

HESSEN SCHIENE

Nr. 83

April - Juni 2011



- RE-Verbindung Gießen-Köln in der Kritik
- Neues von U- und Straßenbahn in Frankfurt
- Pfungstadtbahn im Bau



DIE BAHN: IN SACHEN SCHADENSBEGRENZUNG GANZ VORNE! Karikatur: Jürgen Janson

Impressum

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

Druck Druckhaus Gratzfeld, Butzbach
Auflage 1400 Exemplare

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Hermann Hoffmann, Dr. Heribert Menzel, Friedrich Lang, Jürgen Lerch, Oliver Günther, Dr. Franz Grolig, Hans-Peter Günther, Andreas Christopher, Jürgen Schmied, Lars Kühnemund, Martin Böhmer

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 01.05. 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 18,00 Euro
(Deutschland); 26,00 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 Fahrpreise des Rhein-Main-Verkehrsverbundes liegen im bundesweiten Vergleich auf einem ausgesprochen hohen Niveau. Zumindest in Frankfurt wurde das Preisniveau des Nahverkehrs zu einem der Topthemen im Vorfeld der Kommunalwahl. Kritisiert wurden vor allem die hohen Kosten, die Eltern aufbringen müssen, damit ihre Kinder zur Schule fahren können.

Die SPD in Frankfurt fordert eine Halbierung der Preise für Schüler- und Auszubildentickets. Die Jugendorganisation der Partei geht sogar noch einen Schritt weiter und fordert Freifahrt für Schülerinnen und Schüler.

„Die Grünen“ möchten ebenfalls eine „erhebliche Vergünstigung“ der Clevercard, ohne sich auf ein konkretes Preisniveau festzulegen. Auch diese Partei legt also den Fokus auf Schüler und Auszubildende.

„Die Linke“ geht am weitesten und fordert generell eine Halbierung der Fahrpreise sowie einen Sozialpass für Frankfurt zum Preis von 15 Euro. Schülerinnen, Schüler und Auszubildende möchte die Partei kostenlos befördern, am Wochenende und in den Ferien sogar hessenweit(!). Außerdem denkt die Partei an die Senioren und fordert auch für sie eine Zeitkarte zum halbierten Preis.

Im „bürgerlichen Lager“ setzt die CDU ebenfalls auf günstigere Fahrpreise für Schüler und Auszubildende und benennt Oberstufenschüler als Zielgruppe für ein kostenloses Angebot, wobei es keine Beschränkung auf die nächstgelegene Schule geben soll. Darüber hinaus möchte die Partei den teilweise ungerechten Tarifwabenzuschnitt reformiert wissen. Ferner wollen die Christdemokraten das elektronische Ticket fördern.

Die FDP schließlich fordert ein „schlüssiges Konzept für die Preisstruktur“, ohne sich auf irgendwelche konkreten Aussagen festzulegen.

Bei so viel Einigkeit bezüglich der Fahrpreise für Schüler und Auszubildende müsste sich in der kommenden Legislaturperiode eigentlich eine spürbare Absenkung des Preisniveaus feststellen lassen, zumal Frankfurts Oberbürgermeisterin von Amts wegen einen guten Draht zum RMV-Aufsichtsrat hat.

Schade, dass es die meisten der größeren Parteien versäumen, Aussagen zum generell hohen Preisniveau des RMV in Frankfurt und im Umland zu treffen. Frankfurt liegt (ebenso wie andere vergleichbare RMV-Tarifgebiete) in einer Untersuchung des Verkehrsclubs Deutschland VCD unter 13 ähnlich großen Städten an dritter Stelle bei den Einzelfahrscheinen sowie an erster Stelle bei den Preisen für einen Kinder-Einzelfahrschein und für eine 9-Uhr-Monatskarte.



Wolfgang Klapdor
Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.



Pinwand 4
 Tipps und Infos 6



Wieder Ausflugsverkehr auf der Edertalbahn 7
 Erste Straßenbahn nach Vellmar 9



RE-Umsteigeverbindung Frankfurt - Köln sorgt für Kritik 11
 Fahrplan der Main-Weser-Bahn konsequent verbessern 14
 Bahnhof Langgöns soll sich entwickeln 16
 Zukunft der Niddertalbahn gesichert 17
 Limburg: Zwölf Weichen weg - aber nur zwei beantragt 19
 Stadtbus Marburg: Ausbau des ÖPNV auf die Lahnberge 21



Frankfurt: Straßen- und U-Bahn mit erfreulicher Entwicklung 23
 Vermehrt Störungen auf der A-Strecke der Frankfurter U-Bahn 28
 Bahnhof Höchst: Bahn legt sich auf Renovierungszusage fest 29
 Für RMV sind Kapazitäten der Vectus-Triebwagen ausreichend 31
 Ein Jahr VRM-Tarif im Rheingau-Taunus-Kreis 33



Vertragsunterzeichnung für die Pfungstadt-Bahn 34



Rheinland-Pfalz: 113 Mio. Euro für moderne Bahnhöfe 36
 Warum streiken die Lokführer von HLB, Vectus und Cantus? 38
 Fernbusse: Sind günstige Preise ein Dauervorteil für Fahrgäste? 40
 NVV beschließt Ausschreibung des RegioTram-Netz 42

Reisetipp: VHS Kassel wieder mit interessanten Bahnthemen 43
 Reisetipp: Mit Dampf und Diesel im Kulturbahnhof 44

Streckentelegramm 45

Schlusslicht 50

Titelbild: Der Frühling kommt und auch die Dieseltriebwagen der Baureihe 612 pendeln wieder im Lahntal. Noch ohne Neigetechnik fuhr am 1. Mai 2010 der Regionalexpress RE3289 durch den Bahnhof Löhnberg

*Rückseite: Gerade ist eine Straßenbahn der Linie 5 von der Endhaltestelle Holländische Straße Richtung Baunatal abgefahren. Der Wagen TW456 trägt anlässlich der Deutschen Leichtathletikmeisterschaften 2011 in Kassel Ganzreklame mit Sportmotiven
 Nicht bezeichnete Fotos in dieser Hessenschiene: Jürgen Lerch*

Unsere Treffen vor Ort:

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



| Datum | Veranstaltung | Ort |
|------------------------------|--|--|
| 03.05.11 19:30 Uhr | RV-Treff Mittelhessen | Cafe Giramondi Bahnhofstraße 53, Gießen |
| 05.05.11 18:30 Uhr | RV-Treff Nordhessen | Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen |
| 09.05.11 20:00 Uhr | Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus | Gaststätte Zum Felsenkeller Leipziger Straße, Fulda |
| 11.05.11 18:00 Uhr | Rv-Treff Osthessen | Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein |
| 21.05.11 | Ausflugsfahrt Rv Osthessen | Fahrt nach Gotha |
| 29.06.11 19:30 Uhr | RV-Treff Nordhessen | Umwelthaus, Wilhelmstr. 2 Kassel |

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

In eigener Sache Post erhöht Versandkosten

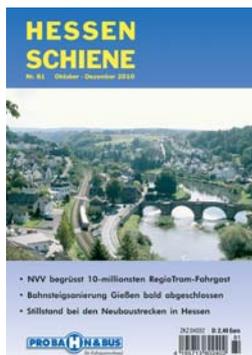
(j1) Für den Versand von Presseprodukten muss die Deutsche Post seit einigen Monaten den vollen Mehrwertsteuersatz an das Finanzamt abführen und hat deshalb die Preise erhöht. Dies hat auch für die Bezieher der Hessenschiene zur Folge, dass sich der Verkaufspreis ab dieser Ausgabe auf 2,60 Euro erhöht. Das Zweijahresabonnement kostet neu 18 Euro, das Auslandsabonnement 26 Euro. Wir bitten um Verständnis.

Lieferschwierigkeiten bei Hessenschiene Nr. 81

(j1) Leider kam es bei der Hessenschiene Nr.81 zu Auslieferungsschwierigkeiten an den Bahnhofsbuchhandel. Viele Buchhandlungen konnten nicht mit der sonst üblichen Anzahl an Exemplaren beliefert werden.

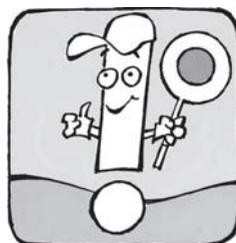
Damit alle interessierten Leserinnen und Leser doch noch in den Besitz der Hessenschiene Nr. 81 kommen können, bietet unsere Landesgeschäftsstelle folgenden Service an: Senden Sie uns einen Brief (normales Format) mit einer Briefmarke

von 1,45 Euro beiliegend, Ihrer Adresse sowie dem Kennwort „Hessenschiene 81“, und wir schicken Ihnen umgehend die fehlende Hessenschiene zu.



Neue Mitglieder im Landesvorstand

(f1) Anlässlich der Jahreshauptversammlung am 12. März 2011 in Kassel wurde der Vorstand des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus teilweise neu besetzt. Neu im geschäftsführenden Vorstand sind Marc Lerch (Alsfeld) und Michael Kolb (Fulda). Marc Lerch übernimmt das Amt des Schriftführers von Friedrich Lang, der aus familiären Gründen nicht mehr kandidierte.



Spätzug Siegen-Gießen in neuer Fahrplanlage

(j1) Ab dem 9. Januar verkehrt der Spätzug aus dem nordrhein-westfälischen Siegen nach Gießen in einer neuen Fahrplanlage. Bislang startet der an Sonn- und Feiertagen verkehrende Zug um 22.54 Uhr. Künftig verlässt er 16 Minuten später, also um 23.10 Uhr, Siegen und erreicht Gießen um Punkt Mitternacht, 14 Minuten später als bislang.

Die Verschiebung der Abfahrtszeit ermöglicht einen Anschluss in Siegen vom Rhein-Sieg-Express aus Köln. In Gießen bestehen weiterhin Anschlüsse in Richtung Marburg und Frankfurt.

Wieder Ausflugsverkehr auf der Edertalbahn

(js)Wie bereits in der letzten Hessenschiene gemeldet, findet auch in diesem Jahr wieder der Ausflugsverkehr auf der Edertalbahn nach Herzhausen zum Edersee statt. Die Kurhessenbahn wird in enger Zusammenarbeit mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV), dem Landkreis Waldeck-Frankenberg, der Energiegesellschaft Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF), der Gemeinde Vöhl und der Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH) einen saisonalen Sonderverkehr auf der Ederberglandbahn durchführen.

Vom 1. Mai bis zum 30. Oktober sollen sonntags fünf Zugpaare von Marburg über Frankenberg bis Herzhausen verkehren. Somit erhält Herzhausen wieder einen 2-Stunden-Takt an Sonntagen. Am Bahnhof Herzhausen sind ab März Umbauarbeiten geplant. So wird neben dem Bahnsteig eine Buswendeschleife gebaut, so dass ein einfaches Umsteigen zwischen Zug und Bus möglich wird. Im Februar

wurden bereits einige Bäume gefällt, um Platz für den Bau der Wendeschleife zu schaffen. Die Baukosten von ca. 20.000 Euro für die Wendeschleife werden vom Nordhessischen Verkehrsverbund getragen. Dabei entstehen neben der eigentlichen Wendeschleife zwei Aufstellflächen für Busse in unmittelbarer Nähe zum Bahnsteig Herzhausen.

Ab dem 1. Mai wird Herzhausen dann

Der Bahnhof Herzhausen wird noch im Frühjahr 2011 zu einem Verknüpfungspunkt Bus - Schiene ausgebaut. Im Bild wartet der Triebwagen 628 235 am 6. Juni 2010 im Bf. Herzhausen auf neue Fahrgäste

Foto: Jürgen Schmied





von zwei Buslinien angefahren: Die Rufbuslinie 555 Frankenberg – Korbach wird sonntags auf die Relation Herzhausen - Korbach gekürzt und erhält dort Anschlüsse an die Züge. Somit wird der Streckenabschnitt bis Herzhausen zumindest an Sonntagen nicht nur für den Sonderverkehr, sondern auch für den Regelverkehr genutzt. Die Züge verkehren zweistündlich ab 8:29 Uhr bis 16:29 Uhr ab Marburg, bzw. 9:16 Uhr bis 17:16 Uhr ab Frankenberg und erreichen Herzhausen zwischen 9:47 Uhr und 17:47 Uhr. Die Weiterfahrt des Busses nach Korbach erfolgt 2 Minuten später. Korbach ZOB wird dann zwischen 10:09 Uhr und 18:09 Uhr zweistündlich erreicht. Der Bus nach Korbach beginnt bereits in Kirchlotheim, das nicht über eine Bahnstation verfügt, und führt über Nationalparkzentrum/Campingplatz Teichmann nach Herzhausen-Bf. und von dort weiter nach Korbach. In Richtung Marburg beträgt die Übergangszeit in Herzhausen 4 Minuten. Die Abfahrten finden ebenfalls zweistündlich zwischen 10:03 Uhr und 18:03 Uhr in Herzhausen statt.

Ab Herzhausen Bahnhof wird noch eine zweite Anschlussbuslinie 556 angeboten, die an Sonntagen viermal verkehren wird. Abfahrtszeiten in Herzhausen sind um 10:05 Uhr, 11:55 Uhr, 13:55 Uhr und 15:55 Uhr. Diese Buslinie verkehrt von Herzhausen-Bf. über Nationalparkzentrum – Kirchlotheim – Nationalparkzentrum – Vöhl – Waldeck-Strandbad – Waldeck-Teufelsgraben (an der Edersee-

Randstraße) – Sperrmauer Ostseite bis Edertal-Aquapark. Natürlich sind weitere Unterwegshalte vorgesehen. An der Rendezvous-Haltestelle „Waldeck-Teufelsgraben“ kann zwischen den Buslinien 556 und 510 nach Bad Wildungen umgestiegen werden. Die Übergangszeit beträgt 6 Minuten in Richtung Bad Wildungen und 3 Minuten in der Gegenrichtung. Die Rückfahrt erfolgt auf dem gleichen Weg, die Übergangszeit in Herzhausen auf den Zug in Richtung Frankenberg/Marburg beträgt 16 Minuten. Der Bus von der Staumauer verkehrt weiter nach Korbach. In Waldeck, Halbinsel Scheid (wird bei der ersten Fahrt nicht bedient), und in Waldeck-Strandbad bestehen ab dem 7. Mai bis zum 3. Oktober Anschlüsse an die Ederseeschiffe.

