

# HESSEN SCHIENE

Nr. 82

Januar - März 2011



- RegioTram-Ausbau in Obervellmar beginnt
- Frankenberg - Marburg erneuert
- Rheingau-Linie geht an den Start

**PROBA H & BUS**  
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,40 Euro





... PÜNKTlich WIE IMMER!

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.pobahn-bus.org  
AG Gießen VR 3732

Druck Druckhaus Gratzfeld, Butzbach  
Auflage 1400 Exemplare

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Hermann Hoffmann,  
Friedrich Lang, Jürgen Lerch, Oliver Günther, Dr.  
Franz Grolig, Hans-Peter Günther, Andreas Christo-  
pher, Jürgen Schmied, Lars Kühnemund, Martin Böhm

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 28.02. 2011  
Erscheinungsweise: vierteljährlich

Erhältlich bei den Bahnhofsbuchhandlungen  
Bad Kreuznach, 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. 8 vom 1. Dez. 2010

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,

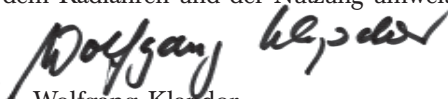
Die Finanzierung von Bauprojekten im lokalen öffentlichen Verkehr, wie auch im Straßenverkehr der Städte und Gemeinden, wird in den kommenden Jahren neu geregelt werden müssen. Das Regelwerk mit dem sperrigen Namen „Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz“ hat endgültig ausgedient. Zunächst stellt sich die bange Frage, wie viele Mittel es künftig überhaupt zu verteilen gibt.

Ein Teil des Mineralölsteueraufkommens hat bislang die Finanzierung kommunaler Verkehrsaufgaben ermöglicht. Doch ist damit auch künftig zu rechnen? Fest steht, dass alle Verkehrsträger Kosten verursachen. Den einen zu besteuern, um den anderen zu fördern, ist nur eingeschränkt legitim. Nämlich dann, wenn vom einen im besonderen Maße eine Umweltbelastung ausgeht und es im Interesse der Allgemeinheit liegt, die Nutzung zu verteuern. Dass der motorisierte Individualverkehr noch über Jahrzehnte die Umwelt überproportional belastet, ist leider zu erwarten. Doch muss diese Wahrheit auch von den politisch Verantwortlichen ausgesprochen werden.

Muss die Finanzierung öffentlicher Verkehrsprojekte überhaupt zwangsläufig zu einem Großteil eine (umweltpolitisch legitime, aber nicht immer gerechte) Quersubventionierung durch Autonutzer darstellen? Wäre eine allgemeine Verkehrsabgabe nicht sogar gerechter? Die heutige Discount-Mentalität ermöglicht es beispielsweise, dass große Handelsketten am Rande der Städte günstiges Bauland erwerben und Großmärkte eröffnen. Die Kunden erreichen die Einkaufsstätten „selbstverständlich“ mit dem PKW. Wenn sich genügend Potenzial ergibt, „darf“ die zuständige Kommune vielleicht noch eine Buslinie einrichten...

Liegt es nicht nahe, solches Gebaren mit einer allgemeinen Verkehrssteuer zu erschweren? Die Mittel daraus stünden nicht nur dem Nahverkehr zu, sondern würden auch gebraucht, um die Innenstädte neu zu beleben, um stadtnahe Industriebrachen zu sanieren und vieles mehr. Und die Formel, nach welcher eine solche Verkehrssteuer zu berechnen wäre? Wer seinen Kunden und Mitarbeitern viele Parkplätze anbietet, verursacht Verkehr und soll dafür bezahlen. Leider mahlen die Mühlen heute noch genau andersherum: Wer beispielsweise eine Gaststätte betreibt, wird sogar verpflichtet, für Parkraum zu sorgen...

Die Neuordnung der Gemeindeverkehrsfinanzierung bietet somit die Chance, verkehrsvermeidendes Verhalten zu belohnen und klassische Innenstadtlagen zu stärken. Denn nur funktionierende Siedlungsverbände sind kompatibel mit dem Zufußgehen, dem Radfahren und der Nutzung umweltverträglicher Massenverkehrsmittel.



Wolfgang Klapdor  
Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.



Pinwand ..... 4  
Tipps und Infos ..... 6



Ausbau in Obervellmar beginnt ..... 7  
Eurobahn fährt zweimal täglich Dortmund - Kassel ..... 10  
Nordhessische Zeitungsleser geben Schulnoten ..... 11  
Neue Herkulesbahn in Kassel? ..... 12



Neuer Fahrplan auf der Main-Weser-Bahn weiterhin mit Mängeln ..... 15  
Gießen: Bahnhofsumbau abgeschlossen ..... 17  
Eurocity nach Siegen schon 2011 vor dem Aus? ..... 18  
Letzte Gleisanschlussförderung des Landes geht nach Limburg ..... 19  
Limburg: Empfangsgebäude runderneuert ..... 21  
Tunnelbau im Taunus und an der Lahn ..... 22  
25 Buslinien im Lahn-Dill-Kreis wechseln ihren Betreiber ..... 24  
Lumdatal-Busverkehr: Verschlechterungen im laufenden Fahrplan ..... 25  
Marburg: Bessere Busverbindung auf die Lahnberge gefordert ..... 26  
Burgwaldbahn: Modernisierung abgeschlossen ..... 28  
Streckenfest der Kurhessenbahn ..... 29



RheingauLinie mit neuen Fahrzeugen und Fahrplänen ..... 33  
Busse im Rheingau und Taunus erhalten neue Fahrpläne ..... 36  
Frankfurt nimmt Riedberg-Stadtbahn in Betrieb ..... 38



Neue RMV-Fahrkartenautomaten vorgestellt ..... 40  
Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz läuft aus ..... 41  
Streckentelegramm ..... 45  
Schlusslicht ..... 50

---

*Titelbild: Der moderne Triebwagen 646 213 der Kurhessenbahn erreicht als RB 23664 den neuen Haltepunkt in Simtshausen. Das Umfeld sowie die angrenzende Schrankenanlage ist noch nicht fertig gestellt, so dass an Stelle der Schranke noch ein Sicherungsposten mit Absperrband eingesetzt ist. Foto (24.10.2010): Jürgen Schmied*

*Rückseite: Blick auf den Bahnübergang Ziegelhüttenweg in Frankfurt-Sachsenhausen und dahinter auf die Frankfurter Innenstadt mit der Paulskirche und der Baustelle von „Myzeil“ (16.02.2008) 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.



<b>Datum</b>	<b>Veranstaltung</b>	<b>Ort</b>
<b>11.01.11</b> 19:30 Uhr	<b>RV-Treff Mittelhessen</b>	<b>Cafe Giramondi</b> <b>Bahnhofstraße 53, Gießen</b>
<b>12.01.11</b> 18:30 Uhr	<b>Rv-Treff Osthessen</b>	<b>Gaststätte Zum Felsenkeller</b> <b>Leipziger Straße, Fulda</b>
<b>03.02.11</b> 18:30 Uhr	<b>RV-Treff Nordhessen</b>	<b>Haus am Fluss,</b> <b>Brückenstraße 21, Melsungen</b>
<b>08.03.11</b> 19:30 Uhr	<b>RV-Treff Mittelhessen</b>	<b>Cafe Giramondi</b> <b>Bahnhofstraße 53, Gießen</b>
<b>09.03.11</b> 18:00 Uhr	<b>Rv-Treff + JHV Osthessen</b>	<b>Geschäftsstelle Nordbahnhof</b> <b>Lauterbach</b>
<b>30.03.11</b> 19:30 Uhr	<b>RV-Treff Nordhessen</b>	<b>Umwelthaus, Wilhelmstr. 2</b> <b>Kassel</b>

**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, 67573 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

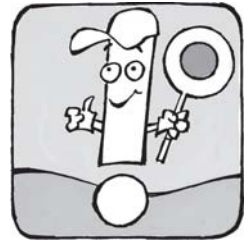
## Mehr Serviceleistungen auf bahn.de

### Fahrplanauskunft mit mehr Informationen zu kurzfristigen Änderungen / Reisegutscheine jetzt auch auf bahn.de einlösbar / Online-Ticket für Kurzstrecken

(db) Mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 erhalten Nutzer der Auskunft auf [www.bahn.de](http://www.bahn.de) künftig zusätzlich aktuelle Informationen zu Baustellen, bevorstehenden Fahrplanänderungen und kurzfristigen Störungen. Beispielsweise erscheinen die Baustelleninformationen aus den bekannten Max-Maulwurf-Plakaten auch als Textmeldung direkt an den betroffenen Zügen in der Fahrplanauskunft.

„Wir haben die Qualität unserer Fahrplanauskunft weiter ausgebaut. Ab sofort können wir unsere Kunden bereits vor Antritt ihrer Reise über kurzfristige Fahrplanänderungen und größere Be-

triebsstörungen informieren“, so Mathias Hüske, Leiter Online- und Agenturvertrieb bei der DB Vertrieb GmbH.



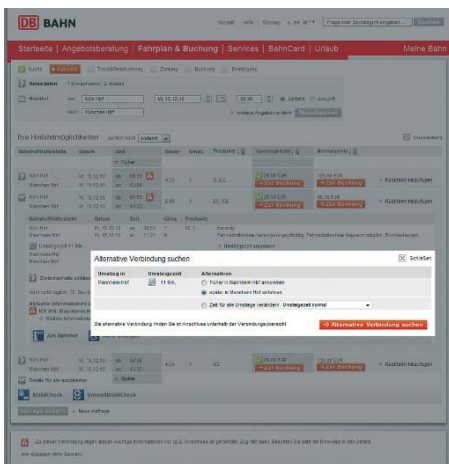
Neben dem Kauf ist jetzt auch das Einlösen von Geschenkgutscheinen auf [bahn.de](http://bahn.de) möglich. Das Einlösen ist ganz einfach: Es muss nur der siebenstelligen Code, der auf dem Gutschein aufgedruckt ist, im Buchungsverlauf eingegeben werden. Selbstverständlich können Bahnkunden die Gutscheine auch weiterhin in den DB Reisezentren und DB Agenturen kaufen und einlösen.

Zu den neuen Serviceleistungen auf [bahn.de](http://bahn.de) gehört auch die Funktion „Umsteigezeit anpassen“. Damit werden Kunden, die ihren Reiseverlauf individuell ändern wollen, mehrere Alternativen zur An- oder Weiterreise angeboten. So kann auf der Detailansicht beispielsweise zwischen „früher am Umsteigebahnhof ankommen“ und somit auch früher losfahren oder „zu einem späteren Zeitpunkt umsteigen“ gewählt werden.

Bislang gab es das Online-Ticket für Entfernungen ab 50 Kilometer – jetzt ist es auch für alle kürzeren Fahrten in den Nah- und Fernverkehrszügen der DB erhältlich, beispielsweise von Frankfurt am Main nach Darmstadt im Intercity oder von Erfurt nach Gotha in der Regionalbahn.

*Jetzt kann man in der Fahrplanabfrage die Umsteigezeit individuell anpassen*

*Grafik: Deutsche Bahn AG*



## Letzte und wichtigste Baumaßnahme für die RegioTram beginnt Ausbau in Obervellmar beginnt

(hh, nvv) Das letzte Nadelöhr im Nahverkehrskonzept der RegioTram wird beseitigt. Mit dem Startschuss am 16. November 2010 nimmt das dritte Gleis in Obervellmar als wichtiger Baustein im Zielkonzept der RegioTram Gestalt an.

Der erste Spatenstich für das Vorhaben „Drittes Gleis Obervellmar bis Ahnatal-Casselbreite“ symbolisiert für das RegioTram-Konzept gleichzeitig die letzte Stufe im Ausbau. Mit der Inbetriebnahme im Dezember 2012 besteht dann ein Nahverkehrssystem, mit dem in Nordhessen die Möglichkeit besteht, Stadt und Region mit einem Fahrzeug umsteigefrei zu verbinden.

Mit dem Bau des dritten Gleises in Obervellmar wird das Nadelöhr am Bahnhof Obervellmar beseitigt und die Voraussetzung für die Umsetzung des RegioTram-Zielkonzeptes geschaffen. Dann steht der damit verbundenen Idee, auf fast allen RT-Strecken einen 30-Minuten-Takt einzuführen, nichts mehr im Wege. Auf der Harles-

häuser Kurve wird dann sogar ein 15-Minuten-Takt durch die Überlagerung der RT-Linien 3 und 4 realisiert.



Insgesamt werden in Bau und Planung des dritten Gleises in Obervellmar bis Ahnatal-Casselbreite 22,3 Mio. Euro investiert, die durch Zuschüsse des Bundes, des Landes Hessen, des Landkreises Kassel, der Gemeinde Ahnatal und der Kurhessenbahn als Betreiberin der Strecke finanziert sind. Der Nordhessische Verkehrsverbund NVV übernimmt dabei die darin enthaltenen Planungskosten in Höhe von 4,5 Mio. Euro.

*Das große Bauschild weckt das Interesse von Michael Aufenanger (Bürgermeister von Ahnatal), Dirk Stochla (Bürgermeister von Vellmar), Uwe Schmidt (Landrat des Kreises Kassel), Marco Rasbieler (DB-Netz AG) und Wolfgang Dippel (NVV-Geschäftsführer).*

*Foto:*

*Dr. Heribert Menzel*



## Baublauf

2010: Noch in diesem Jahr wird damit begonnen, die Baustraßen zwischen Vellmar und Ahnatal herzurichten. Die Baufirma wird dabei in enger Abstimmung mit den beteiligten Kommunen arbeiten, um die Belastung der Anlieger so gering wie möglich zu halten.

2011: Der Beginn der Tiefbauarbeiten und der tatsächliche Gleisneubau zwischen dem Bahnhof Obervellmar und Ahnatal-Casselbreite sind für Februar 2011 geplant. Ab Februar werden die Lärmschutzwände sowie eine Bohrpfehlwand in Obervellmar errichtet, um das Baufeld zu stabilisieren und abzufangen. Darüber hinaus beginnen die Arbeiten für die Eisenbahnüberführung Brückenstraße, die

aufgrund des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Obervellmar-Casselbreite erweitert werden muss. Aus demselben Grund erhält der Rainbach einen neuen Durchlass. In diese Zeit fallen auch die Vorarbeiten für die neue RT-Station in Ahnatal-Casselbreite. Hier werden ebenfalls Lärm- und Stützwände errichtet.

Bis zu den Sommerferien 2011 finden die Bauarbeiten hauptsächlich innerhalb der Zugpausen statt. Eine Vollsperrung ist in dieser Bauphase nur kurzzeitig für den Einbau der Hilfsbrücke der Eisenbahnüberführung Brückenstraße vorgesehen. Die Fahrgäste müssen sich also vorerst nicht auf Schienenersatzverkehr einstellen.

