

HESSEN SCHIENE

Nr. 80

Juli - September 2010

Mit vielen Infos
zur Sonderfahrt!



- RegioTram: Drittes Gleis für Obervellmar
- Erlebnisbericht: Bahnstationsrenovierung Stadtallendorf
- Stationsgebühren: Dreister Preisaufschlag

PROBAHN & BUS
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,40 Euro





WEHRET DEN ANFÄNGEN !

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, Jürgen Lerch, Oliver Günther, Hans-Peter Günther, Andreas Christopher, Jürgen Schmied, Prof. Walter Söhnlein, Stefan Sitzmann, Stefan Grasshoff, Martin Böhm

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 5. Sept. 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,

vor 15 Jahren haben in Hessen die großen Verkehrsverbände RMV und NVV ihre Arbeit aufgenommen. Vieles hat sich seitdem verbessert, das ist keine Frage. Was genau, darüber geben die Werbekampagnen der Organisationen mehr oder minder umfassende und sachliche Auskünfte. Unsere Ressourcen als Fahrgastverband müssen wir nutzen, den Blick auf Missstände und Unzulänglichkeiten zu lenken. Das ist unsere Aufgabe.

Auch im fünfzehnten Jahr der Verbundtarife steigen die Preise im hessischen Nahverkehr. Und wieder einmal liegt die Steigerung oberhalb der Inflationsgrenze. Eine wirkliche Gerechtigkeit bei den Tarifen ist nicht in Sicht. Das grob gerasterte Waben-Tarifsystem mit seinen willkürlichen und häufig an Verwaltungsgrenzen – selten an tatsächlichen Entfernungen – orientierten Tarifwabengrenzen ist nicht mehr zeitgemäß. Ungerecht ist auch, dass Einzelkartenkunden beispielsweise 13,35 Euro für die höchste Tarifstufe im RMV bezahlen – einfache Fahrt! Besucher eines Eintracht-Spiels im Frankfurter Waldstadion (Commerzbank-Arena) zahlen in der niedrigsten Kategorie 23 Euro für ihre Sitzplatzkarte und erhalten die hessenweite An- und Abreise gratis dazu. Einige dieser Kunden verursachen Reinigungskosten in den Zügen, welche die Einnahmen um ein Vielfaches übersteigen. Wer einige Male im Jahr ein Fußballspiel oder eine Kulturveranstaltung besucht, ist kein Stammkunde im klassischen Sinne. Der Rabatt sollte sich hier in einem realistischen Rahmen bewegen.

15 Jahre Verkehrsverbände haben auch ein manchmal undurchdringliches Geflecht an Zuständigkeitsregelungen zustande gebracht. Regionale und lokale Nahverkehrsorganisationen, Besteller und Leistungserbringer, Leistungserbringer in Bieter- und Arbeitsgemeinschaften, Landkreise mit Sonderstatusstädten und solche ohne, machen es für Fahrgäste nahezu unmöglich, eine Anregung oder eine Beschwerde zielgerichtet vorzubringen. Wendet man sich ans Verkehrsunternehmen, weil der Fahrplan im Aushang fehlt, dann ist immer erst einmal die lokale Nahverkehrsgesellschaft zuständig, oder das andere Verkehrsunternehmen, das auf der gleichen Linie fährt, oder der RMV oder oder...

Für sachlich-kritische Verkehrsinitiativen, zu denen wir uns gerne zählen, gibt es auch nach 15 Jahren NVV, RMV und RNV in Hessen noch einiges zu tun. Helfen Sie uns dabei!



Wolfgang Klapdor
Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.



Pinwand 4
 Tipps und Infos 6



Tor zur Melsunger Altstadt..... 7
 RegioTram: Drittes Gleis für Obervellmar 8
 Zukunft der Edertalbahn Frankenberg - Korbach weiter offen..... 10



Hessische Landesbahn bestellt 23 neue Triebwagen 13



Marburg-Frankenberg: Strecke für 3 Monate gesperrt 15
 Bahnhof Bad Nauheim saniert 18
 Braunfels: Außenbahnsteig, Unterführung und Fußgängerbrücke 20
 Erneut Streiks bei Landesbahn und vectus 22
 Bahnhofsunterführung Gießen: Umbau im Bummeltempo 23
 Erfahrungsbericht Umbau Bahnhofsanlagen Stadtallendorf..... 24



Keine Bus-Direktverbindung von Bad Homburg zum Flughafen..... 29



Initiative „Main-Weser-Bahn im Takt“ gestartet 30
 Stationspreise: Dreier Preisauflschlag 35
 Neuer Rheinland-Pfalz-Takt ab 2015..... 43

Sonderfahrt: Mit der Eisenbahn zu Ahr, Rhein und in die Eifel 36



100 Jahre FLAG-Bahnstrecken nach Oberursel und Bad Homburg 40

Streckentelegramm 46

Schlusslicht 50

Titelbild: Güterzug 55458 durchfährt am 21. Mai 2010 im Lahntal den Bahnhof Runkel Richtung Weilburg Foto: Ronny Michael Köppel

Rückseite: Am 6. April 2010 durchfährt 218 137 mit ihrer Regionalbahn bei Marienthal das romantische Ahrtal, Ziel der diesjährigen Pro Bahn & Bus-Sonderfahrt

Foto: Günther Moses

Nicht bezeichnete Fotos in dieser Hessenschiene: Jürgen Lerch

Unsere Treffen vor Ort:

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



Datum	Veranstaltung	Ort
05.07.10 20:00 Uhr	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein
06.07.10 19:30 Uhr	RV-Treff Mittelhessen	Cafe Giramondi Bahnhofstraße 53, Gießen
14.07.10 18:00 Uhr	Rv-Treff Osthessen	Geschäftsstelle Nordbahnhof Lauterbach
05.08.10 18:30 Uhr	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
07.09.10 19:30 Uhr	RV-Treff Mittelhessen	Cafe Giramondi Bahnhofstraße 53, Gießen
08.09.10 18:30 Uhr	Rv-Treff Osthessen	Gasthaus Felsenkeller, Leipziger Straße 12, Fulda
11.09.10 08:30 Uhr	Sonderfahrt Rhein und Ahr	Butzbach DB-Bahnhof

Unsere Aktiven vor Ort:

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

Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des
Schienenverkehrs im Raum Marburg e.V. (AFS)
1. Vorsitzender Michael Marinc
Stadtgasse 27, 35216 Biedenkopf
Telefon: (0 64 61) 51 01, Fax: (0 64 61) - 92 39 71
m.marinc@t-online.de

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 Gimbshheim
Telefon 0177 788 118 2
suedhessen@probahn-bus.org

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

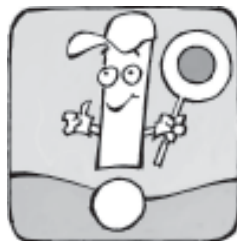
Bahnangebote im Jubiläumsjahr

(jl) Mit attraktiven Spezialangeboten startet die Deutsche Bahn in den Sommer. Passend zum 175-jährigen Bahnjubiläum bietet die Bahn den Jubiläums-Pass 175 Stunden an: Fahren Sie zwischen dem 13.6.2010 und 31.8.2010 175 Stunden (7 Tage und 7 Stunden) für 175,- Euro durch ganz Deutschland (inklusive Fernverkehr)! Jugendliche bis einschließlich 26 Jahre zahlen 145,- Euro. Der Eintritt in das DB Museum in Nürnberg ist inklusive. Und als Jubiläumsgeschenk ist der Pass zusätzlich am 7.12.2010 gültig!

Wem eine gute Woche noch zu wenig ist, der kauft den Jubiläums-Pass 1 Monat zum Preis von 299 Euro, Jugendliche bis einschließlich 26 Jahre zahlen 246 Euro. Ansonsten gelten die gleichen Bedingungen wie beim 175-Stunden-Pass.

Gruppenreisen zum Sonderpreis

Für nur 44,- Euro pro Person (Sitzplatz inklusive) können 6 bis 12 Personen hin und zurück in der 2. Klasse innerhalb Deutschlands im Fernverkehr fahren. Das Gruppe-Spezial-Angebot ist in der Zeit vom 15. Juni 2010 bis zum 31. August 2010 erhältlich. Allerdings sind die Kontingente begrenzt; es empfiehlt sich eine frühzeitige Buchung. Im Internet kann man auf der Homepage der Bahn (www.bahn.de) bequem mit der Preis- und Verfügbarkeitsanzeige die Verfügbarkeit des Angebots online prüfen. Der Kauf ist aber nur bei Fahrkartenausgaben, Agenturen und der Servicenummer der Bahn möglich.



Der IC79 kommt wieder!

Das Jahr 1979 war ein Meilenstein im Fernverkehr der Deutschen Bundesbahn: Erstmals verkehrten Intercityzüge im Stundentakt mit beiden Wagenklassen durch Deutschland. Im Jubiläumsjahr lässt die Deutsche Bahn den Intercity in seiner Ursprungsform wieder auferstehen: Gezogen von der typischen Intercitylok der Baureihe 103 verkehrt freitags IC 1806 von Köln nach Hamburg und sonntags zurück als IC 1817.

Die Wagengarnitur besteht zum großen Teil aus den damals eingesetzten klimatisierten 1.-Klassewagen in rot-beige und den ozeanblau-beigen Abteilwagen Bm235. Ab September soll der Zug stiller in alter Lackierung verkehren, vorher sind im Zug besonders in der zweiten Klasse auch noch Wagen in neuerem Farbschema anzutreffen.

Im Zug eingereicht ist ein Speisewagen, der die damals erhältlichen Gerichte anbietet, wie z.B. Toast Mozart. Die Züge werden von DB Nostalgiereisen eingesetzt und können mit normalen IC-Fahrkarten genutzt werden. Wer noch einmal bei offenem Fenster mit 200 km/h über die Rollbahn vom Ruhrgebiet nach Hamburg fahren möchte, dem sei dieser Zug dringend empfohlen!

Tor zur Melsunger Altstadt

Baubeginn für die zweite RegioTram-Haltestelle

(hh) Mit einem ersten Spatenstich starteten – nach acht Jahren Planungszeit – Ende April 2010 die Bauarbeiten an der Haltestelle „Bartenwetterbrücke“ in Melsungen. Nach Angaben der Bahn sollen die ersten RegioTram-Züge im Spätsommer 2011 dort halten.

Während der jahrzehntealte Bahnhof Melsungen eine schnelle Verbindung in Richtung Bebra – Fulda – Frankfurt schafft sowie zum ICE-Halt Kassel-Wilhelmshöhe, bietet die neue Station einen kurzen Fußweg dorthin, wo die Menschen leben, arbeiten und einkaufen. Das Oberzentrum Kassel ist 25 km von Melsungen entfernt. Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) rechnet mit einem Fahrgastzuwachs von bis zu 500 Personen pro Tag.

Dazu kommt, dass der direkte Zugang über die Brücke in die touristisch attraktive Fachwerkstadt schon von der neuen Haltestelle zu sehen sein wird. Auch die Bewohner der Umlandgemeinden zwischen Kassel und Melsungen werden auf dem Fulda-Radweg oder mit der Bahn

Geschäfte und Gastronomie der ehemaligen Kreisstadt beleben.

Die neue Station bietet auch Perspektiven für die weiteren Haltepunkte Schwarzenberg und Melsungen Süd. In den letzten 15 Jahren haben zahlreiche Bauprojekte des NVV gezeigt, dass neue Haltepunkte für zusätzliche Fahrgäste mit größeren Fahrgeldeinnahmen sorgen. Während die „Bartenwetterbrücke“ in der Nähe von dem Hauptwerk des Medizintechnikherstellers B. Braun liegt, plant der NVV für das Zweigwerk in den Pfeiffewiesen einen weiteren Halt für Pendler.

Für den Haltepunkt werden zwei RegioTram-Bahnsteige von je 115 Metern Länge und einer Höhe von 38 cm inklusive Fahrgastwarthalle gebaut. Beide Bahnsteige können durch eine neue Fußgängerunterführung und mit Treppenanlagen erreicht werden. Für den südlichen Bahnsteig wird eine behindertengerechte Rampe gebaut. Außerdem gibt es eine neue Fahrradabstellanlage.

Der NVV rechnet mit Bau- und Planungskosten von 5,6 Millionen Euro. Etwa 90 % werden vom Land Hessen und dem Bund getragen, der Rest vom NVV und der Stadt Melsungen.

*Erster Spatenstich für den Neubau des Haltepunkts Melsungen-Bartenwetterbrücke
Foto: Folke Ebert*



RegioTram: Drittes Gleis in Obervellmar sorgt ab Dezember 2012 für 15-Minuten-Takt

(hh) Das letzte Nadelöhr im Fahrplankonzept der RegioTram (RT) wird beseitigt. Das Eisenbahn-Bundesamt erteilte Mitte Mai 2010 den Planfeststellungsbeschluss für das „Dritte Gleis Obervellmar bis Ahnatal-Casselbreite“ und schuf damit Baurecht.

Voraussichtlicher Baubeginn ist im Herbst 2010 – zunächst mit Vorbereitungsarbeiten an der Trasse. Nach Auskunft von NVV-Sprecherin Sabine Herms werden insgesamt 22,3 Millionen Euro investiert. Mit Beseitigung der Engstelle in Obervellmar kann ein kürzerer Takt gefahren werden.

Der Start der Tiefbauarbeiten und des eigentlichen Gleisbaus zwischen Obervellmar und Ahnatal ist für Februar 2011 geplant. Nach dem bisherigen Zeitplan

fällt der Startschuss für den Betrieb des dritten Gleises in Obervellmar zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012. Damit sei das nordhessische RegioTram-System vollendet, heißt es beim NVV.



Die 22,3 Millionen hohen Gesamt-

*Der heute zweigleisige Abschnitt im Bahnhof Obervellmar wird um ein Gleis ergänzt
(Blick Richtung Kassel-Hauptbahnhof) Foto: Hermann Hoffmann*



*Blick in die
Gegenrichtung: Bis zur
Abzweigstelle hinten
links wird das dritte
Gleis verlaufen*

*Foto: Hermann
Hoffmann*



kosten werden durch Zuschüsse des Bundes, des Landes Hessen, des Landkreises Kassel, der Gemeinde Ahnatal und der Kurhessenbahn als Betreiberin der Strecke finanziert. Der NVV übernimmt dabei die darin enthaltenen Planungskosten in Höhe von 4,5 Millionen Euro.

Mit dem Bau des dritten Gleises in Obervellmar, das die dortige Engstelle im RegioTram-System beseitigen wird, kann auf fast allen RT-Strecken ein 30-Minuten-Takt eingeführt werden. Nach Auskunft von NVV-Sprecherin Sabine Herms ist dann in der Harleshäuser Kurve sogar ein 15-Minuten-Takt möglich, weil in Obervellmar die RT-Linien aus Hofgeismar und aus Wolfhagen zusammentreffen.

Bisher fahren RegioTram-Züge z.T. wenig besetzt durch die Kasseler Innenstadt nach Bettenhausen bzw. zum Auestadion. Wenn der 15-Minuten-Takt klappt, kann die RegioTram besser in das Straßenbahn-Linien-System eingebunden werden. Dies ist sicher auch für die neue (ge-

plante) Straßenbahntrasse nach Kassel-Waldau interessant.