Die Fahrkarten für die Züge der Ederberglandbahn können im Vorverkauf im Reisezentrum, am Automat in Frankenberg oder direkt im Zug beim Kundenbetreuer gelöst werden. Die Fahrkarten für die Busse können im Zug beim Kundenbetreuer oder im Bus beim Fahrer gelöst werden.

Dieser Sonderverkehr ist als Vorstufe eines zukünftigen Planverkehrs nach Korbach zu verstehen und lässt neue Hoffnung auf die Realisierung der Wiederinbetriebnahme der Strecke Frankenberg - Korbach aufkeimen (die Hessenschiene berichtete mehrfach).



Erste Straßenbahn nach Vellmar

(jl) Im Rahmen einer Testfahrt erreichte am 20. März 2011 erstmals eine Straßenbahn das Vellmarer Stadtgebiet. Da auf der Neubaustrecke die Fahrleitung noch nicht installiert ist, kam der Diesel-Hybrid-RegioTram-Triebwagen 760 zum Einsatz.

Um 9 Uhr am Sonntagmorgen startete die Fahrt an der jetzigen Endhaltestelle Holländische Straße Richtung Vellmar. Zuvor erfolgte eine Einweisung an die Mitarbeiter. Unter den Anwesenden war auch Vellmars Bürgermeister Dirk Stochla, der sich das historische Ereignis nicht entgehen lassen wollte. Langsam steuerte Fahrmeisterin Susanne Bödicker den Tw 760 im Dieselbetrieb auf die Neubaustrecke. Mehrere KVG-Mitarbeiter begleiteten den Wagen zu Fuß und achteten besonders darauf, dass der Triebwagen genügend Abstand zu Schildern, Oberleitungsmasten und Bahnsteigkanten hatte. Immer wieder wurden Abstandsmaße gemessen und protokolliert.



*Das Kasseler Ortsschild reicht sehr nahe an das Fahrzeug, aber der Abstand reicht aus
Foto: Dr. Heribert Menzel*



Bei der Einfahrt in die Haltestelle Berliner Straße wird der Abstand zur Bahnsteigkante sehr genau beobachtet und nachgemessen

Foto: Dr. Heribert Menzel



*Die Testfahrt erreicht die erste Haltestelle Triftstraße auf dem Vellmarer Stadtgebiet
Beide Fotos: Dr. Heribert Menzel*

Gegebenenfalls wurden Straßenschilder abmontiert oder die Außenspiegel eingeklappt, um Engstellen passieren zu können. Die RegioTram-Triebwagen werden später auf dieser Strecke nicht verkehren; vielmehr kommen hier die normalen Straßenbahn-Triebwagen der KVG zum Ein-

satz, welche vom Querschnitt her etwas kleiner sind.

Ziel der Fahrt war der Streckenabschnitt hinter der Haltestelle Dörnbergstraße. In einer zweiten Fahrt wurde anschließend auch das zweite Gleis befahren.

Die Haltestelle Vellmar, Dörnbergstraße ist erreicht. Nach den Messungen begeben sich wieder alle auf den Fußmarsch über die Gleise. Die Fahrt endet am Firmenparkplatz der Fa. Seebach



Regionalexpress-Umsteigeverbindung Frankfurt – Köln sorgt für Kritik

(fl) Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 fährt die Hessische Landesbahn Regionalexpress-Züge zwischen Frankfurt, Gießen, Siegen und Marburg (die Hessenschiene berichtete). In Siegen ist seitdem von und nach Köln generell Umsteigen angesagt. Die Fahrzeuge der Hessischen Landesbahn sorgen ebenso für Unmut wie das sehr häufige Verpassen der Anschlüsse in Siegen.

An den Fahrzeugen wird die geringe Kapazität zu den Hauptverkehrszeiten kritisiert. Die fünfteiligen „Flirt-Triebwagen“, die zwischen Siegen und Gießen meist solo und zwischen Gießen und Frankfurt meist mit dem Marburger Zugteil gekuppelt verkehren, verfügen über 300 Sitzplätze und ersetzen mehr schlecht als recht die zuvor in der Regel fünfteiligen Doppelstockzüge. Auch über den Sitzkomfort der neuen Flirt-Triebwagen gibt es zahlreiche Beschwerden.

„Die gegenwärtigen Zustände auf dem Umsteigebahnhof Siegen und der Sieg-

Strecke von Siegen nach Köln sind absolut unhaltbar. Eine Pünktlichkeitsquote von unter 40 Prozent ist völlig inakzeptabel. Ich erwarte, dass die Bahnunternehmen alle Hebel in Bewegung setzen, um den Fahrgästen aus Köln in Richtung Frankfurt und umgekehrt in Siegen das direkte Umsteigen zu garantieren.“ Das machte Siegen-Wittgensteins Landrat Paul Breuer deutlich und stellte



Regionalexpress Siegen - Frankfurt der Hessischen Landesbahn bei Langgöns



klar, dass der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) bereits Konsequenzen gezogen hat. Der NWL hat die Zahlungen an DB Regio Rheinland massiv gekürzt.

Breuer, der auch Vorsitzender der Verbandsversammlung des NWL ist, bedauert, dass die DB Regio Rheinland bei der Auftragsvergabe gemachte Zusagen bisher nicht einhält. So sollten auf der Sieg-Strecke E-Talent-Züge eingesetzt werden. Da der Hersteller aber Liefer-schwierigkeiten hat, setzt die Bahn derzeit ausschließlich Doppelstockwagen ein. Diese beschleunigen langsamer als E-Talent-Züge, was einen Teil der Verspätungen erklärt. „Ich stelle fest, dass die privaten Bahnbetreiber, die Hessische Landesbahn auf der Strecke nach Frankfurt und ABELLIO in Richtung Hagen, die vertraglich vereinbarten Leistungen erbringen, die Deutsche Bahn ist dazu offenbar aber nicht in der Lage“, kritisierte Breuer.

Laut Fahrplan liegen in Siegen gerade mal vier Minuten zwischen der Ankunft des RE 9 aus Köln und der Abfahrt des RE 99 in Richtung Frankfurt. Regelmäßig müssen Fahrgäste erleben, dass ihnen der Anschlusszug vor der Nase wegfährt.

„Wir haben nur wenige Stellschrauben, mit denen wir an dieser Situation etwas ändern können“, sagt Günter Padt, Geschäftsführer des lokalen Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen Süd. Derzeit kommt der RE 9 auf Gleis 54 an, der RE 99 in Richtung Frankfurt fährt ab Gleis 3. Wer mit Gepäck oder Kinderwagen umsteigen will, braucht dafür ein paar Minuten. „Um wenigstens ein oder zwei

Minuten herauszuholen, könnte man das ungenutzte grüne Gebäude auf dem Mittelbahnsteig abreißen und so den Bahnsteig 3 verlängern. Dann könnten die Züge aus Köln und nach Frankfurt dort direkt hintereinander stehen, was beim Umsteigen rund zwei Minuten spart“, erläutert Günter Padt. „Zwei wertvolle Minuten“, unterstreicht der Landrat, „wenn man weiß, dass wir hier einen extrem engen Zeitkorridor haben.“

Wer die Kosten für diese Maßnahmen übernehmen könnte, ist noch offen. Der Kreis sieht hier die Bahn in der Pflicht. „Im Vorgriff auf die ohnehin geplante Modernisierung des Siegener Bahnhofs macht es Sinn, wenn DB Station und Service bereits jetzt das fragliche Gebäude beseitigt“, so Breuer. Alternativ lässt Günter Padt derzeit prüfen, ob es möglich ist, die Züge von Köln und nach Frankfurt am Mittelbahnsteig direkt gegenüber halten zu lassen. „Davon wäre allerdings der Zug nach Hagen betroffen, was neue Probleme mit sich bringt“, so Padt.

„Es ist für mich kaum nachvollziehbar, dass die Bahn in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen einen Fahrplan aufstellt, der vom ersten Tag an nicht eingehalten wird. Entweder handelt es sich dabei um Planungsfehler oder die Verkehrsunternehmen haben Zusagen gemacht, von denen ihnen hätte klar sein müssen, dass sie nicht eingehalten werden können. In allen Fällen werden hier Versäumnisse auf dem Rücken der Kunden ausgetragen. Das werde ich nicht akzeptieren. Ich hoffe, dass die Einbehaltung von Zahlungen die Verkehrs-

unternehmen dazu bringt, ihre Verpflichtungen gegenüber uns als Auftraggeber und den Fahrgästen in der Region ernster zu nehmen und zu erfüllen!“, so Breuer.

Pro Bahn & Bus fragt sich allerdings auch, warum die Bestellorganisationen NWL und RMV einen solchen Fahrplangentwurf überhaupt im Vorfeld akzeptierten. Der RE 9 gilt schon länger als ex-

trem verspätungsanfällig, was unter anderem am überlasteten Knoten Köln und an eingleisigen Zwangspunkten auf der Siegstrecke liegt. Die durchgehende Verbindung Gießen – Siegen – Köln aufzuspalten war bereits eine stark fahrgastunfreundliche Entscheidung. Eine Umsteigezeit von vier Minuten zu akzeptieren, grenzt an Verachtung gegenüber umsteigenden Fahrgästen mit Großgepäck, Kinderwagen oder Gehhilfen.

Kommentar: Der Fahrgast muss es ausbaden

Als vor Jahren der Interregio von der Deutschen Bahn aufs Abstellgleis gefahren wurde, war die Empörung bei den Aufgabenträgern groß. Mit einem sogenannten RE-X-Konzept wollte man Ersatzzüge mit ähnlichen Fahrzeiten anbieten, die Großstädte miteinander verbinden, aber auch den ländlichen Raum bedienen. Die Linie RE-X28 Frankfurt - Gießen - Siegen - Köln - Krefeld hätte die Anforderungen erfüllt, was Fahrgäste von einer solchen Verbindung erwartet hätten: Ohne Umsteigen und ohne Zuschlag in die großen Städte.

Heute schafft man es nicht einmal mehr, die Verbindung Gießen - Köln ohne Umsteigen anzubieten. Immer öfter muss umgestiegen werden, ob nun in der Nähe der Landesgrenze oder in großen Unterwegsbahnhöfen. Fahrplanzwänge im Zulauf auf die großen Bahnhöfe sollen die Ursache sein. Die Verbünde und Aufgabenträger können sich weder auf gemeinsame Zugläufe noch Fahrzeuge einigen.

Hätte man heute wenigstens die gleichen Fahrzeuge bestellt, könnte man die Züge zwischen Köln und Frankfurt durchlaufen lassen: Die eine Stunde die Hessische Landesbahn, die andere Stunde die Deutsche Bahn. Dafür hätte man in Siegen nur 2 Minuten gehalten, wo heute 4 Minuten zum Umsteigen nicht ausreichen, und trotzdem mehr Fahrplanstabilität erzielt. Die Fahrgäste könnten im Zug sitzen bleiben.

Wenn sie denn bequem sitzen könnten. Wer hat die Sitze in den neuen Zügen der Hessischen Landesbahn bestellt? Bei einem Regionalexpress, in dem Fahrgäste eine Stunde oder länger mitfahren, solche unergonomischen Teile einzubauen, ist nicht nachvollziehbar. In der Kasseler Straßenbahn sitzt man bequemer!

Jürgen Lerch

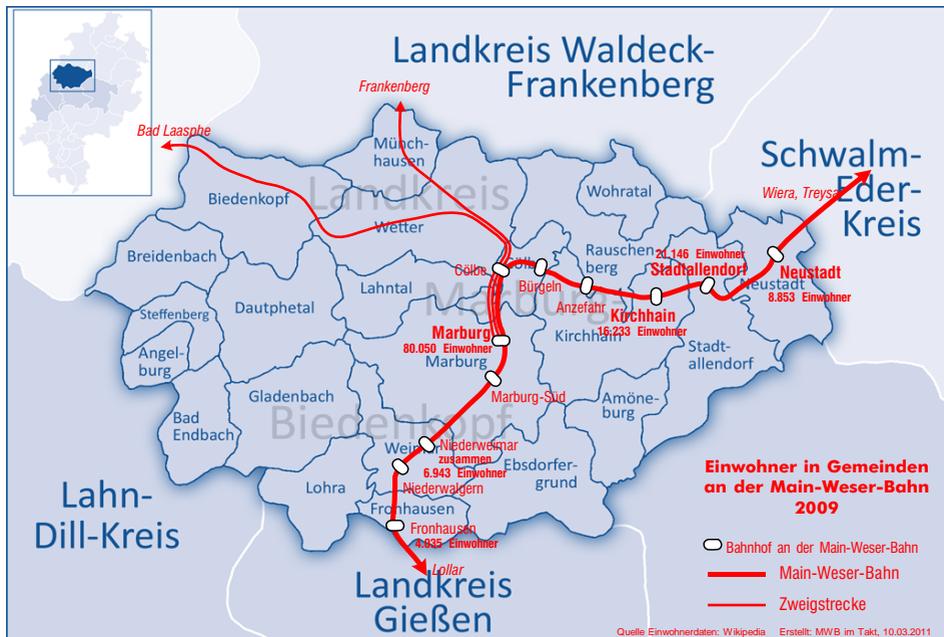
Main-Weser-Bahn im Takt Fahrplan auf der Main-Weser-Bahn konsequent weiter verbessern

(jl) Die massiven Verschlechterungen für Zehntausende von Fahrgästen, die sich zum Fahrplanwechsel 2009/2010 durch die Verlegung des Intercity auf der Main-Weser-Bahn ergaben, wurden beim letzten Fahrplanwechsel 2010/2011 vom Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) nur zum Teil behoben.

