella Mehlis von der Deutschen Bahn AG übernommen. Den Betriebsübergang regelte ein Verkehrsvertrag zwischen dem Land Thüringen und der STB. Im Folgejahr 2002 konnte das Unternehmen auch Kurs auf den Rennsteig nehmen. In zwei Etappen wurde die von der landeseigenen „Thüringer Eisenbahn“ (ThE) erworbene und gründlich sanierte

Strecke Eisfeld – Sonneberg – Neuhaus am Rennweg in Betrieb genommen. Seit 03.10.2002 verkehrt die STB zwischen Eisfeld und Sonneberg und seit 14. Dezember 2002 von Sonneberg bis Neuhaus am Rennweg. Außerdem erbringt die STB – teilweise zusammen mit der Muttergesellschaft Erfurter Bahn - Leistungen zwischen Meiningen, Suhl, Arnstadt, Ilmenau und Erfurt. Die vier Kilometer lange Strecke Neuhaus am Rennweg – Ernstthal war vor der Betriebsaufnahme der STB ungefähr 35 Jahre ohne Personenverkehr!



Eine Regioshuttle der Süd-Thüringen-Bahn erreicht von Sonneberg her kommend den Bahnhof Ernstthal 2 Fotos: Friedrich Lang

Die Werratalbahn Eisenach – Meiningen – Eisfeld und der Ast Sonneberg – Neuhaus am Rennweg des Sonneberger Netzes werden überwiegend im Stunden­takt betrieben. Auf dem 32 km langen Zwischenstück Eisfeld – Sonneberg genügt tagsüber der Zweistundentakt. Zum Einsatz bringt die STB 32 Dieseltrieb­wagen des Typs „Regioshuttle RS1“. Das Unternehmen STB gehört zu gleichen Teilen der „Erfurter Bahn“, einer aus einem reinen Güterverkehrsunternehmen hervorgegangenen Privatbahn im Besitz der Stadt Erfurt, und der Hessischen Landesbahn HLB. Betriebsmittelpunkt ist Meiningen. Die dortigen Betriebsanlagen lassen ihre Herkunft als Betriebswerk der Deutschen (Reichs-) Bahn deutlich erkennen. Die Werratalbahn und das Sonneberger Netz gehören keinen Verkehrsverbänden an. Im Sonneberger Netz gilt jedoch ein vergünstigter „Haustarif“. Umsteigemöglichkeiten gibt es außer in Wernshausen (Richtung Zella-Mehlis - Suhl) und Sonneberg (Richtung Coburg

– Lichtenfels) auch in Grimmenthal (Richtung Suhl - Erfurt und Schweinfurt).

Umfassende Modernisierung rund um Sonneberg

Die Werratalbahn Eisenach – Meiningen – Eisfeld spiegelt den „üblichen“ Modernisierungszustand im Netz der Deutschen Bahn. Auf den ersten Kilometern von Eisenach bis Förtha ist teilweise noch ein zweites Gleis verlegt, welches bis zur Wieder-Inbetriebnahme der Strecke Eisenach – Herleshausen – Gerstungen dem Fernverkehr Bebra – Eisenach über die berühmt gewordene grenzbedingte „Umleiterstrecke“ Förtha – Gerstungen diente. Auch waren zu DDR-Zeiten umfangreiche Kalitransporte über diese Strecke abzuwickeln. Seitdem wächst das zweite Gleis langsam zu. Die Stationen harren überwiegend der Modernisierung. Heute fällt es schon sehr unangenehm auf, wenn beispielsweise eine Kurstadt wie Bad Salzungen über keinen barrierefreien Zugang verfügt. In

Meiningen ist bei Nutzung des Gleises 2 der Übertritt über Gleis 1 angesagt – was immerhin einen stufenlosen Zugang ermöglicht.