Ein weiteres Nadelöhr im Netz der RegioTram stellt der Bahnhof Guntershausen dar. Hier soll der Bau eines elektronischen Stellwerks Abhilfe schaffen. Laut Ausschreibungstext sind zwischen den Bahnhöfen Guntershausen, Grifte, Guxhagen und Körle zunächst rund 25 Kilometer Kabeltrassen zu errichten, in welche fast 140 Kilometer Kupfer- und Lichtwellenleiter-Kabel verlegt werden. Vier Bahnübergänge sind umzubauen; ein weiterer soll zurückgebaut werden. Guntershausen erhält neue unterirdische Bahnsteigzugänge.

Der Abzweighbahnhof Guntershausen wird bislang durch nicht weniger als drei mechanische Stellwerke (Bauart Jüdel) gesichert und stellt zusammen mit dem markanten Bahnhofsgebäude aus dem Jahr 1855 ein historisches Ensemble dar. Auch in den Nachbarbahnhöfen Grifte, Guxhagen und Körle wird mechanische, elektromechanische und elektrische Alntechnik in vier weiteren Stellwerken ersetzt.

Zukunft der Edertalbahn im Abschnitt Frankenberg - Korbach weiter offen

(js) Wenige Neuigkeiten gibt es über das Schicksal der Edertalbahn Frankenberg – Korbach zu berichten. Eine Anfrage der Grünen im Landtag ergab, dass die Deutsche Bahn den Streckenabschnitt Frankenberg – Herzhausen weiterhin für den saisonalen Sonderverkehr aufrechterhalten wolle.

Von Seiten der Landesregierung sollen die Investitionskosten für die Reaktivierung der Strecke dadurch gesenkt werden, in dem der Abschnitt Frankenberg – Herzhausen als Bestandslinie gewertet wird. Dadurch wäre die Bahn selbst für diesen Abschnitt zuständig. Land und Kommunen müssten nur noch für den Restabschnitt nach Korbach anteilmäßig aufkommen. Allerdings sind in diesem Abschnitt auch die aufwändigsten Sanierungsarbeiten nötig, da die beiden Tunnel und eine bereits gesperrte Brücke bei Itter die höchsten Kosten der Strecke aufwerfen.

Das Bundesministerium für Verkehr teilte der hessischen Landesregierung mit, dass der südliche Abschnitt zwischen Frankenberg und Herzhausen nicht mehr stillgelegt sei und daher nachträglich in das Infrastrukturkataster der Eisenbahnstrecken des Bundes aufgenommen werden müsse...

Ob man durch diese Aussage zumindest diesen Streckenabschnitt als bestands-gesichert ansehen kann? Nur die Zukunft kann diese Frage tatsächlich beantworten. Bisher erfolgte in der langen Geschichte der Reaktivierung dieser Strecke auf jedes Hoch ein tiefer Fall. Deshalb sind sichere Prognosen für die Zukunft der Linie nicht möglich.

Zwischenzeitlich wurde über eine Stahlbrücke bei Ederbringhausen, die das Flüsschen Orke überquert, eine dauerhafte Langsamfahrstelle von 20 km/h eingerichtet. Diese stört den sonntäglichen Sonderverkehr nicht sonderlich, da der kurze Abschnitt unweit vom Haltepunkt Ederbringhausen liegt.

Sonderfahrten auf der Edertalbahn

Nachdem bereits am Ostermontag eine Sonderfahrt mit einem Schienenbus der Oberhessischen Eisenbahnfreunde aus Gießen nach Herzhausen durchgeführt wurde, bei der die Kinder bei einem Aufenthalt in Ederbringhausen zum Oster-eiersuchen ausschwärmten, fanden im Mai und Juni erneut drei Sonderfahrten statt, die alle einen Zubringerverkehr zu Veranstaltungen darstellten.

Am 30. Mai 2010 fand das Drachenbootrennen auf der Eder in Herzhausen statt. Wie bereits in den vergangenen Jahren wurde auch in diesem Jahr wieder zu dieser Veranstaltung ein Zugverkehr angeboten. Die Züge verkehrten zwischen Herzhausen, Frankenberg und Battenberg, wobei die Endhaltestelle Battenberg-Auhammer nur sporadisch bedient wurde. Neben den Fahrten mit Triebwagen der Baureihe 628.2 kam am selben Tag auch noch ein Nostalgiezug zu Besuch: Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahn-

VT 628 im Bahnhof
Herzhausen
am 6. Juni 2010.
Das Zugziel
„Frankfurt“ ist
vorerst nur ein
Wunschdenken...

Foto: Jürgen
Schmied



geschichte (DGEG) führte auch eine Sonderfahrt mit einem Schienenbus durch. Der Zug bestand aus zwei Motorwagen der Baureihe 798. Die Sonderfahrt der DGEG führte zunächst von Koblenz über Limburg, Gießen, Marburg, Sarnau, Biedenkopf, Wallau nach Wiesenbach, dem derzeitigen Endpunkt der ehemaligen Strecke Wallau – Dillenburg. Nach einem kurzen Aufenthalt ging es zurück nach Sarnau und weiter über Frankenberg nach Herzhausen. Bereits nach 20-minütigem Aufenthalt ging es wieder zurück über Frankenberg, Marburg, Gießen, Wetzlar, Limburg nach Koblenz.

Schon eine Woche später, am 6. Juni 2010, fanden die nächsten Fahrten nach Herzhausen statt. Anlass war diesmal das Frühlingsfest im Nationalparkzentrum. An diesem Wochenende fuhren nur vier Zugpaare zwischen Frankenberg und Herzhausen. Der erste Zug begann um 11:22 Uhr in Frankenberg, die letzte Rückfahrt von Herzhausen konnte um

18:04 Uhr angetreten werden. Wie bei diesen Fahrten üblich, wurde ein sauberer 2-Stunden-Takt angeboten. Vom Bahnhof Herzhausen ist das Nationalparkzentrum in 15 Minuten zu Fuß über einen ausgeschilderten Fuß-/Radweg erreichbar, der neben der Bundesstraße entlang führt. Bedingt durch das gute Wetter waren die Züge an diesem Sonntag besser ausgelastet als in der Woche zuvor.

Am 13. Juni, dem dritten Wochenende in Folge, waren erneut Zugfahrten angesagt, diesmal aus Anlass der Eder-Bike-Tour. Bei dieser, bisher noch nicht so bekannten Veranstaltung, wird zum Fahrradfahren entlang der Eder aufgerufen. Die Fahrt führt von der Quelle der Eder bis zur Mündung. Auf großen Strecken werden für diese Veranstaltung Radwege benutzt, auf einigen Abschnitten, auf denen das Radwegenetz noch unvollständig ist, führt die Route über Straßen, die für diesen Anlass gesperrt werden. Um die weniger trainierten Radfahrer zu unter-



Parallelausfahrt aus dem Bahnhof Frankenberg nach Battenberg (links) und Marburg (rechts) am 13. Juni 2010

Foto: Jürgen Schmied

stützen, wurden auf der Strecke Battenberg – Frankenberg – Herzhausen Sonderzüge eingesetzt. Da leider die weiterführenden Streckenabschnitte bereits stillgelegt bzw. abgebaut sind, können die Radfahrer nicht auf der gesamten Strecke von Zügen begleitet werden, wie das bei der Radfahrveranstaltung „Lahn total“ üblich ist.

Am Sonntag befuhren je sechs Zugpaare die Edertalbahn bzw. die obere Edertalbahn. Der erste Zug nach Battenberg startete um 9.25 Uhr in Frankenberg. Dies war auch gleichzeitig der einzige, der bis Battenberg-Auhammer fuhr. Ab 10.40 Uhr fuhren dann die Triebwagen im 2-Stunden-Takt, der letzte um 18:40 Uhr. Der erste Zug verließ Battenberg-Auhammer um 10 Uhr Richtung Frankenberg, zwischen 11.05 Uhr und 19.05 Uhr fuhren die Züge wieder im 2-Stunden-Rhythmus. In Richtung Herzhausen fuhren die Züge zwischen 9:26 Uhr und 19:26 Uhr im 2-Stunden-Takt ab Frankenberg. Der Rückweg konnte ab Herzhausen auch zwischen 10:04 Uhr und 20:04 Uhr zweistündlich angetreten werden.

Alle drei Veranstaltungen hatten leider den gleichen Mangel wie bereits in den Jahren zuvor: Es wurde zu wenig Werbung betrieben. So wurden zwar Hinweise in den lokalen Tageszeitungen im Landkreis Waldeck-Frankenberg auf die Fahrten gegeben, aber bereits im Nachbarkreis Marburg – Biedenkopf, in dem die Züge starteten, fehlte jede Pressemeldung als Hinweis, dass Züge zu den Veranstaltungen verkehren.

Hinzu kommt, dass die Kurhessenbahn auf ihrer Internetseite übersichtliche Fahrpläne für diese Veranstaltungen zur Verfügung stellt und diese auch an den Haltestellen der Edertalbahn aushängt. Ein Aushang der Fahrpläne auf der Burgwaldbahn fehlte leider vollständig. Mit Aushangfahrplänen könnte man zumindest das ohnehin bahnfahrende Publikum auf die Fahrten aufmerksam machen. Zumindest Pendler und Schüler, die regelmäßig die Züge benutzen, wären so leichter dazu zu bewegen, auch zu Veranstaltungen mit der Bahn anzureisen. Eingefleischte Autofahrer lassen sich dagegen nur schwer von einer guten Zugverbindung überzeugen. Trotzdem ist es wichtig, besonders im Raum Marburg auf diese Veranstaltungen hinzuweisen.

Hessische Landesbahn bestellt 23 neue Triebwagen

(hpg) Die Hessische Landesbahn GmbH (HLB) hat bei Alstom in Salzgitter 23 Regionalzüge vom Typ „Coradia Lint 41“ im Wert von rund 65 Mio. Euro bestellt. Sie sind für das Lahn-Vogelsberg-Rhön-Netz (Limburg – Gießen – Fulda – Gersfeld) vorgesehen. Die HLB hatte im November 2009 den Zuschlag für den Betrieb des aus drei Linien bestehenden Netzes mit jährlich 2,4 Mio. Zugkilometern erhalten.



HLB - Geschäftsführer Veit Salzmann zeigte sich sehr zufrieden, dass in kurzer Zeit eine solide Finanzierung für die neuen Fahrzeuge realisiert werden konnte; „Damit sind wir auf einem guten Wege, den Betrieb Ende 2011 problemlos aufnehmen zu können.“ Finanziert werden die Fahrzeuge im Wege eines „operativen Leasings“ durch die „Hannover Mobilien Leasing GmbH“. Mit dieser Bestellung wird die HLB ab Ende 2011 über 60 Fahrzeuge dieses Typs im Einsatz haben.

500. LINT nach Hessen

„Einen schöneren Beweis für das Vertrauen in die Qualität unserer Fahrzeuge kann ich mir kaum vorstellen! Dies ist bereits unsere dritte Lieferung in den letzten Jahren nach Hessen, und wir freuen uns über die nach wie vor gute Zusammenarbeit mit der HLB“, sagte Dr. Martin Lange, Vorsitzender der Geschäftsführung von Alstom Transport Deutschland. Seit Auslieferung der ersten Fahrzeuge im Jahr 2000 habe sich der Coradia Lint als ei-

nes der erfolgreichsten Fahrzeuge seiner Klasse etabliert. „Mit der erneuten Bestellung aus Hessen wächst das Gesamtvolumen der verkauften Coradia Lint Züge auf über 500 Stück.“

Konsequente Barrierefreiheit

Neu an den jetzt bestellten Fahrzeugen ist der Einsatz von je acht Kameras, um die Sicherheit zu erhöhen. Außerdem werden die europäischen Richtlinien zur Barrierefreiheit (TSI PRM) konsequent eingehalten: Dazu gehören u.a. eine Rollstuhlrampe, zwei Rollstuhlplätze, zusätzliche Bedienelemente wie separate Anforderungs- und Notsprechtaster, verbesserte ertastbarkeit von Bedienelementen, breitere Sitze für mobilitätseingeschränkte Personen und spezielle Führungsleisten an den Fahrzeug-Außentüren für sehbehinderte Fahrgäste.

Die automatische Spaltüberbrückung, die sich unterhalb des Einstiegs befindet, ermöglicht Fahrgästen auch an niedrigeren Bahnsteigen mit einer Höhe ab 200 mm einen sicheren Einstieg. Notsprech-Einrichtungen sind nicht nur in den Einstiegsbereichen, sondern zusätzlich an den zwei ausgewiesenen Rollstuhlplätzen angebracht.



*Drei LINT-Triebwagen der Hessischen Landesbahn im Bahnhof Grävenwiesbach. In anderthalb Jahren werden ähnliche Züge auch auf der Rhön-, Vogelsberg- und Lahntalbahn verkehren
Foto: Hans-Peter Günther*

Weniger 1. Klasse - größere Fahrrad-Kapazität

Keine Aussage wurde in der HLB-Pressemitteilung über die Kapazität an Fahrrad-Stellplätzen und dem Anteil an 1. Klasse-Sitzplätzen gemacht. Auf Nachfrage beim RMV erklärte Pressesprecher Peter Vollmer, dass für die Fahrzeuge in der Ausschreibung die dem tatsächlichen Bedarf gerecht werdenden „Acht-Personen-Abteile“ für die 1. Klasse gefordert waren. Für die inzwischen von März bis in den November stark im Radtourismus genutzten Lahn-, Vogelsberg- und Rhönstrecken soll die Zahl der Fahrrad-Stellplätze variabel gehandhabt und Sitzgruppen ein- und ausgebaut werden.

Mit dem Umbau der „Fahrrad-628“ haben die DB-Töchter Kurhessenbahn und

Westfrankenbahn gezeigt, dass ohne einschneidende Sitzplatzverluste eine große Anzahl von Rädern transportiert werden können. Der bequemere Ein- und Ausstieg der neuen HLB-Triebwagen wird den Trend wohl noch verstärken, ist sich Pro Bahn & Bus sicher.

Keine Aussage zur Werkstatt

Bislang sind von der HLB keine Aussagen zum Werkstattkonzept zu erhalten. Ob es weiterhin zu einer Kooperation mit der DB Regio-Werkstatt in Limburg kommen wird, die aktuell noch die DB-Triebwagen (Baureihe 628) von der Lahn- und Vogelsberg-Strecke, der Kurhessenbahn und der Dreieich-Bahn sowie der Westerbahnbahn GmbH (Daadetalbahn) und die 28 LINT der vectus Verkehrsgesellschaft betreut, ist derzeit noch offen.

Modernisierung der Burgwaldbahn Marburg – Frankenberg Strecke für drei Monate gesperrt

(mb) Die Modernisierung der Burgwaldbahn geht weiter. Nach den in den vergangenen Jahren getätigten Investitionen in die Gleisanlagen und neuen Bahnsteige in Wiesenfeld und Ernsthausen sperrt die Kurhessenbahn nun die komplette Strecke ab Samstag, den 3. Juli bis Sonntag, den 3. Oktober, um umfangreiche Bauarbeiten an der Signaltechnik und weiteren Bahnsteigen tätigen zu können.