Der RMV setzte dabei zwei der fünf von der Fahrplaninitiative „Main-Weser-Bahn im Takt“ vorgeschlagenen Verbesserungen um. Aber insbesondere die Anschlüsse im Bahnhof Marburg sowie die Bedienung des Streckenabschnitts Friedberg - Gießen sind nach wie vor nicht ausreichend und müssen verbessert werden.

Die Fahrplaninitiative „Main-Weser-Bahn im Takt“ hat die aktuelle Situation auf der Main-Weser-Bahn analysiert und Änderungsvorschläge erarbeitet, um weitere Verbesserungen herbei zu führen. Seit dem letzten Fahrplanwechsel Ende 2010 fahren Züge der Hessischen Landesbahn (HLB) in der Zeitlage des früheren Intercity als Regionalexpress zwischen Gie-

Landkreis Marburg-Biedenkopf: Zwischen Marburg und Gießen empfiehlt die Initiative, die Züge der Hessischen Landesbahn als Regionalexpress verkehren zu lassen. Bessere Anschlüsse zur Oberen Lahntalbahn und zu den Stadtbussen wären die Folge



ßen und Frankfurt. Damit wurde der zweite Verbesserungsvorschlag der Fahrplaninitiative realisiert, allerdings nur halbherzig: Statt als Regionalexpress verkehrt der Zug zwischen Marburg und Gießen nur als Regionalbahn mit vielen Zwischenhalten; erst ab Gießen fährt der Zug als schneller Regionalexpress weiter bis Frankfurt.

Für die Stadt Marburg bringen diese zahlreichen Zwischenhalte erhebliche Nachteile: Der Zug muss früher in Marburg abfahren bzw. er kommt später in Marburg an. Gegenüber einem durchfahrenden Regionalexpress ergeben sich damit in Marburg schlechtere Anschlüsse zu Bus und Bahn oder sogar Anschlussverluste zur Oberen Lahntalbahn Richtung Biedenkopf. Die Fahrplaninitiative fordert daher, den Zug bis Marburg als Regionalexpress fahren zu lassen und zumindest in der Hauptverkehrszeit weiter nach Kirchhain, Stadtallendorf und Neustadt zu verlängern.

Bereits beim Fahrplanwechsel 2009/10 fiel auf, dass die kleinen Orte zwischen Marburg und Gießen deutlich häufiger als die Orte zwischen Gießen und Friedberg angefahren werden. So halten z.B. in Niederwalgern



Endet heute immer in Marburg: Zug der Hessischen Landesbahn

zeitweise in einer Stunde zwei Züge, welche direkt bis nach Frankfurt durchgebunden werden. In Langgöns sieht es genau umgekehrt aus: Hier hält außerhalb der Hauptverkehrszeit nur alle zwei Stunden ein Zug, der ohne Umsteigen nach Frankfurt fährt. Dabei hat der Abschnitt Gießen - Friedberg mit über 80.000 Einwohnern ein erheblich größeres Fahrgastpotential - und hier insbesondere die Städte Butzbach und Bad Nauheim. „Main-Weser-Bahn im Takt“ fordert hier zusätzliche Regionalbahnen sowie die Freigabe des Intercity für RMV-Fahrkarten in den Abendstunden und am Wochenende.

Die Fahrplaninitiative „Main-Weser-Bahn im Takt“ hat sich vorgenommen, diese Missstände beim nächsten Fahrplanwechsel zu beheben. Da die Fahrpläne des RMV wirksam nur in den ersten drei bis vier Monaten des Jahres beeinflusst werden können, ist jetzt entschlossene Aktion der betroffenen Städte und Gemeinden angesagt. Die Fahrplan-Initiative hat die Verantwortlichen dort mit der Bitte angeschrieben, die Vorschläge gegenüber dem RMV rechtzeitig und mit Nachdruck zu unterstützen. Sonst müssen die Bürgerinnen und Bürger noch ein zusätzliches Jahr auf weitere Verbesserungen an der Main-Weser-Bahn warten.

Den Fahrgästen empfiehlt die Initiative, die Verantwortlichen vor Ort direkt und nachdrücklich auf die Verbesserungsvorschläge der Fahrplaninitiative „Main-Weser-Bahn im Takt“ anzusprechen. Die ausführliche Analyse der Initiative findet sich unter www.probahn-bus.org/mwb-im-takt im Downloadbereich.

Main-Weser-Bahn Bahnhof Langgöns soll sich entwickeln

(fl) Der Bahnhof Langgöns mit samt seinem Umfeld soll sich in den nächsten Jahren entwickeln. Dazu hat die Gemeinde Langgöns eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben und im März 2011 vorgestellt. Die Studie sieht mehrere Bausteine vor, die nacheinander je nach Finanzierbarkeit und Bedarf verwirklicht werden können. Das Gesamtpaket würde 5,5 Millionen Euro kosten. Der Erwerb des Bahnhofsareals samt Stationsgebäude hat die Gemeinde bereits 410.000 Euro gekostet.

Der von der Zufahrtsstraße gesehen vordere (südliche) Bereich des Bahnhofsgeländes könnte demnach ein neu zu errichtendes Ärztehaus aufnehmen. Das sich anschließende Bahnhofsgebäude könnte ebenfalls Praxen aufnehmen, aber auch Studentenwohnungen und eine Gaststätte seien denkbar. Die DB nutzt momentan noch einige Räume in dem Gebäude. Die Studie schlägt auch einen Warteraum für Fahrgäste vor. Für die Umgestaltung des Bahnhofsgebäudes sind 1,9 Millionen Euro veranschlagt.

Am schnellsten soll die Erweiterung der nördlich des Bahnhofs gelegenen P+R-Flächen um weitere 70 Parkplätze umgesetzt werden. Im Zusammenhang

mit der P+R-Flächenerweiterung steht auch die Verbesserung der Bahnsteigzüge, die barrierefrei gestaltet werden sollen. Eine neue Treppe wird außerdem für kürzere Wege sorgen.

Die beiden weiteren Bausteine sehen eine Nutzung der verbleibenden Flächen am nördlichen Ende für Wohn- und Gewerbezwecke vor. Dazu soll ein Teil des Geländes durch eine Schallschutzwand von den Gleisen abgeschirmt werden, und es steht der Bau einer Erschließungsstraße an.

Geprüft wird, ob ein Teil der Bahnhofsfelder für die Gewinnung von Strom durch Photovoltaik genutzt werden kann. Dem Langgönser Bürgermeister Horst Röhrig von der SPD schwebt in diesem Zusammenhang die Einrichtung von „Solar-Tankstellen“ vor. Voraussetzung für Bauarbeiten im nördlichen Bahnhofsbereich ist die Versetzung von Oberleitungsmasten.



Die P+R-Anlage in Langgöns soll um rund 70 Parkplätze verlängert werden, dahinter sollen Flächen für Gewerbe und Wohnen erschlossen werden

Zukunft der Niddertalbahn ist gesichert Neue Loks für Doppelstockzüge

(Ik/rmv) Nach erfolgreichem Abschluss des Vergabeverfahrens im Februar diesen Jahres wurde die Zukunft der Niddertalbahn (RMV Linie RB/SE34, Frankfurt - Bad Vilbel - Nidderau - Glauburg-Stockheim) nun auch vertraglich gesichert. Zum Zuge kam die DB Regio Hessen GmbH, welche in den nächsten Jahren auch weitere RMV Linien wie den Mittelhessenexpress betreiben wird.

Neben der RMV-Linie 34 sind auch einzelne Leistungen in der Hauptverkehrszeit auf der RMV-Linie SE 32 Frankfurt (Main) Hauptbahnhof – Bad Vilbel – Friedberg – Nidda eingeschlossen. Nachdem in einer europaweiten Ausschreibung zunächst kein Bieter ein wirtschaftliches Angebot vorlegte, erfolgte nun nach erfolgreichen Verhandlungen die Vergabe für einen Zeitraum von 15 Jahren an das Unternehmen.

Die Betriebsaufnahme findet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 statt. Dazu wurden im Landratsamt des Main-Kinzig-Kreises in Gelnhausen zwei Verträge unterzeichnet: Der Verkehrs- und Servicevertrag zwischen dem Auftraggeber Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und der DB Regio Hessen GmbH als Auftragnehmerin. Er regelt, welche Verkehrsdienstleistungen mit welchen qualitativen Vorgaben zu erbringen sind. Der

Auf der Niddertalbahn werden in Zukunft Doppelstockzüge mit neuen Dieselloks fahren, ergänzt durch moderne Dieseltriebwagen in Schwachlastzeiten





zweite Vertrag ist eine Finanzierungsvereinbarung. Er teilt auf den Seiten des Auftraggebers auf, wer welche Kostenanteile trägt. Unterschrieben wurde diese Vereinbarung vom Main-Kinzig-Kreis, dem Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) für den Bereich des Wetteraukreises sowie von der RMV GmbH. Die rund 680 000 Zugkilometer pro Jahr werden auch schon heute von der DB gefahren, rechtlich gesehen von der DB Regio AG Hessen.

Das Angebotskonzept sieht wie bisher Montag bis Freitag einen Stundentakt vor. In der Hauptverkehrszeit bestehen sogar halbstündliche Verbindungen in Richtung Frankfurt. Viele Verbindungen sind bis Frankfurt durchgebunden und erfordern keinen Umstieg in die S-Bahn in Bad Vilbel. Als Fahrzeuge werden in den Spitzenlastzeiten auf beiden Linien Züge mit modernisierten, lokbespannten Doppelstockwagen eingesetzt. Gezogen werden die Doppelstockwagen künftig von fabrikneuen, besonders emissionsarmen Dieselloks des Typs ER20, die den neuesten Abgasnormen entsprechen und besonders leise sind.

Aufgrund des derzeit noch laufenden Beschaffungsvorgangs können die neuen Dieselloks erst in einer bis zu zwei Jahren veranschlagten Übergangsfrist ab der Betriebsaufnahme nach und nach eingesetzt werden. Auf der RMV-Linie 34 kommen ansonsten zweiteilige Triebwagen des Typs „Desiro Classic“ (VT 642) der Firma Siemens zum Einsatz und lösen damit die in die Jahre gekommenen Triebwagen des Typs VT 628 ab. Am Wochenende sollen ausschließlich Triebwagen eingesetzt werden, was Pro Bahn & Bus als gerechtfertigt ansieht.

Vor allem die Doppelstockwagen sollen auf Vordermann gebracht werden und eine Klimaanlage erhalten. Zudem sind optische und akustische Fahrgastinformationssysteme sowie Anforderungstaster und Sprechstellen, die durch Rollstuhlfahrer problemlos erreicht und bedient werden können, vorgesehen. Im Zuge der Modernisierung der Innenräume werden außerdem die Sitze beziehungsweise Sitzpolster ausgetauscht und eine Videoüberwachung sowie eine helle und freundliche Innenraumbeleuchtung installiert. In den Doppelstockwagen profitieren die Fahrgäste zusätzlich in beiden Wagenklassen von Steckdosen am Platz.

Der Fahrgastverband zeigt sich erfreut über die Maßnahmen und begrüßt die Investitionen in zeitgemäße Dieselloks. Zugleich fordert der Verband aber, die nach wie vor bestehenden Probleme am Knoten in Nidderau (Übergang auf die Linie Friedberg-Hanau) endlich mit dem neuen Konzept zu beseitigen.

Limburg: Zwölf Weichen weg – aber nur zwei beantragt

Einwendungen gegen kapazitätsverringendes Vorhaben

Seit einigen Jahren informieren die Außenstellen des Eisenbahnbundesamtes (EBA), wenn eine geplante Maßnahme zur Änderung der öffentlichen Eisenbahn-Infrastruktur Auswirkungen auf die Kapazität des Schienennetzes hat. Insbesondere beim Rückbau von Gleisen und Weichen muss das Amt prüfen, ob öffentliche oder private Verkehrsbedürfnisse den Planungen entgegenstehen.

Damit wird die Möglichkeit gegeben, ein konkretes oder abstraktes Verkehrsbedürfnis bei der Planfeststellungsbehörde vorzutragen, damit diese Argumente bei der Entscheidung über die beantragte Maßnahme berücksichtigt werden können. Eine geplante Umbaumaßnahme am Bahnhof Limburg hat Pro Bahn & Bus veranlasst, Einwendungen zu erheben.

Mehr geplant als beantragt?

Die DB Netz AG möchte im Bahnhof Limburg eine Abstellanlage für Reisezüge errichten. Dazu sollen die bisher beidseitig angeschlossenen Gleise 42–47 und 109 erneuert und zu Stumpfgleisen umgewandelt werden. Laut Antrag werden lediglich zwei Handweichen in einem derzeit betrieblich gesperrten Gleis ausgebaut. In der beigefügten DB-Skizze ist allerdings der Vermerk zu lesen, dass unmittelbar hinter den neuen Gleisabschlüssen auch ein Teil-Rückbau der anschließenden sechs Gleise - zur Anlage eines „Rangierweges“ - durchgeführt werden soll. Dies wird im Antragstext nicht deutlich. Außerdem ist in den Planunterlagen ein roter Strich im Bahnsteiggleis 8 eingezeichnet, der für eine Gleiserneuerung steht. Dort liegt die Weiche 246,

die gemeinsam mit Weiche 247 eine Überleitverbindung in das auf kompletter Länge elektrifizierte Rangier- und Umfahrgleis 9 bzw. 109 herstellt.

Da nach dem Bau der Prellböcke kein Gleis über diese Weichenbindung von der Bahnhofseite mehr befahren werden kann, ist zu vermuten, dass die „Erneuerung“ ebenfalls als Lückenschluss geplant wird. Diese Maßnahme wird in der Kapazitätsausschreibung nicht beantragt. Entgegen der Aussage im Text der Ausschreibung werden von DB Netz nicht nur die Gleise eingekürzt, sondern faktisch auch die elektrisch vom Stellwerk Lf fernbedienten Weichen 50–57 sowie 247 vom übrigen Netz abgebunden. Dies wird in der Ausschreibung ebenfalls verschwiegen, obwohl es den größten Einschnitt in die Kapazität darstellt.

