

HESSEN SCHIENE

Nr. 81 Oktober - Dezember 2010



- NVV begrüßt 10-millionsten RegioTram-Fahrgast
- Bahnsteigsanierung Gießen bald abgeschlossen
- Stillstand bei den Neubaustrecken in Hessen



... LÄUFT S NICHT RUND ?

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 1400 Exemplare

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Hermann Hoffmann,
Friedrich Lang, Jürgen Lerch, Oliver Günther, Hans-
Peter Günther, Andreas Christopher, Jürgen Schmied,
Lars Kühnemund, Martin Böhm

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 25. Nov. 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,

Stuttgart 21 lässt niemanden kalt. Wohl noch nie wurde die Auseinandersetzung um ein Bahnprojekts so intensiv und lang anhaltend wie in diesem Fall geführt. Die Tatsache, dass in den letzten Wochen und Monaten vor dem Beginn der Bauvorbereitungen besonders medienwirksam gestritten wurde, darf nicht darüber hinweg täuschen, dass schon seit Jahren ein intensiver Austausch zwischen Gegnern und Befürwortern des Projekts stattfindet.

Die Diskussion ist schwierig zu führen. Wer kann schon für sich in Anspruch nehmen, alle verkehrlichen, umweltpolitischen, wirtschaftlichen und sozialen Argumente zu kennen und fair abwägen zu können. Ich bin interessierter und engagierter Fahrgast, nicht mehr und nicht weniger, und beschränke mich auf die Dinge, die mich beim Bahnfahren direkt berühren. Und aus Fahrgastsicht schneidet ein Kopfbahnhof gar nicht so schlecht ab.

Der Kopfbahnhof ist die einzige Bahnhofform, die quasi von Natur aus ohne Barrieren auskommt. Umsteiger mit Gepäck, Reisende mit Kinderwagen oder im Rollstuhl nutzen den Querbahnsteig, an dem meist auch die wichtigsten Servicebetriebe zu finden sind. Lange Rampen wie in Kassel-Wilhelmshöhe oder teure Aufzüge können entfallen. Natürlich kann der Fall auftreten, dass Fahrgäste dem hinteren Teil eines ankommenden Zuges entsteigen und zum vorderen Teil eines Nachbarbahnsteigs laufen müssen, um beispielsweise ihren dort befindlichen reservierten Platz einzunehmen. Dafür gibt es in vielen Kopfbahnhöfen einen zusätzlichen Tunnel, der aber in der Regel nur mit Treppen ausgestattet ist. In Großstädten lohnt hier die Investition in Aufzüge.

Kopfbahnhöfe liegen meist zentrumsnah, und sind - weil sie theoretisch nur eine einzige zulaufende Trasse benötigen - eine durchaus platzsparende Bahnstationsvariante. Es sei denn, man möchte noch mehr Platz sparen, um Flächen lukrativ zu vermarkten - siehe Stuttgart... Die zentrumsnahe Lage macht auch Fahrzeitverluste, bedingt durch niedrige Einfahrtsgeschwindigkeiten, teilweise wett.

Wussten Sie übrigens, dass in Deutschland in einem Zeitraum von anderthalb Jahren (!) nicht weniger als drei stadtnahe Kopfbahnhöfe neu bzw. wieder in Betrieb genommen werden? Eschwege Stadt machte im Dezember 2009 den Anfang, Fehmarn-Burg folgte Ende Juli 2010 und Laupheim erwartet die Erweiterung seines bisherigen Stichstrecken-Endbahnhofs zum aus zwei Richtungen anfahrbaren Kopfbahnhof für Mai 2011. Die betrieblichen Nachteile eines Kopfbahnhofs können im Triebwagenzeitalter also gar nicht so gravierend sein.



Wolfgang Klapdor
Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.



Pinwand 4

Tipps und Infos 6



Bahnhofstest bei der HNA: Zeitungsleser geben Noten 7

Tram Kassel- Vellmar kommt voran 8

Frankenberg - Korbach: Wieder in Bewegung? 9

NVV begrüßt 10-millionsten Fahrgast 10

Lumdatabahn AG besteht seit 15 Jahren 12

Streckensperrung zwischen Marburg und Frankenberg 14



Lahntal total: Neues Fahrplankonzept bewährt sich 16

Erneuerung des Wetzlarer Bahnhofs beginnt 20

Bahnhof Gießen: Modernisierung bald abgeschlossen 22

Haltepunkt Gießen Licher Straße modernisiert 25



Mehr S-Bahnen durch den Frankfurter Innentunnel 26

28 Flirt im Rheingau und Mittelhessen vor dem Start 27



Hessen spart an Gleisanschlussförderung 29

Schienenverkehr in Hessen: Der große Stillstand 33

Nachlese Sonderfahrt 2010 41



Büchertipp: Bahn frei! 30

Büchertipp: Der Offenbacher Nahverkehr 31

Reisetipp: Mit der Draisine durch das Wehretal 40

Streckentelegramm 45

Schlusslicht 50

*Titelbild: Eine Regionalbahn Limburg - Gießen fährt in den
Haltepunkt Runkel an der Lahntalbahn ein
Foto (11.09.2010): Andreas Christopher*

*Rückseite: Die RegioTram ist in Nordhessen zum alltäglichen Bild geworden.
Im Bild eine RegioTram bei Lamerden auf dem Weg nach Kassel
Foto (14.09.2006): Jürgen Lerch*

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
01.11.10 20:00 Uhr	RV-Treff Wiesbaden / Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein
02.11.10 19:30 Uhr	RV-Treff Mittelhessen	Cafe Giramondi Bahnhofstraße 53, Gießen
04.11.10 18:30 Uhr	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
10.11.10 18:00 Uhr	Rv-Treff Osthessen	Geschäftsstelle Nordbahnhof Lauterbach
11.01.11 19:30 Uhr	RV-Treff Mittelhessen	Cafe Giramondi Bahnhofstraße 53, Gießen
03.02.11 18:30 Uhr	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen

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

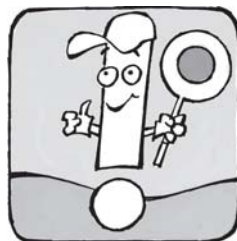
Günstige Tarife im Verkehrsverbund Rhein-Mosel

(jl) Zum 1. Januar 2011 wird das Tarifsystem des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) noch einfacher und für viele Nutzer auch günstiger.

Marktanalysen haben ergeben, dass die Nachfrage nach Fahrscheinen in den Preisstufen 10 und 11 stark zurückgegangen war. Vor diesem Hintergrund haben die Verkehrsunternehmen im VRM zusammen mit der VRM-GmbH entschieden, diese beiden Preisstufen abzuschaffen.

„Das ist schon ein elementarer Eingriff in das Gesamtsystem. Unser Ziel ist und bleibt, dem Kunden ein möglichst einfaches, aber auch attraktives Tarifangebot unterbreiten zu können. Nachdem wir im letzten Jahr attraktive Angebote eingeführt haben, ergreifen wir in diesem Jahr weitere Maßnahmen, um das Tarifsystem erneut zu vereinfachen.“ führt der Vorsitzende der Gesellschafterversammlung, Herr Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig (Koblenz) aus.

Folge der Abschaffung der Preisstufen 10 und 11 ist, dass die Preise für große Reiseweiten und Fahrten im VRM teilweise deutlich sinken. Kostete z.B. die Einzelfahrt in Preisstufe 11 bisher 14,30 Euro, sind ab 1.1.2011 nur noch 9,80 Euro fällig. Dies entspricht einer Preissenkung von 31,47%. Auch die Netzfahrscheine für das Gesamtnetz VRM werden an das zukünftige Preisniveau der Preisstufe 9 angepasst.



Die ebenfalls zum Jahresbeginn neu eingeführte „3-Tageskarte“ für Einzelpersonen und die „3-Tages-Minigruppenkarte“ werden sehr gut von den Kunden angenommen. Bei der 3-Tages-Minigruppenkarte gelten dabei die gleichen Konditionen wie bei der Minigruppenkarte selbst. Eine Minigruppenkarte ermöglicht bis zu fünf Personen die Nutzung von Bus und Bahn im VRM.

Preisbeispiel: Fünf Personen reisen so z.B. für 20 Euro von Cochem oder Diez nach Koblenz und zurück! Der gleiche Preis gilt auch für fünf Reisende von Koblenz zum Arp-Museum nach Rolandseck: je Mitfahrer 4 Euro für die Hin- und Rückfahrt.

Als Besonderheit für die Gäste und Besucher der Stadt Koblenz (in Koblenz ist nächstes Jahr Bundesgartenschau!) weist Oberbürgermeister Prof. Hofmann-Göttig auch auf die Einführung der neuen KoblenzCard zu Beginn des kommenden Jahres hin. Wer im Besitz dieser Karte ist, kann neben dem im Preis enthaltenen Besuch zahlreicher kultureller Einrichtungen (z.B. Museen) auch den ÖPNV im gesamten Stadtgebiet nutzen – ganz gleich, ob er dabei mit Bus oder Bahn unterwegs ist.

Weitere Infos unter www.vrminfo.de

Bahnhofstest der HNA: Zeitungsleser geben Noten

(hh) Seit mehreren Wochen veröffentlicht die Hessisch-Niedersächsische Allgemeine (HNA) Beurteilungen über Bahnhöfe und Haltepunkte in der Region Nordhessen. Leserinnen und Leser können die Stationen entweder aus eigener Anschauung oder aufgrund der Beschreibung benoten.

Die HNA wertet die Einsendungen aus und kürt am Ende der Serie den besten Bahnhof der Region. Alle bisher erschienenen Bahnhofstests und viele weitere Informationen, Bilder und Videos zum Thema stehen im Online-Angebot www.hna.de/bahnhof

Der Leser kann mit einer Schulnote bewerten: 1 sehr gut, 6 ungenügend. In der Tabelle stehen natürlich auch die Zwischennoten. Folgende HNA-Kriterien gibt es:

1. Erreichbarkeit, Zahl der Züge und der Ziele
2. Parkplätze für PKW, Abstellplätze für Räder
3. Sauberkeit, Gebäudezustand
4. Information, Fahrpläne, Ansagen
5. Aufzüge, Treppen behindertengerecht
6. Sicherheit, Beleuchtung, Überwachung
7. Öffnungszeiten, Personal, Fahrkartenverkauf
8. Toiletten, Gastronomie, Telefon, Taxis, Busse

Pro Bahn & Bus begrüßt die HNA-Aktion. Leider lassen sich in die Notenskala spezielle Kundenwünsche nicht immer einbauen. So beschwerten sich seit Jahren Fahrgäste darüber, dass der Warteraum im wichtigsten Umsteigebahnhof Nordhessens, Kassel-Wilhelmshöhe, in ein

McDonalds-Restaurant umgewandelt wurde. Fahrgäste, die Mitgebrachtes essen oder trinken wollen, müssen in zugigen Gängen sitzen. In vielen Bahnhöfen kommen beklagenswerte Zustände zu Tage. So kann im wichtigen Umsteigebahnhof Treysa der zweite Bahnsteig nur über eine Treppe aus Kaiser Wilhelms Zeiten erreicht werden. Rollstuhlfahrer singen im Umsteigebahnhof Wabern das gleiche Lied. Ähnlich ist die Situation in Hofgeismar, wo neben Pendlern zu Anschlussbussen auch Besucher der Ev. Akademie ein- und aussteigen. Mitte Juli führte die HNA ein längeres Gespräch hierüber mit dem NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel.

Der Grund für die unterschiedlichen Bilder der Bahnhöfe liegt in den Eigentumsverhältnissen. Ein Teil der Bahnhöfe gehört noch der DB-Tochter Station & Service, die meisten jedoch der Immobiliengesellschaft Patron Elke S.a.r.l. in Luxemburg. Ein weiterer Teil gehört Kommunen oder privaten ortsansässigen Investoren. Sie haben die Bahnhöfe gekauft. Hier kann der NVV beratend aktiv werden, die Planung für die Modernisierung unterstützen und Konzepte für die Nutzung entwickeln, die den Fahrgästen zugute kommen. Alle anderen Bahnhöfe liegen in der Verantwortung der Luxemburger Immobiliengesellschaft oder von DB Station&Service. Oft macht die DB die Bahnhofs-Modernisierung von

der Zahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste abhängig, ohne zu überlegen, dass eine attraktive Station auch mehr Fahrgäste bringt.

Der NVV kann bei der Gestaltung von Zug-Stationen aktiv werden, wenn Geld von dritter Seite zur Verbesserung fließt, so z.B. zum Hessentag 2003 in Bad Arolsen. Die Bahnanlagen der Uplandgemeinde Willingen profitierten 2009 vom Deutschen Wandertag. Auch ein privater Investor kann Interesse an der Nutzung des Bahnhofs anmelden. Im Bahnhof Twiste/Waldeck werden jetzt Behinderte betreut. Im Melsunger Bahnhof wird von der Stadt ein Jugendzentrum eingerichtet. Das könnte einschließlich Reisebüro und Gastronomie 2012 so weit sein. Die

aktive Stadt Volkmarsen könnte schon 2011 ihren Bahnhof neu nutzen. Federführend ist hier die Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF). Die Sanierung des denkmalgeschützten Schiefergebäudes mit Fahrgast-Wartebereich, EWF-Verkaufsfläche und Sparkassenräumen kostet voraussichtlich 1,6 Millionen Euro.

2013 sollten sich die Bahnanlagen des Eisenbahnknotenpunktes Bebra in neuem Glanz zeigen. Der NVV-Chef Wolfgang Dippel war sechs Jahre Bürgermeister in Bebra.

Pro Bahn & Bus hofft, dass in der nächsten Hessenschiene das HNA-Test-Ergebnis der Fahrgäste weiter gegeben werden kann.

Tram Kassel-Vellmar kommt voran

(fl) Die Bauarbeiten an der Straßenbahn-Neubaustrecke Kassel-Vellmar konzentrieren sich mittlerweile auf die Vellmarer Innenstadt.

Der im Foto sichtbare Abschnitt im Anschluss an die bestehende Wende-

schleife „Holländische Straße“ ist bereits weitgehend fertig gestellt, nur die Fahrleitung und die Streckenausüstung fehlen noch. Die Tram Vellmar soll in der zweiten Jahreshälfte 2011 ihren Betrieb aufnehmen.