Größte Maßnahme der Bauarbeiten ist dabei die Erneuerung der Signaltechnik in den Bahnhöfen Wetter, Münchhausen und Frankenberg. Diese verlieren somit ihre für eine Nebenbahn charakteristischen Form- und Lichtsignale. Es werden stattdessen neue Kompaktlichtsignale (Ks-Signale) aufgestellt. Die Signaltechnik wird in Zukunft nicht mehr durch einen vor Ort sitzenden Fahrdienstleiter gestellt, sondern vom Bahnhof Friedensdorf an der Oberen Lahntalbahn aus ferngesteuert. Die neue Signaltechnik ermöglicht gleichzeitige Einfahrten der sich im Bahnhof begegnenden Züge, was die Standzeit der bisher zuerst einfahrenden Züge verkürzt. Durch die neue Signaltechnik wird auch die Telegrafienleitung entlang der Strecke entbehrlich und zurückgebaut.

Haltestellen werden verlegt

Weitere Bauarbeiten finden an den Bahnsteigen statt. Wetter und Münchhausen erhalten einen Mittelbahnsteig, die Zuwege werden näher an die bestehenden Bahnübergänge verlegt. Gerade in Münchhausen verkürzt sich der Weg vom Ort zum Bahnhof deutlich. In Simtshausen wird der bisherige Halt am Ortsrand Richtung Todenhausen aufgegeben und ein neuer Bahnsteig an der Nieder-

aspher Straße in der Ortsmitte errichtet. Gleiches geschieht mit dem Halt in Birkenbringhausen. Dieser wird an die Landstraße Burgwald – Birkenbringhausen verlegt und somit für die Bewohner von Burgwald an Attraktivität gewinnen. Der Laufweg vom Birkenbringhausen verkürzt sich. In Münchhausen, Simtshausen und Birkenbringhausen werden darüber hinaus noch Park&Ride-Plätze sowie Bike&Ride-Plätze (Fahrradabstellanlagen) errichtet. In Ernsthausen, wo bereits der Bahnsteig erneuert wurde (die Hessenschiene berichtete), wird eine Bike & Ride-Anlage nachgerüstet. Alle Haltestellen werden mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen ausgestattet, welche bereits von den Strecken Kassel – Korbach Süd und Korbach – Brilon Wald bekannt sind.

Ferner werden rund 2 Kilometer Gleis ausgewechselt, zwei Brücken durch Neubauten ersetzt, drei Weichen getauscht sowie die Sicherungstechnik von sechs Bahnübergängen erneuert. Eine Anhebung der Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h (abschnittsweise 70 km/h) findet leider nicht statt. Dafür müssten etliche Bahnübergänge technisch gesichert werden. Insgesamt investiert die Kurhessenbahn rund 9 Millionen Euro in die Ausbau. In Frankenberg finden außer der Umstellung der Signaltechnik nicht



Bald vorbei: Telegrafenmaste und Seilzüge sowie die alten Lichtsignale werden nach der Modernisierung der Burgwaldbahn verschwunden sein Foto: Martin Böhm

zuletzt wegen der unklaren Zukunft der Strecke nach Herzhausen und weiter Richtung Korbach keine weiteren Bauarbeiten statt.

Während der Bauarbeiten werden alle Züge durch Busse ersetzt. Für die Fahrgäste aus Burgwald und Birkenbrinhausen ist teilweise ein Umsteigen in

Wiesefeld erforderlich. Nach dem Ende der Sommerferien ab dem 16. August wird zwischen Marburg und Wetter der Zugverkehr Montag bis Freitag provisorisch wieder aufgenommen. Die Busse fahren allerdings weiterhin durch bis Marburg, ein Umstieg in Wetter in den Zug ist daher nicht erforderlich.

Kommentar

Auch den Bahnhof Frankenberg ausbauen!

Die Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs im Raum Marburg e.V. zeigt sich erfreut über die Investitionen der Kurhessenbahn in die Burgwaldbahn, womit die Zukunft der Strecke gesichert ist. Kritisch anzusehen sind jedoch die ausbleibenden Modernisierungsmaßnahmen in Frankenberg, wodurch den Fahrgästen weiterhin ungenügende Zustände geboten werden. Frankenberg ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen dem lokalen Busverkehr im Landkreis Waldeck-Frankenberg und der Schiene, weshalb eine zeitgemäße Ausstattung der Bahnsteige und des Busbahnhofs umso wichtiger ist.

Martin Böhm

Zusätzliche Fahrradzüge im Oberen Lahntal von Marburg über Biedenkopf nach Feudingen an Sonn- und Feiertagen von Mai bis Oktober 2010

Entdecken Sie mit dem Rad die wunderschönen Flecken dieses Tales!



Blick ins Lahntal vom Marburg



Auf der Lahnbrücke nach Biedenkopf



Verreisen im Fernzug



Stadt und Schloss Biedenkopf

Die Züge verkehren **zusätzlich** zu den außerdem alle zwei Stunden fahrenden Reisezügen. Die Zusatzzüge verfügen grundsätzlich über ein spezielles Großraumabteil für den Fahrradtransport mit besonders hoher Kapazität. Für das Be- und Entladen der Räder enthält der Fahrplan Zeitzusätze.

Die Zusatzzüge verlassen Marburg um 9:37 / 11:24 / 13:24 / 15:24 / 17:24 Uhr und fahren bis Feudingen (12km von der Lahnquelle). In der Gegenrichtung verkehren die Zusatzzüge ab Feudingen um 11:01 / 13:01 / 15:01 / 17:01 Uhr.

Hinweise: Der Fahrplan ist unter www.bahn.de/kurhessenbahn oder an Bahnhöfen auch als Streckenfahrplan erhältlich. Die Fahrradmitnahme ist gratis.

Alle Angaben ohne Gewähr
Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs im Raum Marburg



Viel Platz für Fahrräder

Bahnhof Bad Nauheim saniert Friedberg wartet Studie ab

(lk).Pünktlich zur Landesgartenschau in Bad Nauheim, welche am 24. April begonnen hat und noch bis zum 3. Oktober andauert, wurde der barrierefrei gestaltete Bahnhof Bad Nauheim eingeweiht. Wie die Hessenschiene bereits in einer vergangenen Ausgabe berichtete, wurde ein Volumen von 3 Millionen Euro investiert.

Alle Bahnsteigdächer wurden saniert, die Bahnsteige auf eine einheitliche Höhe von 76cm angehoben und mit einem neuen Belag, Blindenleitstreifen und Mobiliar versehen. Die Unterführung wurde generalüberholt; die Bahnsteige sind jetzt barrierefrei mit Aufzügen erreichbar. Weiterhin wurde eine Lautsprecheranlage für aktuelle Fahrgastinformationen installiert.

Insgesamt ist die bisher unansehnliche Bahnsteigunterführung deutlich attrakti-

ver geworden und hat noch einen barrierefreien Nachtzugang erhalten. Das mühsame Treppesteigen entfällt zukünftig. Bereits im Juli 2008 war der umgebaute Bahnhofsvorplatz mitsamt neuem Busbahnhof eingeweiht worden.



Eigentümerin des Bahnhofsgebäudes ist die Hamburger Procom Invest GmbH

Am neuen Mittelbahnsteig wartet eine S-Bahn der Linie S6. Während der Landesgartenschau werden am Wochenende Züge der S6 bis nach Bad Nauheim verlängert





Der Aufgang zum Eingang der Landesgartenschau wurde komplett neu gestaltet. Im Hintergrund das ehemalige E-Werk und die alte Wäscherei, in der Ausstellungen zur LGS stattfinden

& Co KG mit ihrer Tochter Erste Portal Real GmbH & Co. KG, welche bereits

Der Tunnel unter der Bahn verbindet den Bahnhof mit dem Landesgartenschau Gelände auf der Ostseite. Auch er wurde renoviert und mit zwei Tageslichtaufsätzen ausgestattet



die Fassade saniert, Fenster restauriert und das Dach repariert hat. Wie aus der Tagespresse zu entnehmen war, soll auch noch die Eingangshalle saniert werden; dazu bedürfte es aber noch des Einzugs von zwei Mietern für Gewerbeflächen. Bis dato sind Trennwände in der Bahnhofshalle eingezogen worden.

Pro Bahn & Bus zeigt sich erfreut über das neue Erscheinungsbild vom Kurstadtbahnhof. Im Dezember letzten Jahres war es in Bad Nauheim allerdings zu Fahrplanverschlechterungen gekommen, so dass beispielsweise der RE von/nach Siegen nicht mehr dort hält. Als Fernverkehrsanbindung hält hier täglich morgens ein Eurocity Richtung Klagenfurt, in den Abendstunden legt der Gegenzug Richtung Siegen einen Stopp ein.

Das Bahnhofsgebäude in Friedberg wird zur Zeit energetisch saniert und erhält einen neuen Anstrich



Am Bahnhofsgebäude in Friedberg wird zur Zeit eine energetische Sanierung durchgeführt. Hier soll unter anderem eine neue Heizungsanlage eingebaut werden. Weiterhin war aus Pressemeldungen zu erfahren, dass sich in der ehemaligen Gepäckabfertigung eine Filiale der Restaurantkette Mc Donald's ansiedeln soll.

Für den Gesamtkomplex Bahnhof inklusive anliegender Straßen haben die Stadt Friedberg, Deutsche Bahn, RMV, die Verkehrsgesellschaft Oberhessen (vgo)

und die Wirtschaftsförderung Hessen eine Machbarkeits- und Finanzierungsstudie in Auftrag gegeben, deren Ergebnis wohl demnächst vorgestellt werden solle.

Der Fahrgastverband bewertet den momentanen Zustand der Bahnhofsunterführung und der Bahnsteiganlagen gerade Richtung Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität als mangelhaft. Ständige Verzögerungen, bis endlich die S-Bahn vergleichsweis den Bahnhof erreicht, sind nach Ansicht des Verbandes nicht zielführend.

Außenbahnsteig, Unterführung und Fußgängerbrücke

Braunfels: Aufhebung der Blockstelle erfordert hohe Investitionen

(hpg) Bauliche Veränderungen, die zu Einschränkungen in der Streckenkapazität führen, müssen seit geraumer Zeit im Vorfeld veröffentlicht werden. Ende August 2008 teilte die Außenstelle Frankfurt des Eisenbahnbundesamtes mit, dass die DB Netz AG beabsichtigt, die Blockstelle Leun-Braunfels aufzulassen.



Die Stahlkonstruktion für den neuen Außenbahnsteig am Bahnhof Braunkopf

Foto: Hans-Peter Günther

Für den vorhandenen Mittelbahnsteig ist bislang eine Sicherung der Reisenden durch die Blockwärter notwendig, die mit Aufhebung der Dienststelle entfallen. Daher müssen die Bahnsteiganlage an Gleis 2 und der Bahnsteigzugang zu diesem Bahnsteig „an die neue Situation angepasst“ werden.

Zur Aufhebung der Blockstelle war bereits ab Oktober 2009 die Errichtung eines 140m langen Außenbahnsteigs zwischen dem Lahnufer und der Strecke geplant. Da sich die Ausschreibung verzögerte, begannen die Arbeiten erst im Frühjahr 2010. Als Bauart wurde eine aufgeständerte Metallkonstruktion gewählt, wie sie in vergleichbarer Form für den Haltepunkt „Rhein-Main-Theater“ zwischen Niedernhausen und Auringen-Medenbach an der Ländchesbahn bestanden hat. Der Bahnsteigzugang soll für Reisende mit Fahrrädern und Kinderwagen sowie mobilitätseingeschränkte Personen durch die vorhandene Unterführung möglich sein. Da diese nicht hochwassersicher ist und nur mit hohem Aufwand entsprechend umgebaut werden könnte, wird ein

zusätzlicher Fußgängersteg – vergleichbar dem Bahnhof Kerkerbach – im östlichen Anschluss an das Empfangsgebäude errichtet.

Größerer Signalabstand

Die Auflassung der Blockstelle vergrößert den Signalabstand zwischen Solms und Stockhausen, ohne dass ein Ersatz vorgenommen wird. Damit wird der Gewinn für die Streckenkapazität durch die Aufhebung des schienengleichen Bahnsteigzugangs wieder aufgehoben, bzw. sogar noch verschlechtert, da Züge in Richtung Weilburg für die Zugschlusskontrolle den Bahnhof in Stockhausen passiert haben müssen, bevor der Fahrdienstleiter eine Freigabe-Meldung nach Solms geben darf.

Die Kapazitätsverringering durch die Auflassung der Blockstelle wurde auch von der DB im Antragsverfahren benannt und mit lediglich ca. 2,5% Verschlechterung angeführt – bezogen auf das aktuelle Betriebsprogramm im Personen- und Güterverkehr. Nach Ansicht von Pro Bahn & Bus sollte beim Bau eines zentralen elektronischen Stellwerks (ESTW) erneut überprüft werden, ob die in absehbarer Zeit erfolgende Auflassung des Blockabschnittes dauerhaften Bestand haben kann.

Erneute Streiks bei Landesbahn und vectus

(hpg) Am Mittwoch 2. Juni und 9. Juni warteten Pendler, Schüler und Reisende meist vergeblich auf die Triebwagen der Hessischen Landesbahn, der Taunusbahn und der Vectus Verkehrsgesellschaft.

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) hatte die Lokomotivführer zunächst am Mittwoch vor Fronleichnam von 3.55 Uhr – 10.30 Uhr und nochmals von 15.30 Uhr bis 19.30 Uhr sowie am darauffolgenden Mittwoch von 3.55 Uhr – 12.30 Uhr zu befristeten Streiks aufgerufen. Bis zu 85 Prozent der Züge entfielen.

100 Prozent für Streik

Bereits Mitte April hatte die GDL eine Urabstimmung durchgeführt, bei der sich 100 Prozent der Teilnehmer für Streiks ausgesprochen hatten. Trotz dieses eindeutigen Ergebnisses, den vier vorangegangenen Streiks, bei denen fast alle Züge stillstanden, sowie eines Sondierungsgesprächs verweigerte der Arbeitgeberverband Deutscher Eisenbahnen (AGVDE) nach wie vor konstruktive Verhandlungen, heißt es von Seiten der GDL.

Außer der grundsätzlichen Zusage, die

*Streikschild am
abgesperrten vectus-
Triebwagen*

*Foto:
Hans-Peter Günther*

bestehenden – aus Sicht der Gewerkschaft völlig unzureichenden – Tarifverträge für die Unternehmen »vectus« und »Hessenbahn« überhaupt zu verhandeln, gab es kein Zugeständnis. Für die »HLB Basis AG« hatte der AGVDE die Tarifverhandlungen bislang komplett verweigert.

Erster Erfolg

Nach Angaben von HLB-Geschäftsführer Veit Salzmann habe man der Gewerkschaft am 9. Juni mitgeteilt, dass auch die »HLB Basis AG« in die Verhandlungen einbezogen würde. Bislang hatte der Arbeitgeberverband – nach Gewerkschaftsangaben – einen einheitlichen Lokomotivführer-Tarifvertrag für die gesamte HLB-Gruppe ebenso abgelehnt wie den Flächentarifvertrag



Gießener Bahnstufunterführung: Umbau im Bummeltempo

(sg) Drei Dinge sind es, die ein Bahnfahrer häufig macht: Einsteigen, aussteigen und umsteigen. Gerade beim Umsteigen, einer Kombination aus beidem, ist häufig Schnelligkeit gefragt. Die aber will die DB nicht bieten. Seit Ende 2007 wird nun an der neuen Bahnstufunterführung im Bahnhof Gießen gearbeitet und die Pendler nervt es nur noch.

Nun sind es schon fast zweieinhalb Jahre Sperre und die DB zeigt keine Eile. Nur im Schnecken-tempo nähert sich die Bahn dem Abschluss der Bauarbeiten.