Ausschreibung anfechtbar

Der Fahrgastverband hält die gesamte Kapazitätsausschreibung für anfechtbar, da sie unvollständig ist und nicht den tatsächlichen Planungen entspricht. In unserer Stellungnahme kritisieren wir außerdem, dass DB Netz schon vor Jahren die Weichen und Gleise faktisch außer Betrieb genommen hat.



Gegen einen Rückbau der Fahrleitungen wäre nichts einzuwenden, die Außerbetriebnahme der Weiche und des benachbarten Gleises ist allerdings für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgastverband nicht hinnehmbar. Foto: Hans-Peter Günther

Für betrieblich nicht hinnehmbar halten wir die Außerbetriebnahme des ehemaligen Umfahrgleises am Westerwaldbahnsteig. Für die von Gleis 8 in einem Abstand von oft nur wenigen Minuten abfahrenden Züge der Unterwesterwaldbahn nach Montabaur/Siershahn und der Oberwesterwaldbahn nach Westerbürg/Altenkirchen ist nach unserer Überzeugung ein funktionsfähiges Bereitstellungsgleis erforderlich. Dieses wäre auch für in Limburg angekommene Züge nutzbar, die zur Zwischenabstellung, Reinigung oder Fahrt zur Tankstelle damit unabhängig von den Betriebsgleisen über Gleis 9 umgesetzt werden könnten.

Aufgrund der für Ende 2014 geplanten Reaktivierung der Aartalbahn zwi-

schen Zollhaus, Diez und Limburg wird sich die Gleisbelegung der Kopfgleise 2 und 8 weiter erhöhen. Eine verbesserte Abstimmung der Anschluss-Verbindungen kann dazu führen, dass die signaltechnisch bereits bestehende Teilung des Bahnsteiggleises 8 in zwei Abschnitte (vor/hinter Weiche 246) zukünftig intensiver genutzt werden muss.

Aus diesen Gründen haben der Zweckverband SPNV-Nord in Koblenz, die vectus Verkehrsgesellschaft und wir als Fahrgastverband den geplanten Rückbaumaßnahmen widersprochen. In den Anträgen wird gefordert, auf einen eventuell geplanten Lückenschluss der Weiche 246 zu verzichten und stattdessen das Umfahrgleis wieder in Betrieb zu nehmen.

Stadtbus Marburg: Vorausschauender Ausbau des ÖPNV auf die Lahnberge

(fg) Sehr zufrieden ist die Fahrplaninitiative Lahnberge mit den von Stadt und Stadtwerken am 17. Februar vorgestellten Verbesserungen für den Fahrplan der Buslinie 7. Rechtzeitig zum Beginn der vorlesungsfreien Zeit wurden die bisher genau dann einsetzenden Taktausdünnungen zurück genommen. Auch die zusätzlichen Taktausdünnungen während der Oster- und Herbstschulferien fallen in Zukunft weg.

Letztere waren besonders ungünstig, weil in diesen Schulferien die Wochen vor Semesterbeginn liegen bzw. zuweilen der Semesterbeginn selbst. Die von der Initiative am 7. Dezember 2010 im Ausschuss der Stadt Marburg für Umwelt, Energie und Verkehr vorgetragenen Probleme auf den Lahnbergen sind nun entschärft. Den von Felix Rensch (Asta-Verkehrsreferat),

Dr. Christine Schäfer (Fachbereich Medizin) und Dr. Franz Grolig (Fachbereich Biologie) vorgeschlagenen Nachbesserungen wurde durch Taktverdichtung der Linie 7 weitgehend entsprochen und damit auch den durch die neuen Studiengänge veränderten Anforderungen an den Nahverkehr auf den Lahnbergen Rechnung getragen.



Die Fahrplaninitiative Lahnberge spricht sich dafür aus, dass mit Blick auf den Ausbau sowohl des Campus Lahnberge als auch des Klinikums die Nahverkehrsinfrastruktur auf den Lahnbergen vorausschauend und nachhaltig ausgebaut und weiterentwickelt wird. Die besonderen Anstrengungen der Stadt Marburg beim Betrieb der Buslinien 7 und 9 sind hier wichtige Zwischenschritte in die richtige Richtung.

*In der vorlesungsfreien Zeit fährt die Stadtbuslinie 7 jetzt wieder häufiger, hier am Marburger Bahnhof
Foto: Dr. Franz Grolig*

Wegen der relativ großen Entfernung zur Stadt stellt das wachsende Verkehrsaufkommen Richtung Lahnberge den ÖPNV der Stadt Marburg vor große Herausforderungen; die Linie 7 fährt jetzt 30.000 Kilometer zusätzlich im Jahr. Da das Stadtwerke-Budget für den ÖPNV als freiwillige Leistung der Kommune gedeckelt ist, ergibt sich die Frage, wie der weitere Ausbau des ÖPNV auf den Lahnbergen finanziert werden kann.

Neben der Stadt sieht die Fahrplaninitiative hier auch die Betreiber der großen Einrichtungen Klinikum (Rhön-Klinikum AG) und Universität (Land Hessen) in der Pflicht. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen sollte die finanzielle Beteiligung an einer angemessenen Nahverkehrsinfrastruktur genauso Bestandteil der Entwicklungspläne dieser Einrichtungen sein wie Investitionen in Gebäude und andere Versorgungseinrichtungen.

Angestoßen im Frühjahr 2010 durch eine repräsentative Umfrage unter Studierenden des Fachbereichs Medizin, die gravierende Mängel im Busverkehr auf die Lahnberge ermittelte, hatte Oberbürgermeister Egon Vaupel am 22. September 2010 in Form eines Stadtforums den ÖPNV auf den Lahnbergen zur Chefsache gemacht. Der mit Zahlen gut untermauerte Vortrag des von Vaupel beauftragten Verkehrsplaners Prof. Dr. H. Topp von der Universität Kaiserslautern kam damals zu dem Schluss, daß die „Kleinstadt“ Campus Lahnberge mit ca. 5800 Beschäftigten (Universität, Klinikum und Max-Planck-Institut), ca. 5500 Studierenden (Fachbereiche Biologie, Chemie, Ma-

thematik/Informatik, Medizin) und werktäglich ca. 700 An- und Abfahrten stationärer und ambulanter Patienten plus Besucherverkehr im Vergleich zu ähnlich gelegenen Campus anderer Universitäten in Bezug auf den öffentlichen Nahverkehr recht stiefmütterlich versorgt wird.

Als unmittelbar umsetzbare Verbesserungen schlug der Verkehrsplaner vor allem Taktverdichtungen und auch Expressbusse vor. Er unterstrich dabei die essentielle Anbindung der Buslinien auf die Lahnberge an den Bahnverkehr. Und er empfahl ausdrücklich die vorbehaltlose Prüfung einer Seilbahnverbindung als Alternative zum Busverkehr durch ein Gutachten.

Der von der Hessischen Landesregierung - wegen der Mittelkürzungen gegen erheblichen Widerstand insbesondere der mittelhessischen Universitäten - durchgesetzte Hochschulpakt propagiert die CO₂-freie Universität und in diesem Rahmen insbesondere die Förderung der Elektromobilität. Im Zuge der energieeffizienten Neugestaltung der beiden Campus Lahnberge und Lahntal sollte auch die Hauptverkehrsverbindung zwischen den beiden Standorten der Universität Marburg möglichst zeit- und energieeffizient gestaltet und in dieser Form auch mit entsprechender Unterstützung des Landes Hessen realisiert werden. Bei der Lösung dieser für Universität, Klinikum und Stadt wichtigen Aufgabe sind Kreativität und sachorientierte Kooperation aller Beteiligten gefordert, so Dr. Franz Grolig von der Fahrplaninitiative.

Frankfurt: Straßenbahn und U-Stadtbahn nehmen eine erfreuliche Entwicklung

(fl) Nach der Inbetriebnahme der beiden Riedberg-Strecken U8 und U9 (die Hessenschiene berichtete in der Ausgabe 82) rücken weitere Neubauvorhaben ins Zentrum der Frankfurter Verkehrspolitik.

Riedberg-Linien als „Stresstest“ für die Eschersheimer Landstraße

Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der U8 und U9 dürfte die Diskussion um eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf der Eschersheimer Landstraße neuen Auftrieb erhalten. Die Stadtbahntrasse auf dieser wichtigen Ein- und Ausfallstraße gilt als chronisch überlastet und unfallträchtig, eine Verlängerung der unterirdischen Strecke jedoch als nicht finanzierbar. Der Fahrplan, insbesondere der U8 Riedberg-Südbahnhof, gilt als Kompromiss. Der 15-Minutentakt

passt nicht ins übri-
ge Taktchema,
und um der U8 ein-
en Platz auf der
Eschersheimer
Landstraße zu ge-
ben, mussten Ver-
stärkungsfahrten
Richtung Oberursel
entfallen. Zur Kom-
pensation erhält der
Oberurseler Linien-
ast U3 Dreiwagenzüge.
Was passiert, wenn
die Riedbergstrecke
nach Abschluss der
Wohnbebauung und
Ansiedlung weiterer
Arbeits- und Studien-
plätze auf dem Ried-
berg vom eigenen Erfolg
überrannt wird?



U-Stadtbahnzug des neuen Typs U5 an der Haltestelle Riedberg vor der Fahrt zum Südbahnhof
Alle Bilder dieses Artikels: Friedrich Lang



Die U2 soll 2016 den Bahnhof Bad Homburg erreichen. Aktuell beginnt dafür das Planfeststellungsverfahren. Aufnahme in Kalbach



Fahrplanverdichtungen sind mit der bestehenden Infrastruktur kaum möglich.

Der Bau der Riedbergstrecke ermöglicht theoretisch zusammen mit dem neuen Gleisdreieck Hedderheimer Landstraße die Nutzung des Ginnheimer Stadtbahnestes (U1 und U9) als Alternativstrecke zur Eschersheimer Landstraße. Voraussetzung wäre der Bau des U-Stadtbahn-Lückenschlusses Ginnheim-Bockenheimer Warte. Würde er gebaut, könnten Stadtbahnzüge aus Oberursel und Bad Homburg-Gonzenheim (via Riedbergstrecke) den Weg über Ginnheim zur Messe und weiter zum Hauptbahnhof nehmen. Im Anschluss böte der sogenannte „B-Tunnel“ unter anderem mit den Stationen am Römer und an der Konstablerwache auch einen Anschluss an die Innenstadt.

Aus Sicht unseres Verbandes wurde der lange geplante und offiziell zu den Akten gelegte Lückenschluss Ginnheim-Bockenheimer Warte in der seinerzeit

vorgesehenen Form mit unterirdischer Führung und nur einer Zwischenstation abgelehnt. Zu prüfen wäre, ob die bestehende oberirdische Strecke zusammen mit einer neuen Rampe vor der Bockenheimer Warte ausreichend schnell und leistungsfähig ist, um einen Teil der über die Eschersheimer Landstraße verkehrenden Züge aufzunehmen.

Das Frankfurter U-Stadtbahnnetz wird ohnehin auch langfristig über Gleisabschnitte im Straßenraum verfügen. Die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) hat durch ihren vehementen Einsatz für den Verbleib der „U5“ im Hochflurnetz selbst die Argumente geliefert, die auch für einen U-Stadtbahnbetrieb auf der Oberflächenstrecke Ginnheim-Bockenheimer Warte sprechen. Im Gegensatz zur beengten „U5“-Trasse an den Stationen „Musterschule“ und „Glauburgstraße“ verfügt die Strecke Ginnheim-Bockenheimer Warte größtenteils über ausreichend Straßenraum und sogar über einige hundert Meter Eigentrasse im Zuge der A66-Überführung.

Straßenbahn „Frankfurter Bogen“ nimmt Gestalt an

Die knapp 3,5 lange Straßenbahn-Neubaustrecke von der Rohrbachstraße (Abzweig Linie 12) bis zum Neubaugebiet „Frankfurter Bogen“ (Preungesheim Ost) ist in voller Länge im Bau. Allerdings hinken die Arbeiten dem Zeitplan hinter-

beiten wie Kanalbau, Leitungsverlegungen etc. durchgeführt. Der Gleisbau hat hier noch nicht begonnen. Vor dem Beginn des Straßenbahnbaus muss auch noch der Individualverkehr komplett auf die Westseite der historischen „Friedberger Warte“ verlegt werden. Erst die 1,4 Kilometer lange Eigentrasse nördlich der Friedberger Landstraße mit dem geplanten Rasengleis weist wieder größere Baufortschritte auf. Hier sind die Haltestellen „Alkmenestraße“ und „Gravensteiner Platz“ im Rohbau erkennbar und die Gleise liegen fast auf der ganzen Länge. Das stadtseitige Ende der neuen Linie 18 soll nach jüngsten Planungen nicht mehr am Zoo, sondern am Lokalbahn- hof und damit südlich des Mains liegen. Dadurch

verbessern sich die Umsteigebeziehungen aus Richtung Oberrad zur Konstablerwache.



Die neue Linie 18 kurz vor der künftigen Endhaltestelle Gravensteiner Platz

her. Weitgehend fertig gestellt ist der erste Bauabschnitt von der umgebauten Kreuzung Rohrbachstraße/Friedberger Landstraße bis zum Nibelungenplatz. Hier hängt abschnittsweise schon der Fahrdrat. Im weiteren Verlauf der Friedberger Landstraße werden noch vorbereitende Ar-

Weit fortgeschritten sind die Bauarbeiten zwischen der Friedberger Landstraße und dem Neubaugebiet Frankfurter Bogen



U2-Verlängerung nach Bad Homburg für 2016 geplant

In Bad Homburg wird mit einem Baubeginn für die 1,6 Kilometer lange Verlängerung der U2 vom Stadtteil Gonzenheim bis zum Bahnhof für das Jahr 2014 gerechnet. Die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2016 vorgesehen. Die Kosten liegen laut „Frankfurter Rundschau“ bei 52 Millionen Euro, von denen ein Anteil in Höhe von 18 Millionen Euro bei der Stadt Bad Homburg verbleibt. Im März 2011 wurden die Planunterlagen offen gelegt.