Der Fortbestand der Zweigstrecke Wernshausen – Schmalkalden – Zella Mehliis war Mitte der 1990er Jahre ebenso gefährdet wie der Weiterbetrieb der Strecken rund um Sonneberg. Stillgelegt wurde dann in der Tat die Strecke Ernstthal – Probstzella und damit die Verbindung des Sonneberger Netzes mit der Achse Nürnberg – Saalfeld – Jena – Halle / Leipzig. Auf dem übrigen Sonneberger Netz wurde dagegen eine umfassende Modernisierung vorgenommen. Mit der Deutschen Bahn konnte ein langfristiger Pachtvertrag abgeschlossen werden. Die Strecke Sonneberg – Eisfeld mit dem Spitzkehren- und Kreuzungsbahnhof Rauenstein und dem Kreuzungsbahnhof Mengersgereuth-Hämmern erhielt Rückfallweichen sowie einen funkbasierten Zugleitbetrieb. Der für einen dichteren Takt hergerichtete Abschnitt Sonneberg – Neuhaus am Rennweg mit gleich zwei Spitzkehren- und Kreuzungsbahnhöfen (Lauscha und Ernstthal) und weiteren Kreuzungsbahnhöfen verfügt über ein elektronisches Stellwerk der Bauart ALCATEL L 90. Das gesamte 61 km lange Sonneberger Netz wird von Sonneberg Hbf aus gesteuert.

Leckerbissen für Bahnfreunde und Touristen

Für Bahnfreunde halten die Werratalbahn und das Sonneberger Netz gleich mehrere Leckerbissen bereit. In Meiningen kann am ersten und dritten Samstag

eines Monats das nach wie vor aktive Dampflokomotiv-Ausbesserungswerk besichtigt werden. Das Werk behauptet sich am Markt auch gegen die Konkurrenz aus Osteuropa, indem es Argumente wie „Termintreue“, „Qualität“ und „Vor-Ort-Service“ in den Vordergrund stellt. Der Maschinenpark stammt teilweise aus den 1940er Jahren und wird heute von 104 Mitarbeitern bedient – früher waren es ca. 3000. Es sind meist mehrere Großlokomotiven vorhanden, die in unterschiedlichen Stadien der Aufarbeitung beobachtet werden können. In den vergangenen beiden Jahren wurden sogar erstmals in der Werks Geschichte Neubauten von Schmalspurloks vorgenommen. Die „Theaterstadt Meiningen“ stellt darüber hinaus ein interessantes Ziel auch für kulturell interessierte Gäste dar.

Eine Dampflokomotive der Baureihe 95 wird im Dampflokomotivwerk Meiningen für ihren späteren Einsatz im Harz wieder aufgearbeitet





Auf 800 Meter Höhe über dem Meeresspiegel gehören Schneepflügeinsätze im Winter zum gewohnten Bild

Foto: Friedrich Lang

In Themar zweigt die „Rennsteigbahn“ ab. Der überaus rührigen privaten Gesellschaft „Rennsteigbahn“ gelingt es, die historisch bedeutsame Steilstrecke nach Ilmenau mit Leben zu erfüllen, auch wenn es seit 1998 (fast) keinen planmäßig bestellten Nahverkehr mehr gibt. Zahlreiche Sonderfahrten mit Erlebnischarakter lassen an vielen Wochenenden Leben auf die Gleise zurückkehren. Auch im lokalen Güterverkehr und in der Tourismusförderung - Stichwort Rennsteig-Informationszentrum - ist die von Eisenbahnfreunden initiierte private Bahngesellschaft aktiv.

Zu den bevorzugten touristischen Zielen Thüringens gehört die Region um Sonneberg, Lauscha und Neuhaus. Wandertourismus, Wintersport und das traditionelle Kunsthandwerk ziehen viele Besucher an. Sonneberg pflegt seine Geschichte als Spielzeugstadt. Lauscha dagegen setzt auch heute noch auf die Glaskunst. Der sprichwörtliche Höhepunkt einer Fahrt mit der Südthüringenbahn ist natürlich der Bahnhof Neuhaus am Rennweg. Nur hier gelangen in einem deutschen Mittelgebirge nörd-

lich des Mains Normalspurgleise bis auf eine Höhe von 830 Metern. Im Winter ist die Region relativ schneesicher, dann können auch Schneepflügeinsätze beobachtet werden. Die Streckenführung rund um Lauscha weist

Tunnel und Viadukte auf und bietet durch mehrere Spitzkehren zusätzliche Reize.