Die Unterführung ist praktisch fertig, die Stufen sind verlegt und die Wände verfließt wie verfugt. Seit Frühjahr können die Reisenden daher schon einen Teil der neuen Unterführung im Oberhessischen Bahnhof nutzen, aber die Fortsetzung des Tunnels für die Main-Weser-Bahn bleibt bis August weiterhin gesperrt. „Weil da noch Kabel hängen“, meint ein bemühter Mitarbeiter am Servicepoint in Gießen (die hängen freilich überall). Hier und dort fehlen noch ein paar Bodenfliesen bei den Abgängen, aber ansonsten ist fast alles fertig – bis auf den Aufzug. Alle Reisenden müssen aber weiterhin auf die Überführung am Nordkopf des Bahnhofs ausweichen. Günter Timm, ein Pendler: „Vor allem im nachmittäglichen und abendlichen Berufsverkehr stauen sich die Fahrgäste und es entsteht ein Gedränge, was oft durch Fahrgäste verstärkt wird, die dort bei schlechtem Wetter den Schutz vor dem Regen suchen.“ Er appelliert an die Bahn, endlich die fertige Unterführung zu öffnen.

Ärgerlich ist die jetzige Lösung vor allem, weil durch die langen Wegstrecken (Fußmärsche!) die Anschlüsse einfach nicht mehr klappen wollen, die knapp

gehalten waren. So besteht zwischen dem RE aus Marburg, der Gießen kurz vor sechs Uhr abends erreicht, nun erst eine reelle Weiterfahrt nach rund 30 Minuten Richtung Wetzlar, die Timm wie andere oft nutzt.

Auch die DB in Frankfurt weiß keine Abhilfe. Die Lösung mit der alternativen Überführung am Nordkopf sei so abgenommen worden, heißt es dort im besten Bürokratendeutsch. Ob es nun ein paar Wochen länger dauere, sei doch nicht so schlimm, ergänzt der Bahnsprecher. Timm ist nur noch wütend, weil er seinen Anschluss nicht mehr schafft und seit Dezember fast jeden Abend 30 Minuten wartet: „Ich habe ja Verständnis und finde den Neubau nötig. Aber man muss jetzt mal langsam die Kunden von dem Dauerprovisorium erlösen“.

Fast fertig, aber weiterhin zu: Bahnstufunterführung in Gießen Foto: St. Grasshoff



Franz Kafka hätte es wohl für übertrieben gehalten... Was ein Bürgermeister erlebt, der „seinen“ Bahnhof renovieren lässt

(jl) Am 25. Mai 2010 – unmittelbar vor dem Hessentag 2010 - wurde der grund-erneuerte Bahnhof Stadtallendorf dem Verkehr übergeben. Aus diesem Anlass hielt Stadtallendorfs Bürgermeister Manfred Vollmer eine Rede.

Sie bringt ausgesprochen pointiert und umfassend all diejenigen Erfahrungen mit der Deutschen Bahn zum Ausdruck, die auch viele Pro Bahn & Bus – Mitglieder immer wieder erleben müssen. Da sie darüber hinaus bemerkenswert offen mit der angebrachten Kritik umgeht, möchten wir ihnen gerne wesentliche Teile daraus präsentieren.

Stadtallendorfs Bürgermeister Manfred Vollmer am 25. Mai 2010:

„Es ist schon ein Abenteuer, so ein behindertengerechter Umbau eines kleinen Bahnhofs der Kategorie 5. Dieser

Umbau war allerdings längst fällig, ja sogar überfällig; schließlich hatte die Bahn ihn als Eigentümer in den letzten Jahren - vorsichtig ausgedrückt - wenig gepflegt bzw. sich fast gar nicht darum gekümmert. Die Sanierung des Bahnhofs bzw. den Umbau durch die Kommune haben die städtischen Gremien in der Vergangenheit immer abgelehnt, da sie allein zu Lasten der Stadt gehen sollte. (...) Dann jedoch kam im November 2007 der Zuschlag zum Hessentag 2010. Das brachte die städtischen Gremien zu einer Meinungsänderung, denn in einem solchen Zustand wie der Bahnhof war, konnte

man ihn den Besuchern des Jubiläumshessentages 2010 nicht präsentieren. Der Bahnhof ist die Visitenkarte einer Stadt für sei-



*Alles neu macht
der Hessentag:
Der modernisierte
Bahnsteig in
Stadtallendorf*

*Foto:
Lars Kühnemund*

ne Bürger, Gäste und Besucher. Also musste dieser Schandfleck beseitigt werden.

Wenn ich allerdings geahnt hätte, welche Konsequenzen diese Entscheidung nach sich zieht, wer weiß, welche Entscheidung ich den städtischen Gremien empfohlen hätte. Dazu einige Episoden und Feststellungen:

Nach den Förderrichtlinien des Landes Hessen erhält die Stadt für den behindertengerechten Umbau des Bahnsteigs 1 einen Zuschuss von 85 % der förderfähigen Kosten. (...) Alle Planungs-, Prüf- und Genehmigungsgebühren zahlt die Stadt allein. Vor allem auch die Planungsleistungen der DBAG. DB-Energie und DB Netz lassen sich die Anwesenheit ihrer Mitarbeiter bei Besprechungen mit einem Stundensatz von knapp 80,00 Euro bezahlen. Hätte ich das geahnt, ich hätte vermutlich auf deren Anwesenheit verzichtet, sofern das möglich gewesen wäre.

Nach rund 15 Monaten konnte der Bauvertrag oder der Bau- und Finanzierungsvertrag oder Finanzierungsvertrag, der Name wechselte fast wöchentlich, unterzeichnet werden. Hier soll es sich in Bezug auf die Zügigkeit um eine reife Leistung gehandelt haben. Nur, meine sehr geehrten Damen und Herren, hätten wir diesen Vertrag einem Anwaltsbüro zur Prüfung zugeleitet, wäre er noch heute nicht unterzeichnet. Die Stadt hat manche Kröte schlucken müssen.

Im Rahmen der Planung wurde „unser Bahnhof“ der Kategorie 5, von 6 Kategorien, zugeordnet. Aufgrund dieser

Kategorie war die Ausstattung gemäß Ausstattungshandbuch festgeschrieben, somit war klar, wie wir uns zu entscheiden hatten. Aber nicht nur keinen Spielraum hatten wir, wir mussten das ganze auch noch bezahlen. Darüber hinaus gab es Prüfinstanzen wie die Fachplaner der Bahn, das Eisenbahnbundesamt, Lux-Controll, TEIV- und TSI-Prüfung und und und. Natürlich mussten wir auch hier alle Prüfgebühren und Abnahmegebühren bezahlen. Warum - ist nicht nachvollziehbar, da schließlich die Investitionen zur Verbesserung des Bahnhofs in das Eigentum der Bahn übergehen. Das ist ein erfolgreiches Wirtschaften, - man schreibt vor, wie man sein Eigentum z.B. Einfamilienhaus gerne ausgestattet hätte und lässt das dann auch noch von einem Dritten bezahlen.

Eine kleine Episode aus der Planungsphase am Rande. Das neue Bahnhofsdach hatte andere Maße als das alte. Nach dem Bau des neuen Daches stellte man fest, dass aufgrund der neuen Maße offensichtlich ein „Haltesignal“ nicht mehr voll eingesehen werden könne. Niemand hatte das im Rahmen der Planprüfungen der Bahn gemerkt, überall war der „grüne Prüfhaken“ dran. Die Stadt sollte dann die angeblich notwendige Veränderung des Haltesignals (ein immerhin 6-stelliger Betrag) bezahlen. Dagegen habe ich mich wie in vielen anderen Dingen vehement gewehrt und siehe da, nach einigen Wochen war der ganze Vorgang kein Thema mehr.

Eine interessante Zeit war der Zeitraum, als zahlreiche Genehmigungen eingeholt werden mussten. Aufgrund der

Tatsache, dass in einer Behörde beantragte Genehmigungen einfach liegen blieben, weil entweder niemand so richtig zuständig, jemand krank oder in Urlaub war, habe ich mich bemüht, den Chef dieser Einrichtung zu sprechen. Und siehe da, es gab keinen Chef. Eigentlich ganz toll, wenn eine Einrichtung ohne Chef läuft, aber hier funktionierte das offensichtlich nicht. (...)

So waren wir beispielsweise mit Mitarbeitern im Keller des Bahnhofsgebäudes um festzustellen, welche Einrichtungen der Bahn künftig noch benötigt werden. Hier lagen fast alle Kabel in dicke Staubschichten gehüllt, waren offensichtlich jahrelang nicht angesehen worden und der ein oder andere Mitarbeiter wusste gar nicht so recht, welche Räumlichkeiten und Kabel es dort gab.

Besondere Erfahrungen brachte auch der Erwerb der Bahnhofsfläche sowie der Gebäude mit sich. Fläche und Gebäude waren nach unserer Auffassung überbewertet. Ich habe in diesem Zusammenhang noch gar nicht gewusst, dass das Bahnhofsgebäude zum Wohnen eine so tolle Lage ist, dass Mieter danach Schlange stehen, wir deshalb hochwertiges Bauland haben und noch weitere Geschosswohnungen oder Gewerbebetriebe entstehen können; all dies wurde in den Verhandlungen zur Preisfindung von der Bahn unterstellt. In den Großstädten wie Frankfurt dürfte das sicher anders sein.

Eine große Kröte, die wir auch noch schluckten. Lebenslanges Wohnrecht für ehemalige Eisenbahner und deren Abkömmlinge gibt es wohl auch nur bei der

Bahn; bei allen anderen wirtschaftlichen Unternehmen ist das unbekannt. Sicher ist es auch ungewöhnlich, Eigentum mit einem Einsitzrecht zu erwerben, dies ist aber in unserem Fall auch nur der besonderen Situation der Gestaltung des Bahnhofsgebietes im Eingangsbereich der Stadt geschuldet. So verliefen die Kaufverhandlungen zäh und in einem nicht immer freundlichen Klima. (...)

Allerdings wurden nicht nur solche Erfahrungen gemacht, es gab auch zahlreiche Mitarbeiter, die ihr Bestes gegeben haben und immer bereit waren zu helfen, aber auch hier stand wie so häufig das „System Bahn“ manches Mal im Wege.

Inwieweit die Bahn AG sich überhaupt um den Bahnhof Stadtallendorf kümmert, zeigt eine Mitteilung vom 04.05.2010. Bei der Erstellung der Broschüre „Hessentagmobil“ war geplant, Servicenummern der Bahn zum barrierefreien Reisen anzugeben. Als man dann von Seiten der Verwaltung dort nachhörte, erhielt man die Auskunft, dass es sich beim Stadtallendorfer Bahnhof um einen drittklassigen Bahnhof handele, der für Behinderte schwer nutzbar sei. Auch vom Hessentag mit mehreren 100.000 Besuchern war dort nichts bekannt. Man wolle sich jetzt darum kümmern. Dem ist nichts hinzuzufügen.

Dies ist nur ein ganz kleiner Ausschnitt aus den Erfahrungen mit dem Kauf des Bahnhofsgebietes einschließlich Bahnhof und des behindertengerechten Umbaus des Bahnhofs Stadtallendorf. Ich persönlich jedenfalls würde mich über ein Ge-



Links der erneuerte Hauptbahnsteig, rechts der bei Zugüberholungen genutzte Bahnsteig, der aus Mitteln des Konjunkturprogramms ebenfalls hergerichtet wurde Foto: Lars Kühnemund

spräch mit dem Vorstand der Bahn oder/ und ein Gespräch mit dem für die Bahn zuständigen Ausschuss des Deutschen Bundestags freuen. Ich glaube nämlich, dass man dort oben gar nicht weiß, wie sich die Bahn im Laufe der Jahrzehnte gewandelt hat. (...)

Jetzt aber trotz aller Wehrmutstropfen und Bitternisse die Feststellung, dass wir uns freuen, dass es dennoch trotz aller Widrigkeiten, aller Hindernisse, aller Verärgerungen im kleinen wie im großen doch noch geklappt hat, dass der Bahnsteig 1 behindertengerecht rechtzeitig vor dem Hesttag 2010 umgebaut werden konnte. Der Abriss des Güterschuppens und der Umbau der Schalterhalle zu einer WC-Anlage und einer B+R-Anlage haben ebenfalls zu einem optischen Gewinn beigetragen. Dazu gehö-

ren ferner die Eingangsbereiche der Stadtmitte und der Niederkleiner Straße, die behindertengerecht neu gestaltet wurden und das alles, obwohl gerade die letzten Wochen nicht nur hektisch, sondern teilweise auch quälend wegen so mancher Abstimmungen waren, die nicht eingehalten wurden und dann dazu geführt haben, dass neben den Witterungsbedingungen das Bauunternehmen nicht nur mit der Nachforderung von Geld kam, sondern vor allen Dingen mit der Nichtfertigstellung wegen fehlender Informationen oder Zustimmungen drohte. (...)

Gleichzeitig vielen Dank, dass der Bahnsteig 2 aus dem Konjunkturprogramm zusätzlich, ich muss sagen, sehr ansehnlich hergerichtet wurde. Übrigens, meine sehr geehrten Damen und Herren, die Sanierung geschah in



wenigen Wochen und darum kümmerten sich offensichtlich auch alle Verantwortlichen der Bahn, denn sonst hätte das überhaupt nicht klappen dürfen. Wenn so zügig beim Bahnsteig 1 entschieden worden wäre, dann hätte er bereits vor mehr als einem Jahr fertig sein müssen. Also, es geht offensichtlich auch anders !

Damit zusammengefasst noch einmal ganz herzlichen Dank an die zahlreichen engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bahn, der Ingenieurbüros sowie der Behörden und des Bauunternehmens. Ohne sie hätte es nicht geklappt. An einem solchen Tage vergisst man die Probleme und Schwierigkeiten und vielleicht auch diejenigen, die sich nicht so eingesetzt haben, wie man es erwartet hat und die uns das haben so richtig spüren lassen, was wir doch für „kleine Leute“ sind.

Ich möchte abschließend noch feststellen, dass ohne die Park + Ride-Anlage, die nach dem Hessentag unmittelbar begonnen und noch in diesem Jahr fertig gestellt wird, der behindertengerechte Umbau des Bahnhofs bisher mit Umfeld rund 6,5 Millionen Euro kosten dürfte, die im Rahmen der Förderung nach

GVFG und FAG bezuschusst werden. Konkret heißt das aber, dass es für die Gesamtmaßnahme keinen Zuschuss in Höhe von 85 % gibt, sondern 85 % Minus X oder einen noch geringeren Prozentsatz z.B. für die P+R-, B+R sowie WC-Anlage. Die Planungskosten und diverse Gebühren belaufen sich danach - nicht zu vergessen die angesetzten Stundenlöhne für Mitarbeiter der Bahn bei Besprechungen - auf rund 1,2 Millionen Euro. Sie sind nicht förderfähig und damit in vollem Umfang von der Stadt zu tragen. Hier unterstützt uns allerdings dankenswerterweise der RMV mit ca. 200.000,00 Euro Planungskostenzuschuss sowie der RNV mit 12.500,00 Euro.

Und jetzt kommt die Feststellung, die am meisten schmerzt. Die am Bahnhof durchgeführten notwendigen, überfälligen und behindertengerechten Verbesserungen gehen nicht, wie man vermuten könnte, in das Eigentum der Stadt über, sondern in das Eigentum der Bahn AG.