Erst in den Sommerferien ist der Abschnitt Obervellmar - Ahnatal-Weimar

*Die fotorealistische Visualisierung vom fertigen Bahnhof Obervellmar. Diese Abbildung ist auf dem Bauschild zu sehen. Links erkennt man das ehemalige Stellwerk Of. Grafik: NVV*





*Bürgermeister Stochla (links) berichtet über die zunehmende Zahl von Fahrgästen aus weiter entfernten Gemeinden, die an der Haltestelle Vellmar-Osterberg aussteigen, um im nahe gelegenen Einkaufszentrum einzukaufen Foto: Dr. H. Menzel*



komplett gesperrt, um das neue zweite Gleis zu errichten. Außerdem erhält der bisher mit Andreaskreuzen gesicherte Bahnübergang „Auf der Lieth“ in Ahnatal-Casselbreite eine Vollschrakenanlage. Um diese umfangreichen Arbeiten in den Sommerferien abschließen zu können, werden die Baufirmen an unterschiedlichen Stellen gleichzeitig arbeiten. Danach kann der neue Bahnübergang in Ahnatal-Casselbreite bereits in Betrieb gehen.

Nach den Sommerferien wird dann mit dem Rückbau des Bahnsteiges in Richtung Kassel wieder ein Schwerpunkt am Bahnhof Obervellmar gesetzt. Wegen des zusätzlichen Gleises wird ein neuer Mittelbahnsteig nötig, der durch einen Aufzug an die Brücke der Harleshäuser Straße angeschlossen wird und mobilitätseingeschränkten Menschen einen komfortablen Zugang zum neuen Bahnsteig bietet.

Voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 ist die Inbetriebnahme der neuen RT-Station in Ahnatal-Casselbreite vorgesehen. Derzeit wird noch geprüft, ob sich die neue Station sinnvoll in den Fahrplan integrieren lässt, da die volle Kapazität der Strecke erst Ende 2012 mit dem Abschluss der Arbeiten im Bahnhof Obervellmar zur Verfügung stehen wird.

2012: Im Jahr 2012 werden im Bahnhof Obervellmar die neuen Weichen eingebaut und somit das neue dritte Gleis an die Strecke angeschlossen und signaltechnisch eingebunden. Das neue Gleis wird ausschließlich als Dieselstrecke gebaut, so wie der Rest der Kurhessenbahnstrecke Richtung Korbach auch.

### **Besondere Aktivitäten im Oktober 2010**

Bereits im Oktober 2010 wurden Vorabmaßnahmen durchgeführt. Zur Umsiedlung von Zauneidechsen und anderen Reptilien wurden Ausweichhabitate entlang der Strecke der Kurhessenbahn von Obervellmar nach Wolfhagen geschaffen.

Diese Maßnahmen sind im Planfeststellungsbeschluss festgelegt und wurden aus artenschutzrechtlichen Gründen durchgeführt. Mit Hilfe von Sand-, Stein- und Gehölzhaufen entstanden neue Rückzugsräume. Diese Flächen werden als Biotope betrachtet und dürfen nicht verändert werden.

## **Eurobahn zweimal täglich zwischen Dortmund und Kassel**

**NVV und NWL arbeiten an Ersatz für Ausdünnung ab Dezember 2010**

(hh) In früheren Ausgaben der Hessenschiene wurde über die Schwierigkeiten des Fernverkehrs auf der Mitte-Deutschland-Verbindung (Ruhrgebiet - Kassel - Bebra - Thüringen) berichtet. Fernverkehrszüge waren auf der kurvenreichen Strecke zwischen Kassel und Paderborn nur schwach besetzt. Man befürchtete für die Linie einen Tod auf Raten. Seit vielen Monaten denken deshalb die Verkehrsverbünde über ein Nahverkehrskonzept nach.

Am 25. September berichtete die Hessische Niedersächsische Allgemeine (HNA), dass moderne Eurobahn-Triebzüge zweimal täglich zwischen Dortmund und Kassel pendeln werden. Geplant sind Halte in Hofgeismar, Warburg, Altenbeken, Paderborn, Lippstadt, Soest, Hamm und Kamen.

Mit bis zu 160 Kilometern pro Stunde soll der schnelle Zug die Strecke zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Dortmund in etwa zwei Stunden zurücklegen. Eingesetzt werden Triebwagen vom Typ Flirt. Werktags starten sie um 4.50 Uhr in Dortmund und kommen knapp zwei Stunden später in Kassel an. Um 7.04 Uhr fährt die Eurobahn wieder zurück. Endstation dieser Tour ist Münster um 9.47 Uhr. Abends fährt von dort der Zug um 18.10 Uhr nach Kassel und kehrt um 21 Uhr wieder nach Dortmund zurück.

Wenn die Deutsche Bahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 die Mitte-Deutschland-Strecke Düsseldorf – Kassel - Erfurt ausdünn, wollen die Verkehrsverbünde Alternativen bieten. Bei den Verhandlungen gab es große Finanzierungsprobleme. Doch gerade die Beharrlichkeit der Eurobahn sei der Grund, dass

die Verhandlungen über den neuen Zug so weit gediehen sind, sagte Nahverkehr-Westfalen-Lippe-Sprecher Uwe Beele.

NVV-Sprecher Steffen Müller nannte die Arbeitsatmosphäre wieder freundschaftlich und partnerschaftlich. Anfang Oktober ergänzte NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel: „Wir werden auch in Zukunft bei Streichungen im Fernverkehr durch die Deutsche Bahn AG nach sinnvollen Lösungen im Sinne der Fahrgäste suchen. Aber wir werden keine kompletten Fernverkehrsangebote ersetzen.“

Pro Bahn & Bus begrüßt die neuen Pläne, wenn in der Eurobahn die preiswerten Verbundtickets, Ländertickets, Schöner Tag-Ticket und das DB-Wochenendticket anerkannt werden. Die gute Auslastung der Regionalexpress-Verbindungen Kassel – Halle(Saale) und Kassel – Gießen – Frankfurt zeigt, dass die Eurobahn zwischen Kassel und Dortmund auf gutem Wege ist.



## Nordhessische Zeitungsleser geben Schulnoten Durchschnittsnote für Bahnhöfe „Ausreichend“ (3,9)

(hh) In der Hessenschiene Nr. 81 wurden die Bahnhofstests der Zeitung Hessischen Niedersächsischen Allgemeinen (HNA) erläutert. Inzwischen sind 32 nordhessische Bahnhöfe benotet. Platz 1 erhielt Eschwege mit der Durchschnittsnote 1,3, Platz 4 Kassel Hbf mit der Note 2,9. Kassel-Wilhelmshöhe wurde mit Platz 13 und der Note 3,7 bewertet. Drei Bahnhöfe hatten eine 5 vor dem Komma, 14 Bahnhöfe eine 4.

Wenn Bahnhöfe nur wenig oder nicht bewertet wurden, gab es keine Schulnote, wie z.B. für Bad Hersfeld. Bessere Noten bekamen die Bahnhöfe für ihre Zugangebote, also die Zahl der Verbindungen. Durch schlechte Noten für mangelnde Sauberkeit, Ausstattung mit Toiletten, schlechte Erreichbarkeit der Bahnsteige oder fehlende Parkplätze für Autos oder Fahrräder werden manche Durchschnittswerte nach unten gezogen. Viele Fahrgäste vermissen ein Informationssystem.

So erhielt der Bahnhof Guxhagen fast ausschließlich schlechte Noten - trotz guter Bahnanbindung. Wegen des ungepflegten Außenbereichs hat die Gemeinde der luxemburgischen Eigentümergesellschaft eine Ordnungsverfügung angedroht, falls sie nicht umgehend das Gelände säubert. Die kurzfristige Lösung war ein Kompromiss: Guxhagener Bauhof-Mitarbeiter beseitigten den Unrat und meterhohes Unkraut. Der Arbeitsaufwand wurde dem Eigentümer in Rechnung gestellt, wie Bürgermeister Edgar Slawik berichtete. In Zukunft müsse sich der Eigentümer jedoch selbst um die Pflege des Geländes kümmern. Angedacht ist eine Zusammenarbeit mit Dienstleistern vor Ort.

Eschwege, der Bahnhof mit Platz 1, war im Dezember 2009 nach 24-jähriger Pau-

se wieder eingeweiht worden (siehe Hessenschiene Nr. 79). Bahnhofstest-Jury-Mitglied Karl-Peter Naumann, seit zwölf Jahren Pro Bahn-Bundvorsitzender, wies darauf hin, dass die Integration in die Stadt Eschwege gut gelungen sei. Die kleine Station habe „auch sonst den Expertencheck gut überstanden“. Unabhängig von den HNA-Lesern hatte die „Allianz pro Schiene“ bei der Wahl zum Bahnhof des Jahres Eschwege einen Sonderpreis zuerkannt.

Pro Bahn & Bus dankt der HNA für die Durchführung des Tests. Bürgermeister und andere Verantwortliche wurden auf Missstände hingewiesen und können zum Wohl der Fahrgäste einiges verbessern. Zeitungsleser wurden angeregt, sich diesen oder jenen Bahnhof anzusehen und vielleicht häufiger die Bahn zu benutzen.

*In der Wählergunst ganz vorn: Bhf. Eschwege*



## Neue Herkulesbahn in Kassel?

### KVG: Schienen auf alter Trasse möglich – Förderung ungewiss

(hh) In früheren Hessenschienen wurde bereits über die Neue Herkulesbahn berichtet. Es handelt sich um eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von der jetzigen Endhaltestelle Druseltal durch das obere Druseltal am Wilhelmshöher Bergpark bis zum über 500 Meter hoch gelegenen Herkulesdenkmal. Hierfür kämpft seit 8 Jahren der Förderverein Neue Herkulesbahn. Die alte Herkulesbahn (Schmalspurbahn) wurde 1966 stillgelegt.

Bereits Ende Oktober 2010 berichtete der „Extra Tip“, dass 2/3 der Leser Sympathie für das neue Projekt zeigen. Nun teilte die Hessische Allgemeine am 6. November 2010 mit, dass die Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) nach einem Auftrag der Stadtverordneten eine Studie vorgelegt habe: Eine neue Herkulesbahn ist technisch machbar. Sie würde von deutlich mehr Fahrgästen genutzt als der jetzige Linienbus und würde 13,4 Millionen Euro kosten. Zum Vergleich: Beim Lückenschluss Frankenberg – Korbach ist von 14 Millionen Euro die Rede.

Auf der alten Trasse könnten wieder Schienen verlegt werden. Die würden ab der heutigen Endhaltestelle einspurig links neben der Druseltalstraße verlaufen, oberhalb der Gaststätte Neu Holland die Fahrbahn kreuzen und durch den Wald zum Herkules führen. Bei einer Ortsbegehung habe man mit Vertretern von Hessen-Forst, der Museumslandschaft Hessen Kassel (MHK) und Kassel Marketing gesprochen, sagt KVG-Vorstand Dr. Thorsten Ebert. Bedenken gegen die Streckenführung gebe es nicht.



*Alte Herkulesbahn:  
Tw 14 passiert mit  
Bw 73 am 13. März  
1965 die Bedarfs-  
haltestelle Krä-  
hahnstraße zwischen  
Herkules und Neu-  
Holland.*

*Foto:  
Dr. Heribert Menzel*

## 175 000 Fahrgäste

Eine Bahnverbindung vom Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe bis zum Herkules (Beginn der Wasserspiele) würde nach den Berechnungen der KVG von 175 000 Menschen pro Jahr genutzt. Heute kommen nur 6 % der Herkulesbesucher (25 000) mit dem Linienbus. Die KVG hat die Investitionskosten für die Schienenverbindung und die Betriebskosten grob berechnet. Sollte das Projekt vom Land gefördert werden, käme auf die Stadt Kassel ein jährlicher Zuschussbedarf von 400 000 Euro zu. Ohne Förderung wären es 1,1 Millionen Euro.

Die Grünen im Kasseler Stadtparlament schlagen eine Bewirtschaftung der – jetzt kostenlosen – Parkplätze am Herkules vor. Hierdurch könnten mehr Benutzer für die Bahn gewonnen werden. Der Fraktionschef Gernot Rönz lenkte den Blick darauf, dass das Prädikat „Bad“ für Wilhelmshöhe durch mehr Autoverkehr gefährdet werden könnte, ebenso die Anerkennung des Bergparks als Weltkulturerbe.

Auch Michael Schwab, der Vorsitzende vom Förderverein Neue Herkulesbahn, weist darauf hin, dass die Bahn den Kurbezirk und den Naturpark Habichtswald von Lärm und Abgasen entlaste. Die Bahn in reizvoller Landschaft ließe sich hervorragend vermarkten und würde mit höheren Fahrgastzahlen den Zuschussbedarf reduzieren.

Eine Leserbriefschreiberin bringt interessante Zahlen: Die Herkulesanierung kostet fast 30 Millionen, die Löwenburg über 28 Millionen, das Besucherzentrum

am Herkules 3,5 Millionen. Dann darf uns eine umweltfreundliche Straßenbahn in den Bergpark 13,4 Millionen wert sein. Allerdings haben Vertreter anderer Parteien z.T. Bedenken wegen der hohen Kosten und der mangelnden Förderfähigkeit.

## Welche Fördertöpfe ?

Der Leiter der Museumslandschaft Hessen Kassel (MHK), Prof. Bernd Küster, weist darauf hin, dass Welterbe und Herkulesbahn in keinem Widerspruch zueinander stehen. Ein möglichst attraktiver Nahverkehr zu den Sehenswürdigkeiten in Bad Wilhelmshöhe sei ganz in seinem Sinne. Küster ist fest davon überzeugt, dass der Bergpark mit seinen Wasserkünsten hervorragende Chancen hat, im Jahr 2013 in die Liste der Welterbestätten aufgenommen zu werden.

Nach Ansicht des Hessischen Wirtschaftsministeriums und des Hessischen Landesamtes für Straßenbau sollten die politisch Verantwortlichen der Stadt Kassel prüfen, ob andere Fördermöglichkeiten als das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Verfügung stehen, um eine neue Herkulesbahn realisieren zu können. Aus Sicht des Ministeriums und des Landesamts handelt es sich um kein klassisches Tramprojekt, da es nicht um die Erschließung von typischen Wohn- und Gewerbegebieten geht, sondern um eine für den Freizeitverkehr und touristische Zwecke gedachte Anbindung. Unter

[www.neue-herkulesbahn.de](http://www.neue-herkulesbahn.de)

sind Berichterstattung und Reaktionen dokumentiert.

## Die Städte Linz und Würzburg als Vorbild

In der genannten Homepage findet man auch den aktuellen Flyer der Pöstlingsbergbahn in Linz a.d. Donau, einer vergleichbaren Straßenbahn-Direktverbindung von der Innenstadt zum Hausberg der Linzer. Die Pöstlingsbergbahn beeindruckt seit mehr als 110 Jahren Gäste aus aller Welt mit ihrer außergewöhnlichen und idyllischen Streckenführung. Die Kulturhauptstadt Europas 2009 hat mit 35 Mio Euro die Bahn umfangreich saniert und neue Fahrzeuge angeschafft. Mehr als 500 000 Menschen fahren mit ihr jährlich auf den Pöstlingsberg. Im Gegensatz zu Kassel fiel diese beliebte Straßenbahn nicht dem Zeitgeist der 60er Jahre zum Opfer.

Die Stadt Linz erkennt das touristische Potenzial dieses attraktiven Ausflugszieles, setzt konsequent auf dessen umweltfreundliche Erschließung und vermarktet das Verkehrsmittel entsprechend offensiv. Kassel als künftige UNESCO-Welterbestätte sollte sich ein Beispiel an Linz nehmen. Dann klappt es auch bei der Fahrt in den Bergpark Wilhelmshöhe mit dem Umsteigen auf den ÖPNV.