Der Gleisbau an der Wendeschleife Holländische Straße ist abgeschlossen

Foto: Friedrich Lang

Frankenberg-Korbach – wieder in Bewegung? Schiene zu Nationalpark und Edersee

(hh) Seit Jahren berichtet die Hessenschiene über die „Unendliche Geschichte“ der Schienenstrecke zwischen Frankenberg und Korbach. Nun teilte am 4. August 2010 die Waldeckische Allgemeine mit, dass beim Landkreis Waldeck-Frankenberg ein Brief aus dem Hessischen Verkehrsministerium eingegangen sei, in dem eine Wiederinbetriebnahme der Strecke angesprochen werde.

Insgesamt stehe für die Reaktivierung die Summe von 14 Millionen Euro im Raum. Über die laufenden Betriebskosten, die derzeit noch nicht genau beziffert seien, müssten sich im Fall einer Reaktivierung Kreis und Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV) abstimmen. Dies teilte der Kreissprecher Dr. Hartmut Wecker mit. Natürlich sei für eine Reaktivierung auch die Zustimmung der Kreisgremien nötig.



terium habe Kubat zuvor in dieser Angelegenheit Kontakt gehabt.

Schienenkontakte nach Mittelhessen und ins obere Ruhrtal

Pro Bahn & Bus hat wiederholt darauf hingewiesen, dass der Nationalpark Kellerwald-Edersee von Radtouristen aus dem Raum Frankfurt-Gießen ebenso erreicht werden sollte wie aus dem oberen Ruhrtal über Brilon Wald und Korbach. Außerdem kämen Wintersportler aus Mittelhessen bequem ins Willinger Upland.

Die 18 km lange Edertal-Trasse zwischen Frankenberg und Herzhausen wird manchmal von der Kurhessenbahn zu Sonderfahrten genutzt wie z.B. bei Drachenbootrennen auf dem Edersee. Die restlichen 11 Schienenkilometer durch das reizvolle Ittertal bis Korbach Süd verlangen noch viel Arbeit, die aber sicher lohnt. Politiker sollten einmal die geplanten 14 Millionen Euro mit den Summen vergleichen, die der Thüringer-Wald-Tunnel zwischen Nürnberg und Erfurt verschlingt.

Gespräche mit dem NVV

Auch der NVV hat den Brief aus dem Ministerium erhalten und mit Landrat Dr. Rainer Kubat umgehend Kontakt aufgenommen. Kubat hatte sich - auch vor dem Hintergrund der Nationalpark-Anbindung - wiederholt für die Reaktivierung der Bahnstrecke eingesetzt. Dr. Kubat war mehrere Jahre Bürgermeister in Frankenu und maßgeblich an der Errichtung der Nationalparkzentren in Frankenu und in Herzhausen beteiligt.

„Der Landrat hat den Kreis wieder an den NVV herangeführt“, formulierte Dr. Wecker. Auch mit dem Wirtschaftsminis-

NVV begrüßt 10-millionsten RegioTram-Fahrgast Großer Erfolg des europaweit beachteten Systems nach drei Jahren

(hh) Seit August 2007 fahren Tramzüge aus Hofgeismar (RT3), aus Wolfhagen (RT4), Melsungen (RT5) und Schwalmstadt-Treysa (RT 9) durch den Tunnel unter dem Kasseler Hauptbahnhof direkt in die Innenstadt. Fahrgäste in diesem Verkehrssystem werden seit annähernd drei Jahren gezählt.

Eingestiegen war am 22. Juli 2010 in die RT3 eine fünfköpfige Familie aus Espenau. Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) überraschte sie am Gleis 4 im Kasseler Hauptbahnhof mit einem großen Blumenstrauß und anderen Gaben. Der 10-millionste Fahrgast gehört zu dieser Familie. Beim Überreichen der Geschenkete bedankte sich NVV-Geschäfts-

führer Wolfgang Dippel auch bei allen anderen Fahrgästen, die zum Erfolg des RegioTram-Systems beigetragen haben. In der Woche vorher wurden bereits in allen RegioTram-Linien an die Reisenden 2500 gelbe Rosen verteilt.

Waren es im Jahr 2007 noch 1,8 Millionen auf allen Streckenästen, wurden

Einer Familie aus Espenau gratulierte NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel. Ein Familienmitglied war 10-millionster RegioTram-Fahrgast Foto: Hermann Hoffmann



2008 bereits 3,1 Millionen Fahrgäste und im vergangenen Jahr schon 3,5 Millionen Fahrgäste gezählt. Mit den Zählungen in den letzten Monaten (2010) wurde die 10 000 000 schon vor dem Ablauf von drei Jahren erreicht.

Besonders die Strecken nach Wolfhagen und Hofgeismar erfreuen sich bei den Fahrgästen sehr großer Beliebtheit. Auf der RT4 nach Wolfhagen kletterten die Fahrgastzahlen um 66 % gegenüber der Anfangszeit. Spitzenreiter sind hier Calden-Fürstenwald und Wolfhagen-Altenhasungen, bei denen sich die Zahl der Ein- und Aussteiger mit einer Steigerung von 97 bzw. 69 % beeindruckend entwickelt hat.

In der RT3 nach Hofgeismar wurde im vergangenen Jahr die Millionengrenze bei den Fahrgästen geknackt. Diese Linie ist die fahrgaststärkste. Grebenstein und Espenau-Mönchehof weisen als Bahnhöfe die höchsten Zuwächse bei Ein- und Aussteigenden auf.

Auch in Richtung Melsungen spielt die Regiotram für die Mobilität der Menschen eine immer wichtigere Rolle. Hier beträgt der Fahrgastzuwachs 67 %. Die Linie nach Treysa wurde erst 2008 in das System integriert. Zuwächse bei ein- und aussteigenden Fahrgästen fielen in Felsberg-Gensungen und in Borken auf.

Positiv bewertet der NVV auch die Entwicklung in der Harleshäuser Kurve mit den neuen Haltepunkten Vellmar-Osterberg, Kassel-Jungfernkopf und Kassel-Kirchditmold. Wenn im Dezember 2012 das dritte Gleis im Bahnhof Obervellmar angelegt ist (s. auch HS Nr. 80 Seite 8), würden durch einen 30- bzw.



Die RegioTram ist auf vier Strecken nach Kassel zum Erfolgsmodell geworden. Im Bild ein Triebwagen auf dem Weg nach Melsungen

15-Minuten-Takt die Fahrgastzahlen in diesen Stationen erheblich steigen.

Leider sind in den letzten Jahren Zuschüsse von Bund und Land für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) immer wieder gekürzt worden. Dadurch wurde dem NVV eine sinnvolle Fahrplangestaltung erschwert. Wenn Züge im Stunden- oder im Zwei-Stunden-Takt fahren, sind sie weniger attraktiv als beim 30- bzw. 15-Minutentakt. Jeder Bewohner sollte überlegen, ob für ihn eine Monats- bzw. Jahreskarte lohnt – vielleicht auch ein Multiticket für den Freizeitverkehr. Mehr Fahrgäste in der RegioTram sorgen für weniger Auto- stau und bessere Luft im Kasseler Becken.

Lumdatabahn AG besteht seit 15 Jahren

(fl) Im Spätsommer 2010 wurde die Lumdatabahn AG (LB AG) 15 Jahre alt. Die abnehmende Zahl ehrenamtlich für die LB AG Tätiger hat die Konzentration auf wenige Aktivitäten erforderlich gemacht. Nicht eingeschränkt wurde der Bereich „Öffentlichkeitsarbeit“ mit dem jährlich verkehrenden Sonderzug „Schmaadlecker-Shuttle“.

Ebenso im gewohnten Umfang läuft die finanzielle Unterstützung der Aktiven bei der Pflege des Streckengleises Staufenberg-Mainzlar – Rabenau-Londorf. Die Ehrenamtlichen erhalten jedoch nach wie vor keinen Arbeitslohn; ersetzt werden nur die Kosten für den Ankauf von Arbeitsmitteln und Verbrauchsmaterial.

Der optisch gute Zustand des außer Betrieb befindlichen Streckengleises basiert somit ausschließlich auf ehrenamtlicher Tätigkeit. Nur durch diese Arbeiten wird die Lumdatabahn östlich von Mainzlar fast drei Jahrzehnte nach Ende des Personenverkehrs und fast zwei Jahr-

*Der Sonderzug am 05.09.2010 am Haltepunkt
"Vitale Mitte Staufberg"*



zehnte nach Ende der Güterbedienung von der Bevölkerung als Verkehrsweg noch wahrgenommen und akzeptiert.

Dagegen ruhen die Übernahmeverhandlungen mit der DB AG. Der Ende 2008 nochmals unternommene Versuch einer Kaufpreisreduktion brachte kein Ergebnis. Nach wie vor beharrt die Immobiliengesellschaft der Deutschen Bahn AG auf einem Kaufpreis in der Größenordnung einer halben Million Euro.

Schmaadlecker-Shuttle auch 2010 wieder erfolgreich

Taktverkehr für einen Tag mit modernen Fahrzeugen – nach dieser Devise wurde auch dieses Jahr wieder der „Schmaadlecker-Shuttle“ gechartert und von ehrenamtlichen Helfern besetzt. Bewusst wurde ein Triebwagen mit außergewöhnlich großem Mehrzweckabteil für die Fahrrad-Mitnahme im Lumdata vorgeführt, und zwar ein VT 628 der „Kurhessenbahn“. Der Sonderverkehr wurde wie auch im vergangenen Jahr vom Rhein-Main-Verkehrsbund (RMV) bezuschusst. Wie in den Jahren zuvor, brachte der „Schmaadlecker-Shuttle“ wieder mehrere hundert Besucherinnen



Viele Gesichter. Eine Region.

Gehen Sie doch einfach öfter mal auf Entdecker-Tour! Die Partner im RMV bringen Sie überall hin, wo unsere Region richtig viel zu bieten hat. Mit einem Tarif. Einer Fahrkarte. Einem Fahrplan.

Verbindet die Menschen. Verbindet die Region.



und Besucher von Staufenberg-Mainzlar und Daubringen zum Marktgeschehen nach Lollar.

Langfristige Trassensicherung

Für die zweite im Landkreis Gießen gelegene Bahnstrecke ohne Verkehr, die Horloffalbahn Hungen – Wölfersheim, wurde im Laufe des Jahres 2010 der langfristige Erhalt vereinbart. Die entsprechenden Verträge stehen vor dem Abschluss. Dies sollten die Kommunen im Lumdatal zum Anlass nehmen, für ihren Schienen-Verkehrsweg in ähnlicher Weise aktiv zu werden. Die LB AG hat alle Verantwortlichen (Kommunen, Landkreis, Nahverkehrsorganisationen) dazu aufgefordert, dem Beispiel der Wetterau-Kommunen zu folgen. Die LB AG bietet hierzu weiter ihre Vermittlungstätigkeit

an und stellt beispielsweise den Kontakt zu engagierten Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen her. Die LB AG betont aber ausdrücklich die Eigenverantwortlichkeit der Gebietskörperschaften für ihren Verkehrsweg. Im Wettbewerb der Kommunen um attraktive Wohn- und Gewerbebestandorte ist der Bahnanschluss ein nicht zu unterschätzender Vorteil. Die Kommunen im nordöstlichen Landkreis Gießen haben einen erheblichen Nachholbedarf bei der Gestaltung ihrer Verkehrsinfrastruktur.

Aktuell ist wieder eine leicht zunehmende Zahl Aktiver bei der LB AG und im ehrenamtlichen Umfeld feststellbar. Am 24. September 2010 gründete sich der Verein „Lumdabahn“ in Gießen, um die LB AG organisatorisch zu ergänzen und zu verstärken.

Streckenerneuerung zwischen Marburg und Frankenberg

(js) Die Strecke Marburg – Frankenberg ist wegen Bauarbeiten derzeit für den Zugverkehr gesperrt. Die erste Bauphase vom 3. Juli bis 15. August konnte planmäßig abgeschlossen werden. Während dieser Zeit in den Sommerferien fand ausschließlich Schienenersatzverkehr statt. Die zweite Bauphase dauert vom 16. August bis zum 3. Oktober 2010.

Während dieses Zeitraumes verkehren zwischen Marburg und Wetter an Werktagen Züge, um die Busse zu entlasten. Alle Fahrgäste, die über Wetter hinaus fahren möchten, sind auf die Busse angewiesen, da ein Umsteigen vom Zug in den Bus in Wetter nicht vorgesehen ist. Alle Stationen erhalten derzeit neue Signal- und Stellwerktechnik, alle Bahnsteige werden erneuert, soweit dies noch nicht in den vergangenen Jahren geschehen ist.

Für die Dauer des zweiten Bauabschnittes wurde das Stellwerk in Sarnau extra auf einen Stichstreckenblock umgebaut, so dass sich zwischen Sarnau und Wetter nur ein Zug befinden kann.

Der Schienenersatzverkehr läuft reibungslos ab, die Busse verkehren aufgrund eines großzügig gestalteten Fahrplans weitestgehend pünktlich. Anschlüsse in Marburg werden im allgemeinen abgewartet. Samstags und sonntags verkehren die Busse ähnlich wie die Züge auf der Gesamtstrecke auch über Burgwald, Birkenbringhausen und Cölbe mit einer verlängerten Fahrzeit. Werktags verläuft die Hauptlinie von Frankenberg über Wiesenfeld / Ernsthausen / Münchhausen / Simtshausen / Wetter nach Marburg. Cölbe wird nur zweistündlich angefahren. Eine weitere Buslinie fährt von Frankenberg über Burgwald / Birkenbringhausen nach Wiesenfeld und erhält



Gelenkbus des Schienenersatzverkehrs der Burgwaldbahn vor dem Bahnhof Marburg.

2 Fotos: Jürgen Schmied

Die Bildmotive aus der Geschichte der Eisenbahn über ICE bis zur Magnetbahn auf den Fenstern sind für den Einsatzzweck des Busses passend.



dort Anschluss an den Hauptbus. Im Schülerverkehr fährt dieser Bus weiter über Ernsthausen nach Münchhausen. Um

den Anschluss in Wiesenfeld zu gewährleisten verlässt dieser Bus Frankenberg zehn Minuten vor dem Hauptbus.