Und dennoch macht es jetzt wieder Spaß, sich am Bahnhof aufzuhalten und den öffentlichen Personennahverkehr in Anspruch zu nehmen. (...) Ich gebe abschließend die Hoffnung nicht auf, dass sich die Bahn bei ihren Zukunftsüberlegungen vielleicht doch noch darauf besinnt, dass sie nicht nur den Gewinn zu Lasten der Mitarbeiter wie auch der Kunden im Auge hat, sondern auch ihre Aufgabe für die Allgemeinheit, nämlich ein umweltfreundliches, attraktives und bezahlbares Verkehrsmittel zu sein, nicht aus dem Focus verliert. Gerade Staatsunternehmen haben eine solche Verpflichtung.“

Keine Bus-Direktverbindung von Bad Homburg zum Flughafen

(ws, jl) Die Kur- und Kongressstadt Bad Homburg soll durch die Regionaltangente West (RTW) eine direkte Bahnverbindung zum Frankfurter Flughafen erhalten. Die Planung und der Bau werden sich jedoch noch einige Jahre hinziehen, so dass die Kommunalpolitiker im vergangenen Jahr zur Überbrückung dieses Zeitraums eine Buslinie als vorläufige Lösung in Erwägung zogen.

Gemäß einem Beschluss der städtischen Gremien untersuchte ein Ingenieurbüro die Möglichkeiten, dieses Projekt zu verwirklichen. Es kam nunmehr zu dem Ergebnis, dass ein Zuschussbedarf von rund 600.000 Euro jährlich entstände, der allein von der Stadt abzudecken sei, da der Rhein-Main-Verkehrsverbund eine Beteiligung abgelehnt hat.

Obwohl man von einer wohlwollenden Schätzung der Fahrgastzahl ausgegangen ist, wäre bei einer im Halbstundentakt verkehrenden Linie nur mit durchschnittlich zwei bis drei Fahrgästen pro Fahrt zu rechnen gewesen. Hinzu kommt, dass schon in den neunziger Jahren eine Flughafenlinie wegen mangelnder Fahrgastzahlen aufgegeben werden musste.

Der von der Frankfurter Firma Alpina, die damals auch den Stadtbus in Bad Homburg betrieb, am 10. Januar 1990 als Linie 915 eröffnete „Airport-Express“ fuhr stündlich (am Wochenende alle 2 Stunden) vom Kurhaus Bad Homburg ab und berührte seit Sommer 1990 auch den Büropark in Ober-Eschbach.

Obwohl der Takt Montag–Freitag ab 1. Juli 1991 auf einen 30 Minuten-Abstand verdichtet und mit Jahresbeginn

1992 die Endstelle an das Untertor verlegt wurde, wo bereits um 4.00 Uhr die erste Fahrt startete, erreichte der Flughafenbus auch nach sieben Jahren keine ausreichende Rentabilität. Am 31. Dezember 1997 fuhr er zum letzten Mal.



Man hatte gehofft, dass sich die Rahmenbedingungen inzwischen wesentlich geändert hätten; immerhin ist die Zahl der Flüge vom Rhein-Main-Flughafen, aber auch die der ICE-Züge im dortigen Fernbahnhof, erheblich gestiegen.

Neu hat am 1. Dezember 2009 die Oberurseler Busunternehmung Viggiani eine direkte Omnibuslinie vom Bahnhof Bad Homburg zum Flughafen Frankfurt-Hahn im Hunsrück eröffnet, die siebenmal, seit dem 1. April 2010 sogar zehnmal täglich verkehrt. Die vom Unternehmen in Flyern beworbene Internetseite www.viggiani-bus.de hatte allerdings bis Mitte Juni noch keinen Inhalt aufgeschaltet. Auch eine Suche mit dem Internetsuchdienst Google ergab keinen Treffer.

Initiative „Main-Weser-Bahn im Takt“ gestartet

(jl) Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 verkehrt die Intercitylinie Hamburg - Karlsruhe um eine halbe Stunde versetzt. Dies hatte zur Folge, dass sich auch für zahlreiche Züge des Nahverkehrs in Mittelhessen und Richtung Frankfurt Fahrplanänderungen ergeben haben. Fast immer sind es Verschlechterungen wie längere Reisezeiten, unregelmäßige Abfahrtszeiten oder der Wegfall von Anschlüssen (die Hessenschiene berichtete).

Nach Inkrafttreten des neuen Fahrplans zeigten sich weitere Nachteile, wie Anschlussverluste in den Knotenbahnhöfen Friedberg und Marburg. Im Abschnitt Friedberg - Gießen wurde alle zwei Stunden ein Zugpaar eingespart. Zahlreiche Fahrgäste beschwerten sich bei den Fahrgastverbänden und -beiräten.

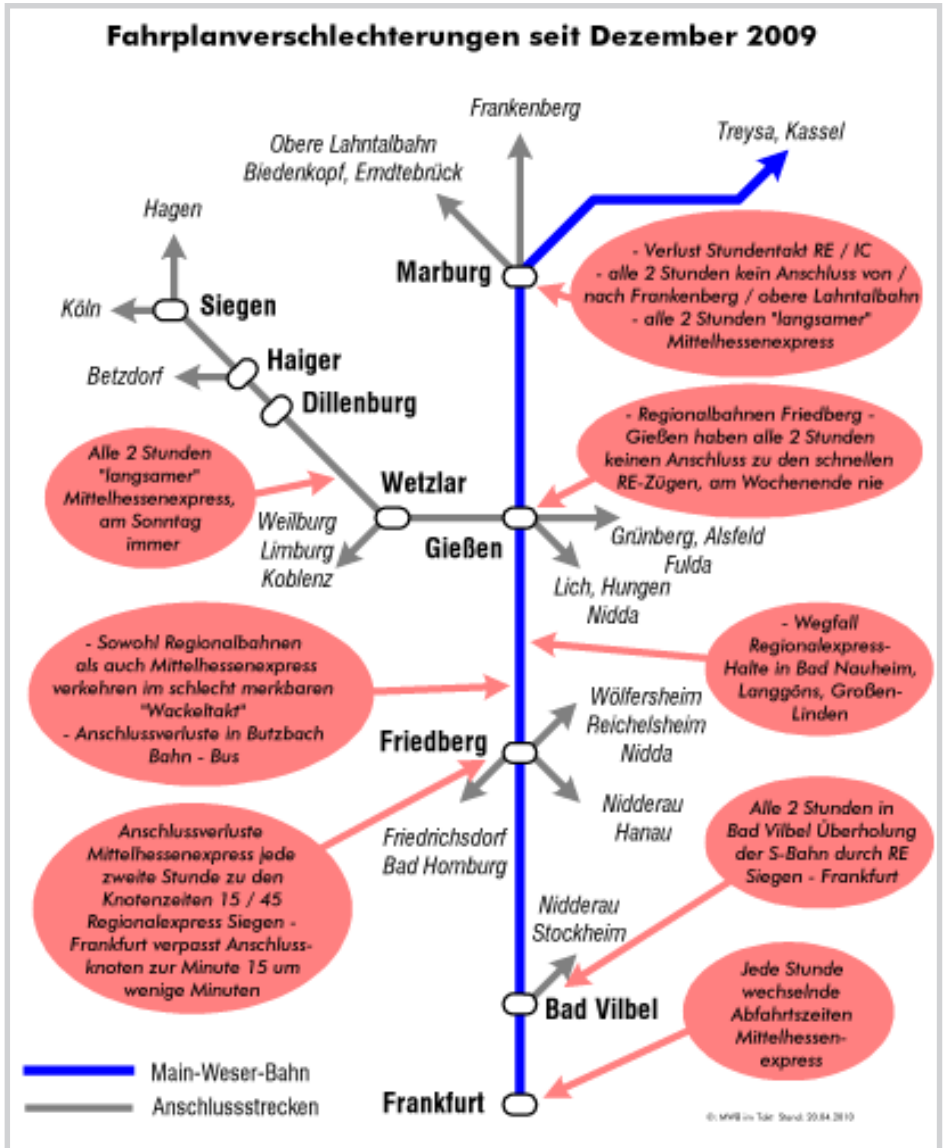
Der Intercity hat Vorrang und überholt den Mittelhessenexpress: Alle zwei Stunden Realität im Bahnhof Gießen. Zeichnung: Jürgen Janson



Dies war der Anlass, um die Initiative "Main-Weser-Bahn im Takt" ins Leben zu rufen. Mit dem Druck von zahlreichen Verbänden, aber auch Einzelpersonen, will die Initiative versuchen, wieder einen besseren Fahrplan auf die Schiene zu bringen. Dazu wurde der neue Fahrplan einer Analyse unterzogen, um die Schwachstellen aufzuzeigen (siehe Grafik rechts).

Es zeigte sich schnell, dass mit der heute vorhandenen Infrastruktur nicht alle Fahrplanwünsche erfüllt werden können. Besonders die fehlenden zusätzlichen Gleise zwischen Friedberg und Frankfurt lassen es nicht zu, mehr als vier schnelle Züge in zwei Stunden ungehindert über diesen dichtbefahrenen Abschnitt fahren zu lassen. Tatsächlich sind es heute schon fünf schnelle Züge: Der Intercity, der Regionalexpress (RE) Kassel - Frankfurt, der RE Siegen - Frankfurt sowie der stündlich verkehrende Mittelhessenexpress. Letzteren trifft es alle zwei Stunden: Damit er überhaupt weiter fahren kann, hält er von Frankfurt kommend schon in Bad Vilbel und dann ab Friedberg auf allen Stationen bis Gießen, um von dort nach der Überholung durch den Intercity im früher üblichen Takt weiter nach Dillenburg bzw. Treysa fahren zu können.

Die Initiative erarbeitete daraufhin fünf Vorschläge, um die schlimmsten Ver-



schlechterungen abmildern bzw vermeiden zu können. Dabei wurde vor allem auf einen wieder leicht merkbaren Takt-

fahrplan Wert gelegt sowie auf gute Übergänge in den Knotenbahnhöfen Friedberg, Gießen und Marburg.

Die Vorschläge im einzelnen:

- **Regionalexpresslinie Siegen - Gießen - Frankfurt beschleunigen:** Dadurch entsteht ab Gießen Richtung Frankfurt ein sauberer Stundentakt mit RE-Zügen. In Friedberg werden wieder Anschlüsse zu den Zweigstrecken hergestellt; in Bad Vilbel entfällt die Überholung der S-Bahn
- **Regionalexpress-Stundentakt Marburg - Gießen - Frankfurt:** Ähnlich dem Mittelhessenexpress wird in Gießen vom RE Frankfurt - Siegen ein Zugteil abgekoppelt und fährt als RE weiter nach Marburg. Dort werden wieder Anschlüsse Richtung Frankenberg, Biedenkopf und zu verschiedenen Buslinien hergestellt. Marburg würde zum ersten Mal einen sauberen RE-Stundentakt nach Frankfurt erhalten!
- **Mittelhessenexpress / Intercity kombinieren:** Würde der Intercity, wie früher der Interregio, für Fahrgäste mit RMV-Fahrausweisen freigegeben, entstünde ab Frankfurt wieder ein sauberer Stundentakt über Friedberg nach Gießen. Besonders der Knoten Friedberg würde profitieren, da sich die Anschlüsse zu den Zweigstrecken verkürzen. Der Fahrplan wird wieder leichter merkbar. Problematisch ist hier die Bezahlung von DB Fernverkehr, was eine politische Lösung erforderlich macht.
- **Regionalbahnen Gießen - Friedberg im Halbstundentakt:** Die heutigen Regionalbahnen im Abschnitt Gießen - Friedberg sind anschlussmäßig einseitig Richtung Frankfurt ausgelegt. Um auch kurze Reisezeiten über Gie-

ßen hinaus Richtung Kassel, Siegen und Lahntal zu ermöglichen, werden zusätzliche Regionalbahnen benötigt, die in Gießen zur vollen Stunde Anschlüsse an die schnellen Regionalexpresszüge herstellen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass RE-Halte in Großen-Linden, Langgöns und Bad Nauheim weggefallen sind.

- **Neue Regionalexpresshalte für Bad Nauheim und Butzbach:** Durch den Einsatz von neuen spurtarken Triebwagen zwischen Siegen und Frankfurt sollten Halte in den beiden Bahnhöfen möglich werden. Das Einzugsgebiet der beiden größten Städte im nördlichen Wetteraukreis liegt bei rund 84.000 Einwohnern!

Im Dialog mit den lokalen Nahverkehrsgesellschaften sowie den politischen Gremien der Kreise und durch Öffentlichkeitsarbeit versucht die Initiative, für ihre Ziele zu werben. Dabei konnten bereits erste Erfolge verbucht werden: Der Fahrplanvorschlag 1 (RE Siegen - Frankfurt beschleunigen) wurde vom RMV für gut befunden und wird zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2010 umgesetzt. Weiterhin wird noch geprüft, ob zusätzliche RE-Halte in Butzbach und Bad Nauheim realisiert werden können.

Mehr Informationen zur Initiative, ihre genauen Ziele und Fahrplanvorschläge sowie die Unterstützer finden Sie im Internet unter

www.probahn-bus.org/mwb-im-takt

Stationspreise: Dreister Preisaufschlag

(sg) Es ist ein trüber und kalter Dezembertag am Wetzlarer Bahnhof. Pendler Günther S. wartet, wie jeden Tag, mal wieder auf seinen RE nach Frankfurt und ist verärgert. Schon wieder wurden die RMV-Preise für sein Jahresabo erhöht. Wenigstens ist der Zug am Bahnhof pünktlich. Und dieser Bahnhof in Wetzlar, den er seit Jahren für's Pendeln nutzt, macht ihn sehr ärgerlich.

Den recht verwahrlosten Eindruck könne man ja noch verkraften, meint er, aber die Sauberkeit und die Pflege lassen doch sehr zu wünschen übrig. Sauer ist er vor allem auf die Exkrementen der Tauben, die unter den alten Bahnsteigdächern hausen und die Treppen der Unterführung markieren. Nach Meinung von S. kann das ein ernsthaftes Gesundheitsrisiko darstellen, wenn es auf den Kopf eines Menschen „tropft“. Für den Preis des Abos sind das eigentlich unhaltbare Zustände in seinem Heimatbahnhof. Da Wetzlar ansonsten ein sehr sauberes Städtchen ist, fallen die Mängel hier umso mehr auf.

Was Pendler Günther S. nicht weiß, sind die Preise, die die „DB Station und Service“ für den Halt von Zügen in

Wetzlar verlangt. Und diese Gebühren haben es in sich: Sie explodieren. Innerhalb eines Jahres wurde der Preis für den Wetzlarer Bahnhof von 1,62 Euro auf 5,64 Euro gesteigert sowie in Siegen von 2,14 Euro auf 5,97 Euro, Kosten also, die pro Zughalt anfallen.



Der Zweckverband Westfalen Süd (ZWS) ermittelte daraufhin Mehrausgaben von 180.000 Euro jährlich, die nur für Siegen anfallen. Ursachen für die Preissteigerungen sind auf den ersten Blick nicht zu finden. Ist es die beabsichtigte Sanierung des Wetzlarer Bahnhofs in der Zukunft? Man könnte es vermuten.