Auch auf das Beispiel Würzburg macht der Förderverein aufmerksam. Würzburg kann eine neue Straßenbahn entlang der Residenz bauen, ohne deren Status als Weltkulturerbe in Gefahr zu bringen. Dies hat das Welterbekomitee der UNESCO kürzlich in Brasilia beschlossen. Es hat sich für Würzburg ausgezahlt, dass man die UNESCO frühzeitig in die Planungen einbezogen hat.

Im Kirnitzschtal bei Bad Schandau (Nationalpark Sächsische Schweiz) fährt eine Straßenbahn durch kein Siedlungsgebiet zum Lichtenhainer Wasserfall.

Der Förderverein Neue Herkulesbahn gibt in seiner Homepage

<http://www.neue-herkulesbahn.de/wirtschaftlichkeit.htm>

sachliche und informative Stellungnahmen zu Kosten und Nutzen von Investitionsprojekten des ÖPNV. Das Online-Angebot des Fördervereins wurde bis Mitte November 2010 von mehr als 30.000 Interessenten angeklickt.

*Die Trasse der ehemaligen Herkulesbahn heute im Bergpark Wilhelmshöhe unterhalb des Herkules*

*Foto: Friedrich Lang*



## Neuer Jahresfahrplan 2011 auf der Main-Weser-Bahn weiterhin mit Mängeln

(j1) Die Fahrplaninitiative „Main-Weser-Bahn im Takt“ sieht im neuen Fahrplan weiterhin viel Verbesserungsbedarf. Gleichzeitig freut sich Initiativesprecher Dr. Franz Grolig, dass einige Verbesserungsvorschläge der Initiative in den neuen Fahrplan eingearbeitet werden konnten.

Konkret geht es um die Regional-expresszüge Siegen - Gießen - Frankfurt, die ab Fahrplanwechsel wenige Minuten früher verkehren. „Damit werden in Friedberg zahlreiche Anschlusszüge nach Friedrichsdorf, Nidda, Frankfurt (S-Bahn) und Friedrichsdorf erreicht. Außerdem muss nicht mehr alle zwei Stunden eine S-Bahn in Bad Vilbel überholt werden“ so Grolig.

Die RE-Linie Siegen - Gießen - Frankfurt hat noch weitere Neuerungen aufzuweisen. Ab 12. Dezember bedient die

Hessische Landesbahn die Strecke mit neuen Elektrotriebwagen vom Typ „Flirt“. Damit kann - ähnlich wie beim Mittelhessenexpress - in Gießen der Zug in zwei Teile getrennt werden: Ein Teil fährt nach Siegen, der andere nach Marburg. Fünfmal pro Tag wird dies stattfinden; entsprechendes gilt für die Gegenrichtung.



*Regionalexpress Siegen - Frankfurt am ersten Betriebstag (12.12.2010) bei der Durchfahrt in Butzbach. Während der Gegenzug nur aus einer dreiteiligen Einheit bestand, fuhr der Zug Richtung Frankfurt mit zwei fünfteiligen Triebwagen*



Während die Züge zwischen Gießen und Siegen nur auf den großen Stationen halten, bedienen die Triebwagen zwischen Gießen und Marburg fast alle Stationen. Die Folge: Wenn die Züge endlich in Marburg ankommen, sind der Anschlusszug Richtung Biedenkopf sowie zahlreiche Busse gerade abgefahren. Lange Wartezeiten für die Anschlussreisenden sind die Folge. Hier verlangt die Fahrplaninitiative Verbesserungen: „Dass eine so große Stadt wie Marburg nur alle zwei Stunden mit einem schnellen Regionalexpress bedient wird, halten wir für total ungenügend“ betont Grolig. „Auch die Anzahl der Züge muss verbessert werden. Am Wochenende verkehrt kein einziger der neuen Züge nach Marburg, obwohl gerade am Sonntagnachmittag ein starker Reiseverkehr zu verzeichnen ist. Hier müssen RMV und Kreis nachbessern!“

Der schon bestehende Mittelhessenexpress verdient nach Ansicht der Initiative seinen Namen in Mittelhessen nicht, denn er hält spätestens ab Gießen Richtung Norden ebenfalls auf jeder Unterwegsstation. „Ein Zug, der an jeder Milchkanne von Friedberg bis Treysa hält, hat den Namen ‘Express’ nicht verdient“ stellt Grolig fest und bezeichnet die Kennzeichnung Stadtexpress auf dem Fahrplan als irreführenden Etikettenschwindel.

Nach wie vor fordert die Fahrplaninitiative die Freigabe des Intercity für RMV-Fahrkartennutzer ohne IC-Zuschlag, um die erheblichen Verschlechterungen für den Nahverkehr, die aus der Verlegung des IC aus dem Stundentakt Ende 2009 resultierten, wenigstens zum Teil wieder auszugleichen. Dadurch wä-

ren in Gießen schnelle Umsteigeverbindungen in und aus Richtung Frankfurt möglich, was die Reisezeit um 20 bis 30% verkürzen könnte.

Unzufrieden sind die Streiter für einen besseren Fahrplan auch mit der unverändert mangelhaften Situation zwischen Gießen und Friedberg. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten fahren alle schnellen Regionalexpresszüge an den Unterwegshalten durch. Städte wie Bad Nauheim und Butzbach mit einem großen Einzugsbereich werden nur vom langsamen Mittelhessenexpress bedient und haben in Gießen schlechte Anschlüsse zu den anderen Regionalexpresslinien. Bei den Regionalbahnen ändern sich stündlich die Abfahrtszeiten, so dass z.B. in Butzbach oft Busanschlüsse verpasst werden. Grolig: „Für die Zukunft wünschen wir uns hier wieder einen leicht merkbaren Taktfahrplan mit stündlich funktionierenden Anschlüssen. Mit dem jetzigen Zustand vertreibt man nur die Fahrgäste!“ so Grolig abschließend.

Der RMV verweist bei der Mitwirkung der Fahrgäste bei der Erstellung des Fahrplans gerne auf die hierfür vorgesehenen Fahrgastbeiräte. Leider bekommen diese Institutionen, in denen beträchtlicher Sachverstand unter anderem der Fahrgastverbände versammelt ist, die Fahrpläne auch nicht früher zu Gesicht als alle anderen Fahrgäste auch. Im Gegensatz zum Nordhessischen Verkehrsverbund NVV, der seine Fahrpläne ein halbes Jahr vor Inkrafttreten offen legt, kommt der Fahrplan des RMV nach wie vor als vorgezogene - insgesamt an vielen Stellen enttäuschende - Weihnachtsüberraschung.



## Gießen: Bahnhofsumbau abgeschlossen, jetzt folgt der Vorplatz

(hpg) Nach der ausführlichen Beschreibung der Veränderungen am Gießener Bahnhof in der letzten Ausgabe der Hessenschiene bleibt nur ein kurzer Bericht von der Eröffnung nachzutragen.

Der Bund, die DB AG und das Land Hessen haben für den Umbau des nunmehr barrierefrei erschlossenen Bahnhofs insgesamt rund 20 Millionen Euro bereitgestellt. Nach den langen Strapazen während der Arbeiten quitierten rund fünfzig Gäste die offizielle Freigabe der Verkehrsstation mit Freude und Erleichterung. Am 22. November weihen der Vorstandsvorsitzende der DB Station & Service AG, Dr. André Zeug, gemeinsam mit Susanne Kosinsky,

Leiterin des Regionalbereichs Mitte, den umgebauten Bahnhof mit einer kleinen Feier ein. Neben dem Gießener Baudezernenten, Stadtrat Thomas Rausch (CDU), konnten sie Vertreter aus verschiedenen Bereichen der DB AG, Mitarbeiter beteiligter Firmen und Planer sowie Vertreter der Bundespolizei und Behindertenbeauftragte begrüßen.

*Dr. Karin Arndt (RMV), Dr. André Zeug, Vorstandsvorsitzender, Susanne Kosinsky, Regionalleiterin im Regionalbereich Mitte; Ulrich Kipp, Leiter Bau- und Anlagenmanagement (alle DB Station & Service AG), Thomas Rausch, Baudezernent Stadt Gießen Foto: H.P. Günther*



Die Oberbürgermeisterin Dietlind Grabe-Bolz und der Landtagsabgeordnete Gerhard Merz (beide SPD) hatten die Teilnahme an der Feierstunde kurzfristig abgesagt. Gründe dafür könnten in der äußerst turbulenten Sitzung des Stadtparlaments vom 18. November gelegen haben. Nach mehr als fünfstündiger Debatte hatte die Koalition aus CDU, Grünen und FDP einen 12,6 Millionen Euro teuren Umbau des Bahnhofsvorplatzes - gegen die Stimmen von SPD und Linken - beschlossen. Die Arbeiten sollen mit dem Abriss der ehemaligen Expressguthalle Ende 2011 beginnen und rechtzeitig vor der Landesgartenschau, die 2014 in Gießen stattfinden wird, abgeschlossen sein.

Hans-Peter Günther

## Eurocity nach Siegen schon 2011 vor dem Aus?

(Ik) Wie Mitte November aus einem Pressebericht zu entnehmen war, ist die Nutzung des seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 eingeführten Eurocity von Siegen Richtung Klagenfurt in Kärnten/Österreich (EC113/EC 112) bis dato unbefriedigend.

Nach Bahnangaben müssten für einen rentablen Betrieb im Schnitt 100 Reisende pro Tag den Zug nutzen, im November zählte man durchschnittlich 40 Reisende pro Tag. Ende November fanden Zählungen von abfahrenden und ankommenden Fahrgästen am Bahnhof Siegen statt. Zudem gab es bis 19. Dezember 2010 eine Mitmachkampagne mit Informationen und Verlosung. Alle Kunden, die mit dem von/nach Siegen fahrenden Eurocity während des Aktionszeitraums reisten, konnten ihre mit Name und Adresse versehene Fahrkarte nach der Reise in die dafür im Reisezentrum des Siegener Bahnhofs aufgestellte Losbox oder - außerhalb der Öffnungszeiten - in den Briefkasten der DB am Bahnhofsvorplatz einwerfen. Diverse Gewinne warteten auf die Reisenden. Nach den ersten 14 Tagen, also der Halbzeit der Aktion, hatten knapp 1.000 Reisende den Zug ge-

nutzt, die Zahl von durchschnittlich etwa 40 Reisenden pro Siegener Zug konnte noch nicht gesteigert werden.

Pro Bahn & Bus verwundert es nicht, dass der Zug nur mäßig angenommen wird. So kostet zur Zeit eine einfache Fahrt von Siegen nach Frankfurt/Main Hbf bereits 28 Euro. Zudem wäre eine Durchbindung Richtung Ruhrgebiet zu anderen Uhrzeiten möglicherweise attraktiver. Diese gab es noch vor ein paar Jahren – allerdings über Siegen-Weidenau- in Form des InterRegio im Systemtakt. Damals konnte der Zug auch noch im Verbundgebiet mit RMV-Fahrkarten genutzt werden, was die Pendler gerne annahmen.

Probleme gibt es zudem mit der Kollision der Takttrasse einer S-Bahn im Bahnhof Friedberg, so dass der Eurocity dort morgens nicht hält. Ärgerlich ist zudem, dass durch den zweimaligen Halt

*Langer Zug mit wenigen Fahrgästen: Am 20. Juli 2010 fährt der Eurocity im letzten Sonnenlicht auf der Main-Weser-Bahn bei Butzbach Richtung Gießen*



des Fernverkehrszuges z.B. im Bahnhof Wetzlar die Station zum Fernverkehrsbahnhof „aufgewertet“ wurde und für alle Zugkategorien ein höherer Preis pro Stop anfällt (die Hessenschiene berichtete). Dieses Geld geht an die DB-Tochter Station & Service. Weiterhin hatten die Regionalexpress-Züge von Siegen am Knoten Friedberg kaum mehr Anschlüsse, da durch eine Verschiebung des Inter-

city Karlsruhe - Frankfurt - Kassel - Hamburg in der Relation Gießen-Friedberg eine Fahrplanänderung nötig war. Dies wird sich zum Fahrplanwechsel (Dezember 2010) wieder bessern. Die Fahrplanänderung dürfte die Fahrgäste verärgert und Bereitschaft gekostet haben, einen Aufpreis für die Nutzung eines Fernverkehrszuges zu zahlen.

## **Letzte Gleisanschlussförderung des Landes geht nach Limburg**

**(hpg) Die Firma „Obel Logistik International GmbH“ führt an ihrer Betriebsstätte Limburg in großem Umfang Bahntransporte durch: Jährlich werden rund 2.900 Waggons von oder nach Spanien, Italien und Weißrussland abgefertigt.**

Diese Transporte finden über das kommunale Industriestammgleis an der Industriestraße und an Gleisen der DB Netz AG im Limburger Güterbahnhof statt. Wegen stark zunehmender Nachfrage von Bahntransporten plant Firmenchef Reinhold Obel eine Erweiterung des Betriebes. Im Bereich der Ladestraße soll eine Umschlaghalle mit Gefahrgutlager entstehen.

Für die Erschließung per Bahn wird ein neuer Gleisanschluss geschaffen, der mit einem Gleis von rund 600 Metern Länge an das Schienennetz der DB Netz angebunden wird. Die Firma Obel Logistik erwirbt dieses Zuführungsgleis von der DB. Für die Anpassung der Gleisanlagen und die notwendige Gleisinstandsetzung fallen voraussichtlich Kosten von knapp 535.000 Euro an.

### **Mehr Güter per Bahn**

Ziel des Vorhabens ist es, die bisheri-

gen Bahntransporte von rund 40.000 Tonnen pro Jahr durch Nutzung des neuen Gleisanschlusses erweitern zu können. Hierüber sollen jährlich mindestens 700 Waggons bzw. 35.000 Tonnen zusätzlich transportiert werden. Dabei liegen die Ziel- oder Herkunftsorte zwischen 1000 und 3500 Kilometer von Limburg entfernt, insbesondere in Russland. Der neue Gleisanschluss soll wirtschaftlichere Bahntransporte ermöglichen, u.a. mit der Erweiterung der Umschlagkapazität, der Abfertigung längerer Züge und der Möglichkeit, den beidseitig angebotenen Gleisanschluss mit einem Minimum an Rangieraufwand zu betreiben.

### **Bund und Land fördern**

Für die Erweiterungsmaßnahmen, wie Umschlaghalle, Verladerampen, Flächenbefestigung, hat der Bund eine Zuwendung aus Mitteln des Gleisanschluss-Förderprogramms in Aussicht gestellt.

*Seit Sommer 2009 ist der größte Teil der Seitenrampe am Limburger Güterbahnhof wegen Einsturzgefahr gesperrt.*

*2 Fotos: Hans-Peter Günther*

Die Instandsetzungs- und Anpassungsmaßnahmen an den Gleisanlagen kann der Bund jedoch nicht fördern. Daher erhält die Firma Obel Logistik im Rahmen der Verkehrsinfrastrukturförderung eine Landeszuwendung von 366.800 Euro, teilte das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Ende November in Wiesbaden mit. Aufgrund des hohen Nutzens fördert das Land Hessen das Vorhaben im Rahmen einer Anschubfinanzierung.