Die im Vorort Gonzenheim endende U2 wird damit erstmals seit 1971 wieder einen zentralen Umsteigepunkt in der Kurstadt erreichen, nicht jedoch das eigentliche Stadtzentrum. Vorgesehen ist vielmehr eine Führung direkt in den Bahnsteigbereich des S-Bahn- und

Regionalbahnhofs Bad Homburg. Perspektivisch soll auch die „Regionaltangente West“ einmal diesen Umsteigepunkt erreichen.

U4 Verlängerung erfolgreich

Seit 2008 fährt ein Teil der U4-Züge aus dem B-Tunnel (Bockenheimer Warte-) Hauptbahnhof – Seckbacher Landstraße heraus und über die Gleise des Betriebsbahnhofes am Riederwald weiter auf die U7-Strecke nach Enkheim. Der Betrieb war anfangs als Probetrieb deklariert, dürfte aber mittlerweile aufgrund der augenscheinlich guten Fahrgastzahlen zur Dauereinrichtung geworden sein. Die Wiederinbetriebnahme des Abzweigs nach Bergen bleibt theoretisch möglich, die Trasse wird aktuell als provisorisch hergerichteter Radweg genutzt.

Die Trambahnwagen vom Typ Pt haben Klapptrittstufen und Einstiegs-Verbreiterungen, so genannte "Blumenkästen". Mit dieser Lösung konnten Straßenbahn- und U-Stadtbahnstrecken miteinander verknüpft werden. Nachteil ist die fehlende Barrierefreiheit.



U5 verbleibt im Hochflurnetz und wird verlängert

Bei der Linie U5 wurde der Beschluss gefasst, dauerhaft am Hochflurbetrieb festzuhalten und die beiden umstrittenen Stationen „Musterschule“ und „Glauburgstraße“ im Zuge der Eckenheimer Landstraße unter Inkaufnahme zahlreicher Kompromisse mit Hochbahnsteigen auszurüsten. Die übrigen oberirdischen Stationen der U5 können ohnehin problemlos umgerüstet werden. An beiden Enden plant die VGF Verlängerungen: Im Norden soll die U5 voraussichtlich über die Homburger Landstraße die S-Bahnstation Frankfurter Berg an der S6 erreichen. Im Westen steht dagegen die lange geplante Verlängerung ins Europaviertel auf dem Gelände des ehemaligen Haupt-Güterbahnhofs an. Für beide Projekte gibt es grundsätzliche Beschlüsse, aber keine definitiven Zeitpläne.

Mit der absehbaren Umrüstung der bestehenden U5-Stationen auf Hochbahnsteige können die letzten „Klapptritt- und Blumenkastenwagen“ außer Betrieb genommen werden. Sie sind ein Relikt der 1970er und 1980er Jahre, als Frankfurts U-Stadtbahn sich relativ planlos mit unterschiedli-



chen Bahnsteighöhen und Fahrzeugbreiten entwickelte. Problemlos verlängert werden könnte auch die U6 von der Endstelle Heerstraße im Nordwesten nach Steinbach.

Weitere Renaissance der Straßenbahn?

Für das Niederflurnetz der Straßenbahn gibt es eine Reihe weiterer, zum Teil auch schon älterer, Projekte. Zu den älteren gehört die dringend erforderliche Verlängerung der Linie 11 von der Höchster Zuckschwerdtstraße zum Bahnhof Höchst. Gerade die absehbare Aufwertung des Höchster S- und Regionalbahnhofs spricht für die Verlängerung.

Prinzipiell beschlossen ist der Neubau einer Straßenbahnstrecke durch die Stresemannallee. Anliegerproteste lassen eine baldige Realisierung aber fraglich erscheinen. Interessant bleibt die Frage, welche Auswirkungen auf das Bestandsnetz die Umlegung der Neu Isenburger Linie 14 auf die Stresemannallee hätte, denn der östliche Ast vom Zoo über die Wittelsbacher Allee zur Ernst-Mey-Siedlung galt lange Zeit als Wackelkandidat im Frankfurter Straßenbahnnetz wegen der Parallelität zum B- und C-Tunnel mit den Linien U4, U6 und U7.

Über die Neubaustrecke Stresemannallee hinaus geht die Idee einer Ringstraßenbahn mit den Eckpunkten Stresemannallee, Hauptbahnhof, Messe, Bockeneimer Warte, Ginnheim, Dornbusch, Eckenheim und Friedberger Landstraße. Die Linie würde teils auf bestehenden Strecken verkehren, insbesondere im Norden aber auch einige Lückenschlüsse erfordern.

Vermehrt Störungen auf der A-Strecke der Frankfurter U-Bahn

(ac) Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 gibt es im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Riedberg-Strecke (die Hessen-Schiene berichtete) vermehrt Störungen und Verspätungen. Die Probleme waren auch schon mehrfach Thema in der Frankfurter Tagespresse.

Diese Verspätungen haben mehrere Ursachen:

1. Die A-Strecke ist jetzt zwischen Frankfurt-Südbahnhof und Frankfurt-Heddernheim mit 24 Zügen pro Stunde und Richtung bis an die Grenze ihrer Kapazität voll ausgelastet. Bisher waren nur im Berufsverkehr so viele Züge unterwegs, jetzt ist dies ganztags der Fall. Verspätungen, die einmal angefallen sind, lassen sich so nur noch schwer wieder abbauen.
2. Die Riedberg-Strecke wird bei Frankfurt-Kalbach und bei Frankfurt-Niederursel in die bestehenden Strecken eingebunden, außerdem entstand an der Hedderheimer Landstraße ein Gleisdreieck. Alle diese Verbindungen erfolgen nicht kreuzungsfrei, so dass der Betrieb auf dem Gegengleis bei Einfädelungen unterbrochen wird.
3. An den Wendeanlagen Riedberg und Nieder-Eschbach gibt es zeitweise Kapazitätsengpässe.
4. Vorschläge, das Stellwerk in Frankfurt-Heddernheim vorübergehend während der Einführungsphase wieder mit Personal zu besetzen, wurden aus Kostengründen nicht realisiert.
5. Es gibt zeitliche Probleme, da die Zeitansätze für Zugbildungsaufgaben im Depot Bommersheim und am Bahnhof Oberursel zu knapp bemessen sind. Auch wurden die Wendezeiten an den Endstationen zusammengestrichen, um Personal und Umläufe zu sparen.
6. Die Unzufriedenheit beim Personal nimmt zu, weil neu eingestellte Kräfte oft zu ungünstigen Zeiten eingesetzt werden, da diese deutlich weniger Schichtzulagen erhalten. Alte Stammkräfte dagegen bekommen häufig Tagesdienste, wo es keine Zulagen gibt.

Riedbergstrecke, rechts das Stellwerk

Foto: Andreas Christopher



Im Februar wurde auf dem Stellwerksrechner eine neue Software aufgespielt. Damit hat sich die Pünktlichkeit etwas verbessert. Allerdings dürften noch weitere Änderungen bei den betrieblichen und technischen Abläufen notwendig werden, bevor man von einem zufriedenstellenden Zustand sprechen kann.

Erfolg für Höchster Bahnhofsinitiative Bahn legt sich auf Renovierungszusage fest

(fl) Eberhard Klipp von der Höchster Bahnhofsinitiative berichtet in einer Zuschrift an die Hessenschiene über die jüngsten Zusagen der Deutschen Bahn AG zum Bahnhof Höchst:

„Nach jahrelangen ungehaltenen Versprechen hat die Deutsche Bahn AG vor einigen Monaten gegründeten Höchster Bahnhofsinitiative auf einer Bürgerversammlung zugesagt, bis 2015 den Bahnhof Frankfurt-Höchst zu renovieren und mit Fahrstühlen auszustatten.

Jahrzehntelang war der Höchster Bahnhof immer mehr verlottert und für Behinderte, Leute mit Gepäck oder mit Kinderwagen nur schwer und mit fremder Hilfe zugänglich. Trotz wiederholter Zusagen der Bahn hatte sich nichts geändert.

Vor fünf Jahren hatten „Die Grünen“ eine Anregung von Eberhard Klipp aufgegriffen. Er hatte darauf hingewiesen, dass ein Gepäcktunnel zu allen Gleisen vorhanden sei und zu allen Bahnsteigen ein Gepäckaufzug führe, den man mit geringem Aufwand zu einem Personenaufzug umbauen könnte. Die Bahn reagierte abweisend, und es tat sich weiter nichts.

Vor Monaten ergriff der zuständige Ortsbeirat endlich die Initiative mit einem entsprechenden überfraktionellen Antrag an die Bahn. Inzwischen hatte sich eine Bürgerinitiative gegründet, die aus Mitgliedern des Vereinsrings und der überparteilichen, bisher weitgehend unpolitischen Höchster Senioren-Initiative besteht. Sie machten mit einigen Aktio-

nen, unterstützt von der Presse, die Bürger und Nutzer des Bahnhofs, immerhin des zweitgrößten in Frankfurt, auf die Missstände aufmerksam, die es zusammen abzuschaffen gelte.

Ortstermin mit Oberbürgermeisterin

Schließlich schaltete sich auch die Oberbürgermeisterin Petra Roth als Dezernentin für die 1928 eingemeindeten westlichen Frankfurter Vororte ein. Nun endlich sah sich die Bahn gezwungen zu reagieren. Sie machte mit der OB und Vertretern der Bahnhofs-Initiative eine Ortsbesichtigung, an der auch Klaus Vonhusen, der Konzernbevollmächtigte der DB für Hessen, teilnahm. Edgar Weick, ein Sprecher der Bahnhofs-Initiative, und der Ortsvorsteher Manfred Lipp kritisierten dabei, dass erst der Druck aus der Öffentlichkeit notwendig gewesen sei, dass die Bahn endlich bröckelnden Putz, ausgetretene Treppenstufen, lose Platten und Löcher in den Bahnsteigdächern zur Kenntnis nehme.

Kleinere Reparaturen sollen schnell starten

Vonhusen, sichtlich betroffen vom Umfang dieser „kleineren Schäden“, versprach umgehende Abhilfe sobald das Wetter es zulasse. Die Nutzung des Gepäcktunnels scheidet jedoch aus verschiedenen technischen Gründen aus. Der



*Auch die Bahnsteiganlagen am Bahnhof Höchst sind veraltet und müssen modernisiert werden
Foto: Andreas Christopher*

große Umbau und die Renovierung des Bahnhofs bräuchten umfangreiche Planungen und Vorbereitungen und schließlich die Zustimmung des Eisenbahn-Bundesamtes. Vor 2015 könnten diese Probleme nicht gelöst sein.

Auf einer gut besuchten Bürgerversammlung der Bahnhofs-Initiative machten am 10. Februar 2011 Vertreter der Bahn konkrete sachliche und terminliche Zusagen, die man auch einhalten werde. Allerdings könnten Witterungseinflüsse dazwischen kommen. Hans Benninghoven zeigte sich als Sprecher der Initiative einigermaßen zufrieden, blieb aber skeptisch wegen der Einhaltung des Maßnahmenkatalogs. Man werde jeden einzelnen Schritt kritisch begleiten und Verzögerungen publikumswirksam kritisieren.“

Neue Pläne vorgestellt

Am 22. März 2011 stellten die Bahn und die Konversions- und Entwicklungsgesellschaft (KEG) der Stadt Frankfurt ihre konkreten Pläne zur Bahnhofs-entwicklung Frankfurt Höchst vor. An-

wesend waren der Frankfurter Planungsdezernent Edwin Schwarz, Rainer Wrenger, Geschäftsführer der KEG und Susanne Kosinsky, Regionalbereichsleiterin der DB Station & Service AG. Die KEG

beabsichtigt, die neben dem Bahnhofsgebäude liegenden Grundstücke zu erwerben und zu bebauen. Westlich des Bahnhofsgebäudes entsteht ein neuer Busbahnhof. Zwischen Busbahnhof und den Gleisen soll ein neues Wohngebäude mit einem Lebensmittelmarkt errichtet werden. Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude soll saniert und der Bahnhofsvorplatz neugestaltet werden. Dabei wurde festgelegt, dass die Bahn für das Bahnhofsgebäude und die KEG für die Entwicklung der Flächen um das Bahnhofsgebäude zuständig sein soll.

Durch die Entwicklung des Umfeldes wird das Bauprojekt zum behinderten-gerechten Ausbau der Verkehrsstation komplettiert. Im Rahmen des gesamten Projektes werden voraussichtlich Investitionen in Höhe von ca. 40 Millionen Euro notwendig (ca. 11 Millionen Euro Verkehrsstation, 23 Millionen Euro bauliche Maßnahmen Umfeld und Empfangsgebäude, ca. 6 Millionen Euro Infrastruktur). Bahn und KEG beabsichtigen im kommenden Jahr, das Planungsrecht für den ersten Bauabschnitt (Lebensmittelmarkt und Wohnungen) zu erlangen.

Niedernhausen - Limburg: Für RMV sind Kapazitäten der Vectus-Triebwagen ausreichend

(hpg) Im stark genutzten Wochenend-Verkehr – vor allem in der Adventszeit und nach großen Sport-Ereignissen – treffen in Niedernhausen gut besetzte zwei- und dreiteilige S-Bahn-Züge aus Frankfurt ein. Alle zwei Stunden steht dann oft nur ein einzelfahrender Dieseltriebwagen von Vectus am Bahnsteig, der kaum in der Lage ist, die Menge der umsteigenden Reisenden weiter zu befördern.