*Zusammen mit dem Baustellen-Fahrplan wurde als Entschädigung für die Unannehmlichkeiten auch „Baustellen-Orangensaft“ von den Mitarbeitern der Kurhessenbahn an die Fahrgäste verteilt.
Foto: Jürgen Schmied*

Zum Einsatz kommen neben dem Bus der Kurhessenbahn, der allerdings nur wenig frequentierte Fahrten übernehmen kann, noch zwei dreiaxlige Busse und ein Gelenkbus. Im Betrieb des Schienenersatzverkehrs zeigt sich, dass die Kapazität der Busse nicht immer ausreicht, und daher die Bahnstrecke unverzichtbar bleibt. Besonders freitags und sonntags reichen die Sitzplatzkapazitäten sogar im Gelenkbus nicht aus. Einige Fahrgäste müssen sich von Marburg bis Ernsthausen mit Stehplätzen begnügen.



Die Bauarbeiten sind bereits weit fortgeschritten. Die Bahnsteige in Wetter und Münchhausen sind fertig gestellt, ebenso sind die Signale in diesen Stationen aufgestellt, aber noch außer Betrieb. Die weiteren Bahnsteige sind im Bau, so dass derzeit davon ausgegangen werden kann, dass die Arbeiten pünktlich beendet werden können. Es ist geplant, am 3. Oktober einen Probezug zu fahren, während am 4. Oktober der fahrplanmäßige Verkehr wieder aufgenommen werden soll.

Lahntal total

Neues Fahrplankonzept bewährt sich

(js) Wie bereits in der letzten Hessenschiene angekündigt, fand am Sonntag, dem 25. Juli 2010 erneut die Veranstaltung „Lahntal total“ im oberen Lahntal statt. Zwischen Cölbe bei Marburg und Feudingen im Wittgensteiner Land wurde die Bundesstraße für den Autoverkehr gesperrt und die Trasse für Radfahrer, Skater und Fußgänger geöffnet.

Erstmals hatte die Kurhessenbahn für diesen Tag einen eigenen Fahrplan entwickelt. Durch verlängerte Fahrzeiten der Züge stand mehr Zeit zur Fahrradverladung während der Aufenthalte auf den Stationen zur Verfügung. Allerdings wurde dadurch eine Verschlechterung der Anschlüsse in Marburg in Kauf genommen. Das Ziel dieser Maßnahme, die unvermeidlichen Verspätungen der Züge in Grenzen zu halten, wurde weitgehend erreicht.

Auch in diesem Jahr kamen wieder vier Zuggarnituren zum Einsatz. Zwei Doppelheiten VT 628 der Kurhessen-

bahn und eine weitere Doppelheit VT 628 der West-FrankenBahn. Bei allen sechs eingesetzten Triebwagen handelte es sich um Fahrradwagen.

Leider konnte am Vormittag ein Kurhessenbahn-628 wegen Motorproblemen nicht zum Einsatz kommen. Dieser wurde kurzerhand durch einen anderen 628 ohne Fahrradabteil ersetzt. Diese Doppelheit mit nur einem Fahrradwagen konnte den Ansprüchen leider nicht ge-



218 387-9 der Kurhessenbahn mit Wendezug am 25. Juli 2010 im Bf. Marburg/Lahn



628-
Doppeleinheit
der West-
Franken-Bahn
im Einsatz bei
Lahntal total am
25. Juli 2010
im Bahnhof
Marburg/Lahn.

2 Fotos:
Jürgen Schmied



nügen. Die Ladezeiten der Fahrräder wurden drastisch länger, so dass dieser Zug als einziger eine Verspätung von 40 Minuten einfuhr. Planmäßig sollte dieser Zug bis Erndtebrück verkehren, bedingt durch die erhebliche Verspätung wurde die Garnitur bereits von Feudingen aus wieder zurück nach Marburg geschickt, um die Verspätung zu kompensieren. Die wenigen Fahrgäste nach Erndtebrück und zurück wurden mit Taxis befördert. Ab dem Mittag konnten die Motorprobleme des ausgefallenen Fahrradwagens behoben werden, so dass dieser doch noch zum Einsatz kommen konnte.

Außerdem kam ein lokbespannter Wendezug mit vier Wagen zum Einsatz. Der Zug bestand aus einem Steuerwagen am Zugschluss und einem Wagen mit Gepäckabteil hinter der Lok. Die beiden Mittelwagen waren eigens umgebaute Bn-Wagen (ehemalige Silberlinge). Bei diesen Wagen waren die Schiebetüren und alle Sitze des Mittelabteils entfernt wor-

den, sodass beide über ein geräumiges Abteil zum Abstellen von Fahrrädern verfügten. Leider sind bei diesen Wagentypen die Doppeltüren durch ein Geländer in der Mitte getrennt, welches die Türschließe trägt und nicht entfernt werden kann. Dieses Geländer behindert die Fahrradverladung sehr, weil es die Einstiegsbreite stark verengt. Ein Wagen verfügte sogar über einen Hublift für Rollstühle!

Trotz der kleinen Mängel stellen diese Wagen jedoch eine ausgezeichnete Alternative zu den immer schwerer zu beschaffenden Fahrradwagen dar. Kosten und Nutzen stehen bei diesem Umbau in einem guten Verhältnis. Durch den vermehrten Einsatz von Triebwagen anstatt Wagenzügen stehen von Jahr zu Jahr immer weniger Steuerwagen zur Verfügung, die noch dazu nur über sehr kleine Mehrzweckabteile verfügen. Die zuvor beschriebenen Wagen hat die Kurhessenbahn aus Bn-Wagen umgebaut, die noch

Restlaufzeiten besitzen, jedoch für den Betrieb nicht mehr benötigt werden. Es ist geplant, bis nächstes Jahr zwei weitere Wagen umzubauen, so dass dann vier Wagen mit leer geräumtem Mittelabteil zur Verfügung stehen werden.

Gegenüber dem Vorjahr erhöhte die Kurhessenbahn auch die Anzahl des Service-Personals. An einigen Bahnhöfen standen zusätzliche Mitarbeiter zur Verfügung, die beim Ein- und Ausladen der Fahrräder behilflich waren. Der Bahnhof Buchenau, der sonst meist durchgeschaltet ist, war an diesem Tag wieder besetzt. In jedem Zug waren neben Lok- und Zugführer noch mindestens zwei Kurhessenbahn-Mitarbeiter als Service-Personal eingesetzt. Bereits Tradition haben die freiwilligen Helfer der Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs (AFS), des Arbeitskreises Schienenverkehr Südwestfalen (ASS) sowie von Pro Bahn & Bus Mittelhessen, die den Fahrgästen zur Hand gehen und in allen Zügen präsent waren. Es standen genug freiwillige Helfer zur Verfügung, um auch noch die Stationen Cölbe und Feudingen stationär zu besetzen.

Im Betrieb über den Tag entfaltete der neue Fahrplan seine gewünschte Wirkung. Die Verspätungen der meisten Züge blieben unter 10 Minuten. Einzige Ausnahme bildete der zuvor beschriebene Ausfall eines Fahrrad-Triebwagens am Vormittag, der zu einer 40-minütigen Verspätung führte. Bereits in die Planungen eingeflossen waren weitere Engpässe im Fahrplan. So konnten im Bahnhof Cölbe keine Zugkreuzungen stattfinden, weil dort Bauarbeiten erfolgten. So wird dort



Im Triebwagen der Westfrankenbahn geht es eng zu. Viele Radfahrer bevölkern die Züge.

Foto: Jürgen Schmied

seit Anfang September bereits der Bahnsteig zwischen Gleis 1 und 2 erneuert. Der alte Bahnsteig wurde vollständig abgetragen, ein neuer ist im Bau. Auch am Sonntag der Veranstaltung Lahntal total wurde gearbeitet, daher war das Gleis 2 gesperrt.

An Gleis 1 stand nur der 50 Meter lange Behelfsbahnsteig zur Verfügung (die HS berichtete). Dadurch bedingt konnte von jeder Triebwagen-Doppeleinheit nur der jeweils vordere Triebwagen am Bahnsteig halten. Vom zweiten Triebwagen war der Ein- und Ausstieg noch durch die vordere Tür möglich. Der lokbespannte

Zug hielt mit den beiden Fahrradwagen in der Mitte des Zuges am Bahnsteig. Alle anderen Türen wurden vor der Ankunft des Zuges in Cölbe vom Zugbegleiter verschlossen, um ein unbeabsichtigtes Aussteigen außerhalb des Bahnsteiges zu verhindern. Um das Ein- und Aussteigen auf dem engen und kurzen Behelfsbahnsteig möglichst reibungslos abwickeln zu können, waren ganztägig zwei Beamte der Bundespolizei vor Ort, die vor Ankunft der Züge nur eine begrenzte Anzahl Reisende auf dem Bahnsteig gehen ließen, damit die Aussteigenden Reisenden diesen schnell verlassen konnten.

Ebenso stand der alte Bahnhof Sarnau in diesem Jahr nicht mehr zur Verfügung. Erst im Mai war der neue Haltepunkt „Lahntal Sarnau“ in Betrieb genommen worden. So wurden wenige Tage zuvor die Pumpen abgeschaltet, die aus der Bahnsteigunterführung des alten Bahnhofs das eindringende Grundwasser abpumpten. Um die Unterführung tro-

ckenen Fußes durchqueren zu können, war dort ein Holzsteg eingebaut worden. Nach ein paar Tagen war dieser aber bereits vollständig geflutet und ein Durchqueren der Unterführung unmöglich geworden. So fanden an diesem Tag zwar Zugkreuzungen im Bahnhof Sarnau statt, ein Verlassen des Bahnsteiges war aber nicht mehr möglich. Einige Fahrgäste nutzten die Wartezeit, um sich auf dem Bahnsteig die Füße zu vertreten.

Bereits einen Tag später, am 26. Juli, rückten die Bagger an. Die Unterführung wurde verfüllt und beide Bahnsteige abgetragen. Jetzt zeigt sich der alte Bahnhof Sarnau als reiner Betriebsbahnhof, der zwar Zugkreuzungen weiterhin ermöglicht, aber nicht mehr dem Personenverkehr dienen kann.

Alles in allem ging das neue Fahrplankonzept auf und sollte für die zukünftigen Lahntal total-Veranstaltungen ebenfalls angewendet werden.

Zum Ein- und Ausladen der Fahrräder standen zahlreiche Helfer zur Verfügung

*Foto:
Jürgen Schmied*



Erneuerung des Wetzlarer Bahnhofs beginnt

(fl) Mitte September 2010 begann mit dem Abriss des alten Gaststätten- und Ladengebäudes auf dem Bahnhofsvorplatz die Umgestaltung des Wetzlarer Bahnhofsumfeldes. Das Gebäude war in den 1980er Jahren errichtet worden, als der alte nach dem Krieg nur provisorisch in Stand gesetzte Jugendstilbahnhof der Stadt durch das heutige kombinierte Stellwerks- und Bahnhofsgebäude ersetzt wurde.

Während der Abriss- und Neubauarbeiten für den damals neuen Bahnhof beherbergte es die provisorische Fahrkartenausgabe und Warteräume, später dann den Zeitschriftenladen und eine Gaststätte.

Gearbeitet wird zunächst südlich der Bahnsteige am neuen Busbahnhof. Später soll sich die Neugestaltung der Nordseite mit einer verbesserten P+R-Anlage an-

schließen. Außerdem sind Verbesserungen an den Treppenaufgängen zur Brücke Hermannsteiner Straße geplant.

Erschwert und voraussichtlich auch verteuert werden die Arbeiten am Bahnhofsvorplatz sowohl durch vorgefundene Altlasten als auch durch bislang „unbekannte“ Signalkabel. Die Wetzlarer Neue Zeitung spricht von Mehrkosten in Höhe von einer Million Euro. Die Bo-

Nur ein Loch ist übrig vom ehemaligen Gaststätten- und Ladengebäude am Wetzlarer Bahnhofsvorplatz. Hier soll der neue Busbahnhof entstehen Foto: Friedrich Lang



denbelastung entstammt nach Angabe von Stadtbaurat Achim Beck einem bislang unbekanntem Gebäude im Bahnhofsumfeld.

Mehr Geld möchte auch die Deutsche Bahn AG. Eine Million Euro fordert das Staatsunternehmen der Stadt Wetzlar alleine für den Rückbau von Bahnsteigen ab. Die Kostenprognose für das Gesamtpaket „Umgestaltung Bahnhof Wetzlar“ liegt bei 23 Millionen Euro. Das Land Hessen trägt davon 8 Millionen Euro, die Deutsche Bahn AG 8,5 Millionen Euro. Über die anfallenden Mehrkosten dürfte zwischen den Vertragspartnern noch zu verhandeln sein. Die Preissteigerung liegt durch Altlasten, zu verlegende Signalkabel und den „plötzlich“ notwendig werdenden Rückbau der Bahnsteige seitens der DB bei insgesamt 2 Millionen Euro. Weitere Kosten könnten durch die Beseitigung von Kampfmitteln aus dem Zweiten Weltkrieg entstehen.

Durch den Hessestag 2012 stehen die Arbeiten am Bahnhof Wetzlar unter Zeitdruck. Die nächsten Baumaßnahmen im Bereich des künftigen Busbahnhofs sollen im Spätherbst 2010 beginnen. Der Busbahnhof wird erheblich näher an die Bahnsteige verlegt und füllt später den Platz zwischen dem Einkaufszentrum „Forum“, dem Bahnhofs-

gebäude und den Bahnsteigen weitgehend aus. Die Bahnhofs-Nordseite mit ihren bislang schlecht erreichbaren Parkplätzen soll nach Umgestaltung der Bahnsteige eine direkte Anbindung an den Bahnsteigtunnel erhalten. Der Bahnsteigtunnel wird barrierefrei umgestaltet, und zwar mittels Rampe am Gleis 3 (dem Hausbahnsteig) und mittels Aufzügen an den Gleisen 4/5 und 6/7. Der nach Norden verlängerte Bahnsteigtunnel dient auch der Anbindung des Stadtteils Niedergirmes an den Bereich Bahnhof / Forum. Für das Bahnhofsgebäude ist die Einrichtung eines DB-Service-Stores angedacht.