Engagierte Fahrgäste sind gefragt – kommt der Anschluss an Probstzella wieder?

Aus Fahrgastsicht notwendig wäre die Verbindung der hervorragend ausgebauten und augenscheinlich gut nachgefragten Sonneberger Netz – Strecke Sonneberg – Neuhaus am Rennweg mit Probstzella. Leider wurden hier zunächst andere Fakten geschaffen, denn im Jahre 2006 wurde die DB AG von der Betriebspflicht entbunden. Im Folgejahr 2007 konnte eine Übergabe der 23 km langen Trasse Ernstthal – Probstzella an die Deutsche Regionaleisenbahn vereinbart werden, und mittlerweile hat sich auch ein Förderverein mit dem Namen „Max und Moritzbahn“ gegründet (Der Name geht auf zwei frühere Hauptkunden der Bahn zurück, die Maxhütte Unterwellenborn und die Porzellanfabrik Moritz). Das Land Thüringen verfolgt dagegen die Idee einer Umwidmung in einen Radweg.

Leserbrief: Hochbahnsteige an der U5

Zum Thema in der Hessenschiene Nr. 76, welche Betriebsform die Frankfurter Stadtbahnlinie „U5“ künftig haben sollte – Niederflur oder Hochflur mit Hochbahnsteigen – erreichte uns ein Leserbrief von unserem Autor Andreas Christopher:

„Seit Monaten wird die Diskussion über das Betriebskonzept „Niederflur-Straßenbahn kontra U-Bahn“ und bei der U-Bahn-Variante über die Gestaltung der dann erforderlichen Hochbahnsteige geführt. Der Verkehrsdezernent Lutz Sikorski und die Verkehrsgesellschaft Frankfurt bevorzugen die Errichtung von versetzten, je 72 Meter langen und bis zu 80 cm hohen Hochbahnsteigen an Musterschule und Glauburgstraße.

Es gäbe aber noch eine weitere Alternative, die bisher noch nicht diskutiert wurde und bei der man die beiden Haltestellen lassen könnte, wie sie sind oder allenfalls die Gleise bis an die Gehwege auseinanderspreizen müsste: Man setzt Fahrzeuge ein, bei denen der Wagenkasten angehoben oder abgesenkt wird, je nach Bahnsteighöhe. In den beiden Haltestellen Musterschule und Glauburgstraße würde der Wagenkasten auf Niederflur-Straßenbahn-Niveau abgesenkt und an den übrigen Haltestellen auf bis zu 80 Zentimeter angehoben.

Möglich wäre dies durch ein Niederflur-Fahrgestell, in das pro Wagenteil vier zusätzliche Elektromotoren eingebaut würden, die den im Fahrgestell ruhenden Wagenkasten auf bis zu 80 cm anheben oder ihn bis auf 20 cm absenken könnten.

Zugegeben gibt es derartige Schienenfahrzeuge bislang noch nicht (nur Omnibusse werden bereits mit „Kneeling“-Funktion geliefert). Man kann aber davon ausgehen, dass die europäische Waggonbauindustrie ein derartiges Fahrzeug konstruieren wird, falls der Bedarf besteht. Und ebenfalls zugegeben werden diese Fahrzeuge auch um einiges teurer sein als die U-Bahn-Fahrzeuge „von der Stange“. Aber gegenzurechnen sind hier die eingesparten Umbaukosten für die Haltestellen und auch die Vorteile, die niedrige Bahnsteige in Bezug auf die Ästhetik und nicht vorhandene Barrierewirkung gegenüber der Hochbahnsteig-Variante bringen. Und außerdem könnte es sein, dass sich auch andere Städte diesen Typ zulegen werden, weil es dort vielleicht ähnliche Probleme wie in Frankfurt gibt oder man sich so Umbaukosten ganzer Strecken bei der Umstellung auf Stadtbahnbetrieb sparen kann. Und je größere Serien dieses Fahrzeugs gebaut werden, desto geringer wird der Mehrpreis dieser Konstruktion.