Die Beantwortung von Beschwerden kann beim RMV schon mal etwas länger dauern, wie uns ein RMV-Kunde aus Bad Camberg jetzt mitteilte. Nach fast sechs Wochen antwortete der RMV: »Wie uns unser zuständiger Fachbereich für die Planung des regionalen Schienenverkehrs zu Ihrer Kritik bezüglich der Auslastung der Vectus-Züge zwischen Limburg und Wiesbaden mitteilte, reichen die eingesetzten Kapazitäten am Wochenende in den Wintermonaten im „Normalfall“ aus, um mit einem Lint 27 sämtliche Fahrgäste zu befördern.« Das sehen die Reisenden re-

gelmäßig anders, denn bei einem „Lint 27“ handelt es sich um einen einteiligen Triebwagen mit acht Sitzplätzen in der 1. und 64 in der 2. Klasse sowie - theoretisch - 71 Stehplätzen.

RMV bestellt nicht

Dass es eng werden kann, weiß der RMV schon lange vorher, denn seit Jahren übermittelt er allen Verkehrsunternehmen, und damit auch Vectus, einen Terminkalender, der Großereignisse im Rhein-Main-Gebiet auflistet. Damit ist bekannt, an welchen Tagen es aufgrund

Der „kleine“ Lint, hier auf einer Westwaldstrecke, genügt dem RMV auch auf einer Hauptstrecke wie Niedernhausen - Limburg, um nach Großveranstaltungen die Fahrgäste nach Hause zu bringen





Hier kann man das Leben in vollen Zügen „geniessen“: Vectus-Triebwagen zwischen Niedernhausen und Idstein

Foto: Hans-Peter Günter

Helfen Beschwerden?

Fast als Offenbarungseid versteht der Bad Camberger Bahnkunde die RMV-Aussage: „Fahrgastzählungen und Verkehrsbe-

von Fußball- oder Eishockey-Spielen oder anderer Massenveranstaltungen ein erhöhtes Fahrgast-Aufkommen gibt, aber eine Bestellung zusätzlicher Kapazitäten verbindet der RMV mit diesen Informationen nicht.

Daher hält Gernot Hornik, regionaler Sprecher des Fahrgastverbandes Pro Bahn&Bus, die folgende Passage der RMV-Antwort für unglaublich: „Unabhängig davon sind wir selbstverständlich sehr darum bemüht, die Kapazitäten der jeweiligen Nachfrage anzupassen und sie dort, wo es erforderlich ist, zu erhöhen.“ Wenn dem so wäre, sagt Hornik auf Nachfrage, würde der RMV zeitgleich mit dem Versand der Veranstaltungshinweise auch die zusätzlich notwendigen Kapazitäten bestellen: „Der RMV ermuntert die Sport-Fans zur Bahn-Nutzung mit kostengünstigen Kombi-Tickets. Obwohl den Verkehrsunternehmen am Wochenende einsatzfähige Reserve-Fahrzeuge zur Verfügung stehen, bestellt der RMV auf der Main-Lahn- und Ländchesbahn keine größeren Kapazitäten.“

obachtungen zeigen uns hierbei auf, wo der dringendste Bedarf besteht.“ Für den RMV-Nutzer heißt das im Klartext: Eigentlich haben wir überall Probleme, aber hier ist es am „dringendsten“. Fahrgastsprecher Hornik ist sich sicher, dass eine solche Einschätzung des RMV auch von der Menge der eingehenden Beschwerden abhängt und bittet die Fahrgäste, ihren begründeten Unmut gegenüber dem RMV auch zu äußern.

Ein erster „Lichtstreif am Horizont“ scheint sich jetzt abzuzeichnen, denn der RMV kündigt in seinem Schreiben abschließend sehr zurückhaltend an: „Zum Sommerhalbjahr sollen die Kapazitäten auf der genannten Fahrt durch den Einsatz eines Lint 41 erhöht werden.“

Damit stehen den Reisenden in der 2. Klasse statt bisher 64 Sitzplätzen künftig 113 und statt 71 Stehplätzen künftig bis zu 120 zur Verfügung. Dabei setzen Fahrzeughersteller und RMV allerdings voraus, dass vier Personen auf einen Quadratmeter passen.

Ein Jahr VRM-Tarif im Rheingau-Taunus-Kreis Ausweitung auf den Rheingau wird geprüft

(og) Sehr zufrieden zeigt sich die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (RTV) ein Jahr nach der Einführung des Tarifs des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) in Teilen der Gemeinden Aarbergen und Heidenrod. Damals löste der VRM-Tarif die speziellen Tarife der einzelnen Verkehrsunternehmen bei Fahrten über die Landesgrenze ab.

Seitdem gilt der VRM-Tarif für Fahrten aus den Heidenroder Ortsteilen Algenroth, Huppert, Laufenselden, Niedermeilingen, Obermeilingen und Zorn sowie aus den Aarbergener Ortsteilen Hausen über Aar, Kettenbach, Michelbach und Rückershausen ins Rhein-Mosel-Gebiet. Der Kauf von zwei Fahrkarten auf den Buslinien 201 Nastätten - Bad Schwalbach, 203 Katzenelnbogen - Bad Schwalbach und 567 Michelbach - Hahnstätten - Diez - Limburg gehört seit dem 13. Dezember 2009 der Vergangenheit an.

Nach 12 Monaten Betrieb bilanziert der RTV-Aufsichtsratsvorsitzende, Landrat Burkhard Albers, dass die Tarifumstellung reibungslos funktioniert hat. „Der Verkauf von VRM-Fahrkarten übertrifft unsere Erwartungen deutlich. Mehr als 2000 Einzelfahrkarten sind im Jahr 2010 verkauft worden, fast doppelt so viele wie erwartet. Hinzu kommen noch Zeitkarten und natürlich Fahrkarten, die von anderen Verkehrsunternehmen im VRM ausgegeben werden“, so Landrat Albers.

„Die Einführung bzw. Ausweitung des VRM-Tarifangebotes in Teilen der Gemeinden Aarbergen und Heidenrod ist aus meiner Sicht ein voller Erfolg“, so die Einschätzung von VRM-Geschäftsführer Stephan Pauly. „Diese überaus posi-

ve Erfahrung ermutigt uns, auch die zurzeit geplante Erweiterung des VRM-Tarifs in den Rheingau über die Landesgrenze bei Kaub hinaus in Richtung Rüdesheim-Wiesbaden voran zu treiben.“

Alleine mit einem Blick auf die zahlreichen gemeinsamen Aktivitäten des Rheingau-Taunus-Kreises sowie des Rhein-Lahn-Kreises im Zusammenhang mit dem Rheinsteig-Tourismus scheint für Pauly der jetzige Erfolg Rechtfertigung genug, für eine Fortsetzung der tariflichen Zusammenarbeit zu sein. „Gerade die Touristen im Bereich des südlichen Mittelrheintales sowie des dort beginnenden Rheingaus bewegen sich eben nicht innerhalb politischer Grenzen, sondern orientieren sich bei allen Freizeitaktivitäten an der sehr reizvollen Natur- und Kulturlandschaft. Deshalb möchten wir zur Stärkung des Tourismus in gemeinsamer Zusammenarbeit mit den hieran beteiligten Institutionen auf der hessischen Seite das Anwendungsgebiet des VRM-Tarifs ausweiten.“



Vertragsunterzeichnung für die Pfungstadt-Bahn Bauarbeiten haben bereits begonnen

(fl) Am 11. Februar 2011 trafen sich Vertreter des Landes Hessen, der Deutschen Bahn AG, des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), der lokalen Nahverkehrsgesellschaft DADINA und der Stadt Pfungstadt, um den Bau- und Finanzierungsvertrag für die „Pfungstadt-Bahn“ zu unterzeichnen (die Hessenschiene berichtete über das Projekt).

Pfungstadts Bürgermeister Horst Baier hob in seiner Begrüßungsrede die Historie des Projektes hervor. Bereits seit 2003 wird der Wiederanschluss Pfungstadts an das Schienennetz geplant.

Sieben Millionen Euro werden investiert

Die gesamten Baumaßnahmen umfassen Investitionen von rund sieben Millionen Euro. Hierzu gehören der Neubau des Haltepunktes, die Reaktivierung der Strecke, die Modernisierung des Bahnhofsumfeldes mit Errichtung eines zentralen Busbahnhofes sowie einer Park-

and-Ride-Anlage (P+R) und einer Bike and-Ride-Anlage (B+R). Durch ein überarbeitetes Buskonzept wird die Bahnstation an die Stadtteile angebunden.

Die DB Netz AG trägt die Kosten für die Streckenerüchtigung von rund 4,2 Millionen Euro. An den Kosten für die Errichtung des neuen Bahnsteiges beteiligt sich neben der Stadt Pfungstadt, welche die Hauptlast trägt, der Rhein-Main-Verkehrsverbund, der anteilig Planungskosten übernimmt. Die Stadt Pfungstadt hat hierzu Fördermittel des Landes Hessen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beantragt.

*Die neuen Gleise für die Pfungstadt-Bahn liegen bereits in weiten Abschnitten
Foto: Daniel Paetow*



Die Eisenbahnbrücke über die Modau wird ebenfalls saniert

Foto: Daniel Paetow



Ein privater Investor hat bereits rund acht Millionen Euro in den Kauf und die Ent-

wicklung eines großen Geländeteils gesteckt, auf dem schon verschiedene Einkaufs- und Verbrauchermärkte angesiedelt wurden.

Die Nutzlänge des Bahnsteiges wird für maximal drei Triebwagen auf 125 Meter festgelegt. Die Herstellung des Bahnsteiges erfolgt in konventioneller Bauweise. Aufgrund der höhengleichen Zugänge vom Vorplatz bzw. vom Verbindungsweg

zwischen dem Busbahnhof und der Berliner Straße sind Treppenanlagen oder Rampen zur Überwindung von Höhenunterschieden nicht erforderlich.

Bauablaufplan eng gestrickt

Alle Beteiligten sind sich einig, dass die nächsten Monate gut genutzt werden müssen, damit im Dezember die ersten Züge fahren können. So ist der Bauablaufplan eng gestrickt. Nachdem bereits im Januar die Gleisbauarbeiten begonnen wurden, folgt im Mai der Bau des neuen Busbahnhofs sowie der Stellplätze für Autos und Fahrräder. Ab Juni beginnt der Bau des Bahnsteiges.

In Pfungstadt selbst liegen ebenfalls schon neue, eingeschotterte Gleise

Foto: Daniel Paetow



Rheinland-Pfalz: 113 Mio. Euro für moderne Bahnhöfe

(hpg) Eine Rahmenvereinbarung zur Modernisierung und Qualitätsverbesserung von 75 Personenbahnhöfen haben das Land Rheinland-Pfalz, die beiden Zweckverbände und die DB Station&Service AG am 21. März in Mainz unterzeichnet. Die Investitionen in Höhe von rund 113 Millionen Euro sollen bis Ende 2019 umgesetzt werden.

Der erste Teil des Vertrages (48 Maßnahmen) hat ein Gesamtvolumen von rund 104 Mio. Euro. Dabei wird der größte Teil der Summe über die so genannte Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV) beigesteuert, also Mittel des Bundes, die der DB zur Verbesserung der Bahnanlagen zur Verfügung gestellt werden, sowie Eigenmittel der Bahn. Rund 40 Mio. Euro werden vom Land und der kommunalen Seite aufzubringen sein. Die

Projektliste soll angesichts der langen Laufzeit über die Jahre aktualisiert werden.

Die zweite Projektliste umfasst 27 Bahnhöfe (Volumen: 9 Mio. Euro) und betrifft den „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“. Damit soll das Bahnangebot um 20% ausgeweitet und ein neues RE-Konzept mit schnelleren Direktverbindungen, günstigeren Umsteigemöglichkeiten und bes-

An der Nahestrecke sind bereits verschiedene Haltepunkte mit barrierefrei zugänglichen hohen Außenbahnsteigen ausgestattet worden, wie beispielsweise in Martinstein. Jetzt sollen weitere 75 Stationen bis 2019 umfassend modernisiert werden. Foto: Hans-Peter Günther



seren Stadt-Land-Verbindungen umgesetzt werden. Unter anderem wird ein bislang eingleisiger Haltepunkt an der Weinstraße zu einem Kreuzungsbahnhof mit neuem Außenbahnsteig ausgebaut. Außerdem sollen Maßnahmen zur Reaktivierung der Strecke Monsheim–Langmeil und Bahnsteigverlängerungen auf 170 m an der Strecke Worms–Alzey–Mainz finanziert werden.

Für Landrat Bertram Fleck, Vorsitzender des SPNV-Zweckverbandes Nord, zählt vor allem die Planungssicherheit: „Damit ist sicher, dass in den nächsten Jahren mehr als 50 Mio. Euro allein an Bundesmitteln in die Sanierung unserer Bahnhöfe fließen werden.“ Das sei ein wichtiger Beitrag, um den Schienenverkehrs deutlich attraktiver zu machen.

Bahnhofsmodernisierungen an Lahn und Rhein

Mit der Umstellung der unteren Lahnalbahn auf moderne Leit- und Sicherungstechnik (ESTW) sind Um- und Neubauten der Bahnsteige erforderlich, die von DB Netz finanziert werden. Die Rahmenvereinbarung ermöglicht die gleichzeitige Modernisierung der nicht betroffenen Bahnsteige, sodass die Stationen insgesamt einen zeitgemäßen Standard erhalten. Als Beispiele wollen wir verschiedene Planungen vorstellen: Die Hausbahnsteige in Friedrichsseggen, Nassau, Obernhof und Laurenburg sollen bis 2013 auf 55 cm angehoben werden, in Dausenau und Fachingen ist eine Bahnsteig-Modernisierung für 2016, in Diez für 2017 geplant, die auch einen barrierefreien Zugang beinhaltet. Als Maßnahme des „RLP-Taktes 2015“ ist die Wiederer-

richtung des Bahnsteigs für die Aartalbahn vorgesehen.