### **Umwelt und Arbeitsplätze**

Die Gütertransporte mit der Bahn entlasten die Straßen und verringern die Umweltbelastungen. Mit den zusätzlichen Bahntransporten können jährlich 2.900 Lkw-Fahrten eingespart werden und da-



mit fast fünf Millionen Lkw-Kilometer in Deutschland und dem Ausland. Die Förderung trägt nicht nur zur langfristigen Sicherung der bestehenden 18 Vollzeit-Arbeitsplätze bei der Firma Obel bei, sondern ist auch eine Stärkung des Standorts Limburg und seines Güterbahnhofes. Leider hat das Land Rheinland-Pfalz keinen Zuschuss zur Finanzierung gewährt, obwohl die Hälfte des Geländes zur Stadt Diez gehört. Um das Projekt nicht scheitern zu lassen, hat Hessen auch diesen Anteil in seine Förderung aufgenommen.



*Ungenutzte ehemalige Dienstgebäude nehmen notwendige Verkehrs- und Lagerflächen in Beschlag. In diesem Bereich soll mit Fördermitteln von Land und Bund ein modernes Umschlagzentrum zwischen Schiene und Straße entstehen.*

## Limburg: „Empfangsgebäude runderneuert“

(hpg) Der Abschluss der energetischen Sanierung des Empfangsgebäudes am Bahnhof Limburg wurde am 19. November im Beisein von Bürgermeister Martin Richard, RMV-Geschäftsführer Klaus-Peter Güttler, dem Bundestagsabgeordneten Klaus-Peter Willsch sowie den Landtagsabgeordneten Helmut Peuser und Marius Weiß gefeiert.

Mehr als 50 Gäste konnten Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der DB AG für Hessen, und Susanne Kosinsky, Leiterin des Regionalbereichs Mitte der DB Station&Service AG in der Bahnhofshalle begrüßen.

In das 1962 gebaute, dreigeschossige Empfangsgebäude wurden insgesamt 800.000 Euro investiert: 700.000 Euro aus Mitteln der Konjunkturpakete des Bundes und 100.000 Euro von der DB Station&Service AG. Ziel der Sanierung war es, ein ganzheitlich energetisch optimiertes Empfangsgebäude zu schaffen, das „ein seiner städtebaulichen und verkehrlichen Bedeutung entsprechendes Erscheinungsbild bietet“.

Die Dach- und Fassadenflächen wurden saniert und entsprechend den Anforderungen der Energieeinsparverordnung gedämmt. Nach Angaben der DB habe man „die Standorte der Fahrkartenautomaten verbessert“, tatsächlich hat DB Vertrieb aber einen weiteren RMV-Automaten entfernt.

### Umgebautes Reisezentrum

In den Umbau des Reisezentrums investierte die DB Vertrieb GmbH zusätzlich etwa 48.000 Euro. Nach fünf Wochen Umbauzeit zeige sich das neue Kundenzentrum als „offene Verkaufslandschaft in einem hellen und transparenten Erscheinungsbild im modernen DB-Design“. Wenn die DB schreibt, dass sich „in die-

ser einladenden Atmosphäre die Beratungs- und Aufenthaltsqualität für Kunden und Mitarbeiter erheblich verbessert“ habe, ist das für den Fahrgastverband nicht ganz nachvollziehbar. Mit dem Umbau wurde der Kundenbereich zwar vergrößert und barrierefrei ausgestattet, erinnert aufgrund seiner spartanischen Gestaltung der Wandflächen aber eher an einen klinischen Wartebereich.

Auch an den Öffnungszeiten hat sich nichts verändert. Leider haben DB und RMV nicht die Chance genutzt, mit der presse- und publikumswirksamen Veranstaltung die neuesten Fahrausweisautomaten in Limburg in Betrieb zu nehmen. Deren Austausch ist nach den aktuellen Planungen erst für März 2011 geplant, allerdings soll dann die Anzahl nochmals um ein Gerät reduziert werden.

*Übergabe des neuen Energieausweises von  
Susanne Kosinsky an Bahnstationsmanager  
Roland Meuschke, Gießen und Bürgermeister  
Martin Richard, Limburg  
Foto: Hans-Peter Günther*



## Tunnelbau im Taunus und an der Lahn

(hpg) Die Arbeiten für den Neubau von drei Tunneln beginnen noch im Jahr 2010. An der Main-Lahn-Bahn wird der Eppsteiner Tunnel parallel zum bestehenden Tunnel erstellt. An der Lahntalbahn erfolgt - nach dem im Nahetal erfolgreich erprobten Verfahren - die Aufweitung und Erneuerung des Hollericher und Langenauer Tunnels.

### Eppsteiner Tunnel

Am 30. November 2010 fand im Eppsteiner Bürgerhaus eine Informationsveranstaltung der DB Projektbau mit den Tunnelspezialisten des Regionalbereichs Mitte, den Dipl.-Ingenieuren Stefan Simon und Harald Joos sowie dem Sprengexperten Josef Hellmann statt. Trotz winterlicher Straßenverhältnisse waren rund 40 interessierte Bürger erschienen und verfolgten die Ausführungen zum Bauprojekt, dem Ablauf der Sprengungen und den damit verbundenen umfangreichen Sicherheitsvorkehrungen. Rund 30 Meter südlich der 133 Jahre alten und 200 Meter langen Tunnelröhre der Hessischen Ludwigsbahn

soll bis Ende Mai 2012 eine 339 Meter lange neue zweigleisige Tunnelröhre und eine daran anschließende zweifeldrige Brücke über den Daisbach entstehen. Anschließend sollen die Bahnsteiganlagen am Bahnhof Eppstein umgebaut und an Ostern 2013 die Gleise in die endgültige Lage verschwenkt werden. Während der neue Tunnel moderne Betonportale erhält, bleibt das dem Eppsteiner Bahnhof zugewandte historische Sandsteinportal – inklusive der Gleiszuführungen ab dem Bahnübergang – als technisches Denkmal erhalten. Allerdings werden das westliche Portal und der Einschnitt sowie der größte Teil der alten Röhre mit dem Aushubmaterial verfüllt.



*Während das dem Bahnhof zugewandte Portal des Eppsteiner Tunnels samt der Gleise im Voreinschnitt erhalten bleiben soll, wird das weitgehend identische Westportal unter Aushubmaterial verschwinden.*

*2 Fotos:  
Hans-Peter Günther*

## Lahntalbahn-Tunnel

Der 1862 in Betrieb genommene 321 Meter lange Hollericher Tunnel und der Langenauer Tunnel (232 m) erhalten in den kommenden zwei Jahren eine „grundhafte Erneuerung“ unter Aufrechterhaltung eines eingleisigen Eisenbahnbetriebes. Nach dem Rückbau der alten Innenschale erfolgen die Aufweitung auf einen größeren Querschnitt und der Einbau einer neuen Ort beton-Innenschale. Neben der Erneuerung der Portale werden beide Tunnel für die darüber führende Bundesstraße 417 verlängert, Stützbauwerke im Voreinschnitt errichtet sowie neue Entwässerungsanlagen angelegt. Der auf vier Meter erweiterte Gleisabstand erfordert die Erneuerung des Oberbaus auf einer Länge von rund 4000 Metern. Ende März 2013 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein.

Zur Vorbereitung der Tunnelerneuerungen wurde am zweiten Adventswochenende in Obernhof eine Weiche eingebaut und eine neue Signal- und Stellwerkstechnik in Betrieb genommen. Anstelle des alten mechanischen Stellwerks werden Weiche und Signale seit dem 6. Dezember von einem modernen elektronischen Stellisch in Obernhof bedient. Auch in Nassau mussten die Gleis- und Signalanlagen auf die geänderte Betriebsführung umgestellt werden. In den kommenden zwei Jahren steht den Zügen zwischen Obernhof und Nassau nur ein Gleis zur Verfügung. Inwieweit sich dies auf die Pünktlichkeit des Zugverkehrs auswirken wird, lässt sich momentan noch nicht genau vorhersagen. In Nassau ist zur Reisendensicherung ein Posten notwendig, da Zugkreuzungen am Mittelbahnsteig stattfinden müssen.

*Trotz des zukünftig erheblich größeren Querschnitts soll das Ostportal des Hollericher Tunnels weitgehend rekonstruiert werden. Es ist das einzige der insgesamt vier Portale, das noch weitgehend original erhalten ist*



## VM wird vorzeitig abgelöst - 25 Buslinien im Lahn-Dill-Kreis wechseln ihren Betreiber

(fl) Die in Siegen ansässige „Transdev“ übernimmt zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 das bis dato von der Verkehrsgesellschaft Mittelhessen (VM) betriebene Busliniennetz im Lahn-Dill-Kreis.

Die Verkehrsgesellschaft Mittelhessen hatte unter anderem wegen schlechter Fahrplantage und ortsunkundiger Fahrer mehrere Abmahnungen vom Auftraggeber Verkehrsverbund Lahn-Dill (VLD) erhalten. Schließlich einigten sich die Beteiligten auf eine vorzeitige Aufhebung des Vertrages. Es wird vermutet, dass die Kalkulation für die Verkehrsgesellschaft Mittelhessen ohnehin nicht kostendeckend war.

In den nächsten acht Jahren befördert nun Transdev die Fahrgäste in diesem Gebiet. Alleine im ersten Fahrplanjahr werden auf den insgesamt 25 Linien voraussichtlich rund 2,54 Millionen Nutzwagenkilometer zurückgelegt. Das Busliniennetz, das seitens des Rhein-Main-Verkehrsverbands (RMV) und des Verkehrsverbands Lahn-Dill EU-weit ausgeschrieben wurde, umfasst die Regionen Ehringhausen, Wetzlar, Braunfels und Hüttenberg. Bereits im Juli dieses Jahres sollte Transdev den Zuschlag für die Ausschreibung erhalten, aufgrund eines von

einem Wettbewerber angeregten Nachprüfungsverfahrens kam es jedoch zu Verzögerungen. Entgegen des ursprünglichen Plans startet das Unternehmen die Übernahme daher aus Zeitgründen nicht mit einem komplett neuen Fuhrpark. Nach deren Lieferung werden im Lahn-Dill-Kreis Transdev-Busse der Typen Scania OmniLink Low Entry und VDL Bus & Coach Citea Low Entry zum Einsatz kommen.

Die 1990 gegründete Transdev gehört zu den international bedeutenden ÖPNV Anbietern und hat ihre Wurzeln in Frankreich. Nach der Übernahme zahlreicher Verkehrsbetriebe ist die deutsche Niederlassung in Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen am ÖPNV beteiligt. Transdev und Veolia streben eine Fusion ihrer Verkehrsaktivitäten an.

Die Fahrpläne aller von der Übernahme betroffenen Linien sind im VLD-Fahrplanbuch als „vorläufig“ gekennzeichnet. Ausgedünnt zum 12.12.2010 werden im Lahn-Dill-Kreis einige Linien im Umkreis von Herborn, die jedoch nur zu einem geringen Teil dem neuen Transdev-Linienbündel angehören.



*Die bislang größte Anzahl von Scania Omnilink-Bussen in Deutschland wird von Transdev eingesetzt. Solo- (12m) und Gelenkbusse (18m) haben jeweils einen niederflurigen Anteil in den vorderen Einstiegsbereichen Foto: H.-P. Günther*



## Lumdatal-Busverkehr: Verslechterungen in der laufenden Fahrplanperiode

(pk/fl) Zum 11. Oktober 2010 und damit mitten in der laufenden Fahrplanperiode wurden „kleine Änderungen“ (so angekündigt) am Fahrplan vorgenommen, die jedoch bei genauer Betrachtung so klein nicht sind.

Die Spät- und Samstagsverbindungen auf dem Abschnitt Rabenau-Londorf - Grünberg wurden ersatzlos gestrichen. Zahlreiche Fahrten der erweiterten Linienvariante Gießen - Lollar - Daubringen wurden ebenfalls gestrichen. Als Ersatz verkehren nun die Busse ins mittlere und obere Lumdatal, die bisher direkt von Gießen nach Daubringen (ohne den erweiterten Weg über Lollar) verkehrten, über Daubringen, Staufenberg und Lollar, was zu einer erheblichen Fahrzeitverlängerung für die Fahrgäste führt. Dasselbe gilt für die Gegenrichtung. Konkret bedeutet dies, dass für eine Fahrt Rabenau-Londorf - Gießen (knapp 20 Kilometer) Fahrzeiten von 60 - 70 Minuten nicht die Ausnahme, sondern die Regel sind.

Der überwiegend halbstündlichen Bedienung an Werktagen steht ein dünnes Wochenend-Angebot entgegen. Samstags verkehren die Busse im Zweistundentakt von Gießen ins mittlere Lumdatal, an Sonn- und Feiertagen sogar nur

im Dreistundentakt. Der Busverkehr im Lumdatal wird als Linie 520 eigenwirtschaftlich von der Firma Erletz betrieben. Nach der gültigen Rechtslage muss einem Antrag auf eigenwirtschaftliches Fahren stattgegeben werden, wenn er von einem Busunternehmen gestellt wird. Problematisch dabei ist, dass die lukrativen Linien nicht mehr zur Finanzierung weniger frequentierter Linien beitragen können. Die weniger frequentierten Linien bleiben in jedem Fall in der Aufgabenträgerschaft der öffentlich finanzierten lokalen Nahverkehrsgesellschaften bzw. in der des RMV, wenn sie kreisübergreifend verkehren. Erletz betreibt in Mittelhessen auch die städteverbindende Linie 24 Wetzlar - Lahnu - Gießen.

*Weniger Fahrten bietet das Busunternehmen Erletz ins mittlere und hintere Lumdatal, wie hier am Bahnhof in Rabenau-Londorf*

*Foto: Sven Ackermann*



## **Marburg: Busverbindungen auf den Campus Lahnberge der Philipps-Universität**

### **Wachsende Anforderungen machen Nachbesserungen nötig**

(fg) Die Philipps-Universität Marburg gehört leider nicht zu den Hochschulen, bei denen Lehr- und Forschungseinrichtungen, Wohnraum für Lehrende und Studenten sowie universitätsnahe Infrastruktur auf engem Raum zusammengefasst sind. Aktuell entsteht mit erheblichen Landesmitteln ein neuer geisteswissenschaftlicher Campus im Lahntal; der naturwissenschaftliche Campus auf den Lahnbergen (FB Medizin und Rhön-Klinikum) wird ebenfalls erneuert und erweitert.

Der Aus- und Umbau der Uni stellt die ÖPNV der Stadt Marburg vor große Herausforderungen. Schon jetzt wird die Bus-Versorgung der Lahnberge den Anforderungen nur bedingt gerecht. Um Nachbesserungen für den neuen Fahrplan zu erreichen, hat sich eine „Fahrplan-Initiative Lahnberge“ formiert.