Verkehrsdezernat und Verkehrsgesellschaft täten gut daran, diesen Vorschlag einmal ernsthaft zu prüfen und entsprechende Preisanfragen bei der Waggonbauindustrie zu starten.

Andreas Christopher, Frankfurt

Reaktivierung Bahnstrecke Eschwege Stadtbahnhof

(ws) Die Reaktivierung des Stadtbahnhofs Eschwege wird allgemein als positiv angekündigt. Doch der jetzt eingeführte Fahrplan lässt Zweifel aufkommen, ob das neue Verkehrskonzept für die Gegend nicht auch erhebliche Nachteile bringt.

Während bisher gantztägig Züge im Zweistundentakt von Göttingen über Bebra bis Fulda fuhren, die gute Anchlüsse an die Regional-Express-Linie nach Frankfurt aufwiesen, wird der Verkehr nun (mit einer Ausnahme) in Bebra gebrochen. Die Fahrt etwa von Bad Sooden-Allendorf nach Frankfurt wird sich im günstigsten Fall wegen der neuen Umsteigezeit in Fulda um 30-35 Minuten verlängern. Bei einer Reihe von Zügen, die in Eschwege Stadt künftig etwa 30 Minuten halten, dauert die Fahrt nach Frankfurt sogar eine Stunde länger als

Anlässlich von Probefahrten befuhr am 8. November 2009 zum ersten Mal ein Triebwagen der Hessischen Landesbahn die Nordkurve in Richtung Stadtbahnhof Eschwege Foto: Andreas Gücking



bisher. Von einer Direktverbindung Eschwege-Kassel ist auch keine Rede mehr.

Ein ausführlicher Bericht über die Eröffnung der neuen Strecke folgt in der nächsten Hessenschiene.

Burgwaldbahn Marburg - Frankenberg RMV-Linie 42

Kleine Aufmerksamkeiten vor dem Fahrplanwechsel

(js) Vor dem Fahrplanwechsel hat die Kurhessenbahn neue Ideen entwickelt, um ihre Kunden zu überraschen. Am Freitag, dem 4. Dezember 2009 gingen Mitarbeiter der Kurhessenbahn durch die Züge der Burgwaldbahn, um allen Fahrgästen den neuen Strecken-Faltfahrplan zu überreichen. Zusätzlich erhielt jeder Fahrgast einen Apfel mit Kurhessenbahn-Logo. An dieser Stelle möchten wir im Namen aller Fahrgäste den beteiligten Mitarbeitern der Kurhessenbahn unseren Dank aussprechen für die schöne Überraschung vor dem Nikolaustag.

Vorweihnachtsüberraschung auf der Burgwaldbahn Foto: Jürgen Schmied



Kassel-Hauptbahnhof Neues Stellwerk der Kurhessenbahn vorgestellt

(js) Am Mittwoch, dem 2. Dezember 2009 hat die Kurhessenbahn ihr neues Zentralstellwerk vorgestellt, das sich im Kasseler Hauptbahnhof befindet. Von dort aus werden jetzt 96 km Bahnstrecke zwischen Obervellmar, Korbach und Brilon-Wald überwacht und gesteuert. Die Firma Scheidt & Bachmann aus Mönchengladbach hat die neue Stellwerkstechnik eigens für dieses Netz entwickelt, die erstmals im Jahr 2005 auf der Strecke Korbach – Brilon-Wald zum Einsatz kam. Die Kurhessenbahn hat seit 2003 bereits ca. 12,5 Millionen Euro in diesen so genannten elektronisch signalisierten Zugleitbetrieb investiert. In den Jahren 2006 und 2007 wurde der Abschnitt Obervellmar – Volkmarsen auf die neue Technik umgestellt, im Jahr 2008 folgte der Bahnhof Bad Arolsen. Seit November 2009 ist auch der Bahnhof Korbach angeschlossen. Im Jahr 2010 wird die Burgwaldbahn zwischen Cölbe und Franken-