Zunächst wurden beide Bahnhöfe schon einmal in eine andere und damit höhere Kategorie eingestuft, ohne dass in Wetzlar bis dahin irgendwelche baulichen Verbesserungen ver-



Verrottende Bahnsteige im Bahnhof Wetzlar: Trotzdem wurden die Stationsgebühren pro Halt von 1,62 Euro auf 5,64 Euro angehoben

Foto: Stefan Grasshoff

bunden waren. Für die gleichen Leistungen müssen die Besteller jetzt in Siegen mehr als das Doppelte zahlen, in Wetzlar ist der Preis sogar verdreifacht worden. Diese ungewöhnlichen Preissteigerungen, für die es im Bundesgebiet viele andere Beispiele gibt, werfen Fragen auf

Darf ein Unternehmen, wie die DB mit ihrem Monopol, die Preise dermaßen festsetzen und steigern? „Eigentlich nicht“, hieße eine mögliche Antwort. Und diese Antwort ist so unzureichend wie die Regulierungsmöglichkeiten durch die Bundesnetzagentur in Bonn. Zwar hat die Behörde zu Beginn des Jahres mit einem Bescheid die Stationspreise der DB für ungültig erklärt, doch seitens der DB regt sich Widerstand gegen diesen und andere Bescheide. Zwar hindert diese Entscheidung der Bundesnetzagentur die DB erst einmal daran, weiter an undurchsichtigen und immer neuen Preisspiralen zu drehen. Allerdings sind die Bescheide erst bestandskräftig, wenn der gesamte Rechtsweg ausgeschöpft ist, soweit die DB Widerspruch einlegt und ggf. klagt. Und das kann dauern.

Die Möglichkeiten der Bundesnetzagentur sind bis heute unzureichend und für sie selbst arbeitsaufwendig, um einen Bescheid zu erlassen. Denn sie muss der DB selber nach geltender Rechtslage Verstöße nachweisen. Sofern der Gesetzgeber die Preismodelle der DB Netz und Station & Service aber vorab einer Genehmigungspflicht unterwerfen würde, wäre das eine Stärkung der Netzagentur. Aber auch dagegen gibt es Widerstand durch den Konzern, weil es angeblich keiner Korrektur bedarf, zumal das Netz

selbst bei einem geplanten Börsengang vollständig beim Bund verbleibe, so die Argumentation. DB Netz sei quasi staatlich und müsse in der Folge also nicht weiter kontrolliert werden, hört man oft. Bestimmte Kreise fordern sogar die Abschaffung der Agentur.

Im Ergebnis eine fadenscheinige Aussage aus dem Konzern, der viele Politiker dennoch Glauben schenken. Dagegen ist vielen Mitarbeitern der Bestellorganisationen die dahinter stehende Strategie der DB aber ziemlich klar: Das Netz soll, so weist es der Konzern in einem Strategiepapier selber aus, in Zukunft immer stärker zum Gesamtgewinn beitragen. Und da ist eine Stärkung der Rechte und Eingriffsmöglichkeiten durch die Regulierungsbehörde nur hinderlich.

Was haben die Preissteigerungen der Stationen aber für Auswirkungen für S., dem täglichen RMV-Pendler mit seinem Frust über Preise und Taubenkot? Mit seinem Anteil aus dem Abo bezahlt er auch die Preise für den Halt am Wetzlarer Bahnhof. Und dabei müsste er feststellen, dass das Erscheinungsbild eines Bahnhofs keine Auswirkungen auf den Preis hat, den die DB festsetzt. Wenn für die gestiegenen Preise seines Abos wenigstens mehr Züge in der Fläche geboten würden, könne er noch eher damit leben. Aber das ist hier nicht der Fall. Auf der Main-Weser-Bahn ist das schon zu beobachten. Durch die Umwandlung eines „Mittelhessen-RE“ in eine „Mittelhessen-RB“ zwischen Gießen und Friedberg will der RMV beachtliche Zugkilometer einsparen, um Aufwendungen an anderer Stelle auszugleichen.



Der nur einmal am Tag verkehrende Eurocity Siegen - Zagreb fährt vor der Industriekulisse der Stadt Wetzlar in den Bahnhof ein

Foto: Stefan Grasshoff

Während man in den 90ern noch von massiven Ausweitungen der Verkehrsangebote träumte, sofern ausgeschrieben werde, ist heute von der Euphorie bundesweit nichts mehr zu spüren. Denn die Kostenvorteile der Ausschreibungen werden an anderer Stelle wieder fast vollständig aufgezehrt. Und am Heimatbahnhof von S. ist es ganz einfach zu beobachten. Denn der wird in Zukunft auf der Lahntalbahn wie auf der Dillstrecke zu ca. 40-50 Prozent von konzernfremden Unternehmen bedient werden. Da scheint es wohl für den roten Riesen attraktiv zu sein, mit zeitlichem Vorlauf von ein bis zwei Jahren die Preise vorab zu erhöhen, um künftig weiter von den Regionalisierungsmitteln über die Stationssparte im Konzern zu profitieren. Und so lässt sich auch der seit Dezember neu eingelegte

und weitgehend schwach besetzte EC auf der Dillstrecke erklären. Keiner verstand den Grund für den Zug. Der „Aufstieg“ Siegens und Wetzlars zum Fernverkehrsbahnhof sorgt nach dem gestaffelten Stationspreissystem für satte Einnahmen im DB Konzern auf lange Sicht. Ob „EC“ oder „RB“: Alle Züge mit Halt zahlen künftig den hohen Preis auf den sogenannten Fernbahnhöfen. Was dieser EC und viele andere ICE, die als „Heckenfernzüge“ jüngst bundesweit verkehren, somit für eine Funktion im Konzern erfüllen, lässt sich kaum noch von der Hand weisen: DB Fernverkehr als Erfüllungshilfe von Geschäftsinteressen der DB Station & Service. Und an eine freiwillige Herabstufung der Preise für die Stationen, sofern die Fernzüge wieder verschwunden sind, glaubt indes niemand.

Am 11. September 2010 auf Entdeckungsreise gehen:

Mit der Eisenbahn zu Ahr, Rhein & Eifel



**Fahrt zum Hafen Andernach
Besuch von Ahrweiler**
Anschlussbahn Kalkwerk Steeden (angefragt)



Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus lädt am 11. September 2010 ein zum Tagesausflug in das romantische Rhein- und Ahrtal. Zum Einsatz kommen drei Triebwagen vom Typ GTW 2/6 der HLB Hessenbahn GmbH mit Klimaanlage und Panoramafenstern.

Die Fahrt startet um 8:30 Uhr in Butzbach und führt über Gießen und Wetzlar durch das Lahntal nach Kerkerbach. Hier zweigte früher die private Kerkerbachbahn nach Dehrn und Mengerskirchen ab. Seit 2001 (Mora C) fahren nach Steeden keine Züge mehr, doch für die Übernahme der Kalktransporte zur BASF nach Ludwigshafen wurde der Gleisanschluss wieder befahrbar gemacht.

Seit Ende Juni verkehren die Güterzüge zwischen Steeden und Ludwigshafen. Unser Sonderzug wird der ersten Personenzug auf der erneuerten

Strecke sein (vorbehaltlich Genehmigung für die Befahrung zum Kalkwerk).

Weiter geht es durch das malerische Lahntal über Limburg und Bad Ems nach Niederlahnstein, wo wir das Rheintal erreichen. Zunächst rechtsrheinisch verläuft die Fahrt unterhalb der Festung Ehren-



Ort und Burg Runkel an der Lahntalbahn

breitstein entlang nach Neuwied. Hier wechselt die Fahrtrichtung und wir überqueren auf einer großen Stahlgitterbrücke bei Urmitz den Rhein.



Nach erneutem Richtungswechsel geht die Fahrt den Rhein hinab über Andernach nach Remagen. Jetzt sind es nur

Das Kalkwerk in Steeden mit dem neuen Gleisanschluss



Blick von den Weinbergen auf Ahrweiler

noch wenige Minuten zu unserem Ziel, dem inmitten von Weinbergen gelegenen Ahrweiler. Kelten, Germanen, Römer, Grafen, Erzbischöfe und Franzosen gaben sich in Ahrweiler die Klinke in die Hand. Die mittelalterliche Stadtmauer mit Wallgraben, Toren und Türmen aus dem 13. Jahrhundert ist vollständig erhalten. Malerische Fachwerkhäuser können in der autofreien Altstadt besichtigt werden. Für Eisenbahnfreunde interessant: In den Weinbergen können Brücken und Tunnel einer nach dem ersten Weltkrieg nie fertiggestellten Strecke erkundet und besichtigt werden.

Nach der Mittagspause erfolgt die Weiterfahrt mit einem Planzug der Deutschen Bahn, denn unser Sonderzug verbringt die Mittagspause im Bahnhof Kreuzberg. Durchfahren Sie das malerische Ahrtal mit zahlreichen Tunnels und Brücken, um dann in Kreuzberg wieder in

Der Haltepunkt Ahrweiler und die Altstadt sind nur wenige Schritte voneinander entfernt

den Sonderzug steigen zu können. Zurück geht die Fahrt über Remagen nach Andernach, wo wir die sonst nur im Güterverkehr bediente Hafentbahn befahren werden. Im alten Hafenteil werden wir bis dicht an den Rhein fahren können. Fast 3 Millionen Tonnen Güter werden hier jährlich umgeschlagen. Rund 50 % entfallen auf Steine und

Erden, 20 % auf Eisen, Stahl und Nicht-eisenmetalle, fast ein Viertel auf Mineralöle und übrige Güter. Zur Zeit wird ein neues Containerterminal in Betrieb genommen, welches wir ebenfalls vom Zug aus sehen können.

Anschließend geht die Fahrt den Rhein aufwärts nach Koblenz und weiter in das Lahntal. Falls die Zeit reicht, erfolgt in Balduinstein ein Fotohalt, sodass unser Sonderzug mit Schloss Schaumburg aufgenommen werden kann. Über Limburg, Weilburg, Wetzlar und Gießen treffen wir gegen 20 Uhr wieder in Butzbach ein.



Fahrplan

Butzbach ab	8.35	Koblenz-Lützel ab	12.17	Andernach an	16.20
Kirch Göns	8.40	Sinzig	12.37	Andernach ab	16.30
Lang Göns	8.43	Remagen	12.45	Andernach	
Gießen an	8.50	Ahrweiler Markt an 12.59		Rheinanschluss-	
Gießen ab	9.00	Mittagspause, Sonderzug fährt		bahn+	16.50
Wetzlar	9.10	weiter nach Kreuzberg und		Andernach an	17.10
Weilburg	9.29	wird dort abgestellt		Andernach ab	17.24
Kerkerbach an	9.49	<i>Weiterfahrt mit DB-Planzug</i>		Koblenz Hbf	17.37
Kerkerbach (angefr.) ab	9.56	Ahrweiler Markt ab 14.44		Nassau	18.11
Steeden (angefragt)	10.06	Kreuzberg (Ahr) an 15.04		Balduinsteinst an	18.24
Kerkerbach (angefr) an	10.21	<i>Umstieg auf den Sonderzug</i>		Balduinsteinst ab	18.36
Kerkerbach ab	10.35	Kreuzberg (Ahr) ab 15.21		Limburg (Lahn)	18.48
Limburg (Lahn)	10.42	Altenahr	15.24	Weilburg	19.08
Nassau	11.05	Dernau	15.35	Wetzlar	19.30
Neuwied an	11.45	Ahrweiler Markt ab 15.45		Gießen	19.42
Neuwied ab	11.55	Remagen an	15.59	Lang Göns	19.49
Koblenz-Lützel an	12.06	Remagen ab	16.10	Kirch Göns	19.52
				Butzbach	19.59

+ Betriebshalt, kein Ein-/Ausstieg
Alle Fahrplanangaben vorbehaltlich Genehmigung

Bestellung / Kauf

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

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

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

den ist ausgeschlossen.

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

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

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

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

E-Mail: sonderfahrt@probahn-bus.org

Internet: www.probahn-bus.org

Konto-Nr: 077 226 0600 bei der
Commerzbank Lauterbach, BLZ: 530 800 30

100 Jahre Bahnstrecken von Frankfurt-Heddernheim nach Oberursel und Bad Homburg

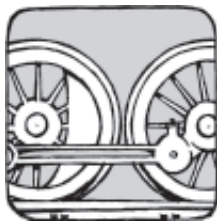
(ac) Die 1888 gegründete Frankfurter Localbahn Aktiengesellschaft (FLAG) eröffnete am 15. Mai 1888 eine Pferdebahn von Frankfurt, Eschenheimer Tor, nach Eschersheim. Bereits zum 1. September 1888 wurde der Pferdebahnbetrieb eingestellt und der Betrieb von Dampflokomotiven übernommen.

Zum 1. Januar 1901 ging diese Bahnlinie in das Eigentum der Stadt Frankfurt über. Die Strecke wurde elektrifiziert, in das Straßenbahnnetz der Stadt Frankfurt integriert und 1909 bis Frankfurt-Heddernheim verlängert.

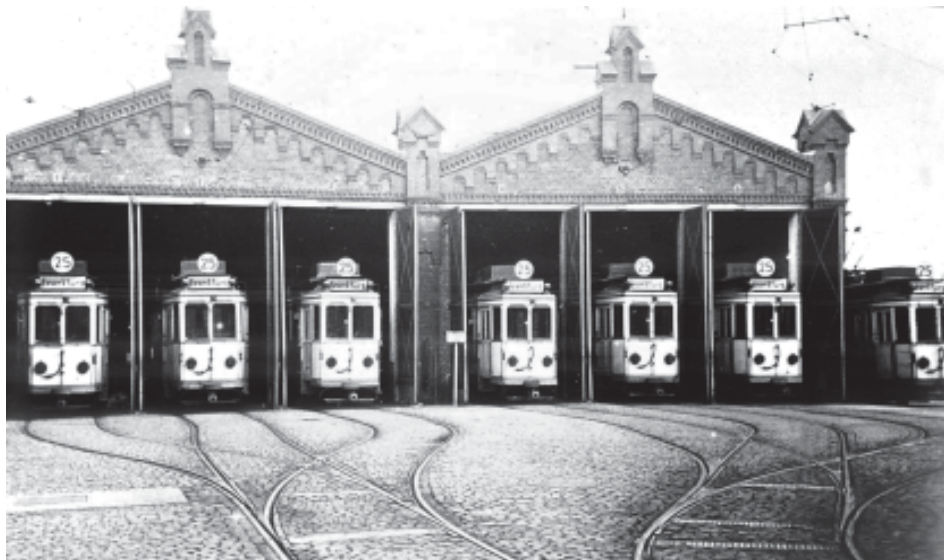
Inzwischen hatte die FLAG in Oberursel eine weitere Bahnlinie eröffnet. Seit dem 2. Oktober 1899 wurde eine Bahnstrecke mit Dampfbetrieb von Oberursel zur Hohemark betrieben. Sie diente vorwiegend dem Güterverkehr für die im

Oberusbachtal gelegenen Industriebetriebe.

Im Jahre 1908 erhielt die FLAG die Konzession für eine nebenbahnähnliche Kleinbahn von Frankfurt-Heddernheim einerseits nach Bad Homburg, wo es bereits einen Straßenbahnbetrieb gab, und andererseits nach Oberursel, wo es Anschluss an die eigene Bahnlinie nach Hohemark gab.