### **Bedarf und Lösungen**

Eine repräsentative Umfrage unter Studierenden des FB Medizin ermittelte gravierende Mängel im Busverkehr auf die Lahnberge. Der ÖPNV auf den Lahnbergen war Thema eines Stadtforums, zu dem Oberbürgermeister Egon Vaupel am 22. September einlud. Der mit Zahlen gut untermauerte Vortrag von Verkehrsplaner Prof. Dr. H. Topp (Uni Kaiserslautern) kam zu dem Schluss, dass die „Kleinstadt“ Campus Lahnberge (ca. 5.800 Beschäftigte von Universität, Klinikum und Max-Planck-Institut, ca. 5.500 Studierende der FB Biologie, Chemie, Mathematik/Informatik und Medizin sowie werktäglich ca. 700 An- und Abfahrten stationärer und ambulanter Patienten plus Besucherverkehr) im Vergleich zu ähnlichen Universitätsstandorten im ÖPNV bisher recht stiefmütterlich versorgt wird. Als

unmittelbar umsetzbare Verbesserungen schlug der Verkehrsplaner Taktverdichtungen und auch Expressbusse vor. Er unterstrich dabei die Notwendigkeit der Buslinien-Anbindung zwischen dem Campus Lahnberge und dem Bahnverkehr.

### **Mängel bleiben**

Mit Neueinrichtung der Linie 9 im 15 Minuten-Takt kommen die Stadtwerke den Forderungen ein Stück entgegen. Allerdings bestehen wesentliche Defizite leider fort: Die Anschluss-Situation zur Bahn bleibt für Studierende, Uni-Bedienstete, Patienten und Besucher des Klinikums nach wie vor unbefriedigend, da die Linie 9 den Hauptbahnhof nicht anfährt.

Im neuen Fahrplan wurden die Taktverdünnungen der Linie 7 leider fortgeschrieben, obwohl diese Linie die einzige Verbindung zwischen dem Campus Lahnberge und dem Haupt- bzw. Südbahnhof herstellt. Insbesondere während der vorlesungsfreien Zeit (5 Monate im Jahr) und der Schulferien (12 Wochen im Jahr) wird das deutlich reduzierte Angebot (15- auf 30-Min.-Takt) den gestiegenen Transportanforderungen nicht gerecht.

Mit Einführung neuer Studiengänge, von Praktika, Prüfungen und Orientierungsveranstaltungen, die zunehmend auch in den Wochen vor bzw. nach der „offiziellen“ Vorlesungszeit liegen, bestehen auch in diesen Zeiten hohe Fahrgastzahlen. Darüber hinaus sei die mangelnde Abstimmung zwischen Bus-Ankunft und Zug-Abfahrt zu Zeiten der Taktverdünnung besonders ärgerlich.

### Vorschläge

Vor allem zu Zeiten der Taktausdünnungen wäre ein alternierender Einsatz der beiden Linien 7 und 9 erstrebenswert. Aber leider fahren die Busse beider Linien im neuen Fahrplan in ähnlichen Zeitlagen und auch die Ausdünnung des Takts erfolgt bei beiden Linien nahezu synchron.

Die „Fahrplan-Initiative Lahnberge“ hat verschiedene Vorschläge zur Nach-

besserung formuliert: Keine Taktausdünnung der Linien 7 und 9 zu den Hauptverkehrszeiten morgens und abends; Aufrechterhaltung des 15-Min-Takts auf dem Abschnitt Hbf – Lahnberge – Südbahnhof; eine um zwei bis drei Wochen vor bzw. nach Ende der Vorlesungszeit verkürzte Einschränkung der übrigen Taktausdünnungen sowie eine komplementäre Taktung der Linien 7 und 9.

Auf einer Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Energie und Verkehr am 7. Dez. wurden die Anregungen der Initiative sehr konstruktiv von Oberbürgermeister Egon Vaupel und Bürgermeister Franz Kahle aufgenommen.

Mitglieder der Fahrplan-Initiative wollen Probleme und Lösungsvorschläge Anfang 2011 mit der Planungsabteilung der Stadtwerke erörtern, um zeitnah eine gemeinsame Lösung zu erarbeiten und umzusetzen.

*Dicht gedrängt  
stehen die  
Fahrgäste in  
einem Stadtbus der  
Linie 7*

*Foto:  
Dr. Franz Grolig*



## Burgwaldbahn: Modernisierung abgeschlossen

**(mb) Nach drei Monaten Bauzeit konnten am 4. Oktober die ersten Züge wieder planmäßig über die frisch sanierte Burgwaldbahn rollen. In der Sperrzeit vom 3. Juli bis 3. Oktober 2010 wurden umfangreiche Bauarbeiten an Bahnsteigen, Brücken und der Signaltechnik getätigt.**

Der Verkehr wurde in dieser Zeit im Schienenersatzverkehr mit Bussen abgewickelt. Um für den Schienenersatzverkehr genügend Busse stellen zu können, mietete die Kurhessenbahn von einer DB-Tochtergesellschaft zwei Gelenkbusse neben Fahrpersonal an und setzte zusätzlich ihren eigenen Bus ein.

Während der Sperrzeit wurden in Wetter und Münchhausen neue Mittelbahnsteige errichtet und die Zugänge zu den Bahnsteigen etwas näher an die Bahnübergänge verlegt, sodass sich der Weg zum Bahnhof gerade in Münchhausen erheblich verkürzt. Zusätzlich wurden die alten Haltepunkte in Simtshausen und Birkenbringhausen aufgegeben und verlegt. In Simtshausen wurde direkt am Ortskern an der Niederasper Straße ein neuer Bahnsteig errichtet. Der neue Haltepunkt von Birkenbringhausen wurde direkt an die Landstraße Burgwald – Birkenbringhausen verlegt. Er gewinnt damit für die Einwohner von

Burgwald und Birkenbringhausen an Attraktivität. Wider Erwarten wurden auch in Frankenberg Arbeiten am Bahnsteig der Gleise 2/3 (neu 1/2) getätigt. Der Bahnsteig erhielt eine neue Deckschicht aus Teer, einen Blindenleitstreifen und eine neue Beleuchtung. Einzig das Empfangsgebäude und dessen Nebengebäude, die teilweise einer privaten Investmentfirma gehören, machen weiterhin einen ungepflegten Eindruck.

Weiterhin wurden zwei Brücken durch Neubauten ersetzt, drei Weichen in Wetter und Münchhausen getauscht, einige Bahnübergänge mit neuer Technik ausgestattet sowie die Bahnhöfe in Wetter, Münchhausen und Frankenberg mit neuer Signaltechnik ausgerüstet, welche nun von Friedensdorf an der Strecke Marburg – Erndtebrück aus ferngesteuert wird. Insgesamt investierte die Kurhessenbahn 9 Millionen Euro in die Modernisierung der Strecke.

*Der modernisierte Bahnhof von Münchhausen Foto: Jonathan Alt*



## Streckenfest der Kurhessenbahn

(js) Zur Wiedereröffnung der Burgwaldbahn nach den dreimonatigen Bauarbeiten (siehe hierzu Bericht in dieser Hessenschiene) fand am Wochenende des 23./24. Oktober 2010 ein Streckenfest statt. Am Samstag wurden alle planmäßigen Züge durch historische Zuggarnituren bzw. moderne Triebwagen ersetzt und durch einige Sonderzugfahrten ergänzt.

Am Sonntag wurde der Zwei-Stunden-Takt ebenfalls mit historischen bzw. modernen Fahrzeugen abgewickelt und zum Stundentakt verdichtet. Zusätzlich fanden am Sonntag Feierlichkeiten an den Bahnhöfen Wetter, Ernsthausen und Frankenberg statt. Die Organisation der Veranstaltungen an den Stationen wurde weitgehend von den Gemeinden und ortsansässigen Vereinen übernommen. Samstag und Sonntag fand in Frankenberg auch noch eine Fahrzeugausstellung statt.

Am Freitagabend, dem 22. Oktober, trafen bereits die Sonder- und Ausstellungszüge in Frankenberg ein. Gegen 21:45 Uhr erreichte ein langer Ausstellungszug aus Darmstadt die Ederstadt, der neben einer Dampflok der Baureihe

23 noch Diesel- und Elektroloks mitführte. Etwa eine Stunde später traf der nächste Sonderzug aus Koblenz-Lützel ein, der u. a. den TEE „Rheingold“ mitführte. Nach 22 Uhr erreichte noch eine weitere Diesellok ihr Wochenend-Einsatzgebiet.

Am Samstagmorgen waren in Frankenberg große Rangierarbeiten nötig, um die Ausstellung vorzubereiten. Die Elektroloks wurden am Güterschuppen und auf Gleis 1 zur Besichtigung bereitgestellt. Die Ausstellung bestand aus der 141 228-7, 103 113-7, E41 001, E40 128, und der 217 014-0. Am Sonntagmorgen gesellten sich noch eine 294 und eine 360 hinzu. Ergänzt wurde die Lokparade noch durch einige Personenwagen. Am Samstag wurden Führerstandmitfahrten mit der

*218 105-5  
wartet im  
Bahnhof  
Frankenberg  
mit dem  
Rheingold-TEE  
auf ihren  
nächsten  
Einsatz.*

*Foto: Jürgen  
Schmied*





*V100 2299 erreicht mit einem Sonderzug aus Silberlingen und einem MDi-Behelfspackwagen den Bahnhof Münchhausen. Nur das moderne Einfahrsignal verrät die tatsächliche Jahreszahl.*

*Foto: Jürgen Schmied*

Köf 11 227 und der 23 042 angeboten.

Zwischen Marburg und Frankenberg verkehrten lokbespannte Züge, die aus gemischten Garnituren aus je drei Silberlingen und Mitteleinstiegswagen gebildet wurden. Auch ein Behelfspackwagen (MDi) war im Einsatz. Als Zugloks kamen neben der V100 2299 auch die 216 224 sowie die 218 470-3 zum Einsatz. Neben einzelnen Leistungen mit VT 628 kam auch ein VT 646 der Kurhessenbahn zum Einsatz, der normalerweise zwischen Kassel, Korbach und Brilon-Wald seinen Dienst ableistet.

Gegen Abend traf auch die 52 8106 der Eisenbahnfreunde Schwalm-Knüll aus Treysa mit ihrem Sonderzug in Frankenberg ein. Ebenso kam bereits am Samstag die 218 105-5 mit dem Rheingold-TEE zum Einsatz. Der Zug bestand aus dem Aussichtswagen, einem Barwagen und zwei Abteilwagen erster Klasse. Zwischen Frankenberg und Herzhausen ver-

kehrten drei Zugpaare, darunter auch der Rheingold.

Am Sonntag kamen neben den vorgenannten Zügen vom Samstag noch ein Schienenbus der Oberhessischen Eisenbahnfreunde aus Gießen und die 23 042 aus Darmstadt hinzu, allerdings verkehrten die Wagenzüge nur mit zwei Wagen. Nach Herzhausen und nach Battenberg verkehrten jeweils sechs Zugpaare. Da die Züge auf allen drei Strecken zum Einsatz kamen, konnte ein sehr abwechslungsreicher Fahrbetrieb beobachtet werden.

Als Ergänzung zu dem eigentlichen Bahnfest fanden noch etliche Veranstaltungen am Rande der Strecke statt. Am Bahnhof in Wetter gab es ein Oktoberfest und eine Fotoausstellung, an der Haltestelle in Ernsthäusen ein Weinfest und ebenfalls eine kleine Fotoausstellung. Eine Ausstellung eines ortsansässigen Autohändlers sowie Verkaufsstände eines Blumen- und Bastelgeschäfts und einer Mos-

216 224 hat  
soeben den  
neuen  
Haltepunkt  
verlassen und  
passiert die  
Kirche in  
Simtshausen.

Foto:  
Jürgen  
Schmied



terei ergänzten das Programm. In Frankenberg diente der ehemalige Güterschuppen als Restaurant und beherbergte ebenfalls eine Fotoausstellung. Ebenso waren Info-Stände der Bahn, Bundespolizei und Ederbergland-Touristik vorhanden. Es wurden Kutschfahrten angeboten, und in den Räumen der ehemaligen Bahnhofsgaststätte, also einem Nebenraum der Empfangshalle im Bahnhofsgebäude, wurden Filme rund um die heimischen Eisenbahnstrecken präsentiert.

Am Sonntag gegen 11:00 Uhr hatte die Kurhessenbahn zu einer Zugtaufe eingeladen. Die geladenen Gäste wurden mit dem Triebwagen 628 250 von Marburg nach Wetter gebracht. Das Fahrzeug wurde nach einigen Ansprachen und Glückwünschen auf den Namen „Burgwald-Ederbergland“ getauft. Zu Wort kamen u. a. Kurhessenbahnchef Joachim Kuhn, DB-Vorstandsmitglied Vosskuhle, sowie der Kreisbeigeordnete des Landkreises Marburg-Biedenkopf Karsten McGovern. Etwa 45 Minuten

später wurden die Gäste mit dem TEE-Rheingold nach Frankenberg gebracht, wo der zweite Teil der Reden im Güterschuppen stattfand. Hier wurden die Ansprachen u. a. von Bürgermeister Christian Engelhard (Frankenberg), dem Eisenbahn-Historiker Rainer Gasse sowie erneut Kurhessenbahnchef Joachim Kuhn gehalten. Kuhn ergänzte seine Rede mit einigen Worten an Bürgermeister Engelhard, der als entschiedener Gegner der Reaktivierung der Edertalbahn in Erscheinung tritt. Kuhn wünschte sich, dass Engelhard nicht nur am heutigen Tage den Zug nach Herzhausen und nach Battenberg besteige, sondern dies zukünftig jeden Tag machen könne.

An diesem Wochenende konnte man das Leben noch in „vollen Zügen“ genießen. Alle Veranstaltungen sowie die Züge waren gut besucht, selten ausreichend Sitzplätze vorhanden. Nach Angaben der Kurhessenbahn waren zwischen 4000 und 5000 Gäste unterwegs, davon etwa 800 am Samstag.



*Zugtaufe im Bahnhof Wetter: 628 250 wartet auf seinen großen Auftritt. Der Name „Burgwald-Ederbergland“ ist bereits angeschrieben.*

*Foto: Jürgen Schmied*

Fast schon Tradition haben die Zugausfälle bei den Streckenfesten der Kurhessenbahn. Leider lässt es sich nicht vermeiden, dass bei den alten Fahrzeugen Schäden auftreten. Während am Samstag keine größeren Ausfälle auftraten und sich die Verspätungen im Rahmen von maximal 5 – 10 Minuten hielten, blieb am Sonntagmorgen bereits der erste Zug auf der Strecke liegen. Um 7:50 Uhr startete eine Überführungsfahrt von zwei Rangierloks der Baureihen 360 und 294 in Marburg, die die Ausstellung im Bahnhof Frankenberg ergänzen sollten. In der Steigung zwischen Ernsthausen und Wiesenfeld blieb die führende 360 wegen Überhitzung liegen. Dadurch verspätete sich der Gegenzug um 8:39 Uhr ab Frankenberg um 50 Minuten, so dass selbst der nachfolgende Zug um 9:39 Uhr durch den langen Streckenblock zwischen Frankenberg und Münchhausen noch 10 Minuten Verspätung hatte.