Ein VT 628 auf Sonderfahrt vor dem Viessmann-Verteilzentrum. Das Tor zum Werksgelände wird nicht mehr für Güterzüge geöffnet. Foto: Jürgen Schmied



berg ebenfalls auf die neue Stellwerkstechnik umgestellt.

Als die Kurhessenbahn die Strecken übernommen hat, waren dort mehr Fahrdienstleiter als Lokführer beschäftigt. Durch die Modernisierungsmaßnahmen können viele „Drahtseilzieher“ eingespart werden, wodurch sich die Betriebskosten erheblich reduzieren lassen. Dadurch können die Betriebszeiten der Strecken ohne hohe Zusatzkosten ausgeweitet werden.

Vom neuen Stellwerk werden nicht nur die Weichen und Signale gestellt, sondern auch die neuen Informationstafeln gesteuert, die etwaige Verspätungen anzeigen können. Neu zum Einsatz kommen auch energiesparende Lichtsignale mit LED-Technik, die die herkömmlichen Lichtsignale sowie die alten Formsignale ersetzen.

Obere Edertalbahn Frankenberg - Battenberg Güter zurück auf die Schiene?

(js) Der Heizkesselhersteller Viessmann in Allendorf/Eder ist weiter auf Expansionskurs. In diesem Jahr wurde ein neues Verteilzentrum auf einer Fläche von 15.000 Quadratmetern eingeweiht, von dem aus täglich 1.500 Aufträge abgewickelt werden können. 7.000 Artikel sind dort vorrätig und können in kürzester Zeit in alle Regionen Deutschlands verschickt werden. 20 Millionen Euro hat das Unternehmen in das Zentrum investiert und weitere 50 Arbeitsplätze geschaffen. Darüber hinaus setzt das Unternehmen nicht ausschließlich auf die tra-

In Usingen wird an der Taunusbahn ein neuer Betriebsbahnhof gebaut. Hinten rechts das schon länger bestehende Stellwerk, welches in den Neubau integriert wird



ditionellen ölgefeuerten Heizkessel, sondern verstärkt auch auf erneuerbare Energien.

Leider nutzt das Unternehmen seit einigen Jahren die Möglichkeit, Güter mit der Bahn zu befördern, nicht mehr. Der einstmals größte Güterkunde im Frankenger Land setzt, bedingt durch Unzufriedenheiten mit DB-Cargo, derzeit ausschließlich auf den Lkw-Verkehr. Der erst vor einigen Jahren neu gebaute Gleisanschluss des neuen Güterverteilzentrums war nur wenige Wochen genutzt worden, und liegt seither im Dornröschenschlaf.

Doch nach Auskunft von Logistik-Leiter Hans-Ullrich Förster soll die Infrastruktur aufrechterhalten werden. Der Bahnverkehr in Deutschland sei zu unflexibel, man beobachte jedoch die Entwicklung in Osteuropa und in China. Der Heiztechnikhersteller hält es für denkbar, in Zukunft anstelle des Seeweges auf die Bahn nach China zu setzen. Seit dem Frühjahr verkehren wöchentliche Containerzüge von Köln bzw. Hamburg nach China. Wechselweise werden die Metropolen Peking und Shanghai angefahren.