An der rechten Rheinseite sollen bis 2017 in Kaub ein neuer Mittelbahnsteig, in Oberlahnstein der Neubau von Haus- und Mittelbahnsteig, in Kamp-Bornhofen der Neubau von zwei Außenbahnsteigen und die Sanierung der Personenunterführung und bis 2013 in St. Goarshausen ein neuer Hausbahnsteig entstehen.

Hessen zieht nach

Nach Angaben von RMV-Sprecher Peter Vollmer wird das Land Hessen eine vergleichbare Rahmenvereinbarung voraussichtlich Ende April oder Anfang Mai mit der DB abschließen. Derzeit laufe die



In Hessen gibt es genug Bahnhöfe, die auf eine Modernisierung warten. Die Bahnsteige am Haltepunkt Ostheim sind nur rund 38cm hoch, teilweise mit Rasenbelag und nur über Stufen (rechter Bahnsteig) zu erreichen

Endabstimmung, welche Projekte in diese Vereinbarung aufgenommen werden. Wichtig wären aus Sicht von Pro Bahn & Bus u.a. die Angleichung und Modernisierung von Stationen entlang der Rheingaulinie (Wiesbaden–Lorchhausen), an der „Ländchesbahn“ (Wiesbaden–Niedernhausen) und der Main-Weser-Bahn.

Warum streiken die Lokführer von HLB, Vectus und Cantus?

(hpg) Das Thema Tarife ist ein enorm schwieriges Feld. Seit Jahren kommen Arbeitgeber und Gewerkschaften nicht zusammen. Tarifvereinbarungen wurden immer wieder verschoben oder Abschlüsse von den Arbeitgebern mit Gewerkschaften unterzeichnet, von denen sich nur ein Teil der Beschäftigten vertreten fühlt.

So hatten die HLB und die Dienstleistungs-Gewerkschaft ver.di am 8. Februar 2010 einen Entgelttarifvertrag für den Bereich des Eisenbahntarifvertrags (ETV) abgeschlossen, der „Entgeltverbesserungen im Gesamtvolumen von gut zwei Prozent“ zum Inhalt hatte. Die Forderungen der in der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) organisierten Triebfahrzeugführer waren damit nicht erfüllt. Mehrfach kam es zu Warnstreiks, ohne dass es zu entsprechenden Angeboten und Verhandlungen gekommen ist. An einer von der GDL durchgeführten Urabstimmung hatten sich 81 Prozent der Mitglieder beteiligt. Dabei sprachen sich

nach GDL-Angaben über 92 Prozent der GDL-Mitglieder bei der DB und 96 Prozent bei den NE-Bahnen zur Durchsetzung der Gewerkschaftsziele aus.

Bundeseinheitlichen Vertrag gefordert

Hauptziel der GDL ist es, einen Bundes-Rahmen-Lokomotivführer-Tarifvertrag (BuRa-LfTV) abzuschließen. Hinter dem Wort-Ungetüm verbirgt sich ein Flächentarifvertrag und fünf Kernforderungen der Lokführergewerkschaft: Es soll ein einheitliches Entgelt für alle Lokomotivführer in Deutschland auf dem Niveau der DB erreicht werden. Dabei



streikenden GDL-Mitglieder mit dem stellvertretenden GDL-Vorsitzenden Norbert Qwitter am Bahnhof Limburg

*Foto:
Hans-Peter Günther*



*Nichts geht mehr in den Westerwald: Streik am 28. März 2011 in Limburg
Foto: Hans-Peter Günther*

geht die GDL mit der Forderung in die Verhandlungen, das derzeitige Lohnniveau bei der DB um fünf Prozent zu erhöhen. Zweitens soll es eine Absicherung bei unverschuldetem Verlust der Fahrdiensttauglichkeit geben, wie sie nach Suiziden häufiger vorkommt. Im dritten Bereich sollen einheitliche Qualifikationsstandards und Zugangsvoraussetzungen festgeschrieben werden. Viertens geht es um Regelungen bei einem Betreiberwechsel im SPNV. Dies soll die Entlohnungen gleichstellen und damit Übernahmen ohne Einkommensverluste oder zeitliche Mehrbelastungen ermöglichen. Abschließende Forderung ist eine stufenweise Angleichung bestehender Verkehrsverträge auf das Niveau des Flächentarifvertrags. Bei Neuausschreibungen soll das Niveau des Flächentarifvertrags zugrunde gelegt werden.

Nur Einigung im Güterverkehr

Mit den privaten Verkehrsunternehmen im Güterverkehr konnte die GDL den Rahmentarifvertrag für Lokomotivführer (BuRa-LfTV) bereits abschließen, mit der Deutschen Bahn werde derzeit verhandelt. Nach Angaben der

GDL würden sich die im Personenverkehr tätigen sechs privaten Unternehmen jedoch weigern, Verhandlungen zu inhaltsgleichen Rahmentarifverträgen aufzunehmen.

Dem widerspricht die Hessische Landesbahn (HLB). Pressesprecherin Susanne von Weyhe sagte, die HLB habe der GDL am 24. März einen Verhandlungstermin genannt, aber keine Rückmeldung erhalten. Am gleichen Tag hatte HLB-Geschäftsführer Veit Salzmann jedoch eine Tarifvereinbarung mit der „Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft“ (EVG) unterzeichnet, die für alle Beschäftigten der HLB gelten soll. In dem bis Ende Januar 2013 festgeschriebenen Vertrag sind ab April 4,4 Prozent Lohnerhöhung und eine auf drei Raten aufgeteilte „Einmalzahlung“ von 512 Euro enthalten.

Die GDL empfindet diesen Abschluss, der nicht auf Forderungen nach bundeseinheitlichen Regelungen eingeht, als Provokation. Die Fahrgäste der privaten Eisenbahnunternehmen werden sich deshalb noch länger auf ausfallende Züge einstellen müssen.

Fernbusse: Sind günstige Preise ein Dauervorteil für Fahrgäste?

Allianz pro Schiene contra Bundesverkehrsministerium

(hh) Mitte Februar 2011 veröffentlichte das Bundesverkehrsministerium einen Gesetzentwurf für eine fast vollständige Liberalisierung des Fernbusverkehrs. Damit können Unternehmen deutschlandweite Linienfahrten anbieten. Die zentrale geographische Lage Nordhessens mit der Großstadt Kassel macht die Zone für Betreiber von Fernbuslinien attraktiv.

Das Frankfurter Busunternehmen Deutsche Touring will seine bestehende Nachtbuslinie Mannheim-Kassel-Hamburg auf mehrere Tagesfahrten ausweiten. Die Busfirma Autobahnexpress, die bereits zwischen Kassel und Leipzig/Dresden verkehrt, steht mit Plänen zu Nord-Süd-Verbindungen in den Startlöchern. Die Deutsche Bahn kündigt an, ihr eigenes Netz von Fernbussen auszubauen. Schon jetzt ist sie der größte Anbieter im Bundesgebiet. Zur Flotte des Konzerns gehören 13400 Busse. Das Unternehmen betreibt z.B. eine bundesweite Fernbuslinie von und nach Berlin.

Gerichte werden beschäftigt

Inbesondere die Deutsche Touring in Frankfurt, die früher einmal zur Deutschen Bahn gehörte und dann verkauft wurde, hatte dem Staatsunternehmen mit einem Rechtsstreit zugesetzt. Den Kampf um eine Fernbuslinie zwischen Frankfurt und Dortmund verloren zunächst die Frankfurter. Doch das Bundesverwaltungsgericht fällte ein Urteil mit Reichweite, als es entschied, dass Fernbuslinien auch parallel zu Bahnstrecken betrieben werden dürften, wenn der Preis für Busse deutlich unter dem der Bahn liege. Nun gibt sich die Deutsche Touring nicht ge-

schlagen. Die Strecke wird beim zuständigen Regierungspräsidium in Darmstadt erneut geprüft.



Auch drei Jungunternehmer mit einer Filiale in Offenbach fechten zurzeit eine Kontroverse mit der Bahn aus und mussten am 17. März wieder vor Gericht. Unter dem Namen DeinBus.de bieten die drei Busfahrten im Internet an. Immer dann, wenn sich genügend Interessenten für eine Fahrt entscheiden, stellt DeinBus.de die Fahrzeuge bereit. Auch diese Art des Fernbusverkehrs bekämpft die Bahn juristisch.

Die Firmenidee der drei Jungunternehmer, die noch studieren, und ihre Auseinandersetzung mit der Bahn hat bundesweit für Medieninteresse gesorgt. Am 10. Februar schaute sogar Hessens Verkehrsstaatssekretär Steffen Saebisch (FDP) bei DeinBus.de in Offenbach herein. Und er urteilte: „Wir brauchen mutige junge Gründer. DeinBus.de ist eine wirklich spannende Idee, die ich unterstütze.“ Außerdem sprach sich Saebisch noch einmal für die geplante Liberalisierung des Busfernverkehrs aus.



Die Bahn fährt Bus: Berlin-Linien-Bus im ICE-Design im November 2009 auf der B3 in Butzbach

Der Kampf gegen die Bahn hat DeinBus.de mehr Fahrgäste beschert. Die Firma ist zwar nicht auf Rosen gebettet, könnte aber in Berufung gehen, falls sie am 17. März unterliegen sollte.

Preisvergleiche

Kassel kann man mit einem Nachtbus der Deutschen Touring erreichen. Kassel-Hamburg kostet ab 23 Euro. Zum Vergleich: Der ICE der Bahn kostet für die gleiche Strecke 72 Euro. Der Autobahnexpress kostet von Kassel-Wilhelmshöhe nach Leipzig/Flughafen ab 22 Euro. Der Preis der Deutschen Bahn liegt bei 74 Euro mit dem ICE.

Fernbus-Gesetz: Die Sicht der Busbetreiber beherrscht den Entwurf

Die Verbraucherschutzorganisation „Allianz pro Schiene“ weist darauf hin, dass für den Verbraucher jede Verlässlich-

keit fehlt. Nach drei Monaten darf der Busbetreiber seinen Betrieb einstellen. Bei der Bahn müsste ein angekündigtes Angebot mindestens ein halbes Jahr gültig sein.

Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, kritisierte, dass der Entwurf zur Liberalisierung von Fernbussen die Busbetreiber auch bei den Fahrgastrechten zu sehr entlaste. „Zu den Kundenrechten gehören neben der Entschädigung im Verspätungsfall auch die Informationsrechte. Das neue Gesetz macht es den Betreibern viel zu einfach“, sagt Flege. Fahrplanänderungen im Fernbusverkehr sollen dem Anbieter per Gesetz jederzeit möglich sein und müssten der Genehmigungsbehörde lediglich „angezeigt“ werden, bemängelte Flege. „Von solchen Regelungen könnten die Eisenbahnen nur träumen.“

Gefahr für Schieneninfrastruktur

Kritik äußerte die Allianz pro Schiene auch am verkehrspolitischen Geist des neuen Gesetzes. „Über die Fernbusliberalisierung versucht die Politik sich aus der Pflicht zum Ausbau der Schieneninfrastruktur zu stehlen“, sagte der Allianz pro Schiene-Geschäftsführer. „Wenn auf Relationen mit vernachlässigter Schieneninfrastruktur wie Berlin - Dresden künftig massenhaft Fernbusse fahren, wird die Politik den Ausbau auf dieser Relation weiter verschleppen und auf die billige Alternative verweisen“.

Eine Mautgebühr für Fernbusse gefordert

Auch den Hinweis im Entwurfstext, die Liberalisierung sei kostenneutral, ließ Flege nicht gelten. Jeder Bahnkunde zah-

le über sein Ticket eine Schienenmaut für die Trassennutzung. „Beim Bus ist keine Maut vorgesehen. Daher werden Billigangebote im Fernbusmarkt durch die Allgemeinheit subventioniert.“ Die Allianz pro Schiene verwies auch auf neueste Zahlen des Statistischen Bundesamtes, wonach das Unfallrisiko im Bus 27mal höher ist als bei Reisen mit der Bahn.

Karl-Peter Naumann, Bundesvorsitzender vom Fahrgastverband Pro Bahn und Allianz pro Schiene-Vorstand, formulierte Mindestanforderungen an einen bundesweiten Linienverkehr mit Fernbussen: „Wenn es einen liberalisierten Fernbusverkehr geben soll, dann müssen dort dieselben Fahrgastrechte gelten wie bei der Bahn“, sagt Naumann. Auch müsse es selbstverständlich sein, dass der Fernbus Maut bezahle. „Das Gesetz verspricht mehr Wettbewerb. Der sollte aber fair sein.“

NVV-Aufsichtsrat beschließt Vorbereitung der Ausschreibung des RegioTram-Netzes

(nvv, jl) Der Aufsichtsrat des Nordhessischen Verkehrsverbundes hat in seiner letzten Sitzung beschlossen, alle Vorbereitungen dafür zu treffen, den weiteren Betrieb der RegioTram in einem EU-weiten Ausschreibungsverfahren zu vergeben. Hintergrund dieser Entscheidung sind die Ende 2012 auslaufenden Konzessionen für die RegioTram-Betriebsgesellschaft RTB.

Bei der Ausschreibung handelt es sich um die Linien RT3 (Warburg)- Hofgeismar-Kassel, RT4 Wolfhagen-Kassel sowie die RT5 Melsungen-Kassel. Die RT9 befindet sich bereits in der europaweiten Ausschreibung, da dort geplant ist, die bisherigen RegioTrams durch neue Eisenbahnfahrzeuge zu ersetzen. Damit ist die Übergangslösung, die Bahnhöfe zwischen Treysa und Kassel mit Regio-

Trams zu bedienen, beendet.

Notwendig wurde der Schritt, da ab Dezember 2012 das Zielkonzept der RegioTram auf den Strecken nach Melsungen, Wolfhagen und Hofgeismar umgesetzt werden kann. Basis für die Umsetzung des Zielkonzeptes ist der Bau des 3. Gleises in Obervellmar als letzter Baustein im nordhessischen RegioTram-System.