Später blieb auch noch der Schienenbus der Baureihe 798 zwischen den beiden Bahnübergängen in Wetter liegen. Die-

ser konnte bald seine Fahrt fortsetzen, allerdings nur mit einem der zwei Motoren. Dadurch benötigte er auf den steigungsreichen Strecken eine längere Fahrzeit als vorgesehen. Weiterhin gab es noch einen Zugausfall am Nachmittag, da Dampfloks 52 8106 ihren Dienst versagte. Zusätzlich mussten im Laufe des Tages noch zwei Personenwagen ausgesetzt werden.

Nachdem das Programm am Sonntag um 18:00 Uhr beendet wurde, konnten noch am selben Abend die Ausstellungs- und Sonderzüge die Rückreise in ihre Heimatorte Darmstadt und Koblenz-Lützel antreten.

Alles in allem war es wieder ein sehr gelungenes Fest, bei dem große Teile der Bevölkerung mobilisiert werden konnten. Etliche Besucher sind seit vielen Jahren wieder zum ersten Mal mit der Bahn gefahren. Trotz der beschriebenen Unzulänglichkeiten konnte mit dieser Veranstaltung die Bahn den Kunden ein Stück näher gebracht werden.



## RheingauLinie mit neuen Fahrzeugen und Fahrplänen

(hpg) Im Auftrag von RMV und Zweckverband SPNV Nord erbringt die VIAS GmbH seit 12. Dezember den Regionalzug-Betrieb auf der Strecke Frankfurt – Wiesbaden – Rüdesheim – Koblenz – Neuwied. Auf dieser künftig als „RheingauLinie“ bezeichneten Verbindung kommen fabrikneue Elektrotriebwagen nach einem neuen Fahrplan-Konzept zum Einsatz.

### Triebwagen statt Wagenzüge

Anfang November stellte der RMV bei einer Presseveranstaltung die von der Stadler Pankow GmbH in Berlin gebauten FLIRT im Wiesbadener Hauptbahnhof vor. Unter den 19 an VIAS gelieferten Zügen befindet sich auch der 500. „Flinke Leichte Innovative Regional Triebzug“, den Stadler seit 2004 ausliefern konnte. Für die Fahrgäste werden die erheblich niedrigeren Einstiege an den großen, elektrisch betätigten Türen mit den ausfahrbaren Schiebetritten eine große Erleichterung sein. Gegenüber den bisher eingesetzten bis zu 50 Jahre alten Nahverkehrswagen (Fußbodenhöhe 1.175 mm) ist der Einstieg in den nun wesentlich niedrigeren Fahrgastraum (600 mm) an zahlreichen Stationen ebenerdig möglich.

Zusätzlich sind alle Triebwagen mit einem Hublift ausgestattet, um Rollstuhlfahrern auch an den teilweise noch sehr niedrigen Bahnsteigen der rechten Rhein-strecke den Zu- und Ausstieg zu ermöglichen. In den Zügen bieten die Mehrzweckbereiche Platz für Rollstühle, Fahrräder und Kinderwagen. Das WC ist nicht nur den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste angepasst, sondern kann auch als Wickelraum für Kleinkinder genutzt werden. Erstmals sind die

Regionalzüge mit einer Klimaanlage ausgestattet und – zur Sicherheit der Fahrgäste – im Innen- und Außenbereich videoüberwacht. Alle Züge der „RheingauLinie“ fahren mit Zugbegleitern, die im rheinland-pfälzischen Abschnitt auch Fahrausweise verkaufen.



### StadtExpress statt RE und RB

RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat erläuterte: „Wir führen einen leicht merkbaren Taktfahrplan ein und erhöhen die Anzahl der umsteigefreien Direktverbindungen zwischen dem Rheingau, Wiesbaden und Frankfurt. Die bislang verkehrenden RE-Züge und die unregelmäßig fahrenden RegionalBahnen werden zum Produkt StadtExpress zusammengeführt.“ In den Fahrplanmedien werden die Züge allerdings nicht als SE, sondern mit dem Kürzel „VIA“ bezeichnet.

Das neue Angebot bietet dem Rheingau täglich mindestens stündlich von allen Stationen Verbindungen nach Koblenz, Wiesbaden und Frankfurt. Zwischen Wiesbaden und Frankfurt wird nur in Mainz-Kastel und Frankfurt-Höchst ge-



*Auf Personalschulungsfahrt fährt ein neuer VIAS-Triebwagen am 29. Oktober 2010 durch Rüdesheim Foto: Andreas Christopher*

halten. Durch zusätzliche Fahrten in den Hauptverkehrszeiten und im Schülerverkehr ergibt sich zeitweise ein Halbstundentakt. Aufgrund der hohen Antriebsleistung (bis zu 2140 kW), des geringen Fahrzeuggewichts sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h verlängert sich die Fahrzeit zwischen Koblenz und Frankfurt gegenüber den RE-Zügen nur um knapp 10 Minuten. Für den Vertragszeitraum von zwölf Jahren soll es zwischen VIAS und der DB Netz eine Vereinbarung geben, die dem SPNV den Vorrang vor dem Güterverkehr einräumt und damit für Planungssicherheit sorgt.

### **Stellungnahmen**

Anlässlich der Vorstellung in Wiesbaden zeigte sich der Landrat des Rheingau-

Taunus-Kreises, Burkhard Albers, erfreut: „Mit diesem innovativen Konzept bekommt der Rheingau jetzt die Fahrzeuge, die wir uns schon lange gewünscht haben. Genauer gesagt, freue ich mich gleich zweimal, denn der Name ‘RheingauLinie’ passt prima zur ‘MittelRheinBahn’ auf der linken Rheinseite, so dass wir gemeinsam mit unseren rheinland-pfälzischen Partnern eine der schönsten Regionen Deutschlands auch auf diese Weise bewerben.“ Der Landkreis hat zahlreiche Busverbindungen auf die neuen Fahrpläne abgestimmt und neue Anschlüsse geschaffen.

Steffen Saebisch, Staatssekretär im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, vertrat die Ansicht, dass der neue Fahrkomfort ein Erfolg des „Hessischen Wegs“ sei,

*Innenraum der neuen  
Triebwagen vom Typ Flirt  
für die RheingauLinie*

*Foto: (c) RMV*



regionale Verkehrsleistungen auszuschreiben: „Ausschreibungen bedeuten Wettbewerb und das heißt im Ergebnis, dass wir Qualität zum günstigsten Preis bekommen.“ *Gerade im Wiesbadener Hauptbahnhof zeige sich, dass Wettbewerb auf der Schiene die Bahnwelt bunter und besser mache: Neben den klassischen roten DB-Fahrzeugen und den schon seit längerem vertrauten grün-weißen Triebzügen der vectus verkehrten dort nun auch die weiß-roten Fahrzeuge der VIAS.*

### **Erhoffter Fahrgastzuwachs**

Die 14 vierteiligen Züge bieten jeweils 230 Sitzplätze, die fünf dreiteiligen je 170 Sitzplätze. Gegenüber den bislang eingesetzten Wendezug-Einheiten ist dies eine deutliche Verringerung. Nach Angaben des RMV waren werktags bisher rund 10.000 Menschen pro Tag auf der Rheingaustrecke unterwegs, am Wochenende seien es im Durchschnitt um die 6000. Der RMV erwartet durch das bessere

Angebot einen Zuwachs bei den Fahrgastzahlen von mindestens zehn bis 15 Prozent. Inwieweit die Platzkapazität der deutlich attraktiveren Züge bei dem erhofften Fahrgastzuwachs ausreichen wird, muss die Zukunft zeigen.

### **Neue Werkstatt in Frankfurt**

Die neue Werkstatt in Frankfurt-Griesheim wurde von der Firma R.A.T.H., einem der Gesellschafter der Rurtalbahn GmbH errichtet, die sie zukünftig auch betreibt. Neben der 120 Meter langen zweigleisigen Halle sind Verwaltungs- und Werkstatträume sowie eine Außenwaschanlage entstanden. Nach Angaben von VIAS-Geschäftsführer Herbert Hänner habe sein Unternehmen ein Interesse, weitere Linien im RMV zu betreiben – möglicherweise auch S-Bahnen, die für das Jahr 2014 ausgeschrieben werden. Die Werkstatt sei jedenfalls auf Expansion ausgelegt.

## **Busse in Rheingau und Taunus erhalten neue Fahrpläne**

### **Fahrgastzahlen entwickeln sich positiv**

(og) Mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 passt die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) das Busangebot auf den neuen Zugfahrplan der RheingauLinie an. Änderungen im Minutenbereich sind für fast alle Buslinien geplant, um Bus und Bahn möglichst optimal zu verknüpfen. Viele Pendler, aber auch Ausflügler gelangen somit schneller in die Mainmetropole und umgekehrt in den Rheingau.

### **Neue Linienführungen**

Die Buslinie 170 Wiesbaden - Walluf - Martinthal wird bis Rauenthal verlängert. Damit erhält dieser Eltviller Stadtteil eine Direktverbindung nach Wiesbaden. Zwischen Presberg und Stephanshausen wird die Rufbuslinie 186 durch ein regelmäßiges Busangebot der Linie 183 ersetzt. Somit besteht für die Bewohner von Presberg eine direkte Fahrtmöglichkeit nach Geisenheim auch an Ferientagen und den Wochenenden.

### **Neue Anschlüsse und kürzere Fahrzeiten**

Umsteigemöglichkeiten zwischen Bussen und Bahnen bestehen wie gewohnt an den Bahnstationen in Lorch, Rüdesheim, Geisenheim, Hattenheim und Eltville. Ab Mitte Dezember bietet die RTV auch Anschlüsse in Niederwalluf und Assmannshausen an. Zur Verkürzung der Umsteigewege fährt die Buslinie 171 dann den Bahnhof Geisenheim direkt an.

Die Reisezeiten zwischen dem Rheingau und dem Rhein-Main-Gebiet verkürzen sich ebenfalls. Beispielsweise sind die Fahrgäste von Martinthal und Oberwalluf nach Rüsselsheim und zum Frank-

furter Flughafen zukünftig 15 Minuten schneller unterwegs. Die Gemeinde Kiedrich, das Kloster Eberbach und Vitos Rheingau sind mit dem neuen Fahrplan täglich alle 60 Minuten in Eltville an die Züge von/nach Wiesbaden-Frankfurt angebunden. Die Reisezeit Kiedrich - Frankfurt Hauptbahnhof sinkt auf 75 Minuten.

### **Neues Fahrplanbuch**

Das Fahrplanbuch 2011 für den Rheingau-Taunus-Kreis präsentierte Landrat Burkhard Albers, zugleich RTV-Aufsichtsratsvorsitzender, Ende November in Bad Schwalbach. Bereits zum 17. Mal gibt die RTV das Buch heraus. Die 960 Seiten umfassende Information ist in allen Verkaufsstellen der RTV zum Preis von einem Euro erhältlich. „Aktuelle Informationen über Bahn- und Busangebote sind eine wesentliche Voraussetzung für die Akzeptanz des ÖPNV. Sie sind sowohl für Gelegenheitsnutzer als auch für die Stammkunden von entscheidender Bedeutung“, sagte Albers.

Neben dem Internet und dem Fahrplanaushang an den Haltestellen ist das Fahrplanbuch weiterhin ein gefragtes Medium. Es erscheint in einer Auflage von 18.000 Exemplaren.

Die Fahrgäste erhalten im Buch die gewohnten Informationen über Bahn, Bus, Rheinschiffahrt und Seilbahnen. Zudem können die DB-Abfahrtstafeln der wichtigsten Bahnhöfe sowie das Haltestellenverzeichnis schnell und übersichtlich nachgeschlagen werden. „Neu gestaltet und strukturiert wurden die Seiten mit Informationen zu Ansprechpartnern, Tarifen, Verkaufsstellen und barrierefreien Reisen.“

Neben den Änderungen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) im Bahnfahrplan der RheingauLinie stehen im Unterraum die weiterhin steigenden Fahrgastzahlen im Mittelpunkt des Fahrplanwechsels. Der RMV bietet auf den Linien 200 Nastätten - Kemel - Wiesbaden, 271 Idstein - Neuhoef - Wiesbaden und 274 Bad Schwalbach - Hahn - Wiesbaden zusätzliche Fahrten in den Hauptverkehrszeiten an, zum Teil bereits seit Schuljahres-

beginn. Immer beliebter sind die Spätbusse im Rheingau-Taunus-Kreis: Deshalb sind in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag zusätzliche Busse auf den Linien 170, 171, 172, 173, 223, 230, 240 und 271 im Einsatz.

Auch bei den Fahrgeldeinnahmen setzt sich der positive Trend fort. Die Bareinnahmen (ausgenommen Schülerjahreskarten) sind auf den RTV-Linien von 2008 auf 2009 um 4,67 Prozent gestiegen. Der Verkauf von nicht vom Schulträger finanzierten Schüler-/Azubi-Jahreskarten ist im Vergleichszeitraum sogar um 19 Prozent gewachsen. „Diese Zahlen zeigen, dass der ÖPNV angenommen wird, dass sich die Attraktivität des ÖPNV auch durch ein Mehr an Fahrgästen untermauern lässt“, so Albers.

Landrat  
Burkhard  
Albers  
präsentiert das  
Fahrplanbuch  
2011 am Steuer  
eines  
Omnibusses

Foto:  
Rheingau-  
Taunus-Kreis



## Frankfurt nimmt Riedberg-Stadtbahn in Betrieb

(fl) Seit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 sind – nach zweieinhalb Jahren Bauzeit – erstmals Linienzüge der U8 und U9 auf der Neubaustrecke über den Frankfurter Riedberg unterwegs. Oberbürgermeisterin Petra Roth und der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Jan Mücke, haben die beiden neuen Stadtbahn-Linien eröffnet.

Die Riedbergstrecke wird von den beiden Linien U8 und U9 befahren. Die U8 beginnt und endet an der neuen Station Riedberg und erreicht bei Niederursel den Linienweg der U3, auf deren Strecke sie dann durch die Frankfurter Innenstadt zum Südbahnhof fährt. Die U9 beginnt und endet bereits in Nieder-Eschbach. Sie führt via Riedbergstrecke und über ein neues Gleisdreieck auf den Streckenast der U1 Richtung Nordwestzentrum und

Ginnheim. Die Stadtteile Nieder-Eschbach, Kalbach, der Riedberg und Niederursel erhalten somit eine direkte Anbindung an das Nordwestzentrum.

Beide Linien verkehren überwiegend im 15-Minutentakt. Zu Schwachlastzeiten fahren die Stadtbahnwagen alle 30 Minuten. Sonntags ist die U8 regulär mit Zweiwagen-Zügen unterwegs, die U9 mit Solowagen. An Werktagen fahren auf der U8 Dreiwagen-Züge, auf der U9 Solo-Wagen.

*Am ersten Betriebstag hält ein Zug der neuen Linie U9 in der Station Riedberg  
2 Fotos: Andreas Christopher*



Ausschnitt aus dem traffiQ-Liniennetzplan mit den neuen Strecken U8 und U9

Grafik: traffiQ

Die Bahnen verkehrten bereits vor dem offiziellen Eröffnungsakt. Zum Fahrplanwechsel am frühen Sonntagmorgen war Richtung Riedberg die erste U8 um 4.47 Uhr ab Heddernheim unterwegs, erster Zug ab Riedberg war ebenfalls eine U8, um 5.05 Uhr Richtung Südbahnhof.