Straßenbahndepot Bad Homburg, Höhestraße, 1940 Foto: Sammlung Söhnlein



*Güterzug bei
Oberursel-
Bommersheim,
24.03.1982*

*Foto:
Andreas
Christopher*



Zum 4. Mai 1910 wurde der Verkehr nach Bad Homburg eröffnet, am 31. Mai 1910 auch der Personenverkehr nach Oberursel (Güterverkehr gab es hier bereits seit dem 18. Februar 1909). Auf beiden Linien wurde der Personenverkehr von Anfang an mit elektrischen Triebwagen betrieben, die Strecke zur Hohemark war ebenfalls elektrifiziert worden. Es wurde ein Gemeinschaftsbetrieb mit der städtischen Straßenbahn Frankfurt eingerichtet, so dass die Züge durchgehend vom Schauspielhaus in Frankfurt nach Oberursel-Hohemark und bis Bad Homburg in die Innenstadt verkehren konnten. Auf den Strecken in Frankfurt und Bad Homburg wurde nach Straßenbahnkonzession gefahren, auf den eigenen Strecken nach Kleinbahnkonzession.

Sowohl die FLAG als auch die Stadt Frankfurt hatten für den Betrieb schwere Überlandstraßenbahnwagen beschafft: Die FLAG 18 Trieb- und 22 Beiwagen und die Stadt Frankfurt 8 Trieb- und 13 Beiwagen.

Auf beiden Strecken fand auch Güterverkehr statt. Die Güterwagen wurden in Oberursel an die Staatsbahn übergeben. Der Schwerpunkt im Güterverkehr lag auf der Strecke von Oberursel zur Hohemark, wo zahlreiche Gleisanschlüsse bedient wurden, so auch der zur Motorenfabrik Oberursel, und von Oberursel nach Heddernheim, an der das früher sehr bedeutende Hedderheimer Kupferwerk lag, das später unter Vereinigte Deutsche Metallwerke (VDM) firmierte. Auf der Strecke nach Bad Homburg spielte der herbstliche Rübenverkehr eine gewisse Rolle. Für den Güterverkehr standen zwei Dampflokomotiven sowie ein elektrischer Gütertriebwagen zur Verfügung.

Der Betrieb nach Oberursel und Bad Homburg lief über Jahrzehnte nahezu unverändert. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg zeichnete sich eine Veränderung ab: Zum 1. Januar 1955 verkaufte die FLAG ihre Strecken an die Stadt Frankfurt. Diese gliederte die Kleinbahnstrecken als „Taubusbahnen“ in ihr Streckennetz ein.



Bei Kalbach,
10.12.1989
Foto:
Andreas Christopher

Schon bald kam es zu sichtbaren Veränderungen: Ab 1956 wurden teilweise moderne, vierachsige Triebwagen mit ebensolchen Beiwagen eingesetzt. Die alten Fahrzeuge wurden noch für den Berufsverkehr vorgehalten und bis Mitte der 1960er Jahre ausgemustert. Auch im Güterverkehr wurden die Dampflokomotiven durch je eine Fahrdrabt-/Akkulok und eine Diesellokomotive ersetzt.

1959 erfolgte die Umkonzessionierung beider Überlandstrecken von einer Kleinbahn in eine Straßenbahn, wobei bis in die 1980er Jahre der eisenbahnmäßige Zugleitbetrieb beibehalten wurde. In Heddernheim waren noch ein mechanisches Stellwerk und Formsignale vorhanden.

Im Jahre 1962 musste der Betrieb in Bad Homburg vom Marktplatz zum Alten Bahnhof und im Dezember 1971 schließlich bis zum Ortsteil Gonzenheim zurückgenommen werden. In Frankfurt fahren die Züge seit 1968 teilweise im U-Bahn-Tunnel, seit 1971 (Bad Homburg) bzw. 1978 (Oberursel) werden beide Strecken mit U-Bahn-Fahrzeugen bedient.

Anfang der 1980er Jahre wurde der Güterverkehr auf den Taunusstrecken nach und nach eingestellt: Am 27. Oktober 1981 verkehrte der letzte Güterzug zur Motorenfabrik Oberursel. Zum 31. März 1982 gaben die VDM ihr Werk in Heddernheim auf, und so fuhr im August 1983 der endgültig letzte Güterzug nach Heddernheim.

Heute werden beide Strecke nach wie vor mit U-Bahn-Triebwagen mit kurzen Taktzeiten bedient, das Verkehrsaufkommen ist beachtlich. In Oberursel übernimmt die Bahn auch einen Großteil des innerstädtischen Verkehrs. Und in Bad Homburg ist die Verlängerung der Bahn von Gonzenheim zum Bahnhof Bad Homburg in der Planung. Wenn alles gut geht, fahren hier auf teilweise unterirdischer Trasse Ende 2015 die Bahnen. Das Frankfurter Neubaugebiet Riedberg wird noch 2010 an das Streckennetz angeschlossen, die Neubaustrecke stellt eine Verbindung zwischen den Strecken nach Oberursel und Bad Homburg her.

Wünschen wir der Jubilarin, dass auch in 100 Jahren die Bahnen noch eine umweltfreundliche Verbindung von der Großstadt Frankfurt am Main zu den Taunusstädten Oberursel und Bad Homburg herstellen werden. Die Weichen hierzu sind jedenfalls gestellt.

Neuer Rheinland-Pfalz-Takt ab Dezember 2014

Schnelle RE-Züge, mehr Direktverbindungen, attraktive Taktknoten

(hpg) Seit der Einführung des Rheinland-Pfalz-Takts im Jahr 1994 soll das „Zukunftskonzept Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ den größten Innovationsschub für den rheinland-pfälzischen Nahverkehr bringen. Bis 2015 will man das Angebot an Fahrten im Schienenverkehr um 20 % auf rund 40 Millionen Zugkilometer pro Jahr steigern, neue RE- und RB-Verbindungen sowie darauf abgestimmte Regio-Bus-Linien sollen die Regionen des Landes optimal vernetzen.

Kern des »Rheinland-Pfalz-Takts 2015« ist ein neues RE-Konzept, an das sich alle anderen Maßnahmen angliedern. Mit ihm sollen zum ersten Mal alle Oberzentren des Landes direkt oder über Taktknoten miteinander und mit den Oberzentren der benachbarten Bundesländer verbunden werden. Zur Finanzierung des RLP-Takts 2015 stellt das Land den beiden zuständigen Zweckverbänden SPNV-Nord und -Süd große Anteile der Regionalisierungsmittel zur Verfügung, die es vom Bund erhält. Alleine für das Jahr 2015 sind derzeit ca. 330 Mio. Euro zur Bestellung von Verkehrsleistungen auf der Schiene und den Regio-Bus-Linien eingeplant. Dabei sollen laut Verkehrsminister Hendrik Hering „im Zusammenspiel aus Effizienzsteigerung, Erlössteigerung und günstigeren Preisen durch mehr Wettbewerb deutliche finanzielle Spielräume für neue Angebote entstehen“.

Im Verkehr zwischen Rheinland-Pfalz und Hessen wollen wir für die Hessen-Schiene zwei Regionen genauer betrachten:

Lahn-Westerwald-Sieg

Noch recht unscharf lesen sich die Planungen für die **Lahntalbahn**, denn bislang heißt es nur „mehr Zugpaare beim

RE Koblenz – Limburg – Gießen“, ohne dass sich am Zwei-Stunden-Takt etwas ändern soll. Allerdings will der Zweckverband keine Züge mehr mit Neigechnik ausschreiben. Die Regionalzüge von der Lahnstrecke sollen in Koblenz mit der „Pellenz-Eifel-Bahn“ nach Mayen durchgebunden und zu einem „durchgehenden Stadtexpress (SE) mit Halt in Koblenz-Stadtmitte“ verknüpft werden.

Mehr Mobilität in den Landkreisen Westerwald und Altenkirchen wird der neue RLP-Takt auf der **Oberwesterwaldbahn** bringen, die ab 2015 als durchgehende Regionalbahn stündlich auf der Strecke Limburg – Altenkirchen – Au – Betzdorf – Siegen – Kreuztal fahren und zahlreiche neue Direktverbindungen schaffen soll. Zwischen Betzdorf, Siegen und Kreuztal wird es durch die neue Linie Betzdorf – Siegen – Kreuztal – Bad Berleburg sogar einen 30-Minuten-Takt geben.

Bessere Verbindungen in Richtung Wetzlar, Gießen und Frankfurt soll in Zukunft die **Hellertalbahn** bieten, die zwischen Betzdorf und Burbach stündlich und – wie bislang – im 2-Stundentakt weiter nach Dillenburg fahren und dort grundsätzlich Anschluss an den „Mittel-

hessen-Express“ erhalten wird.

Region Rheinhessen-Nahe

Rund um die Landeshauptstadt Mainz soll der RLP-Takt 2015 für mehr Angebote und neue Direktverbindungen sorgen. Auf der Strecke Alzey – Mainz, auf der die Züge weiter im 30-Minutentakt fahren, sollen die Anschlüsse in Mainz Richtung Frankfurt und Wiesbaden deutlich verbessert werden. Erstmals seit Jahrzehnten sind darüber hinaus wieder direkte Züge von Alzey nach Frankfurt geplant. Vorgesehen sind je drei Zugpaare im Berufsverkehr. Neu wird auch eine stündliche durchgehende RE-Verbindung von Kirchheimbolanden über Alzey nach Mainz sein.

Mögliche Streckenreaktivierungen im Rheinland-Pfalz-Takt 2015

Zentrales Projekt im Bereich Streckenreaktivierung ist die geplante Wiederinbetriebnahme der **Hunsrückbahn** zwischen Langenlonsheim und dem Flughafen Frankfurt-Hahn. Auf ihr soll nach den Plänen der Landesregierung ab dem Fahrplanjahr 2015 ein neuer Regional-Express täglich im Stundentakt als Direktverbindung über Simmern und Bingen nach Mainz und zum Teil weiter nach Frankfurt fahren. Zusammen mit dem RE auf der Strecke Koblenz – Bingen – Mainz – Frankfurt soll er den wichtigsten rheinland-pfälzischen Flughafen erstmals an das ÖPNV-Netz und den Hunsrück wieder an das bundesweite Schienennetz anbinden.

Zur Verbesserung der Mobilität an der oberen Nahe wird die neun Kilometer

lange Zweigstrecke **Heimbach – Baumholder** reaktiviert. Die Reaktivierung der **Zellertalbahn** zwischen Monsheim und Langmeil – als Teil einer zukünftigen schnellen ÖPNV-Verbindung zwischen Kaiserslautern und Worms – soll in die Ausschreibung für das „Dieselnetz Südwest“ einbezogen werden.

Der SPNV-Nord plant zudem die Reaktivierung der aktuell nur im Sommerhalbjahr im Freizeitverkehr befahrenen **Eifelquerbahn**. Nach diesen Planungen könnten zwischen Kaisersesch, Ulmen, Daun und Gerolstein wieder täglich und über das ganze Jahr Züge rollen. Die Vorplanungen für die Ertüchtigung der notwendigen Infrastruktur sind bereits im Gange. Die Reaktivierung der **Aartalbahn** zwischen Diez und Zollhaus wird neue Verbindungen in der Lahn-Region schaffen. Beide Strecken sollen in das Ausschreibungsverfahren für das „Eifel-Westerwald-Sieg-Netz“ (EWS-Netz) integriert werden.

Für die elektrifizierte, aber derzeit nicht im Personenverkehr genutzte **Trierer Weststrecke**, die zwischen Trier-Ehrang, Trier-West und Igel das wichtige fehlende Stück einer schnellen Pendlerverbindung nach Luxemburg bildet, läuft eine abschließende Machbarkeitsstudie für eine Reaktivierung im SPNV und zur Potentialermittlung für die geplanten Stationen.



Obere Lahntalbahn Marburg - Biedenkopf - Erndtebrück RMV-Linie 43

Zusätzliche Züge an Sonn- und Feiertagen von Mai bis Oktober

(mb) Um der verstärkten Nachfrage der Züge auf der Oberen Lahntalbahn zwischen Marburg und Erndtebrück durch Fahrradfahrer gerecht zu werden, setzt die Kurhessenbahn von Mai bis Oktober an Sonn- und Feiertagen wieder zusätzliche Züge zwischen Marburg und Feudingen ein. Gefahren werden fünf zusätzliche Zugpaare, die in Marburg um 09:37 h, 11:24 h, 13:24 h, 15:24 h und 17:24 h abfahren. Abfahrt in Feudingen zurück nach Marburg ist 11:01 h, 13:01 h, 15:01 h und 17:01 h. Eingesetzt werden die zum Fahrradtransport ertüchtigten Triebwagen der Baureihe 628 (die Hessenschiene berichtete mehrfach). Der Fahrplan dieser Züge ist den speziellen Bedürfnissen des Fahrradtransportes angepasst worden, so sind längere Haltezeiten an den Stationen eingeplant um ausreichend Zeit für das Verladen der Fahrräder zu haben und Verspätungen zu vermeiden. Das Angebot auf der Oberen Lahntalbahn wird dadurch zwischen Marburg und Feudingen zum Stundentakt verdichtet.

„Anradeln“ mit der Gemeinde Dautphetal

Um auf die zusätzlichen Züge hinzuweisen, hatte sich der Leiter der Kurhessenbahn, Joachim Kuhn, zu einer ungewöhnlichen Aktion hinreißen lassen: Er und der Bürgermeister der Gemeinde

Dautphetal, Bernd Schmidt, wetteten, dass Schmidt es nicht schafft, zum „Anradeln“ der Kurhessenbahn am 2. Mai am Bahnhof Friedensdorf mindestens 50 Fahrradfahrer zusammen zu bekommen. Als Wetteinsatz versprach Kuhn, die Kurhessenbahn werde der Gemeinde Dautphetal einen Betrag für einen wohltätigen Zweck spenden. Im Gegenzug bot Schmidt an, an einem Nachmittag als Zugbegleiter von Friedensdorf nach Marburg und zurück mitzufahren.

Am Ende kamen mehr als 130 zusammen, worüber Schmidt sich sehr erfreut zeigte. Er war sich zwar sicher, dass er die Wette gewinnen würde, aber dass es am Ende doch so viele Radfahrer waren, hätte er nicht vermutet. Trotz seines Sie-

Scheckübergabe von Joachim Kuhn (rechts) und Mehtap Karagandere an Bürgermeister Bernd Schmidt Foto: Martin Böhm



ges versprach er seinen Wetteinsatz einzulösen. Joachim Kuhn gestand seine Niederlage neidlos ein und überreichte Schmidt gemeinsam mit der Teamleiterin der Zugbegleiter, Mehtap Karagandere, einen Scheck über 777 Euro. Das Geld wird zur Anschaffung eines Babywickeltisches für die geplante Kinderkrippe der Gemeinde Dautphetal eingesetzt. Im Anschluss fuhr man gemeinsam von Friedensdorf nach Buchenau und zurück, um dann den Vormittag bei Speis und Trank ausklingen zu lassen.

Neuer Haltepunkt Sarnau

(js) Im Mai 2010 wurde auf der Oberen Lahntalbahn erneut ein neuer Haltepunkt gebaut. Genau genommen handelt es sich hierbei nicht um einen neuen Haltepunkt, sondern um die ortsnahe Verlegung der Bahnsteige des Bahnhofes Sarnau. Als die Obere Lahntalbahn von Cölbe nach Erndtebrück und Kreuztal gebaut wurde, waren die Pläne für die Strecke nach Frankenberg bereits fortgeschritten, so dass in Sarnau ein Abzweigbahnhof entstehen musste. Deshalb wurde dieser weit abseits des namensgebenden Ortes angelegt, eigentlich näher bei dem Dorf Göttingen.