Pro Bahn & Bus begrüßt die Umgestaltung der Bahn- und Busanlagen in Wetzlar. Das gesamte Bahnhofsareal macht in den letzten Jahren einen heruntergekommenen Eindruck, wozu insbesondere auch die Brachfläche der ehemaligen Gleise 1 und 2 beiträgt. Auch der Busbahnhof genügt schon lange nicht mehr den Anforderungen. Verbesserungsbedürftig ist auch die Fahrgastinformation, sowohl für Bahnen und Busse. Die für Wetzlar angekündigte neue DB-Fahrgast-Informationsanlage fehlt bislang.

Der Wetzlarer Bahnhof ist derzeit allenfalls bei Nacht attraktiv anzuschauen

Foto: Friedrich Lang



Bahnsteiganlagen Bahnhof Gießen Modernisierung bald abgeschlossen

(jl) Ende 2007 begannen die Vorbereitungen für den Umbau der gesamten Verkehrsstation. Der erste Spatenstich war am 16. Juli 2008. Neben der Errichtung einer neuen Fußgängerunterführung ist die barrierefreie Erschließung aller Bahnsteige wesentlicher Bestandteil der Baumaßnahme.

Die Gesamtkosten für den Bahnhofsumbau durch die Deutsche Bahn AG, vertreten durch die DB Station&Service AG, belaufen sich auf rund 22 Millionen Euro. Im September beteiligte sich das Land Hessen mit einem zusätzlichen Zuschuss in Höhe von 348000 Euro an der Finanzierung. Das Geld wird eingesetzt für die Erneuerung des Wegeleitsystems, die Anpassung der veralteten Beschilderung, die Erneuerung der Lautsprecheranlagen auf den Bahnsteigen und für den „Einbau neuer Wartemöglichkeiten für Reisende“.

Seit August 2010 ist die Bahnstufunterführung nun soweit fertig gestellt, dass sie für den Publikumsverkehr frei ge-

ben wurde. Noch sind Restarbeiten zu erledigen wie die Anbringung von Schildern oder die Fertigstellung der Elektroinstallation.

Aus Fahrgastsicht ist mit der Unterführung der Bahnhof wesentlich aufgewertet worden. Die Unterführung verbindet die beiden Bahnhofsteile Main-Weser-Bahn und Oberhessischer Bahnhof ohne Knick in einer geraden Linie, was die Übersichtlichkeit wesentlich erhöht. Helle Klinkerwände und eine ausreichend helle Beleuchtung erhöhen das Sicherheitsgefühl außerdem. Nichts erinnert mehr an das dunkle enge „Loch“ der alten Unterführung. Der Treppenabgang an



Blick durch die Unterführung von Gleis 4/5 Richtung Oberhessischer Bahnhof

*Zugang zur Unterführung an
Gleis 1*

Gleis 1 wurde gegenüber früher noch verbreitert, sodass auch größere Menschenmengen zügig passieren können. Nicht verwirklicht werden konnte eine Verlängerung der Unterführung Richtung Parkhaus / Lahn (Westseite). Die Bahn hatte das Gelände vor einigen Jahren an einen Investor verkauft. Dieser verlangte jetzt einen so hohen Geldbetrag für den Rückkauf, dass der im Bauverlauf angelegte Tunnel, über den die Baustelle angegliedert wurde, wieder zugeschüttet wurde.

Zu jedem Bahnsteig wurde ein Aufzug installiert. Damit ist der ganze Gießener Bahnhof jetzt barrierefrei zugänglich, was viele mobilitätseingeschränkte Fahrgäs-



te begrüßen. Zur Zeit werden an der Fußgängerbrücke im Nordteil des Main-Weser-Bahn-Bahnhofsteils die Aufzüge ebenfalls erneuert. Dieser Bahnhofsteil hat nach Abschluss der Arbeiten dann sogar zwei Zugangsmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen.

Fast alle Bahnsteige wurden erneuert und angehoben. Die Bahnsteige, wo hauptsächlich Regionalbahnen abfahren, wurden auf eine einheitliche Höhe von 55cm gebracht. Der Bahnsteig Gleis 2/3 (hier halten auch Fernzüge) hat jetzt eine Höhe von 76cm, was das Ein- und Aussteigen aus den Wagen erheblich erleichtert.



Aufzug zu Gleis 4/5. Rechts hätte die Unterführung weiter Richtung Parkhaus geführt werden können



Gleis 2/3 von Norden her gesehen: Eine riesige Lücke in der Überdachung klafft zwischen dem Treppengang rechts und dem Bahnsteigdach hinten links

Nicht überzeugen kann dagegen die Länge der neuen Bahnsteigdächer. So wurde die Überdachung an Gleis 2/3 um etliche Meter nach Süden verschoben und noch um rund 10 Meter gekürzt. Die Folge: Große Teile der Züge halten nicht am Bahnsteigdach. Verschärft wird dies durch nicht angepasste Signalanlagen. Erst nach Abschluss der Bahnsteigarbeiten will das

Eisenbahnbundesamt schauen, ob die Halteplätze der Züge der Überdachung angepasst werden können.

Auch an den anderen Bahnsteigen wurde bei der Überdachung gespart. An Gleis 4/5 und an allen Bahnsteigen im Oberhessischen Bahnhof werden nur die Treppe und der Aufzug sowie wenige

Ebenfalls Gleis 2/3 von Süden her gesehen. Obwohl der Zug fünf Wagen hat, stehen nur zwei unter dem Bahnsteigdach



*Kurze
Bahnsteigdächer im
Oberhessischen
Bahnhof. Geld für
teure Signalausleger
direkt vor und nach
der Überdachung ist
jedoch vorhanden*



weitere Meter vor Regen geschützt. Dabei verkehren auch von diesen Bahnsteigen lange Züge wie der Mittelhessenexpress oder bei der Vogelsbergbahn Triebwagen-Doppeleinheiten.

Die offizielle Einweihung des umgebauten und modernisierten Gießener Bahnhofs ist laut der Frankfurter DB-Zentrale für November vorgesehen.

Haltepunkt Gießen Licher Straße modernisiert

(jl) In den vergangenen acht Monaten wurden insgesamt 330.000 Euro aus dem Konjunkturprogramm des Bundes in den Haltepunkt Gießen Licher Straße (Strecke Gießen-Fulda) investiert.

Der 140 Meter lange Bahnsteig wurde umfassend modernisiert. Die Bahnsteigkante wurde saniert und der bislang unbefestigte Bahnsteig gepflastert und mit einem Blindenleitsystem ausgestattet. Ein neues Wetterschutzhäuschen, neue Beleuchtung und Vitрины wurden ebenfalls installiert. Die Bauarbeiten hatten Ende 2009 begonnen.

Gegenüber dem alten Unterstand ist das neue Wartehäuschen um mehr als die Hälfte geschrumpft. Bei Regen und im Winter sind jetzt mehr wartende Fahrgäste dem Unbill der Witterung ausgesetzt. An Werktagen wird der Haltepunkt von mehreren hun-

dert Fahrgästen genutzt. Auch ein Fahrgastinformationssystem hat die Modernisierung nicht gebracht. Mangels Lautsprecher können bei Verspätungen die Reisenden nicht informiert werden.



Mehr S-Bahnen durch den Frankfurter Innenstadt-Tunnel

(Ik) Durch Optimierung der Signaltechnik im S-Bahn-Tunnel in der Frankfurter Innenstadt werden seit dem 14. Juni die bisherigen S2-Kurzpendel Offenbach Hbf - Dietzenbach und Frankfurt Hbf – Niedernhausen auf dem kompletten Linienweg durchgebunden.

Durch zusätzlichen Einbau beziehungsweise Versetzen von Signalen, Gleismagneten und anderen technischen Einrichtungen können die Züge jetzt im dichteren Abstand durch die Röhre fahren. Bisher schickte man 22 Züge/h je Richtung durch den Tunnel, nun sind 24 Züge je Stunde und Richtung möglich.

Pro Fahrtrichtung gibt es neun neue durchgängige Verbindungen plus fünf verlängerte Züge, welche nur auf Teilstrecken verkehren, aber immer die beiden Tunnel in Frankfurt und Offenbach durchqueren. Zusammen verkehren 28 „zusätzliche“ Verbindungen an jedem Werktag (außer samstags) in die Innenstädte von Frankfurt und Offenbach.

Damit die für die längeren Fahrten benötigten zusätzlichen 65.000 Zugkilometer pro Jahr nicht das Budget des Verbundes und der Fahrgäste belasten, werden die Kurzpendelzüge der Linie S1

zwischen Hattersheim bzw. Frankfurt-Höchst bis zum Frankfurter Hauptbahnhof montags bis freitags entfallen. Diese insgesamt 20 Kurzzüge führen außerhalb der Hauptverkehrszeit.

Pro Bahn & Bus sieht diesen Ausgleich als gerechtfertigt, bieten sich doch innerhalb kurzer Minutenabstände Alternativen an. Von den Ausfällen von und nach Hattersheim dürften in der Nebenverkehrszeit nicht übermäßig viele Fahrgäste betroffen sein.

Die Gesamtinvestition in diese Kapazitätserweiterung der S-Bahn Rhein-Main betrug rund 8,1 Millionen Euro. Der Fahrgastverband zeigt sich erfreut über verbesserte Verbindungen mit den S-Bahnen, fordert aber gleichzeitig den Rhein-Main-Verkehrsverbund auf, an seinen Zielen festzuhalten und auch im ländlichen Raum zu investieren. Jüngstes Beispiel ist der geplante Ausbau der Vogelsbergbahn.



Durch Umbau der Signalanlagen jetzt leistungsfähiger: S-Bahn-Tunnel in Frankfurt Foto: Anke Cuntz

28 FLIRT im Rheingau und Mittelhessen vor dem Start

(hpg) Ab 12. Dezember sollen in Hessen insgesamt 28 fabrikneue FLIRT-Elektrotriebwagen von Stadler für eine Verbesserung des Reisekomforts sorgen. Doch diese Veränderungen sind für die Aufgabenträger und beteiligte Unternehmen bislang offenbar kein Thema. Während andernorts Betreiberwechsel bereits frühzeitig angekündigt werden, hält man sich in Hessen mit Informationen zurück.

Frankfurt – Wiesbaden – Koblenz – Neuwied

Mit 19 neuen Elektrotriebwagen übernimmt die VIAS GmbH zum Fahrplanwechsel den Verkehr auf der „Rechten Rheinstrecke“ und verbindet Frankfurt, Wiesbaden, Koblenz und Neuwied. Mit der nachträglich beschlossenen Linien-

Verlängerung bis nach Neuwied wurden 14 vierteilige Züge (mit jeweils 230 Sitzplätzen) sowie fünf dreiteilige Züge (170 Sitzplätze) bei Stadler Pankow in Auftrag gegeben. In der ursprünglichen Bestellung waren 12 Lang- und fünf Kurzzüge geordert worden, die jährlich rund 2,1 Mio. Zugkilometer erbringen sollten, wovon 1,3 Mio. auf den RMV und 800.000 auf

*Überführungsfahrt eines VIAS-Flirt vom Herstellerwerk in Pankow zur Inbetriebsetzung
Foto: Holger Grunow*



den Zweckverband entfallen wären.

Nachdem sich die geplante Wendeanlage in Koblenz-Lützel nicht realisieren ließ, unterzeichneten VIAS und der Zweckverband SPNV-Nord im Dezember 2009 einen Vertrag zur Linienverlängerung bis Neuwied.

Statt unterschiedlicher RE- und RB-Leistungen sollen die spurtarken Triebwagen zwischen Koblenz und Wiesbaden alle Stationen in einem Stundentakt bedienen und nach Frankfurt durchgebunden werden. Gegenüber den RE-Zügen soll sich die Fahrzeit zwischen Wiesbaden und Koblenz um etwa zehn Minuten verlängern. In den Hauptverkehrszeiten (Mo-Fr) ist eine Verdichtung zum 30-Minuten-Takt vorgesehen.

Frankfurt – Siegen/Marburg

Die Hessische Landesbahn GmbH (HLB) hatte Mitte 2008 die europaweite Ausschreibung des RMV und des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) für die sogenannte »Main-Lahn-Sieg-Bahn« für sich entschieden. Vom Fahrplanwechsel am 12.12.2010 an bedient die HLB für 13 Jahre die Regional-express-Linie 40 (Frankfurt Hbf – Gießen – Siegen) und einzelne Kurse der Regionalbahn 30 (Gießen – Marburg). Rund 1,3 Mio. Zugkilometer sind pro Jahr von der HLB zu leisten, von denen 1,1 Mio. auf den RMV und 0,2 Mio. auf den NWL entfallen.

Für diese Zugleistungen hat die HLB insgesamt neun Elektro-Triebwagen vom Typ FLIRT bestellt. Davon werden drei als dreiteilige und sechs in der fünfteiligen

Version von Stadler geliefert. Die Lackierung hebt sich mit einem schwarz/rot/gelb für die Frontpartien etwas von der Farbgebung der LINT-Diesel-Triebwagen ab.

Mangelnde Öffentlichkeitsarbeit

Im Gegensatz zu vielen anderen Betriebsübernahmen in Deutschland fällt auf, dass es bei den beiden hessischen Verkehrsunternehmen bislang so gut wie keine Öffentlichkeitsarbeit gegeben hat. Auf den Internetseiten von HLB und VIAS gibt es rund zwei Monate vor der Betriebsaufnahme so gut wie keine Hinweise.

Auf eine Nachfrage beim neuen Teilnehmer der VIAS, der DSB Deutschland GmbH, haben wir eine Antwort von VIAS-Betriebsleiter Franz Reh erhalten. Er teilte uns im Auftrag der VIAS-Geschäftsführung – und auch beider Gesellschafter (Rurtalbahn GmbH und DSB Deutschland GmbH) – mit, dass derzeit Inbetriebsetzungsfahrten der fertigen Fahrzeuge vom Fahrzeughersteller vorgenommen würden, der Strecken und Fahrten nach eigenem Ermessen und Zweckmäßigkeit bestimme. Hieraus ließen sich keine Schlussfolgerungen auf den Zulassungsprozess ziehen. Die gesamte Kommunikation zur Betriebsaufnahme – die Vorstellung der neuen Fahrzeuge eingeschlossen – erfolge gemeinsam mit den beiden Aufgabenträgern. Laut RMV wird dafür ein Termin für Ende Oktober/Anfang November geplant.