Die 71 Millionen teure und vier Kilometer lange Strecke durch den neuen Stadtteil Riedberg ist mit den beiden Stationen „Riedberg“ und „Campus Riedberg“ ausgestattet. Die Stationen entsprechen selbstverständlich dem Standard der Frankfurter Stadtbahn („U-Bahn“ im offiziellen Sprachgebrauch): Sie sind 105 Meter lang und 80cm hoch und ermöglichen den Betrieb mit Vierwagen-Zügen. Die Station „Riedberg“ ist zum Wenden der dort endenden Linie U8 ausgelegt. Mit zum Bau der Riedberg-Strecke gehörte der Umbau des Abzweigs „Wiesenaus“ in ein Gleisdreieck, welches direkte Fahrten von der Riedberg-Strecke und von Oberursel nach Ginnheim ermöglicht.



Ein Zug der Linie U8 Riedberg -Frankfurt Südbahnhof wartet in der Wendeanlage auf den nächsten Einsatz



## Gleicher Automat für RMV- und Fernverkehrsfahrkarten Neue RMV-Fahrkartenautomaten vorgestellt

(jl) Anfang Dezember 2010 stellte der Rhein-Main-Verkehrverbund (RMV) im Hauptbahnhof Darmstadt die neuen Fahrkartenautomaten vor. Bis Mitte 2011 sollen an allen DB-Bahnhöfen die alten durch neue Automaten ersetzt werden.

RMV-Geschäftsführer Knut Ringat sprach bei der Vorstellung der neuen Geräte am Hauptbahnhof von einer enormen Qualitätssteigerung: »Mit der neuen Bedienerführung wird der Kauf der Fahrkarte ein Kinderspiel. Einfach den Ortsnamen eingeben oder das Ziel über die Schnellwahltasten ansteuern, gewünschte Fahrkarte auswählen und zahlen.« Erstmals können RMV-Tickets nun auch mit EC- oder Kreditkarte beglichen werden. Die erwähnten zwölf Schnellwahltasten programmieren sich übrigens selbst, je nach Häufigkeit der gewählten Ziele. Auch das Lösen von Anschluss-tickets ist für Besitzer von RMV-Zeitkarten wesentlich einfacher geworden.

Die neuen RMV-Fahrkartenautomaten und die der Deutschen Bahn unterscheiden sich nur in der Farbe, beide können

die gleichen Tickets ausgeben. Verändert hat sich der Kauf der Fahrkarten: Erstmals ist es möglich, den Namen der Zielhaltestelle einfach über den Bildschirm einzutippen. Das mühselige Suchen nach der passenden Wabenummer in einer großen Liste entfällt zukünftig. Wer aber trotzdem am alten System festhalten möchte, kann weiterhin durch Eintippen der Wabenummer schnell zu seinem Ticket kommen.



Die in Zusammenarbeit mit Behindertenverbänden von einem Fraunhofer-Institut in Stuttgart konzipierten Automaten sind auf Barrierefreiheit ausgelegt: Das Display ist niedriger angeordnet und leicht nach hinten geneigt, so dass auch kleinwüchsige Menschen und Rollstuhlfahrer sie leicht bedienen können. Ein leuchtintensiver und spiegelungsarmer Bildschirm erhöht die Lesbarkeit für Sehbehinderte.

*Auch im Wiesbadener Hauptbahnhof sind die neuen Automaten schon eingezogen*

*Foto: Hans-Peter Günther*





## Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz läuft aus

(fl) Als Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) wird ein 1971 eingeführtes Gesetz zur Finanzierung kommunaler Verkehrsaufgaben bezeichnet. Gespeist wurde und wird es von einem kleinen Anteil des Mineralölsteuer-Aufkommens. Der Schwerpunkt lag stets in der Bereitstellung von Mitteln für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs.

Anlagen des Individualverkehrs nahmen in der Regel einen kleineren Anteil des „Kuchens“ ein. Anfangs lag der Verteilungsschlüssel fest bei 60 zu 40 zugunsten von Investitionen in den öffentlichen Verkehr. In der Gesetzesreform von 1992 wurden den Bundesländern dann mehr Entscheidungsbefugnisse bei der Verteilung der Mittel eingeräumt.

Seit 1992 werden nur noch 20 Prozent

der Mittel vom Bund direkt vergeben, über den Rest können die Bundesländer ihrem Anteil entsprechend selbst verfügen, wobei es nach wie vor eine Zweckbindung für Verkehrsaufgaben gab und für kurze Zeit noch gibt. Denn die Zweckbindung gilt nur noch bis Ende 2013. Danach ist vorgesehen, dass die Mittel für Verkehrsaufgaben in allgemeinen Zuweisungen des Bundes aufgehen. Die einzige Auflage besteht dann darin, dass die Gelder

*Größere Investitionen in den ÖPNV, wie hier in Bad Nauheim, sind für Städte und Kommunen oft nur möglich, wenn Sie Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz bekommen*



weiterhin „investiv“ genutzt werden müssen, also nicht zur Finanzierung laufender Aufgaben verwendet werden dürfen. Sie können aber genauso gut in den Bau von Schulen, Hochschulen, Krankenhäusern usw. gesteckt werden. Auch ist die Höhe der Mittel im Förderungszeitraum 2013 bis 2019 noch nicht absehbar. Offizieller Titel der Mittelzuweisung ist heute auch nicht mehr „GVFG“ sondern „Entflechtungsgesetz“, womit die angestrebte Trennung von Bundes- und Landesaufgaben versinnbildlicht wird. In der Vergangenheit wurde der „Gemeindeverkehr“ mit einem Gesamtvolumen von rund 60 Milliarden Euro gefördert.

Grundsatz der Förderung war stets, dass eine Investition in die Infrastruktur zu tätigen war bzw. ist. Ein häufiger Kritikpunkt war das sture Festhalten an Eigentrasse bei Straßen- und Stadtbahnen im Geist der 1970er Jahre. Dadurch konnten einige sinnvolle Netzerweiterungen nicht realisiert werden. Allerdings gibt es Kompromisslösungen wie leicht erhöhte Bahnkörper, die zwar nicht dem allgemeinen Straßenverkehr dienen (was auch häufig nicht sinnvoll ist), aber von Rettungsfahrzeugen, Bussen etc. befahren werden können. Eine klassische Innenstadt-Strecke mit anerkannt hoher Erschließungsfunktion, wie beispielsweise die Straßenbahn auf der Königsstraße in Kassel oder auf dem Luisenplatz in Darmstadt, wäre mit dem alten GVFG vermutlich nicht zu bezuschussen gewesen.

Fairerweise muss gesagt werden, dass Städte mit Straßenbahnen oder U-Bahnen stets überproportional von der Gemeindeverkehrs-Finanzierung profitiert haben. Im Umkehrschluss bedeutet das natürlich,



*Mit GVFG-Mitteln gefördert:  
Straßenbahn in Kassel*

dass die Busnetz-Städte leer ausgingen. Sollte es kein Nachfolgemodell für das GVFG geben, dann haben Wiesbaden und Hanau wohl endgültig ihre Chancen verspielt, zu realistischen Preisen in den Genuss eines zeitgemäßen und ihrer Größe entsprechenden Transportsystems zu kommen. Aktuell erweitern Kassel (gemeinsam mit der Nachbarstadt Vellmar), Frankfurt (Stadtbahn Riedberg, Tram Preungesheim Ost, eventuelle Verlängerungen Frankfurter Berg und Europaviertel) sowie Darmstadt (Verlängerung Arheilgen) nochmals ihre kommunalen Schienennetze und erhalten dafür Förderungen des Landes Hessen. Aus den hessischen Busnetz-Städten sind keine ansatzweise vergleichbaren Gestaltungsideen bekannt.

Aktuell wird in den zuständigen Fachgremien, zum Beispiel im hessischen Landkreistag oder im VDV, darüber diskutiert, ob es künftig eine dem GVFG vergleichbare Bezuschussung von kommunalen Verkehrsaufgaben geben wird und an welchen Kriterien sie sich orientiert. Was unser Verband dazu meint, lesen Sie bitte im „Vorwort“ dieser Hessen-Schiene.

## **Edertalbahn Frankenberg - Herzhausen (- Korbach)**

### **Sonderzüge 2011 Vorlaufbetrieb für Regelverkehr?**

(js) Das Streckenfest der Burgwaldbahn hat die Kurhessenbahn bewusst dazu benutzt, die Sonderfahrten auch nach Herzhausen und nach Battenberg auszudehnen. Joachim Kuhn, Leiter der Kurhessenbahn hat bei seinen Ansprachen jedes Mal die Wichtigkeit der Reaktivierung der Edertalbahn in den Vordergrund gestellt. Eine Entscheidung über die Reaktivierung ist noch nicht getroffen worden. Dagegen steht aber wohl fest, dass im Sommer 2011 wieder an Sonn- und Feiertagen die Sonderzüge zwischen Frankenberg und Herzhausen am Edersee rollen werden.

*Auch im nächsten Jahr werden zwischen Frankenberg und Herzhausen Sonderzüge fahren. Allerdings nicht solch komfortable wie der TEE anlässlich des Streckenfestes im Oktober 2010*

*Foto: Jürgen Schmied*

Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) habe diesen Ausflugsverkehr bestellt und plane auch wieder einen Anschlussbus bis zur Sperrmauer. Die Finanzierung des Verkehrs teilen sich NVV, der Landkreis Waldeck-Frankenberg und die Anliegerkommunen. Kuhn könne sich auch wieder einen Ausflugsverkehr ins obere Edertal nach Battenberg vorstellen, allerdings müssten sich dann die Anliegerkommunen Allendorf (Eder) und Battenberg an den Kosten mit einem „symbolischen Beitrag“ beteiligen. Die Bürgermeister von Allendorf und Battenberg, Claus Junghenn und Heinfried Horsel stehen dem Angebot offen gegenüber und erwarten das Angebot der Kurhessenbahn.

Kurz vor Redaktionsschluss wurde auch das geplante Betriebskonzept für den Ausflugsverkehr auf der Edertalbahn bekannt. Zwischen Mai und Oktober sollen



sonntags alle Züge von Marburg über Frankenberg bis Herzhausen verkehren. Somit erhält Herzhausen einen 2-Stunden-Takt an Sonntagen. Am Bahnhof Herzhausen sollen ab März Umbauarbeiten erfolgen. Es soll neben dem Bahnsteig eine Bus-Wendeschleife gebaut werden, so dass ein einfaches Umsteigen zwischen Zug und Bus möglich wird. Ab Mai soll Herzhausen dann von zwei Buslinien angefahren werden: Die Rufbuslinie Frankenberg – Korbach soll auf die Relation Herzhausen – Korbach gekürzt werden und dort Anschlüsse an die Züge erhalten.

Somit wird der Streckenabschnitt bis Herzhausen zumindest an Sonntagen nicht nur für den Sonderverkehr, sondern auch für den Regelverkehr genutzt. Außerdem soll die Buslinie Bad Wildungen – Korbach – Medebach über Herzhausen geführt werden und dort ebenfalls Anschluss an die Züge erhalten. Beide Buslinien sollen über das Nationalparkzentrum geführt werden, so dass die Besucher desselben nicht mehr zu Fuß dorthin gehen müssen. In der nächsten Hessenschiene werden wir über die weitergehenden Planungen Berichten. Dieser Sonderverkehr ist dann sicherlich als Vorstufe eines zukünftigen Planverkehrs nach Korbach zu verstehen und lässt neue Hoffnung auf die Realisierung des Projektes aufkeimen.

## **Burgwaldbahn Marburg-Frankenberg RMV-Linie 42**

### **Neuerungen zum Fahrplanwechsel**

(js) Auf der Burgwaldbahn (KBS 622) hat der neue Fahrplan bereits nach dem Ende

der Umbauphase begonnen. Der neue Fahrplan ist allerdings (fast) der alte, die Fahrzeiten haben sich jedoch an vielen Stationen um wenige Minuten geändert. Am Wochenende gibt es eine zusätzliche Fahrt, mit der Wanderer und Kellerwald-Entdecker schon um 9:15 Uhr in Frankenberg sein können. Ab Cölbe besteht für den Schülerverkehr Montag - Freitag morgens eine bessere Verbindung nach Wetter. Die Abfahrt des Zuges erfolgt deshalb bereits um 7:29 Uhr ab Marburg. Der Zug fährt von Wetter nach einem 17minütigen Aufenthalt um 8:00 Uhr weiter nach Frankenberg.

Der Haltepunkt Wiesenfeld wurde nach der Baustelle nun endgültig zum Bedarfs halt. Nachdem dies in den letzten Jahren bereits mehrfach geplant war, aber immer wieder kurzfristig abgesagt wurde, ist es jetzt Realität geworden. Besonders Züge Richtung Frankenberg können so wertvolle Minuten einsparen, weil das Anfahren in der Steigung für die Triebwagen der Reihe 628 immer Zeit kostet.

## **Obere Edertalbahn Frankenberg – Battenberg Gleis am Streckenende gesperrt**

(js) Am Rande des Kurhessenbahnfestes (siehe Bericht in dieser Hessenschiene) wurde bekannt, dass die Obere Edertalbahn, deren Gleise bis zum Werksgelände des Eisenwerkes Hasenclever (Auhammer) zurückgebaut worden waren, nicht mehr bis zum derzeitigen Endpunkt Battenberg-Auhammer befahren werden kann. Die Gleise auf den letzten zwei Kilometer sind inzwischen so marode, dass dieser Streckenabschnitt zwischenzeitlich



*Die Strecke Battenberg - Frankenberg wurde am Streckenende wegen maroder Gleise gesperrt. Auf dem vorderen Abschnitt können hingegen weiterhin Güter- und Personenzüge verkehren, wie hier beim Streckenfest am 24. Oktober 2010*

*Foto: Jürgen Schmied*

gesperrt werden musste. Zugfahrten sind infolgedessen nur noch bis zum Bahnhof Battenberg möglich, wo auch die Holzverladung stattfindet. Die Strecke, die ehemals nach Bad Berleburg führte, wird in Abschnitten Stück für Stück kürzer.

Am 20. November fand in Battenberg ein Diavortrag des Eisenbahnhistorikers Rainer Gasse statt. Er kommentierte den Vortrag fachkundig, der Fotos über die gesamte Geschichte der Strecke vom Bau im Jahr 1910 bis in die Neuzeit zeigte.

## **Main-Weser-Bahn Frankfurt - Gießen - Kassel RMV-Linie 30 Bahnsteiganlagen in Marburg werden modernisiert**

(hpg) Am 7. Dezember fand in Anwesenheit von Egon Vaupel, Oberbürgermeister der Stadt Marburg, dem Bundestagsabgeordneten Sören Bartol (SPD), Klaus-Peter Güttler, Geschäftsführer des RMV

und Susanne Kosinsky von DB Station & Service, der erste Spatenstich für den behindertengerechten Ausbau des Marburger Bahnhofs statt. Alle drei Bahnsteige sollen auf 55 Zentimeter angehoben werden. Der Hausbahnsteig an den Gleisen 1 und 1a wird 5,50 Meter, die beiden anderen Bahnsteige 7 Meter breit. Von allen drei Bahnsteigen stellen Aufzüge die Verbindung zur Personenunterführung her, von der die Mittelbahnsteige auch zukünftig über je zwei Treppen erreicht werden können. Der 2006 erneuerte und verbreiterte Ortenberg-Steg wird jedoch auch zukünftig keine direkte Anbindung an die Bahnsteige erhalten.