Taunusbahn Friedrichsdorf - Usingen - Brandoberndorf RMV-Linie 15

Usingen: Neuer Betriebsbahnhof entsteht

(j1) In Usingen entsteht zur Zeit für die Taunusbahn ein neuer Betriebsbahnhof. Der Betriebsbahnhof Infrastruktur-Instandhaltung ist als Anbau zum bereits vorhandenen Stellwerk der Taunusbahn in Usingen konzipiert. Hierbei entstehen verschiedene Werkstattträume sowie Lager und Büroräume. Neben einer Werkstatthalle für die mechanische Bearbeitung, beispielsweise von Holz und Metall, sind eine Elektro- und Feinmechanikwerkstatt geplant, weiterhin Unterstell- und Wartungsmöglichkeiten für Betriebsfahrzeuge und Maschinen. Eine Wartungsgrube im Außenbereich ermöglicht kleinere Reparaturen an den Triebfahrzeugen LINT und VT/VS2E, welche auf der Taunusbahn eingesetzt werden, und ergänzt damit die bestehenden Werkstattkapazitäten der HLB Basis AG in Königstein. Weiterhin wird eine Tankstelle zur

Betankung der Züge und Einsatzfahrzeuge gebaut. Die Inbetriebnahme des Betriebshofes ist für Sommer 2010 geplant.

Die Baukosten betragen rund 1,7 Millionen Euro, diese werden durch den Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) investiert. Maximal 85% können durch Fördermittel des Landes Hessen abgedeckt werden. Bauherr des Gebäudes ist der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT), die Projektleitung wird durch die HLB Basis AG übernommen.

Fahrplanwechsel im Hochtaunuskreis

(ws) Nach der radikalen Umstellung des Omnibusverkehrs im Hochtaunuskreis vor einem Jahr, die zu einem Wechsel der Betreiber und einer weitgehenden Neugestaltung des Liniennetzes geführt hatte, beschränkt man sich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 auf maßvolle Änderungen.

In Bad Homburg soll erst im Laufe des kommenden Jahres versucht werden, die Umsteigezeiten zwischen S-Bahn und Stadtbuslinien angemessen zu verlängern. Auch wäre auf der Hauptachse der Stadtbusse Gonzenheim (U-Bahn)–S-Bahnhof–Kurhaus–Altstadt ein ganztägiger Fünfminuten-Takt dem jetzigen „Geleitzug-System“ vorzuziehen, bei dem alle 15 Minuten drei Busse fast gleichzeitig fahren.

Die Wiedereinführung einer Schnellbusverbindung von Bad Homburg zum Flughafen Frankfurt wird vorbereitet; im Haushaltsplan der Stadt sind 200.000 Euro dafür vorgesehen.

Im Usinger Land strebt der Verkehrsverband Hochtaunus eine Neuordnung des AST-Betriebs an, bei dem bisher unterschiedliche Telefonnummern und Anrufzeiten gelten. Die mangelhafte Anbindung der Schmittener Ortsteile Ober- und Niederreifenberg an die U-Bahnstation Hohemark und auch an die Kreisstadt Bad Homburg wird beendet. Ab 13. Dezember 2009 fährt die Buslinie 57 von Hohemark über den Sandplacken zunächst nach Ober- und Niederreifenberg, dann übers Rote Kreuz zum Großen Feldberg und schließlich nach Königstein. Damit erhält Reifenberg, das im Sommer und Winter von Touristen gern besucht wird, (anstatt einer AST-Verbindung) auch sonntags wieder einen Linienbus, der stündlich verkehrt. Die Linie 80 Königstein–Reifenberg–Schmittener wird im bisherigen Umfang weiter bestehen.

Das Nachtbusnetz wird ebenfalls erweitert. Eine neue Linie n34 wird ab Landespolizeistation Bad Homburg nach Usingen und weiter nach Neu-Anspach eröffnet. Sie schließt an die von Frankfurt kommende Linie n32 an.