Hessen spart an Gleisanschlussförderung

(hpg) Eisenbahn-Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen sowie Firmen anderer Bundesländer schauten in den vergangenen acht Jahren mit leichtem Neid nach Hessen, denn hier gab es eine Besonderheit: Ein Förderprogramm für den Schienengüterverkehr und kompetente Beratung!

Mit finanzieller Beteiligung des Landes waren ab 2003 die Strecke Weinheim-Viernheim reaktiviert, Holzverladeanlagen in Darmstadt-Kranichstein und Breidenstein bei Biedenkopf ausgebaut, der Gleisanschluss zur Sektkellerei Henkell in Wiesbaden sowie das Industriestammgleis in Biebesheim am Rhein wieder nutzbar gemacht worden. Die Beteiligung an der Reaktivierung der ehemaligen Kerkerbachbahn nach Steeden war die größte Einzelmaßnahme dieses hessischen Förderprogramms.

„Obwohl das Land gesetzlich nicht zu Maßnahmen im Schienengüterverkehr verpflichtet ist, berät es an der Nutzung der Bahn Interessierte und setzt Landesmittel ein, um in Einzelfällen eine Anschubfinanzierung zur Fortführung oder Wiederaufnahme von Schienengüterverkehr zu ermöglichen“, betonte 2008

der damalige Wirtschafts- und Verkehrsminister Dr. Alois Rhiel. Gefördert wurde vor allem die Erneuerung von Gleisanlagen und Anschlussweichen.

Ende 2010 ist Schluss

Obwohl die Maßnahmen zur Erreichung des Ziels „Staufreies Hessen 2015“ beitragen sollten, hat die Landesregierung entschieden, das Programm zu beenden. Von den einstigen Zielen, wie die Erhaltung von Arbeitsplätzen in Unternehmen, die auf den Bahntransport angewiesen sind oder die Verringerung der Belastungen durch den Lkw-Verkehr, indem man Gütertransporte von der Straße auf die Schiene verlagert, ist nichts mehr zu hören.

Noch im November 2008 hatte Verkehrsminister Rhiel die positive Bilanz des Förderprogramms hervorgehoben:

„Mit Landeszuwendungen von insgesamt 1,1 Mio. Euro wurden rund 230 Arbeitsplätze erhalten oder neu geschaffen. Allein 2007 wurde durch die bisher geförderten Maßnahmen der Straßenverkehr um 5,8 Mio. Lkw-Kilometer bzw. 12.500 Lkw-Fahrten entlastet“.



Wurde mit Landesmitteln gefördert: Gleisanschluss zum Kalkwerk Steeden

Buchtipp: Bahn frei!

(ac) Schienenwege in den Taunus 1860 – 1910 - 2010. Von Walter Söhnlein und Gerta Walsh. Frankfurt 2010. 160 Seiten, Format DIN A5, gebunden. 78 SW-Fotos sowie mehrere Tabellen.

Societäts-Verlag, Frankfurt a. M. ISBN 978-3-7973-1223-5. Preis 17,90 Euro

Dieses Jahr kann die Stadt Bad Homburg ein doppeltes Eisenbahnjubiläum feiern: Vor 150 Jahren wurde die Bahnstrecke von Frankfurt nach Homburg eröffnet, 50 Jahre später ging die elektrische Kleinbahn von Frankfurt-Heddernheim nach Homburg in Betrieb.

Dieses Buch beschreibt ausführlich die wechselvolle Eisenbahngeschichte dieses einstmals sehr mondänen Badeortes. Der Kurbetrieb und die Spielbank der Residenzstadt des Landgrafen von Hessen-Homburg hatten bereits um 1800 erhebliche Bedeutung. Nachdem die umliegenden Badeorte Wiesbaden, Bad Nauheim und Bad Soden schon sehr früh an das Schienennetz angeschlossen wurden, befürchtete man in Homburg Nachteile. Der Kurbetrieb ging zurück. Nach jahrelangen Planungen gelang erst 1860 mit der Eröffnung der Homburger Eisenbahn der Durchbruch, und nun stiegen die Gästezahlen wieder.

Nachdem die Stadt ab 1888 Sommerresidenz von Kaiser Wilhelm II wurde, stieg die Bedeutung der Kurstadt am Taunus noch erheblich an. Der Kaiser förderte danach die Stadt sowohl kulturell (z.B. Wiederaufbau des Römerkastells Saalburg) als auch verkehrlich (Bahnlinie Friedberg – Bad Homburg 1901, neuer Bahnhof Bad Homburg 1907, Schnellzugverkehr Berlin – Bad Homburg – Wiesbaden 1910). Neben dem neuen Bahnhof entstand ein prächtiger „Fürstenbahnhof“.

Eine große Bedeutung hatte auch die Frankfurter Lokalbahn mit ihrer elektrischen Kleinbahnstrecke nach Bad Homburg. Hier konnte bis 1935 in die Straßenbahn zur Saalburg umgestiegen werden.

Der Niedergang der Bad Homburger Straßenbahn, der aufkommende Schnellbusverkehr, der Umbau der Lokalbahn zur U-Bahn, der Ausbau der Homburger Eisenbahn zur Schnellbahn, der Ausbau der Taunusbahn nach Brandobberndorf, der Kauf des Bahnhofs durch die Stadt, die



weiteren Pläne der Verlängerung der seit 40 Jahren im Vorort Gonzenheim endenden U-Bahn in die Stadt und die geplante Regionaltangente West sind weitere Themen der Arbeit.

Das Buch ist für den normalen Leser geschrieben, also ohne allzu viele Fach-

ausdrücke. Trotzdem kommt auch der Eisenbahnfreund voll auf seine Kosten. Die gut gedruckten Bilder und der moderate Preis machen das Buch zu einer empfehlenswerten Anschaffung für den am Verkehr des Rhein-Main-Gebietes interessierten Leser.

Buchtipps: Der Offenbacher Nahverkehr

(ac) Der Offenbacher Nahverkehr – Die Geschichte der Straßenbahn, des O-Busverkehrs und des Omnibusbetriebes. Von Michael Hofmann und Thorsten Reinicke. Stendal 2010. 224 Seiten, Format 17 x 24 cm, gebunden. 190 SW-Fotos sowie 24 Zeichnungen und Faksimiles.

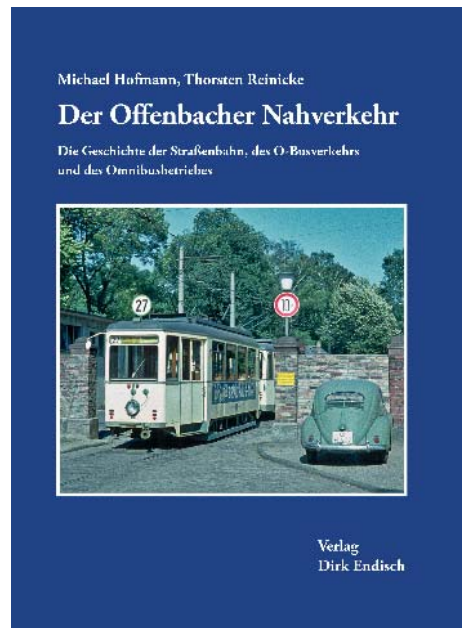
Verlag Dirk Endisch, Stendal. ISBN 978-3-936893-62-5. Preis 28,00 Euro

Offenbach, die Industrie- und Arbeiterstadt, die schon immer im Schatten der Dienstleistungsmetropole Frankfurt stand, wurde bereits 1884 mittels einer meterspurigen Straßenbahn mit Frankfurt verbunden. Es war dies die erste elektrische Straßenbahn der Welt, die im öffentlichen Linienverkehr betrieben wurde und nicht nur Versuchszwecken diente. Diese Straßenbahnverbindung wurde bis 1906 betrieben. Dann erfolgten die Umspurung und der Betrieb durch die Städte Frankfurt und Offenbach. Gleichzeitig war dies die Geburtsstunde der städtischen Offenbacher Straßenbahn.

In den folgenden Jahren entstand in Offenbach ein kleines Straßenbahnnetz mit drei Linien, deren Äste zur Stadtgrenze, ins Nordend, nach Bürgel und zum Hauptbahnhof führten. Erst 1927 entstand noch eine Linie nach Süden zur Dietzenbacher Straße, die 1949 bis Tempelsee (Brunnenweg) verlängert wurde. Nun hatte das Offenbacher Straßenbahnnetz mit knapp zehn Kilometern sei-

ne maximale Ausdehnung erreicht.

Zu diesem Zeitpunkt war die Blütezeit der Offenbacher Straßenbahn schon fast



wieder vorbei, denn 1951 wurde in Offenbach eine erste Obuslinie eröffnet, welche die Straßenbahnlinien nach Bürgel und ins Nordend ersetzte. Dieses Obusnetz wurde in den folgenden Jahren noch nach Rumpenheim, Bieber und zum Buchrainweiher erweitert. Aber auch hier fiel um 1961 die Entscheidung, dieses Obusnetz nicht zu erweitern und schrittweise stillzulegen.

1963 verkehrte die Straßenbahn nach Tempelsee zum letzten Mal, die Straßenbahn nach Frankfurt wurde noch bis 1967 im Gemeinschaftsverkehr und danach ausschließlich von Frankfurter Fahrzeugen befahren, bis sie 1996 auf Offenbacher Gemarkung vollständig eingestellt wurde. Im Jahr 1972 endete auch der Obusbetrieb, seitdem wird der Offenbacher Stadtverkehr ausschließlich mit Omnibussen abgewickelt.

In dem Buch wird ausführlich auf die Geschichte, die Strecken und die Fahrzeuge der Offenbacher Verkehrsmittel eingegangen. Der geschichtliche Abriss ist in Zehn-Jahres-Schritte untergliedert. Darin sind die Veränderungen der Strecken und des Fahrzeugparks dokumentiert. Im Kapitel über den Wagenpark werden die Fahrzeuge mit Text, Bild und teilweise Zeichnungen beschrieben. In Tabellen werden sämtliche Fahrzeuge aufgelistet. Ein interessantes Kapitel ist den Planungen gewidmet.

Zahlreiche sehr gut gedruckte Fotos illustrieren die Beschreibungen vorzüglich. Von allen für das Fachgebiet relevanten Fotografen sind Fotos enthalten, so vom ehemaligen Straßenbahndirektor Friedrich Grünwald, von Maximilian

Krafft, Horst Michelke, Edgar Breitbach, Dr. Hans-Herbert Meyer, Dieter Höltge und anderen. Sehr anschaulich sind auch die exzellenten Streckenzeichnungen von Dominik Stroner.

Ein wenig Kritik ist allerdings auch angebracht. Die Texte, besonders im Kapitel mit der Geschichte, sind oftmals etwas zu ausführlich, so dass auch kleinste Ereignisse, wie Linienänderungen von nur wenigen Tagen, dargestellt werden. Hier wäre es möglich und sinnvoll gewesen, zahlreiche dieser Fakten in Tabellenform oder als Aufzählung darzustellen. Damit hätte man die Lesbarkeit und Übersichtlichkeit erhöhen können.

Noch eine kleine Anmerkung: Mit den Offenbacher Verkehrsbetrieben verbinden mich viele persönliche Erinnerungen. Als Kind bin ich oft an der Hand meiner Mutter von Frankfurt-Fechenheim aus mit der Fähre über den Main nach Bürgel gekommen, von hier aus ging es mit dem Obus zum Buchrainweiher. Später war ich dann von 1966 bis 1974 in Offenbach auf der Schule und habe in diesem Zeitraum die Stilllegung von Straßenbahn und Obus miterlebt. Auch habe ich öfter die kuriosen Eineinhalbdecker-Omnibusse benutzt, die auf der Ringomnibuslinie nach Mühlheim und Obertshausen zum Einsatz kamen. Offenbach war damals für Nahverkehrsfreunde sehr interessant. Es wurde Zeit, dass dies endlich durch ein Buch dokumentiert wird.



Schiennetzausbau in Hessen: Der große Stillstand

Wichtige europäische Fernverkehrsachsen führen durch Hessen, kreuzen sich im Rhein-Main-Gebiet. Doch seit Jahren kommt der überfällige Ausbau dieser Strecken und des Knotens Frankfurt kaum voran. Der Bund leitet die ohnehin zu knappen Finanzmittel für den Netzausbau weiterhin in andere Regionen.

Während wenig effektive Prestigeprojekte wie die NBS Nürnberg – Erfurt oder Stuttgart21 vorangetrieben werden, während im Straßenverkehr am „staufreien Hessen“ gearbeitet wird, müssen hessische Fahrgäste weiterhin unter dem Investitionsstau leiden. Drei Beispiele:

Stillstand I: Großknoten Frankfurt/M

Von Hanau bis Frankfurt Stadion bestehen eklatante Engpässe im Netz, fehlen Zusatzgleise und leistungsfähige, höhenfreie Verzweigungen.

Das Gleisvorfeld des Frankfurter Hauptbahnhofes ist – anders als in Stuttgart – nicht auf die heute nötigen Durchbindungen von Hanau zum Stadion ausgelegt und bedarf dringend eines strukturellen Umbaus. Eine weitere Mainbrücke bei Niederrad wäre eigentlich schon zusammen mit der Neubautrecke Köln – Frankfurt nötig gewesen. Sie fehlt bis heute, ebenso die nächste Umbaustufe des Knotens Stadion.

In Frankfurt Süd erfolgt die Verzweigung in die Strecken über Offenbach bzw. Maintal höhengleich. Zur Main-Neckarbrücke besteht weiterhin eine nur zweigleisige Verbindung. Der Südbahnhof selbst wird im wenig fahrgastfreundlichen Linienbetrieb bedient.

Im Hanauer Hauptbahnhof fehlen leistungsfähige Streckenverzweigungen im Ostkopf sowie eine moderne Sicherungstechnik.



Und so leidet das *tatsächliche Herz Europas* tagtäglich an Gefäßverstopfung. Verspätungen werden nicht absondern aufgebaut und in die Regionen getragen. Seit Jahren dümpelt das existierende Projektpaket „Frankfurt/Rhein-Main plus“ kraftlos vor sich hin. Während die Nahverkehrsprojekte auf Basis des auslaufenden Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) immerhin gewisse Fortschritte machen, scheitert der eigentliche Ausbaukern an der Unfähigkeit des Bundes, sachgerechte Projektprioritäten zu setzen und endlich die Finanzierung und Planung des bundesweit bedeutenden Großknotenbaus in und um Frankfurt/M voranzubringen.