In den Anfangsjahren endeten die Züge aus Frankenberg in Sarnau, die Reisenden mussten dort Umsteigen, um nach Marburg zu gelangen. Umsteigezeiten von ca. 60 Minuten waren keine Seltenheit. Für die Frankenger Züge war sogar ein Lokschuppen gebaut worden. Im Laufe der Jahre haben sich zwar gegenüber dem Bahnhof einige Häuser angesiedelt, so dass der Ortsteil Sarnau-Bahnhof schon fast mit dem Ort Göttingen

verschmolzen ist, jedoch hat sich der Abzweigbahnhof immer mehr zu einem Betriebsbahnhof entwickelt, das Reisendenaufkommen ist unbedeutend. So hat sich die Kurhessenbahn entschlossen, die Haltestelle nahe zu dem Ort Sarnau zu verlegen, da die Strecke dort den Ort tangiert.

Unwetter beeinträchtigen Zugverkehr im Raum Marburg

(js) In der Nacht von Mittwoch auf Donnerstag 9./10. Juni sowie in der Nacht zu Freitag, dem 11. Juni kam es zu Unwettern mit Starkregen und Sturm im Marburger Raum. In beiden Nächten fielen jeweils über 30 Liter Regen pro Quadratmeter. Infolgedessen kam es auch zu Betriebsstörungen auf den von Marburg ausgehenden Strecken. Als am frühen Freitagmorgen um 5:54 Uhr der erste Zug (RB 23.601) von Erndtebrück (Bad Laasphe) fuhr, behinderte ein umgestürzter Baum die Weiterfahrt nach Marburg. Dieser blockierte die Strecke zwischen dem Einfahrsignal und der Einfahrweiche des Bahnhofes Cölbe. Wenige Minuten später musste deshalb auch die nachfolgende Regionalbahn 23651 aus Frankenberg einen 30-minütigen Aufenthalt in Sarnau einlegen, da die Strecke noch immer blockiert war. Aber bereits nach einer halben Stunde konnten beide Züge ihre Fahrt nach Marburg fortsetzen.

Weniger Glück hatten die Reisenden auf der Main-Weser-Bahn. Wegen mehrerer umgestürzter Bäume zwischen Kirchhain und Schwalmstadt-Treysa war auch diese Strecke gesperrt. Weil auch die Oberleitung beschädigt wurde, konnte der Fahrbetrieb erst wieder gegen Mittag

aufgenommen werden. Die Züge aus Frankfurt / Gießen endeten bereits in Marburg und fuhren von dort aus wieder zurück.

Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt RMV-Linie 30

Langsamfahrstelle in Marburg wegen Schienenschaden

(js) Bereits Mitte März kam es durch Schäden am Gleis zu Zugverspätungen zwischen dem Bahnhof Marburg-Süd und dem Marburger Hauptbahnhof. Bei einer planmäßigen Inspektion durch einen Messzug wurden starke Abnutzungen an einer Schiene des Richtungsgleises Gießen – Marburg festgestellt. Daraufhin wurde die Höchstgeschwindigkeit aus Sicherheitsgründen von 140 km/h auf 20 km/h drastisch heruntersgesetzt.

Dies führte zu Verspätungen von ca. 5 bis 10 Minuten bei allen nordwärts fahrenden Zügen. Die Züge der Gegenrichtung (Marburg – Gießen) konnten den Streckenabschnitt mit unverminderter Geschwindigkeit passieren. Dies sorgte bei vielen Fahrgästen für Unverständnis, da diese nicht verstehen konnten, dass der Schaden nur an einer Schiene auftreten konnte.

Ob diese drastische Langsamfahrstelle in dieser Form wirklich nötig war, darüber lässt sich spekulieren. Es würde jedenfalls bedeuten, dass in den davor liegenden Wochen die planmäßigen Fahrten mit 140 km/h bereits ein großes Sicherheitsrisiko dargestellt haben müssen.

Trotz des sehr plötzlich aufgetretenen Schadens konnte die verschlissene Schiene bereits eine Woche später ausgetauscht werden, obwohl die Schienen erst bestellt werden mussten. Am Wochenende des 20. und 21. März 2010 wurde der Austausch vorgenommen, so dass der Spuk bereits nach etwa einer Woche beendet war.

Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie 35

Modernisierung der Vogelsbergbahn beginnt in den Sommerferien Abschnittsweise Streckensperrungen in den Ferien

(hpg) Wie die DB in einer Pressemeldung vom 12. Mai mitteilte, beginnen in den Sommerferien die Bauarbeiten zur Modernisierung der Vogelsbergbahn zwischen Gießen und Fulda. Ziel sei es, die Streckengeschwindigkeit auf der eingleisigen Strecke von bisher maximal 90 auf bis zu 120 Kilometer pro Stunde anzuheben. Dazu müssen laut DB unter anderem 40 Kilometer des Gleiskörpers umgebaut, vier Brücken und fünf Bachdurchlässe erneuert sowie 61 Bahnübergänge (BÜ) signaltechnisch angepasst werden. An 28 BÜ wird die Sicherungstechnik komplett erneuert. Damit sich die Schranken für die schneller herannahenden Züge rechtzeitig schließen, müssen an weiteren 33 BÜ die Einschaltkontakte versetzt werden. Aus dem Konjunkturprogramm 2 stellt der Bund für die Baumaßnahmen insgesamt 24,6 Millionen Euro zur Verfügung.

Vier Sperrzeiträume

Für die Gleisbauarbeiten wird die 106 Kilometer lange Bahnstrecke bis zum Sommer 2011 in insgesamt vier Ferienerioden abschnittsweise gesperrt. Los geht es in den Sommerferien im Abschnitt Alsfeld–Fulda. Vom 19. Juli bis 15. August 2010 werden auf dieser Teilstrecke die Züge durch Busse ersetzt. Ursprünglich wollte das Amt für Straßen- und Verkehrswesen (ASV) Schotten im gleichen Zeitraum Fahrbahnarbeiten auf der B 254 zwischen Lauterbach und Angersbach durchführen. Die Fahrgäste in den Ersatzbussen hätten dann große Umwege in Kauf nehmen müssen. Die Bahn ist dem ASV dankbar, dass die Straßenbauarbeiten auf die Sommerferien 2011 verschoben werden konnten. In den Herbstferien 2010 wird vom 11. bis 24. Oktober der Gleisabschnitt Mücke–Alsfeld gesperrt. In den Weihnachtsferien ist vom 27. Dezember 2010 bis 9. Januar 2011 der Abschnitt Gießen–Grünberg an der Reihe. In den Osterferien vom 18. April bis 1. Mai 2011 muss noch einmal im Abschnitt Alsfeld–Wallenrod gearbeitet werden.

In den genannten Zeiträumen und Streckenabschnitten wird der Zugverkehr jeweils durch Busse ersetzt. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 sollen die Züge dann mit der höheren Geschwindigkeit fahren können.

Streckensperrung nach Unwetter

(si) Aufgrund von Unwettern am 9./10. Juni rutschte am Streckenkilometer 67,6 bei Schwalmtal-Renzendorf ein Stück des Bahndamms ab. Aus Sicherheitsgründen

musste der Streckenabschnitt Wallenrod-Alsfeld ab Donnerstag (17. 06.2010) 8 Uhr bis Montag (21.06.2010) gesperrt werden. Die Reparaturarbeiten, die von einer Spezialfirma ausgeführt wurden, sind mittlerweile abgeschlossen.

Kritisch beäugt hingegen der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus den Schienenersatzverkehr (SEV) zwischen Wallenrod und Alsfeld. Zu den Hauptverkehrszeiten kam es zu massiven Verspätungen im SEV. Ursache waren zu geringe Kapazitäten, zu wenig Fahrzeuge sowie fehlende Informationsanhänge entlang der Strecke. Am Donnerstag (17.06.2010) pendelte lediglich ein einziger Bus den ganzen Tag zwischen Alsfeld und Wallenrod hin und her. Dadurch konnten die Fahrzeiten/Anschlüsse nicht ansatzweise eingehalten werden. „Wir wissen über die akut problematische Situation, aber das entschuldigt nicht das magere SEV-Angebot,“ so Stefan Sitzmann von Pro Bahn



*Der abgerutschte Bahndamm bei Renzendorf
2 Fotos: Stefan. Sitzmann*

& Bus. „Dafür gibt es bei der Bahn ein Notfallmanagement, das hier insbesondere im Sinne der Fahrgäste aktiv



Wallenrod: Lange mussten Fahrgäste auf einen Bus des Schienenersatzverkehrs warten

werden muss.“

Ab Freitag (18. 06. 2010) verkehrte der SEV nicht mehr ab Wallenrod, sondern bereits ab Lauterbach Nordbahnhof nach Alsfeld. Es wurden mehr Busse eingesetzt, obgleich es noch erheblich hakte. Ab dem zweiten SEV-Tag setzte die Bahn Personal von DB-Sicherheit ein, die im Bahnhof Lauterbach postiert waren und den Reisenden beim Umstieg und der Information behilflich waren.

Limburg Neuer Standort für RMV- Mobilitätszentrale

(hpg) Seit 21. Juni – und damit ein Jahr später als ursprünglich geplant – befindet sich die Mobilitätszentrale des RMV in unmittelbarer Nähe des Limburger Bahnhofs, in einem Neubau im ehemaligen Posthof. Dieser Platz hinter dem Empfangsgebäude soll in absehbarer Zeit zum Eingang der „WERKStadt“, dem neuen Einkaufszentrum im ehemaligen Ausbesserungswerk, umgestaltet werden.

In dem gemeinsam genutzten Raum wurden außerdem die „Ticket-Zentrale“ und das Fremdenverkehrsamt etabliert. Unmittelbar daneben befindet sich auch der bislang im Bahnhof befindliche Polizeiposten.

Bahnhof Limburg: Schleppende Sanierung

(hpg) Seit Dezember 2009 ist das Empfangsgebäude des Limburger Bahnhofs eingerüstet und mit grünen Netzen verhüllt. Während das Nachbargebäude, das ehemalige Maschinenamt, vom pri-



Sanierung Bahnhof Limburg: Die RMV Mobilitätszentrale befindet sich jetzt im modernen Anbau neben dem Bahnhof (links im Bild)

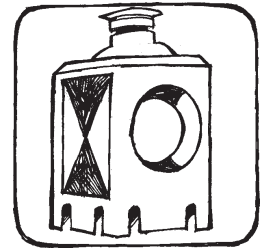
Foto: Hans-Peter Günther

vaten Investor der „WERKStadt“ im gleichen Zeitraum sowohl energetisch ertüchtigt, um das Doppelte mit einem Anbau erweitert, einem Aufzug versehen, verputzt, gestrichen und von den Gerüsten befreit wurde, sind am DB-Gebäude nur wenige Fortschritte erkennbar. Nachdem im Dezember neue Fenster eingebaut wurden, wird jetzt seit kurzem – mit einer äußerst aufwendigen Unterkonstruktion – eine aus Keramikplatten bestehende Außenverkleidung befestigt.

Sommerloch

(fl) Es ist Sommer und es ist die Zeit, in der jedes Jahr scheinotote politische Ideen einer mühseligen Herz-Lungen-Wiederbelebung unterzogen werden, um auf der Theaterbühne präsentiert zu werden wie ein hundertjähriger Schlagerstar. Dieses Jahr war die Idee „lasst uns Straftätern den Führerschein entziehen“ wieder an der Reihe. Eigentlich sind der Umweltschutz, die Verbesserung der Lebensverhältnisse und damit der Ausbau von Bahnen, Bussen, Rad- und Fußwegen erklärte Ziele der Politik. Und nun soll es zur Strafe erklärt werden, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu benutzen? Wo soll das hinführen? Begeht derjenige Bürgermeister das Delikt „Strafvereitelung im Amt“, der in seiner Stadt oder Gemeinde einen Discobus einrichtet? Jugendliche Straftäter trifft der Entzug der Fahrerlaubnis dann ja ungleich weniger hart.

Sicher gibt es notorische Autofahrer, die lieber freiwillig vier Wochen lang auf ihren linken Strumpf verzichten würden, als nur ein einziges Mal ohne fahrbaren Untersatz zur Arbeit oder auch nur zum Bäcker zu fahren. Aber was ist eigentlich mit Straftätern, die viel weniger gerne Auto fahren als es sich manch männlicher Berufspolitiker im mittleren Lebensalter vorstellen kann? Wie schränkt man deren Mobilität ein, damit sie sich angemessen gestraft fühlen? Kommt die Parkkralle für's Fahrrad? Der Zwangsbedienzuschlag beim Fahrkartenkauf? Die Nutzungspflicht für den langsamen Mittelhessen-Express bei Fahrten zwischen Frankfurt und Marburg? Oder wird gar



die altbewährte Eisenkugel am Fußgelenk aus dem Museum geholt, damit jeder Gang zum Laden um die Ecke zur Tortur wird?

Was, wenn Tante Emma oder Tante Yildiz vom Laden nebenan netterweise die eingekauften Sachen nach Hause liefert? Wieder ein Fall von Strafvereitelung?

Hersteller von Elektrofahrrädern geraten vermutlich ebenso ins Visier des Verfassungsschutzes wie Menschen, die ihre übertragbare Monatskarte verleihen. Und Harpe Kerkeling ist höchst verdächtig, weil er mit seinem Buch „Ich bin dann mal weg“ das Wandern heute so populär macht wie seinerzeit Carl Carstens.

Was passiert auf höchster Ebene? Lässt der Justizminister den Verkehrsminister verhaften, wenn der Gelder für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs bereitstellt? Womit sich die Frage stellt, durch welches Verkehrsverbot der Herr Verkehrsminister am ehesten zu strafen ist, damit dieser nicht auch noch eine Gefängniszelle blockiert.

Fragen über Fragen, die wir hoffentlich im nächsten oder übernächsten Sommer beantwortet bekommen, wenn es im kleinen bunten Theaterzelt wieder heißt: „Seid ihr schon alle daaaaaaaa?“

Broschüren und Schriften

Dotzheim und seine Straßenbahn

€ 3,00

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

Die Eisenbahn in der Rhein-Neckar-Region

€ 19,80

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

Die Lahntalbahn

€ 17,90

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

Alle Preise zuzüglich Versandkosten. Folgende Listen können gegen Einsendung von 1,45 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

Absender

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon (bei Rückfragen)

Bitte

ausreichend

frankieren

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

35510 Butzbach



Bestellung Fahrkarten für Sonderfahrt

Hiermit bestelle ich folgende Fahrkarten für die Sonderzugfahrt zu Ahr, Rhein und in die Eifel am 11. September 2010 zu den genannten Bedingungen (Hessenschiene Nr. 80) und folgenden Preisen. Den Gesamtfahrpreis überweise ich auf das Konto 077 226 0600 bei der Commerzbank Lauterbach (BLZ 530 800 30). Der Versand der Fahrkarten erfolgt nach Zahlungseingang ab 26. Juli 2010.

Fahrpreise Euro incl. Vorverkauf	An za hl	Erwach- sene	An za hl	Abonnenten Hessenschiene	An za hl	Mitglie- der*	An za hl	Kinder bis 14 Jahre	An za hl	Kinder bis 5 Jahre
Gesamte Strecke		49,00		47,00		42,00		24,00		9,00

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

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

Name, Vorname

PLZ, Ort

Straße, Hausnummer

Datum, Unterschrift

Bitte als Postkarte oder Fax (06033-7962762) versenden