Neue Buslinie Bad Homburg - Flughafen Hahn

(j1) Seit 1. Dezember bietet die Fa. Viggiani einen neuen Buspendel zwischen Bad Homburg und dem Flughafen Hahn im Hunsrück an. Es verkehren sieben Fahrtenpaare, wobei auch in Sulzbach und Rüsselsheim gehalten wird. Die einfache Fahrt kostet 11 Euro. Weitere Informationen findet man auf der Homepage www.viggiani-bus.de, die allerdings noch etwas der Überarbeitung bedarf.

Deutsche Bahn steigt in die Weihnachtslogistik ein

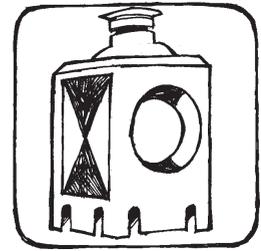
(fl) Die zuständige EU-Kommission ist dabei, eines der letzten großen Monopole im Logistik- und Distributionsbereich aufzubrechen. Die Verteilung von Geschenken darf demnach nicht mehr länger ohne Wettbewerb zwischen dem Nikolaus, dem Weihnachtsmann und dem Osterhasen aufgeteilt werden. Es wurde auch bereits eine europaweite Ausschreibung vorgenommen.

Gewonnen wurde sie von DB Mobility Networks Logistics. Der Konzern hat seine Cargo-Tochter bereits vor einiger Zeit für diese Aufgabe fit gemacht und ihr den passenden Namen „DB-Schenker“ gegeben. Um den speziellen Anforderungen des britischen Marktes zu genügen wurde die „Come-in-Kamin-Rail“ gegründet.

Ein Restrukturierungsprogramm unter dem Titel „Mora W(eihnacht)“ soll für die nötige Kosteneffizienz sorgen. In einem ersten Schritt werden der Nikolaus-tag und Weihnachten zusammengelegt. Jede Familie, die Geschenke haben möchte, muss eine jährliche Anschlussgebühr zahlen. Ferner ist ein Mindestumsatz im Gespräch.

Ostern und Weihnachten wachsen zusammen

Der zweite Schritt sieht eine Zusammenfassung der Osterlogistik mit dem Nikolaus- und Weihnachtssegment vor. DB Mobility Networks Logistics hat gemeinsam mit einem großen schwedischen Selbstbau-Spezialisten ein Osterset ent-



wickelt. Es enthält zwei befruchtete Eier, eine Wärmelampe, Hühnerfutter, Pinsel und Farbe. Ausgeliefert wird das Set zusammen mit den Nikolaus- und Weihnachtsgaben. Bei richtiger Anwendung hält der Kunde an Ostern eine größere Zahl Eier in der Hand, die er individuell selbst färben kann.

Neues Angebot: Knecht-Ruprecht-Fahrten

Abgerundet wird „Mora W“ durch eine völlig neue Dienstleistung. Eine Marktanalyse hat ergeben, dass es eine Vielzahl von Nikolausfahrten im deutschsprachigen Raum gibt. Der Markt gilt wegen der vielen Fahrten durch Museumsbahnen für die Deutsche Bahn als gesättigt. Zuwächse versprechen einzig noch Knecht-Ruprecht-Fahrten für die weniger braven Kinder.

Das Angebot sieht eine mindestens zweistündige Fahrt in einem ET 425/426, bekannt vom „Mittelhessen-Express“, vor. Als Knecht Ruprecht konnte ein ehemaliger Vorstandsvorsitzender der DB gewonnen werden. Körperliche Züchtigungen sind ausgeschlossen, stattdessen wird es einen Pflicht-Workshop „Verstehe den deutschen Bahntarif“ geben.

Broschüren und Schriften

Erinnerungen an die Nassauische Kleinbahn € 19,80

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

Dotzheim und seine Straßenbahn € 3,00

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

Von der Dampflokomotive zum ICE-Zeitalter € 9,80

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

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

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

Die Lahntalbahn € 17,90

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

Bahnhöfe € 13,50

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

Alle Preise zuzüglich Versandkosten. Folgende Listen können gegen Einsendung von 1,45 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, Feldgasse 5, 65510 Hünstetten