Stillstand II: Bahndreieck Spessart

Der Ausbau der Kinzigtalbahn Fulda – Frankfurt/M sowie der Main-Spessart-Bahn Würzburg – Frankfurt/M ist zwar im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) als „vordringlich“ eingestuft. Doch da eine

Aufnahme in die Finanzplanung des Bundes weiterhin fehlt, kann noch nicht einmal mit dem Raumordnungsverfahren begonnen werden. Ohne Planungssicherheit und Betriebskonzept jedoch sind viele Bahnhofsmmodernisierungen nicht durchführbar ohne Gefahr zu laufen, durch unkoordinierte Schnellschüsse letztlich Investitionsruinen zu produzieren und damit Steuergelder zu verschwenden.

Um das Lieblingsprojekt der örtlichen Politik, die Nordmainische S-Bahn nach Hanau, ist es auffällig ruhig geworden. Grund dürften erhebliche Kostensteigerungen in allen drei Planfeststellungsabschnitten sein.

Für den wichtigen Knoten Hanau Hbf gibt es immer noch kein Ertüchtigungskonzept, auch die Problematik der drei Bahnübergänge in Großauheim bleibt weiter ungelöst.

Die Vergabe der Verkehrsleistungen von RE- und RB-(SE-)Zügen zwischen Fulda, Wächtersbach und Frankfurt/M für den Zeitraum von Dezember 2012 bis Dezember 2024 an die DB Regio Hessen GmbH hat den faden Beigeschmack der Beibehaltung des bisherigen Betriebsprogrammes auf Basis der Doppelstockzüge. Verbesserungen des Fahrplans und des unbefriedigenden Kapazitätseinsatzes sind offensichtlich nicht geplant.

Auf der Main-Spessart-Bahn laufen derzeit mehrere Planfeststellungsverfahren im Zusammenhang mit dem Neubau einer flacheren Spessarttrampe zwischen Laufach und Heigenbrücken, deren Finanzierung jedoch – trotz offen-

kundigem Bedarf – weiterhin nicht gesichert ist. Grundproblem auch hier: Ohne Einbindung laufender Baumaßnahmen in ein Ausbaugesamtkonzept drohen aktuell Fehlinvestitionen, die einen späteren Streckenausbau behindern oder gar unmöglich machen. Die politische Zusage für ein „variantenoffenes Raumordnungsverfahren“ wird gezielt torpediert, indem ein späterer Ausbau im sog. „Südkorridor“ Würzburg – Frankfurt/M ausgerechnet durch die jetzt laufenden Mini-Modernisierungen ausgebremst wird. Die in der ARGE Bahndreieck Spessart länderübergreifend zusammengeschlossenen Fahrgast- und Umweltverbände haben dieses Vorgehen wiederholt kritisiert und eigene, aufwärtskompatible Ausbausvorschläge vorgelegt.

Stillstand III: Neubaustrecke Frankfurt/M - Mannheim

Trotz abgeschlossenem Raumordnungsverfahren und der Durchführung des ersten Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt von Frankfurt Stadion bis südlich Zeppelinheim ist der weitere Verlauf der Trasse sowohl in Darmstadt als auch nördlich von Mannheim weiter heftig umstritten. Ein Betriebskonzept für den Fernverkehr fehlt, so dass die Spekulationen ins Kraut schießen.

In jüngster Zeit wird der zu Recht als „Mondbahnhof“ verspottete ICE-Halt in Darmstadt West wieder vermehrt kritisch gesehen. Eine fundierte Diskussion um den Zusammenhang von Verkehrsinfrastruktur und künftigen Betriebskonzepten sowie deren Kundennutzen wird vor Ort weiterhin nicht geführt.



Preisverleihung für den Darmstädter Hauptbahnhof am 14. September 2010, v.l.n.r.: Christian Schultz, DBV-Vorstandsmitglied, Dr. Monika Ganseforth, VCD-Vorstandsmitglied, Karl-Peter Naumann, PRO BAHN-Vorsitzender, Dieter Posch, Hess. Verkehrsminister, Dirk Flege, Allianz-pro-Schiene, Walter Hoffmann, Darmstädter OB

Anfang September hat die Allianz pro Schiene den Darmstädter Hbf in 2010 zum „Besten Großstadtbahnhof aus Kundensicht“ gewählt. Am 14. September wurden vor Ort die Urkunden überreicht.

Verkehrsminister Dieter Posch (FDP) freute sich darüber hinaus auch über den Sonderpreis „Der verlorene Sohn“ für den 2009 wiedereröffneten Bahnhof Eschwege. „Ich glaube, dass das Beispiel des neugebauten Eschweiger Stadtbahnhofes in dieser Kategorie von Städten „ansteckend“ wirkt“, sagte Posch. Angesichts der in Darmstadt völlig entgegengesetzt laufenden Pläne für einen vom Taktknoten Hauptbahnhof abgekoppelten

ICE-Fernbahnhof vor den Toren der Stadt konnte man in so manchen Gästeaugen ein süffisantes Grinsen registrieren...

Drei Projekte – dreimal Stillstand oder gar perspektivloser Rückschritt. Wie kann dieser Zustand beendet werden?

Neuausrichtung von BVWP und Finanzierungsinstrumenten

Die Probleme sind bekannt und benannt:

- Unterfinanzierung der Schienenprojekte im BVWP
- Politischer Vorrang von Prestigeprojekten mit geringem Verkehrsnutzen
- Fehlenden Ausrichtung der Infrastrukt-

turpolitik an künftigen Fahrplanzuständen

- Untaugliche Finanzierungsinstrumente führen zu absurden Projektzuschnitten
- Auslaufen der GVFG-Förderung ohne qualifizierte Anschlussregelung
- Konfliktverschärfung durch Verschuldungsverbot und demografische Entwicklung

Die Lösung kann nur in einem deutlichen Kurswechsel der Bundesverkehrspolitik liegen! Maßstab hat einzig und allein der reale Kundennutzen zu sein, nicht jedoch die Fortsetzung „politischer“ Fehlpriorisierungen. Der Ausbau der Knoten ist wichtiger als der der Strecken. Engpässe wie in Frankfurt/M oder Köln sind zügig zu beseitigen, weil sie große Teile des Schienenverkehrs ausbremsen. Der Geist von „Frankfurt/Rhein-Main plus“, nämlich die verkehrliche Integration unterschiedlich finanzierter Einzelmaßnahmen für Knoten und Strecken, muss endlich auch beim Bund Einzug halten.

Interesse des Landes Hessen dabei ist, den Knoten Frankfurt und alle darauf zulaufenden Fernverkehrskorridore nachhaltig zu entwickeln. Hierbei geht Gründlichkeit vor Schnelligkeit.

Die Lösung kann nur in einem aufwärtskompatiblen Stufenkonzept bestehen, mit dem alle hessischen Großprojekte schrittweise vorankommen. Der volkswirtschaftliche Wahnsinn von Alles-oder-Nichts-Vorhaben wie Ebensfeld – Erfurt oder Stuttgart21 darf sich nicht ständig wiederholen. Vorgeschlagen wird daher eine klare Projektstufung:

Stufe 1 Großknoten Frankfurt/M zwischen Hanau und Wiesbaden, Friedberg und Darmstadt

- Frankfurt/M Hbf – Stadion mit neuer Mainbrücke und Knotenausbau Stadion
- Knoten Hanau incl. Neuordnung Hanau – Kahl (Zusatzgleise)
- Wallauer Spange
- Umgestaltung Knoten Darmstadt, Stufe 1

ABS/NBS-Abschnitte:

- 4. Gleis Hanau – Gelnhausen Haitz und Ausbau Kahl – Aschaffenburg
- Leistungsfähige NBS zwischen Darmstadt und Zeppelinheim (-Flughafen)

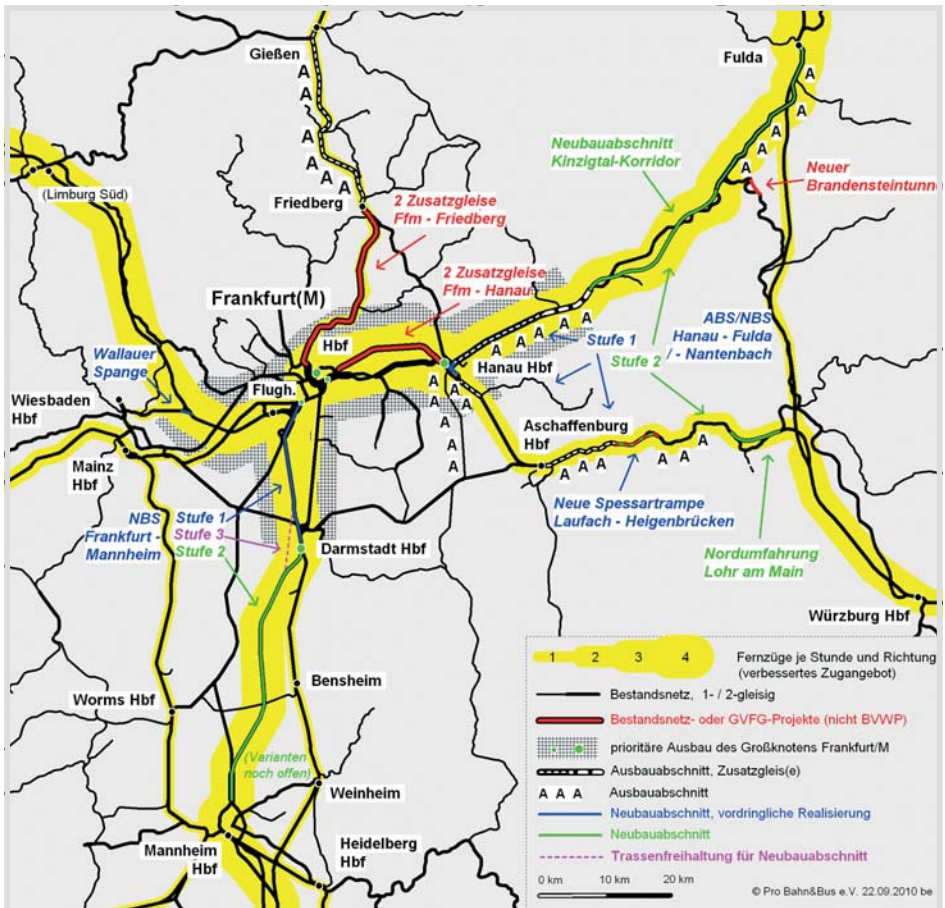
Stufe 2 Übrige ABS/NBS-Abschnitte

- NBS/ABS Gelnhausen – Fulda – Bebra und ABS Aschaffenburg - Nantenbach
- Knoten Darmstadt (Stufe 2) – Knoten Mannheim
- 3. Gleis Gießen – Friedberg

Die Maßnahmen der Stufen 1 und 2 sind im überarbeiteten BVWP als „vordringlich“ zu verankern und umgehend die Voraussetzungen für Planung und Realisierung zu schaffen. Nur eine Planungssicherheit schafft den betroffenen Regionen eine verkehrliche Perspektive, auf die hin örtliche Maßnahmen zugeschnitten werden können.

Stufe 3 NBS-Knotenumfahrungen (Prüfaufträge, Planungsreserve)

- Mannheimer Ostumfahrung
- Darmstädter Westumfahrung (nur ein



Mögliche Ausbau-Stufung für das Schienennetz im Rhein-Main-Raum

Gleis nötig)

- Fuldaer Ostumfahrung
- Hanauer Nordumfahrung
- Wiesbadener Südumfahrung

Die Projekte der Stufe 3 sind verkehrlich nicht vordringlich. Sie sollten allerdings geprüft und bei positivem Ergebnis ihre Trassen in geeigneter Weise planerisch gesichert werden.

ICE-Anbindung von Darmstadt: Fahrgastnutzen muss im Zentrum stehen!

Ergänzend zu den vor einem Jahr in der Hessen-Schiene Nr. 77 veröffentlichten Angebotsüberlegungen wird für die Infrastruktur folgender konkreter Vorschlag unterbreitet.

Annahmen

Finanziell realistisch ist nur die stufenweise Umsetzung der NBS Frankfurt - Mannheim. Politisch Konsensfähiges wie eine aufwärtskompatible Nordeinbindung sollte vor die Klammer gezogen und rasch umgesetzt werden. Eine leistungsfähige Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes hat Vorrang vor einer knotenfernen Autobahntrasse mit Westbahnhof, weil nur so die Führung einer RMV-integrierten Fernzuglinie zum Flughafen und zugleich eine Stufenrealisierung möglich wird.

Aus Fahrgastsicht ist der Begriff „Voll-einbindung“ endlich funktional zu definieren. Eine echte Volleinbindung muss die Zusatzgleise der NBS im Norden wie im Süden systemgerecht mit dem bisherigen Gleisbild des Darmstädter Hauptbahnhofes verknüpfen und darf dennoch den übrigen Zugverkehr nicht behindern.

Konkrete Lösung

Im Darmstädter Hbf werden die NBS-Gleise richtungs-asymmetrisch und für einen „Linksfahrbetrieb“ trassiert:

Das nordgehende bahnsteiglose Gleis nach Frankfurt kann mit hoher Geschwindigkeit (230...250km/h) befahren werden. Bei energiesparender Fahrweise zwischen Mannheim und Frankfurt passieren die ICE-Züge den Hbf „ausrollend“ in Richtung Zeppelinheim. Ab dort sind ohnehin nur 160 und ab Stadion 120 km/h möglich.

Das Richtungsgleis von Frankfurt nach Mannheim wird für nur 180...190 km/h, jedoch mit voller Systemeinbindung ins

örtliche Gleisbild, trassiert.

Die Differenzierung in ein „schnelles“ und ein „etwas weniger schnelles“ Durchfahrtsgleis ermöglicht es, den nachrüstbaren NBS-Abschnitt an der Autobahn nur noch eingleisig zu planen (beengte Platzverhältnisse) und bei Bedarf später zu realisieren.