An diesen sollen die Bahnsteigdächer erneuert und die Bahnsteigausstattungen modernisiert werden, die Bahnsteigunterführung erhält neue Beleuchtungen, Wand- und Bodenbeläge. Einen besonderen Schwerpunkt lege die Bahn auf die Belange der vielen blinden und sehbehinderten Reisenden in Marburg, erklärte Susanne Kosinsky, Leiterin des Regionallereichs Mitte der DB Station&Service AG.



*Seit Fahrplanwechsel wieder mit Neigetechnik unterwegs: Die Regionalexpresszüge zwischen Gießen und Koblenz Foto (bei Runkel): Ronny Michael Köppel*

Die Gesamtinvestitionen belaufen sich nach DB-Angaben – einschließlich notwendiger Neu- und Umverlegungen von Oberleitungen, Strom-, Signal- und Telekommunikationsanlagen – auf rund 8,5 Millionen Euro. Bis Ende 2012 sollen diese Arbeiten abgeschlossen sein, anschließend sind noch Arbeiten der Stadt im Bereich des Bahnhofvorplatzes vorgesehen. Parallel zum behindertengerechten Ausbau gehen die seit Sommer 2010 laufenden Arbeiten am Empfangsgebäude weiter. Der Umbau von Erdgeschoss und beiden Obergeschossen wird gemeinsam von der GeWoBau Marburg und der DB Station&Service durchgeführt und hat eine separate Finanzierung.

Der schon länger geplante barrierefreie Umbau des Marburger Bahnhofs könne erst jetzt beginnen, weil für die Bahnsteigarbeiten immer wieder Gleissperrungen

notwendig sind, schreibt die DB. Sie begründet die Verzögerung mit Bauarbeiten und Sperrungen an anderen Abschnitten der Main-Weser-Bahn, vor allem für die Umbauten der Bahnhöfe Stadtallendorf zum Hessentag 2010, Bad Nauheim zur Landesgartenschau und den Arbeiten am wichtigsten Kreuzungsbahnhof Mittelhessens in Gießen. Erst nach Abschluss dieser Maßnahmen sei der Baubeginn in Marburg möglich geworden.

## **Gießen**

### **Verein „Lumdabahn“ gründet sich in Gießen**

(fl) Ende September hat sich in Gießen der Verein „Lumdabahn“ gegründet, um die Lumdataalbahn AG zu unterstützen und den Erhalt sowie die Reaktivierung der Lumdataalbahn Lollar – Rabenau-Londorf zu fördern. Der Vorstand besteht

aus Christa Becker, Christian Klein, Guido Köhler und Jonathan Alt. Es werden regelmäßige Vereinsabende angeboten. Die Anschrift des Vereins lautet Lumdabahn e.V, Gießener Straße 50, 35457 Lollar. Eine Internetpräsenz unter [www.lumdabahn.de](http://www.lumdabahn.de) befindet sich in Vorbereitung.

## **Lahntalbahn**

### **Gießen - Limburg - Koblenz**

#### **RMV-Linie 25**

#### **Züge halten wieder in Eschhofen – DB nimmt Neigetechnik erneut in Betrieb**

(hpg) Seit Ende Oktober 2009 sind die RegionalExpress-Züge zwischen Koblenz und Gießen ohne Neigetechnik im Einsatz. Nach Problemen mit den Spindeln, die für die Wagenkastensteuerung erforderlich sind, musste die Technik kurzfristig abgeschaltet werden. Am 16. November 2009 trat für die RE-Züge ein Notfahrplan in Kraft, der den Einsatz eines zusätzlichen Triebwagens erforderte, um den Zweistundentakt im Lahntal einhalten zu können. Seit diesem Zeitpunkt entfielen die Zughalte in Eschhofen. Dies war vor allem für Pendler ärgerlich, da Eschhofen mit über 300 Parkplätzen zu einem der größten Park+Ride-Stationen im Landkreis Limburg-Weilburg und an der Lahnstrecke zählt.

Ohne Ankündigung von Seiten der DB oder des RMV wurde die Neigetechnik im Lahntal zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 erneut in Betrieb genommen und die Zughalte in Eschhofen wieder einführt. Dies ist umso erstaunlicher, da

von 190 Triebwagen der Reihe 612 bislang erst 55 umgerüstet wurden und die Länder Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen erst im Laufe des Jahres 2011 mit der Wiederaufnahme des Neigezug-Betriebes rechnen können. Rheinland-Pfalz verzichtet auf den meisten Strecken - zugunsten eines stabilen Fahrplans - auf die Neigetechnik und legt beispielsweise im Nahetal keinen Wert mehr auf „bogenschnelles Fahren“.

## **Frankfurt - Limburg**

### **Main-Lahn-Bahn**

#### **RMV-Linie 20**

#### **Wartestände werden ausgetauscht**

(hpg) In Niedernhausen sollen die neuen, aber völlig unzureichenden Warteunterstände voraussichtlich Anfang 2011 ausgetauscht werden, sicherten Susanne Kosinsky und Ulrich Kipp im Gespräch anlässlich der Bahnhofseröffnung in Gießen zu. Die eher an Bushaltestellen anzutreffenden schmalen Glas-/Metallkonstruktionen waren als Ersatz für die entfernten massiven Unterstände aus Beton aufgestellt worden. Vor allem die zahlreichen umsteigenden Reisenden aus Wiesbaden spüren, wie notwendig ein wirksamer Wetterschutz in Niedernhausen sein kann.

#### **Strom für Aufzug vergessen**

In Niederjosbach erfolgte bereits am 31. Mai 2010 die Freigabe der Bahnunterführung am S-Bahnhaltepunkt. Reisende in Richtung Frankfurt gelangen über eine Rampe barrierefrei zum Bahnsteig. Demgegenüber ist der vor den Umbauarbeiten ebenfalls ebenerdig zugängliche

Bahnsteig der Gegenrichtung jetzt nur über eine Treppe mit 33 Stufen zu erreichen. Aufgrund des großen Höhenunterschiedes musste eine Aufzugsanlage gebaut werden.

Diese ist allerdings bis heute nicht in Funktion, da die Stromversorgung fehlt. Anfang September habe die Bahn gegenüber Alexander Simon (Erster Stadtrat von Eppstein) bestätigt, dass die Aufträge für die fehlenden Kabel vergeben seien und man damit rechne, dass der Aufzug noch im Herbst in Betrieb gehe. Doch auch zum Fahrplanwechsel am 12.12. war noch kein Fortschritt festzustellen.

### **Bahnsteigumbau in Wörsdorf**

In Wörsdorf erfolgen Arbeiten, die aus dem Konjunkturprogramm finanziert werden. Nach einer mehrwöchigen Bauunterbrechung wurden die Arbeiten am Haltepunkt inzwischen fortgesetzt. Neben einer Verbreiterung und Neupflasterung ließ die DB Station und Service AG auf beiden Bahnsteigen die Dynamischen Stationsanzeigen (DSA) zur Fahrgastinformation installieren. Aus welchen Gründen die Arbeiten an der erneuerten Treppenanlage allerdings nicht zum Abschluss gebracht werden, bleibt eine offene Frage.

### **Bhf Lorsbach wird barrierefrei**

Zum mindestens 3,3 Mio. Euro teuren barrierefreien Umbau des S-Bahnhof Lorsbach soll die Stadt Hofheim rund zwei Mio. Euro beisteuern. Wegen des bestehenden Haushaltsdefizits sollten die Maßnahmen – trotz vehementer Proteste aus dem Ortsbeirat und dem Beirat für

Menschen mit Behinderung – ausgesetzt werden. Umso überraschender ist es, dass einem Antrag der GOHL-Fraktion (Grüne Liste) auf Umsetzung der Planung für den Ortsteilbahnhof jetzt - ohne Gegenstimmen und Diskussion - zugestimmt wurde. Für das nicht in die Stadtbuslinie integrierte Lorsbach hat der Umbau des Bahnhofs eine große Bedeutung.

## **Wiesbaden - Koblenz Rechte Rheinstrecke RMV-Linie 10**

### **Neues Informationsdesign und bessere Wegeleitung**

(og) Bis zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 wurden die zwölf RMV-Stationen an der RheingauLinie zwischen Wiesbaden-Biebrich und Lorchhausen mit neuen Informationsvitrinen und neu gestalteten Inhalten ausgestattet. Sechs Stationen (Lorch, Geisenheim, Oestrich-Winkel, Eltville, Wiesbaden-Schierstein und Wiesbaden-Biebrich) erhalten darüber hinaus bis Ende 2011 sogenannte Dynamische Schriftanzeigen, die aktuelle Ver-

*Die neue RheingauLinie erhält bessere  
Fahrgastinformationen an den Haltestellen*







Skizze der neuen Doppelvitrienen an der RheingauLinie (© RMV)

spätungen anzeigen. Zudem werden die Stationsnamenschilder erneuert sowie das Wegeleitsystem inklusive der Sicherheitsmarkierungen optimiert. Auch die Zugänge werden durch Grünschnitt beziehungsweise Anstrich und Reinigung der Unterführungen verbessert.

Alle Maßnahmen werden in enger Abstimmung mit der DB Station & Service AG durchgeführt. Für die Bestückung der Informationsvitrienen wurde ein durchgängiges Konzept entwickelt, das den Fahrgästen nun auf allen Bahnsteigen die gleichen Informationen bietet. Standardmäßig werden Doppelvitrienen aufgestellt mit folgenden lokalen und regionalen Informationen:

- Ein neues Aushangplakat mit Schienennetzplan, Infos zum RMV-Tarif und Tipps zum Fahrkartenkauf, RMV-Mobilitätsinfos und einem passenden QR-Code zur Haltestelle als einfachem Zugang zum RMVHandyPortal
- Die bewährte Abfahrtstafel mit neuem Aushangfahrplan
- Ein neu gestaltetes Plakat mit Informationen und Hinweisen der DB Station & Service AG

- Ein Umgebungsplan im Maßstab 1:2.000 zur Orientierung im Nahbereich der Station sowie der Verknüpfung zu anderen Verkehrsmitteln wie Bus/Taxi
- Ein Übersichtsplan zum Busangebot im Rheingau-Taunus-Kreis beziehungsweise in Wiesbaden

## Darmstadt - Pfungstadt „Pfungstadtbahn“ kommt Ende 2011

(fl) Die Schienenanbindung von Pfungstadt soll am 11.12.2011 wieder in Betrieb genommen werden. Die nur knapp zwei Kilometer lange Strecke wird dann montags bis freitags im Stundentakt und am Wochenende im Zweistundentakt von den Odenwaldbahn-Zügen der VIAS Verkehrsgesellschaft bedient. Leider ist bei den von und nach Pfungstadt verlängerten Odenwaldbahn-Zügen mit einer längeren Standzeit in Darmstadt Hbf zu rechnen. Ohne diese Standzeit wäre mit der „Pfungstadtbahn“ eine schnelle Verbindung der Darmstädter Bahnhöfe „Eberstadt“, „Süd“, „Hauptbahnhof“, „Nord“, „Ost“ und „TU Lichtwiese“ untereinander möglich gewesen. Verbunden mit der Reaktivierung ist eine städtebauliche Neugestaltung des Pfungstädter Bahnhofareals.

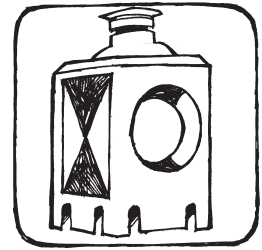
Die Schienenanbindung Pfungstadts wurde 1886 eröffnet und bereits 1955 im Personenverkehr wieder stillgelegt. Der Güterverkehr rollte bis 1997. Die Pfungstädter Brauerei verfügte früher über einen eigenen Gleisanschluss am Bahnhof Pfungstadt und setzte sogar firmeneigene Kühlwagen ein.

## Loks aus Kassel

(fl) Woran denken Sie, wenn Sie an Exportprodukte aus Hessen denken? Apfelwein kennt schon im Siegerland oder im Thüringerwald kaum ein Mensch. Handkäs, Frankfurter Würstchen oder gar Ahle Worscht aus Nordhessen? Im Rest unserer Republik gelten sie bestenfalls als Exoten - in Bangladesh, New Jersey oder Ghana sind sie völlig unbekannt.

Besser sieht es mit hessischen Lokomotiven aus, genauer mit solchen aus Kassel. Nicht weniger als 33.000 Loks tragen den bekannten Stern der Firma Henschel oder zumindest eine Betriebsnummer des Kasseler Werks. Henschel dürfe damit als die größte deutsche Lokomotivfabrik in die Geschichte eingehen. Heute heißt die bekannte Lokschmiede bekanntlich Bombardier und agiert kaum weniger erfolgreich auf dem Weltmarkt. Berühmt wurden in jüngster Zeit die Lieferungen an die Schwedische Erzbahn Lulea - Kiruna - Narvik. Mehr als 8000 Tonnen pro Zug werden auf der nördlichsten Bahnstrecke des westeuropäischen Streckennetzes mit Power aus Kassel bewegt.

Aber auch die erste „Hybridlokomotive“, die unter Fahrdracht ähnliche Leis-



tungen erbringt wie mit dem eingebauten Dieselmotor, wird in Kassel gefertigt. Aktuell liefert das Werk 26 Exemplare in den amerikanischen Bundesstaat New Jersey, wo sie den Regionalverkehr dank wegfallender Lokwechsel deutlich beschleunigen. Ihre größte Verbreitung findet die „Traxx“-Familie von Bombardier allerdings in Deutschland und in den europäischen Nachbarländern. Das war zu Henschels Zeiten anders, denn da prangte der Stern auch in vielen afrikanischen und asiatischen Ländern auf den dampf- oder dieselbetriebenen Loks.

Übrigens wurden auch ausgesprochen formschöne Omnibusse in Kassel hergestellt, und zwar für Dieselantrieb ebenso wie für Oberleitungsantrieb. Der Omnibusbau blieb freilich weitaus unbedeutender als der Lokbau. Henschel-Busse sind heute eine ausgesprochene Seltenheit. Im Gegensatz dazu haben Sie gute Chancen, mit einer „kasseläner Lok“ bewegt zu werden, sofern Sie diese Hessen-Schiene zufällig unterwegs in einem lokbespannten Zug lesen sollten.



*Noch heute im Einsatz: Fabrikschild einer Henschellok, die beim „Rasenden Roland“ auf Rügen fährt  
Foto: Friedrich Lang*

# Broschüren und Schriften

## **Erinnerungen an die Nassauische Kleinbahn** **€ 19,80**

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

## **Dotzheim und seine Straßenbahn** **€ 3,00**

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

## **Von der Dampflok zum ICE-Zeitalter** **€ 9,80**

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

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

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

## **Die Lahntalbahn** **€ 17,90**

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

## **Bahnhöfe** **€ 13,50**

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

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

**Pro Bahn & Bus Schriftenversand, Feldgasse 5, 65510 Hünstetten**