Der Richtungsrücktausch sowie die Ein-/Ausfädelung zu den Bestandsgleisen erfolgen in geeignete gerade Streckenabschnitte in einiger Entfernung vom Hbf.

Im laufenden Planfeststellungsabschnitt 1 muss die bisher nur eingleisige Verknüpfung zwischen NBS und Riedbahn südlich Zeppelinheim in eine leistungsfähige, zweigleisige umgewandelt werden.

Vorteile

- Auflösung der Planungs- und Investitionsblockade
- ITF-Anforderungen werden sowohl bundesweit als auch vor Ort erfüllt
- Dezentrale Verknüpfungen im ICE-Netz entlasten die großen Systemknoten
- Zwei Fernzüge mit Bahnsteigkorrespondenz je Richtung und Knoten sind möglich
- Ein „ICE-Westbahnhof“ ist dauerhaft verzichtbar
- Eine zusätzliche Nahverkehrsbestellung zum Flughafen ist entbehrlich
- Vermeidung konflikträchtiger Doppelinvestitionen und Doppeleingriffe
- Tunnelführung im Bereich der Eschollbrücker Straße

Kommentar: Darmstadt ist überall

Der Stillstand in Darmstadt resultiert aus klassischen Interessenswidersprüchen: Halten oder Durchfahren? ÖV-Anschlussknoten oder PKW-Zubringer? Zukunftsoffene Leistungsfähigkeit oder klientelorientierte „Eingriffsminimierung“?

Bereits der Konflikt in Mannheim hat gezeigt: Der Nutzen von Bypass-Strecken ist begrenzt. Ist es realistisch, dass ICE-Sprinter zusätzlich zum bestehenden Angebot, allein wegen einiger Minuten Fahrzeitverkürzung, wie Pilze aus dem Boden schießen? Eine isolierte Umfahrung von Darmstadt erhöht ja keinesfalls die Durchfahrtsgeschwindigkeiten in Frankfurt/M, Hanau, Fulda, Kassel, Göttingen und Hannover: Nirgends dort kann man mit 200 oder gar 300 km/h durchrauschen. Und nirgends gibt es in unserem dicht besiedelten Land realistische Planungen für weitere Hochgeschwindigkeitsumfahrungen, von deren (Nicht-)Finanzierbarkeit ganz abgesehen.

Darmstadt ist – ungeachtet lokaler Wunderlichkeiten – ein bundesweiter Testfall: Will man einen bürgernahen, bezahlbaren, dichten IC(E)-Fernverkehr, der die Nahverkehrsknoten intelligent vernetzt und teilweise auch in Verbundtarife integriert ist? Oder überlässt man erhebliche Teile des schienenaffinen Marktes bei Reisen bis 300...400 km durch das Schielen auf die Fliegerei letztlich kampflos Auto und Fernbus? Und bemäntelt dies mit provinziellem Ablasshandel in Gestalt ÖV-ferner ICE-Haltepunkte wie Darmstadt West?

Die Eskalation um Stuttgart21, aber auch der Stillstand bei den hessischen Großprojekten legt den Finger in die eigentliche Wunde: Die miserable Planungs- und Kommunikationskultur nicht nur auf Bundesebene - und leider über Parteigrenzen hinweg. Der Bund, aber auch die Länder, stehen vor dem Scherbenhaufen eines naiven Wunschdenkens.

Und auch in Hessen gibt es mit der „Nordmainischen S-Bahn“ ein Projekt, an dem trotz Kostenexplosion mit erstaunlicher Sturheit festgehalten wird, obwohl andere Lösungen nicht nur billiger, sondern auch leistungsfähiger wären. Auch dort wollten Politiker fachliche Bedenken lange nicht hören. Die Schuld an solchen Fehlentwicklungen tragen letztlich die „Abnicker“ in unseren Parlamenten, für die Verkehrspolitik primär auf Autobahnen und Flughäfen stattfindet.

Nur eine konsequente Orientierung der Infrastrukturpolitik am fahrgastfreundlichen Deutschland-Takt wird aus der Sackgasse führen. Ein „Augen-zu-und-durch“ kann, darf und wird es nicht geben!

Christian Behrendt

Reisetipp: Mit der Draisine durch das Wehretal

(fl) Der „Verein zum Erhalt von Signal- und Sicherungstechnik“ hat sich zum Ziel gesetzt, Eisenbahnalltag im Betriebswesen der Deutschen Bahnen ab 1920 zu erhalten und vorzuführen.



An der ehemaligen Kanonenbahn, zwischen Bischhausen und Waldkappel, befindet sich die zwei Kilometer lange Draisinenstrecke des Vereins. Die

Anlagen, bestehend aus Schranken der verschiedensten Bauarten, Blinklichtanlagen, Vor- und Hauptsignal, Stellwerkstechnik und Fernmeldetechnik, sind Bestand des Freilichtmuseums, welche einen in Deutschland einzigartigen Lehrpfad ergeben. Höhepunkt ist die Anrufschanke, die rund 1500 Meter von der Bedienstelle entfernt ist.

Seit August heißt es Bahn frei für die

Draisinen, und das im wahrsten Sinne des Wortes. Auf dem Teilstück der stillgelegten Kanonenbahn haben stets die Fahrraddraisinen Vorfahrt – wie bei der echten Eisenbahn.

Interessenten können sich unter den Telefonnummern 05658 9229859 oder 0151 40152538 melden und einen Fahrtermin ausmachen. Öffnungszeiten ab dem 14. August (außer bei Dauerregen): samstags und sonntags von 10.00 bis 19.00 Uhr (und nach Vereinbarung).

Waldkappel-Bischhausen liegt an der NVV-Buslinie 200 Hessisch Lichtenau – Eschwege – Mühlhausen, die am Wochenende ungefähr zweistündlich bedient wird und in Hessisch Lichtenau Anschluss von und zur Lossetalbahn bietet.

*Mit der Draisine unterwegs
zwischen Bischhausen und
Waldkappel*

*2 Fotos: Verein zum Erhalt
von Signal- und
Sicherungstechnik*



Sonderfahrt an die Ahr mit 200 Fahrgästen

(jl) Bei schönstem Spätsommerwetter genossen rund 200 Fahrgäste die Fahrt mit dem Sonderzug nach Ahrweiler. Die diesjährige Sonderfahrt führte über das Lahn- und Rheintal nach Ahrweiler an der Ahr. Außerdem wurden die Andernacher Hafenbahn und der Anschluss zum Kalkwerk Steeden befahren.

Etwa eine Woche vor der Fahrt schickte die Deutsche Bahn noch einen neuen Fahrplan, da zwischen Gießen und Wetzlar eine Baustelle eingerichtet wurde und nur ein Gleis benutzbar war. Dies bedeutete die Vorverlegung der Abfahrtszeit um eine halbe Stunde zwischen Butzbach und Gießen. Alle mitreisenden Fahrgäste wurden deshalb noch mit einem Brief auf die neuen Abfahrtszeiten hingewiesen und fanden sich rechtzeitig auf den Stationen ein. Bis Limburg wurde die halbe Stunde Zeitguthaben dann mit meh-

reren längeren Halten in Wetzlar, Weilburg und Villmar „abgefeiert“, sodass der Zug ab Limburg wieder im regulären Fahrplan lief.

Am Rhein angekommen, wurde zunächst rechtsrheinisch über Ehrenbreitstein und Engers nach Neuwied gefahren. Dabei konnte auch die neue Buga-Seilbahn vom Deutschen Eck in Koblenz nach Ehrenbreitstein beobachtet werden. Nach zweimaligem Fahrtrichtungswechsel in Neuwied und Koblenz-Lützel ging es dann am Rhein entlang nach Remagen,

Zwischen Arfurt und Villmar ist der Sonderzug Richtung Koblenz unterwegs

Foto: Andreas Christopher



Weinmarkt auf dem Marktplatz in Ahrweiler

um von dort ins Ahrtal zu fahren.

In Ahrweiler-Markt leerte sich der Zug dann stark, denn die meisten Mitreisenden besuchten das Stadtfest in dem kleinen Winzerstädtchen. Zahlreiche Wein- und Essstände luden zum Verweilen ein. Auch die mittelalterliche Stadtbefestigung mit Stadtmauer und den vier Stadttoren konnte man entdecken. In den Weinber-



gen nördlich der Stadt waren die roten Trauben fast reif für die Weinlese.

Wer die Ahrtalbahn weiter bereisen wollte, konnte mit einem Planzug der Deutschen Bahn weiter bis Kreuzberg fahren. Hier wartete auf einem Abstell-

Der Sonderzug abgestellt in der Mittagspause im Bahnhof Kreuzberg Foto: Günther Moses





Hier kommt man nicht jeden Tag mit dem Zug hin: Hafensbahn Andernach

gleis der Sonderzug auf die Rückfahrt. Gegen 15:21 Uhr startete die Fahrt zurück über Altenahr, Dernau und Ahrweiler nach Remagen und weiter nach Andernach. Infolge einer Signalstörung in Andernach konnte die Fahrt erst nach rund 20 Minuten fortgesetzt werden.

In Andernach befuhr der Zug die Hafensbahn und erregte bei den Anwohnern und Passanten einiges Aufsehen. Einen Personenzug hatte man auf dieser Strecke wohl selten oder nie gesehen; jedenfalls war vielen Anwohnern das Stauen im Gesicht abzulesen. Zunächst konnte vom Zug aus das neue Containerterminal besichtigt werden, anschließend war im alten Hafenteil Zeit genug, um sich kurz die Füße zu vertreten. Der nahe Rhein übte dabei auf viele Fahrteilnehmer einen besonderen Reiz aus.



Unterwegs auf den Gleisen der Hafensbahn



Im letzten Abendlicht wird das Kalkwerk Steeden erreicht Foto: Hans-Peter Günther

Weiter ging die Fahrt mit einem kurzen Halt in Koblenz zurück ins Lahntal über Nassau und Limburg nach Kerkerbach, wo schon Herr Oest von den Kalkwerken Steeden sowie ein Mitarbeiter des Eisenbahnbundesamts auf den Sonderzug warteten, sollte doch die Sonderfahrt der erste Personenzug auf der im Sommer wiedereröffneten Anschlussbahn zum Kalkwerk sein. In den letzten Strahlen der Abendsonne kam man am Kalkwerk

an und fuhr auch umgehend wieder zurück, da durch die Stellwerksstörung in Andernach einige Verspätungsminuten angefallen waren.

Zurück ging die Fahrt über Weilburg, Wetzlar, Gießen nach Butzbach. wo der Sonderzug gegen 20:50 Uhr wieder eintraf.



Im Kalkwerk Steeden: Links ein Kalkzug unter der Verladeanlage

Kurhessenbahn

Streckenfest der Kurhessenbahn

(js) Zur Wiedereröffnung der Burgwaldbahn nach den Bauarbeiten wird am 23./24. Oktober 2010 ein Streckenfest stattfinden. An diesem Wochenende werden Feierlichkeiten an den Bahnhöfen Wetter, Ernsthausen und Frankenberg stattfinden. In Münchhausen kann noch keine Feier veranstaltet werden, weil das Bahnhofsumfeld bis dahin noch nicht fertig gestellt sein wird, und somit dort kein geeigneter Platz zur Verfügung steht. Die Organisation der Feierlichkeiten an den Stationen wird weitgehend von den Gemeinden übernommen. Somit sind in Ernsthausen und Frankenberg Bilderausstellungen über die Orte und die Bahn geplant, die die Entwicklungen des Zugverkehrs in der 120 jährigen Geschichte der Burgwaldbahn aufzeigen.

Genauere Fahrpläne und eingesetztes Fahrzeugmaterial sind der Redaktion derzeit noch nicht bekannt. Erwartungsgemäß wird die Kurhessenbahn die meisten planmäßigen Züge durch historische Zuggarnituren ersetzen, und den Fahrplan durch zusätzliche Züge ergänzen. Auch für die Sonderzüge gelten bei den Streckenfesten der Kurhessenbahn die normalen Fahrkarten aus den Automaten. Einschränkungen für die Fahrgäste des normalen Verkehrs bestehen somit nicht. Etwas ungewöhnlich könnten allerdings die eingesetzten Züge an diesem Tag sein.

Bisher geplant ist der Einsatz der Schienenbusgarnitur VT 798 der Oberhessischen Eisenbahnfreunde Gießen, wie sie bis etwa 1990 auf der Burgwaldbahn

im Einsatz war, sowie ihr Pendant aus dem Osten. Die Deutsche Reichsbahn der ehemaligen DDR hatte ebenfalls Schienenbusse für den Einsatz auf Nebenstrecken entwickelt. Ein Exemplar des VT 772 befindet sich noch im Besitz der Oberweißbacher Bergbahn in Thüringen, und wird zum Streckenfest erwartet.

Edertalbahn

stillgelegter Abschnitt

Frankenberg - Korbach

Kommt die Wiederinbetriebnahme?

(js) Ein Dauerthema der letzten Jahre in der Hessenschiene ist immer wieder die Reaktivierung der Edertalbahn zwischen Frankenberg und Korbach. Die Tendenzen pendeln ständig zwischen Reaktivieren und Stilllegen.

Derzeit zeichnet sich wieder etwas Bewegung ab. Es finden erneut Gespräche zwischen dem Hessischen Verkehrsminister Dieter Posch, dem Landrat Dr. Reinhard Kubat, der Kurhessenbahn und dem Nordhessischen Verkehrsverbund statt. Dabei wird über einen Minimalausbau der Strecke verhandelt, der im Anfangsstadium einen erneuten Saisonverkehr zwischen Frankenberg und Herzhausen beinhaltet. Die Strecke könnte mit einem Investitionsvolumen von etwa 14 Millionen Euro hergerichtet werden, wovon 9,7 Millionen für den Teilabschnitt Herzhausen – Korbach entfallen. Nach Angaben der Kurhessenbahn wird die Stellwerkstechnik in Korbach und in Frankenberg derzeit darauf ausgelegt, dass zwischen den beiden Bahnhöfen ein Zugverkehr stattfinden kann. Bei Verzicht auf

eine Kreuzungsstation könnte dann ein Zwei-Stunden-Takt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h stattfinden. Die jährlichen Betriebskosten für eine solche Bedienung werden mit 1,9 Millionen Euro angegeben. Die Finanzierung müsste vom Land und den Kommunen getragen werden. Für September sind weitere Gespräche geplant.

Obere Lahntalbahn Marburg - Biedenkopf - Erndtebrück RMV-Linie 43 Stadtfest Bad Laasphe

(js) Vom 27. bis 29. August fand in Bad Laasphe wieder das traditionelle Stadtfest statt. Wie bereits im letzten Jahr hat die Kurhessenbahn in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern und auf Bestellung des ZWS (Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd) auch in diesem Jahr wieder ein sehr ausgedehntes Zugangebot zum Stadtfest angeboten. Zusätzliche Züge verkehrten zwischen Erndtebrück, Bad Laasphe und Biedenkopf. Damit die Festbesucher auch noch nach ausgedehntem Feiern sicher nach Hause kommen konnten, verkehrten zusätzliche Busse und Züge bis tief in die Nacht. Die letzte Zugabfahrt in der Nacht von Samstag auf Sonntag in Richtung Erndtebrück war beispielsweise um 2.35 Uhr ab Bad

*Verkaufscontainer der Buchhandlung
auf dem Kurzzeitparkplatz vor dem
Bahnhof Marburg.
Foto: Jürgen Schmied*

Laasphe. Somit wurde den ganzen Samstag bis zur genannten Zeit ein Zwei-Stunden-Takt angeboten, nach 20 Uhr allerdings nur noch zwischen Biedenkopf und Erndtebrück.

Neben dem Zugverkehr führen in diesem Jahr aufgrund des Erfolges im Jahr 2009 wieder an zwei Nächten, nämlich von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag, auf verschiedenen Linien von der Kurhessenbahn organisierte Busverkehre ins Umland von Bad Laasphe, das von der Schiene nicht erreicht wird. Die Busse verkehrten bis ca. 2:30 Uhr im Ein- bzw. Zwei-Stundentakt.

Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt RMV-Linie 30 Bahnhof Marburg: Umbau beginnt

(js) Nachdem der Umbau des Empfangsgebäudes im Bahnhof Marburg bereits seit fast 20 Jahren angekündigt ist, zeigen sich seit ein paar Wochen erste Bautätigkeiten. Während in den vergangenen Monaten



bereits mehrere Container mit Bauschutt aus dem Obergeschoss gefüllt wurden, musste die Bahnhofsbuchhandlung ab Mitte August in einen Container auf den Kurzzeitparkplatz vor dem Empfangsgebäude ausweichen. Weil der Bauschuttcontainer bereits über die Sommermonate einige Parkplätze in Beschlag genommen hatte, stehen derzeit leider keine Kurzzeitparkplätze zur Verfügung. Die Räume der Bahnhofsbuchhandlung im Südflügel sind für die Umbauarbeiten gesperrt.

Bahnhof Butzbach vor dem Abriss

(jl) Das erst Anfang der 1970er Jahre gebaute Bahnhofsgebäude soll abgerissen werden. Dies berichtete die Butzbacher Zeitung Ende August. Dass zwischenzeitlich stark heruntergekommene Gebäude steht seit rund zwei Jahren leer und verkommt immer mehr. So mussten vor einem Jahr die großen Scheiben der Warthalle herausgenommen werden, weil sie aufgrund mangelhafter Dichtungen drohten, auf den Gehsteig zu stürzen. Nur im Keller befinden sich noch im Betrieb be-

Soll nächstes Jahr abgerissen werden: Das leerstehende Bahnhofgebäude von Butzbach



findliche Telekommunikationsanlagen.

Ein konkreter Ersatz für das Gebäude ist wegen Geldmangels nicht geplant. Die Bahn scheint nur bereit, für die wegfallende Bahnsteigüberdachung Witterschutzhäuschen aufzustellen. Die Fahrkartenausgabe zog schon vor einigen Jahren in ein Büro der Energieversorgung Butzbach am Bahnhofsvorplatz um. Das Tochterunternehmen der Stadt Butzbach betreibt das Kundenbüro; die DB-Agentur ist eine der umsatzstärksten im weiten Umkreis.

Dill-Strecke

Gießen - Wetzlar - Dillenburg - (Haiger - Betzdorf)

Streckenjubiläum im Jahre 2012

(jh, jl) 2012 jährt sich zum 150. mal die Eröffnung der Bahnstrecke Gießen - Dillenburg - Betzdorf. Aus diesem Anlass plant der Lahn-Dill-Kreis am 6. Mai 2012 ein großes Jubiläumstfest.

Zur Aufarbeitung der Geschichte der

Das BW-Dillenburg noch voll in Betrieb mit einer Dampflok der Baureihe 94

Foto: R. Ruffert (+), Archiv J. Hellmig)



Bahnstrecke möchte die Arbeitsgemeinschaft Schienenverkehr Westerwald Berichte und Niederschriften sammeln, um sie bei einer Ausstellung dem breiten Publikum vorstellen zu können.

Wer alte Fotos, Urkunden, Akten, Pläne und andere Gegenstände von der Bahnstrecke hat, möge sich bitte mit Herrn Jochem Hellmig in Daaden (Tel: 02743 6338) in Verbindung setzen.

Limburg

Fortbestand der DB-Werkstatt Limburg gesichert?

(hpg) Im Bereich des ehemaligen Ausbesserungswerkes Limburg betreibt DB Regio Hessen nach wie vor eine Fahrzeug-Werkstatt. Seit der 2004 erfolgten Modernisierung und Erweiterung der Werkshalle werden dort sowohl Regionaltriebwagen der Deutschen Bahn und der DB-Tochter „KurahessenBahn“, als auch die 27 Diesel-Triebwagen der „vectus Verkehrsgesellschaft mbH“ gewartet. Das Werk beschäftigt aktuell rund 50 Mitarbeiter der Deutschen Bahn. Mit der von der Hessischen Landesbahn GmbH (HLB) gewonnenen Ausschreibung des Netzes „Lahn-Vogelsberg-Rhön“, entfällt ab Dezember 2011 die Instandhaltung der bislang von der DB dort eingesetzten Triebwagen. Diese Veränderung hätte erhebliche Folgen für den Standort Limburg und die Zahl der Mitarbeiter.

HLB mit eigenem Werkstattpersonal?

Die Hessische Landesbahn GmbH würde den Werkstatt-Standort auch für die zukünftig zwischen Limburg, Gießen und Fulda eingesetzten 23 neuen Triebwagen

der Bauart LINT 41 nutzen. Allerdings möchte die HLB für die Instandhaltung ihrer Fahrzeuge eigenes Werkstatt-Personal beschäftigen. In kürzlich veröffentlichten Stellenanzeigen sucht die HLB neben einem Werkstatt-Leiter auch weitere Mitarbeiter für die Instandsetzung. Auf unsere Nachfrage konnte die neue Pressesprecherin der HLB, Susanne von Weyhe, lediglich bestätigen, dass Verhandlungen mit der DB im Gange seien.

Dienstleister DB-Werkstatt

Ein Sprecher der Deutschen Bahn bestätigte auf Anfrage, dass das Regiowerk in Limburg bislang und auch zukünftig Aufträge von anderen Verkehrsunternehmen annimmt. So werden in Limburg Güterwagen für den Tonzugverkehr für die DB Schenker Rail instandgesetzt. Außerdem ist das Werk für die Instandhaltung von acht modernen Militär-Begleitwagen zuständig, mit denen deutsche und ausländische Soldaten ihre Manöver-Standorte erreichen. Ob es eine vergleichbare Kooperation zwischen der DB und einem nicht zur DB gehörenden Verkehrsunternehmen bereits an anderen Standorten gibt, konnte der DB-Sprecher nicht sagen.

Taunusbahn Brandoberndorf - Usingen - Friedrichsdorf RMV-Linie 15 Neue Fahrkartenautomaten

(jl) Schon seit einigen Monaten werden an der Taunusbahn neue Fahrkartenautomaten getestet. Sie zeichnen sich



Gut getarnt hinter dem Warthäuschen steht der Fahrkartenautomat

durch eine berührungsempfindliche Anzeige aus. Die neue Bedienoberfläche lässt sich zügig bedienen. In den nächsten Jahren sollen alle RMV-Fahrkartenautomaten durch die neue Generation ersetzt werden.

Anlass zur Kritik geben die Aufstellungsstandorte der neuen Automaten. So wurde in Hasselborn der Automat außerhalb des Warthäuschens hinter einer Wanderkarte installiert. damit ist er für ortsunkundige Fahrgäste schlecht zu finden. Zudem tropft vom Warthäuschen regenwasser auf den Automat, welches unten am Betonsockel wieder abläuft. Warum man den Automat nicht gleich wettergeschützt ins große Warthäuschen gestellt hat, erschliesst sich dem normalen Fahrgast leider nicht.

600 Jahre Hundstadt

(j1) Am letzten Juliwochenende beging die Gemeinde Hundstadt ihr 600-jähriges Jubiläum. Aufgrund der Festivitäten

verkehrten bei der Taunusbahn am Sonntag alle Züge mit zwei Triebwagen, welche gut angenommen wurden. Durch das erhöhte Platzangebot kam es zu keinen Verspätungen.

Der Fahrkartenautomat dort war dem Ansturm nicht gewachsen und stellte seinen Dienst gegen 14.30 Uhr ein: Der Wechselgeldspeicher war durch die häufige Nutzung geleert. Am Bahnhof selbst stand der RMV-Infobus, dessen Besetzung unkompliziert den Fahrkartenverkauf übernahm.

Soviel Flexibilität würde man sich auch von der Deutschen Bahn wünschen: Eine Woche vorher fand am Frankfurter Hauptbahnhof ein Jubiläumsfest zur 175-Jahr-Feier der Deutschen Bahn statt. Die DB setzte ihre Züge aber nur in gewohnter Länge ein. So gab es in zahlreichen Mittelhessenexpress-Zügen sowohl morgens wie nachmittags schon ab/bis Gießen teilweise nur noch Stehplätze. Die Überfüllung der Züge verursachte zudem Verspätungen.

600 Jahre Hundstadt: Der Bahnhof in Hundstadt wurde am Jubiläum stark genutzt



Bahnreisen sind „pädagogisch wertvoll“!

(fl) Kennen Sie das Prädikat „pädagogisch wertvoll“ auf Büchern und Spielsachen? Eigentlich müsste auch Bahnfahren mit dem Siegel ausgezeichnet werden. Ich nehme es in Kauf, dass der Bahnhof meiner immerhin 50.000 Einwohner zählenden Heimatstadt für den Kinderwagen so gut geeignet ist wie die Sahelzone für ein Schlittenhunderennen. Denn für meinen knapp eineinhalbjährigen Sohn ist jede Bahnreise ein Stück Schule des Lebens.

Zwischen dem Krabbeln und dem – wohlgeerntet sicheren – Laufen im Mittelgang der gängigen Wagenbauarten lagen bei meinem Jüngsten gerade einmal acht Wochen. Freilich erinnert seine Beinstellung ein wenig an die diejenige, wie sie bei altgedienten DDR-Reichsbahnerinnen oder Bundesbahnschaffnern meist zu finden war: breit, standhaft, „hier komme ich“...

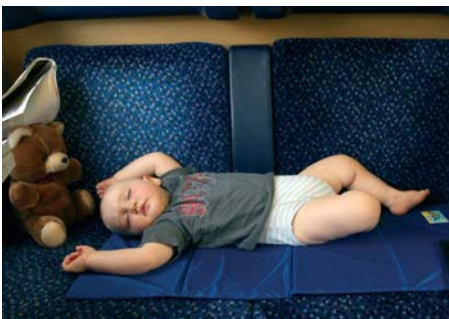
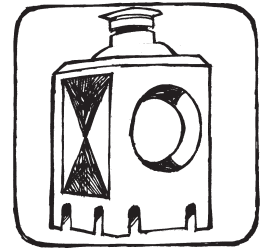
Eindeutiger Favorit unter den Bahnwagen ist natürlich der Doppelstockwagen Bauart Görlitz, denn nirgendwo sonst lässt sich auf Reisen auch das Treppensteigen trainieren. Moderne Triebwagen wie der elektrische „Talent“ können darüber hin-

aus mit prima leuchtenden und gut greifbaren Knöpfchen

punkten, bei deren Betätigung sich entweder eine Tür öffnet oder sich die Stimme des Fahrers meldet, was der Angerufene zugegebenermaßen weniger amüsant finden dürfte.

Ein Einjähriger im Bahnabteil wirkt sich ganz eindeutig positiv auf das Wohlbefinden so manches Mitreisenden aus. Mal eben schnell in das Antlitz eines still lesenden Zeitgenossen gegrinst oder der Handy-Telefoniererin schelmisch zugewunken – schon erhellt sich nahezu jedes Gesicht. Der kleinkindliche Charme reicht durchaus, um der Marburger Urlaubergemeinschaft eine Frikadelle aus dem Picknickkorb zu entlocken oder eine thailändische Familie dazu zu bringen, einen Großteil ihres Süßigkeiten-Vorrates zu verschenken.

Wie halte ich mein Kleinkind auf Reisen bei Laune? Dieser Frage mag sich die ADAC-Motorwelt widmen oder die Kundenzeitschrift mancher Fluglinie. Bei Bahnreisen stellt sie sich selten bis nie. Kein anderes Verkehrsmittel erlaubt so viel Bewegungsfreiheit auf Reisen wie die Bahn, selbst im eng bestuhlten ICE der dritten Generation. Ein wenig Planung gehört dazu. Hauptreisetage sind zu meiden, direkte Verbindungen gegenüber den schnellstmöglichen zu bevorzugen. Wenn alles passt, gehören die An- und Abreisetage zu den schönsten des Urlaubs!



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.
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach

Beitrittserklärung

Ich unterstütze die Ziele des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus e.V. und möchte Mitglied werden. Als Beitrag zahle ich jährlich

- 33 Euro Einzelmitglied
- 24 Euro Schüler, Studierende, Auszubildende, Wehrdienstleistende, Zivildienstleistende - Nachweis für Ermäßigung liegt bei
- 135 Euro Kommunen, Verbände, Firmen - Ermäßigung auf Anfrage

HS 81

Ort

Datum

Unterschrift

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Einzugsermächtigung

Mit dem Bankzug meines Mitgliedbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.:

BLZ:

bei (Kreditinstitut):

in:

bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort

Datum

Unterschrift