VHS Region Kassel wieder mit interessanten Bahnthemen

(fl)Die Volkshochschule der Region Kassel ist bekannt für ihr Angebot an regionalen und überregionalen Bahnthemen. Auch im ersten Semester 2011 gibt es im von Dr. Klaus-Peter Lorenz geleiteten Fachbereich Industriekultur und Eisenbahn noch einige für Hessenschiene-Leserinnen und -Leser interessante Termine (Auszug):

Henschel – ein Stück Kasseler Geschichte II

Mit der Straßenbahn zu Henschelorten mit Ulrike Ortwein

Kassel, Haltestelle „Rotes Kreuz“, Wilhelmshöher Allee, Mittwoch
13.04.2011 15.30 bis 17.30 Uhr

Taurus Express – Sonderzugreise auf der legendären Bagdadbahn von Damaskus nach Istanbul

14.04.2011 bis 28.04.2011. Kostenloser Infoabend 17.03.2011 16.00 Uhr

Bahnhof Malsfeld – kleines Dorf mit großem Kreuzungsbahnhof

Dr. Lutz Münzer. Bahnfahrt ab Kassel möglich. Malsfeld Bahnhof, Freitag
13.05.2011 14.00 bis 18.00 Uhr

Die Carlsbahn – älteste Eisenbahnstrecke Hessens

Vom ehemaligen Bahnhof in Trendelburg zum Tunnelportal mit Harald Schmidt. Sonntag 15.05.2011 10.00 bis 12.15 Uhr

Hamburger Häfen und Miniatur-Wunderland

Eisenbahnreise, Hafenerkundung, Modellbahn, Stadtspaziergang

Günther Weikert. Bahnreise nach Hamburg. Samstag, 25.06.2011
6.30 bis 20.40 Uhr

Informationen: 05671 8001 2220
(Dr. Klaus-Peter Lorenz)
Anmeldungen: 0561 1003 1681
www.vhs-region-kassel.de

Mit der Straßenbahn zu Henschelstandorten: Unter diesem Motto steht eine VHS-Exkursion am 13. April 2011

Foto: Friedrich Lang



Mit Dampf und Diesel im Kulturbahnhof 200 Jahre Henschel

(j1) Die Lokomotivfabrik "Henschel & Sohn" war über einen Zeitraum von rund 150 Jahren das wichtigste Unternehmen in Kassel. Ursprünglich eine Eisengießerei in staatlicher Regie, etablierte sich das Unternehmen bereits 1810 - vor genau 200 Jahren - als Privatbetrieb.

Bald entwickelte sich das Familienunternehmen zu einem leistungsfähigen Maschinenbaubetrieb und schließlich zu einer Spezialfabrik für Lokomotivbau, so dass bis 1914 etwa ein Drittel der deutschen Lokomotivproduktion bei Henschel in Kassel gefertigt wurde. Henschels erste Lokomotive wurde 1848 an die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn geliefert, die erste Bahnlinie nach Kassel. Für die Stadt begann damit das Eisenbahnzeitalter, das ein völlig neues Verhältnis der Menschen zu Raum und Zeit zur Folge hatte und vor allem gänzlich andere wirtschaftliche Perspektiven eröffnete.

200 Jahre Industriekultur

Aus Anlass des denkwürdigen Henschel-Jubiläums erinnert das Stadtmuseum Kassel an zwei Jahrhunderte Industriegeschichte in Kassel, die

keineswegs nur von Henschel & Sohn alleine geprägt wurde. Neben Lokomotiv-, Waggon- und Maschinenbau war es vor allem das Textilgewerbe, das nachhaltig die lokale Entwicklung formte und als eine Art "Mutter der Industrialisierung" gelten kann. Gezeigt werden Portraits, Möbel und Alltagsgegenstände aus dem Leben der Familie Henschel, aber auch Fotos, Pläne und Modelle von bei Henschel gebauten Lokomotiven, Wagen, Bussen und LKWs.

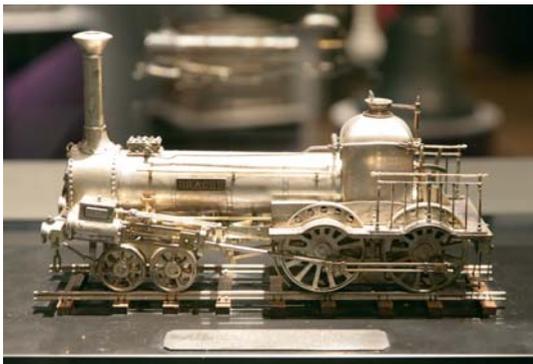
Wegen Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen im Rahmen der Neuordnung der Museumslandschaft Kassel ist das Stadtmuseum zur Zeit geschlossen. Die Sonderausstellung wird deshalb im Südflügel des Kulturbahnhofs gezeigt.

Öffnungszeiten Sonderausstellung
Kulturbahnhof:

Bis 26. Juni 2011

Di bis So 10.00 - 17.00 Uhr.

Eintritt: Erwachsene 3 Euro, ermäßigt 1,50 Euro, für Gruppen ab 10 Personen 2 Euro p.P., Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre frei.



Modell der ersten von Henschel gebauten Dampflokomotive „Drache“

Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt RMV-Linie 30 Modernisierung Bahnhof Marburg

(js) Fortschritte gibt es beim Umbau des Marburger Hauptbahnhofs. Während die Umbauarbeiten im Empfangsgebäude weiterlaufen, wurde ab Mitte Januar auch mit der Erneuerung der Bahnsteige begonnen. So wurde das Gleis 1 für den Verkehr gesperrt und der alte Bahnsteig mitsamt der Überdachung abgetragen. Nach der Errichtung der neuen Bahnsteigkante wurde vorerst eine provisorische Bahnsteigdecke aus feinem Kies aufgetragen, so dass der Bahnsteig durchaus wieder benutzt werden kann. Beleuchtet wird dieser vorübergehend mit Bahnsteiglampen, die an Holzmasten befestigt sind.



Bauarbeiten am Gleis 1 im Bahnhof Marburg/Lahn. Foto: Jürgen Schmied

Die Züge der Hessischen Landesbahn (HLB), die den Bahnhof Marburg seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 mit Frankfurt verbinden, fahren meist das Gleis 1a an, das sich ebenfalls am Bahn-



Einige Wochen später ist der neue Bahnsteig im Rohbau fertig. Foto: Jürgen Schmied

steig von Gleis 1, unterhalb des Stellwerkes, befindet. Dieses Gleis musste für die HLB weiterhin zur Verfügung stehen. Der Zugang konnte aber nur über den Bahnhofsvorplatz erfolgen. Da das Gleis und der benötigte Teil von Bahnsteig 1 durch einen hohen Bauzaun von der Baustelle abgegrenzt sind, wirkt es, als ob die HLB an den Rand des Bahnhofes gedrängt „hinter Gittern“ abfahren muss. In Kürze soll auch noch die Erneuerung der beiden Mittelbahnsteige begonnen werden.

Obere Lahntalbahn Marburg - Biedenkopf - Erndtebrück RMV-Linie 43 Lokzug im Einsatz

(js) Auf der Oberen Lahntalbahn verkehrt seit dem 17. Januar ein lokbespannter Wendezug. Zum Einsatz kam die Kurhessenbahn-Diesellok 218 387 mit drei modernisierten Silberlingen der Südostbayernbahn. Grund für den Einsatz des Wendezuges waren derzeit anstehende



Diesellok 218 387 mit Wendezug nach Bad Laasphe am 17. Februar 2011 im Bf. Marburg. Foto: Jürgen Schmied

Revisionsarbeiten für die Triebwagen VT 646 im Korbacher Netz. Der Einsatz wurde bei Redaktionsschluss dieser Hessenschiene beendet.

Bauarbeiten mit Sperrung in den Sommerferien

(mb) Während der hessischen Sommerferien finden auf der Strecke Gleisbauarbeiten mit Schienenersatzverkehr zwischen Buchenau und Biedenkopf statt. Gebaut wird im Bereich des Bahnhofes Friedensdorf, dessen Bahnsteig an Gleis 3 modernisiert wird. Extra für den wäh-



Die Versteigerung führte die „Westdeutsche Grundstücks-

*Der Bahnhof in Diez ist für 35.000 Euro versteigert worden
Foto: Hans-Peter Günther*

rend der Sperrzeit stattfindenden autofreien Sonntag ("Lahntal Total") am 24. Juli wird die Sperrung unterbrochen, so dass an diesem Sonntag die Züge von Marburg nach Erndtebrück durchfahren können. Nähere Informationen finden Sie in der nächsten Hessenschiene.

Lahntalbahn Gießen - Limburg - Koblenz RMV-Linie 25 DB lässt Bahnhöfe versteigern

(hpg) Nach jahrelangen erfolglosen Verkaufsverhandlungen der DB Services Immobilien GmbH ist das unter Denkmalschutz stehende Empfangsgebäude von Diez am 19. März 2011 in einem Kölner Hotel versteigert worden. Das Mindestgebot betrug 35.000 Euro für eine Grundstücksfläche von knapp 3.000 m² und die im Bahnhof vorhandenen Wohn- und Nutzflächen von insgesamt rund 1.000 m². Die letzte, seit rund 25 Jahren vermietete Wohnung im Bahnhof war im Dezember 2010 zum Ende Mai gekündigt worden. Der für den Verkauf zuständige Mitarbeiter der DB-Immobilientochter hatte mehrfach bestritten, dass noch eine Wohnung vermietet sei und stattdessen Obdachlose im Verdacht, die sich unberechtigten Zutritt verschafft hätten.

auktionen AG“ durch, die private und kommerzielle Grundstücke veräußert. Bislang wurden dort schon ehemalige Bundeswehr- und Zivilschutz-Liegenschaften für die „Bundesanstalt für Immobilienaufgaben“ angeboten, erst seit Kurzem sind Gebäude der DB AG hinzugekommen. Ende 2010 konnte das Empfangsgebäude von Willingen-Usseln im Sauerland über den Mindestgebotspreis von 5.000 Euro hinaus für 31.500 Euro versteigert werden.

Nicht wirklich überraschend war der Erlös für den Bahnhof Diez. Der Zuschlag wurde zum Mindestgebotspreis von 35.000 Euro an einen bislang nicht bekannten Käufer erteilt. Um das 1862 erbaute und um 1920 erweiterte, einst sehr repräsentative Gebäude für eine komplett neue Nutzung wieder herzurichten, sind nach Plänen einer Architektengruppe mehr als zwei Millionen Euro notwendig.

Frankfurt - Niedernhausen - Limburg RMV-Linie 20 Neubau Eppsteiner Tunnel

(hpg) Am 19. März konnte sich die Bevölkerung über den Fortschritt der Bauarbeiten bei einem Tag der offenen Baustelle informieren. Zur Überraschung der Bahn und der ausführenden Firmen nutzten mehrere tausend Besucher die selten gebotene Gelegenheit, einen im Bau befindlichen Tunnel zu besichtigen. Besonders erstaunt waren die Besucher über den Baufortschritt. Die neue Röhre hat mit



*Tag des offenen Tunnels in Eppstein
Foto: H.-P. Günther*

188 m Länge schon mehr als die Hälfte des insgesamt 339 m langen Bauwerks erreicht. Am Tag zuvor war der Tunnel mit einem Festgottesdienst getauft worden. Die Ehefrau von Eppsteins Bürgermeister Peter Reus hat die Aufgabe als Tunnelpatin übernommen. Daher trägt der Tunnel bis zur Fertigstellung den Namen „Renate-Tunnel“.

Horlofftbahn Abschnitt Wölfersheim-Södel - Hungen Hungen und Wölfersheim kaufen die Horlofftbahn

(fl) Ein wichtiger Baustein zur Wiederaufnahme des Schienenverkehrs auf der Horlofftbahn zwischen Wölfersheim/Södel (Wetterauskreis) und Hungen (Landkreis Gießen) wurde am 25. März 2011 in der Mittagszeit im Hungener Rathaus gesetzt. Der vorgenannte Streckenabschnitt soll ausdrücklich nicht entwickelt werden, vielmehr soll die Trasse dau-

*Strecke im
Dornröschenschlaf:
Horloffthalbahn 2009
bei Hungen*



erhaft erhalten bleiben. Es handelt sich dabei um einen 10 km langen Teil der ehemals von Friedberg - Beienheim - Wölfersheim/Södel - Hungen - Laubach bis Mücke führenden Bahnlinie. Aus beiden Städten gibt es Signale, auf die Reaktivierung für den Schienenpersonen-Nahverkehr hinarbeiten zu wollen.

Hungen muss 82.000 Euro für den Kauf der Bahnlinie aufbringen, in Wölfersheim sind für den längeren Abschnitt 168.000 Euro fällig. Der Landkreis Gießen beteiligt sich bis 2016 jährlich mit maximal 6.000 Euro an den Unterhaltungskosten. Für den Landkreis hatte die ehrenamtliche Kreisbeigeordnete Elke Högy die Verhandlungen mit der DB-Immobilien-Gesellschaft geführt.

Die Lumdataalbahn AG (LB AG) erhofft sich eine Signalwirkung für die zweite im Landkreis Gießen gelegene außer Betrieb befindliche Bahnstrecke. An der Lumdataalbahn müssten sich drei Städte und Gemeinden auf einen Kauf der Strecke einigen, um den Anschluss der Region an die Pendlerverbindungen nach Gießen und ins Rhein-Main-Gebiet zu sichern.

NBS-Anbindung Wiesbaden

Deutsche Bahn zahlte Geld zurück

(hpg) Wie der Wiesbadener Kurier am 23. März berichtete, wurde die Anbindung an die ICE-Strecke Köln-Rhein/Main – mehr als acht Jahre nach ihrer Fertigstellung – jetzt ordentlich abgerechnet. Bereits Ende 2008 hatte der Bundesrechnungshof gerügt, dass die Deutsche Bahn für den nicht gebauten Abzweig nach Wiesbaden-Ost, 44 Mio. Euro vom Bund erhalten habe.

Nach der Veröffentlichung in der Hesseschiene war der Sachverhalt breit diskutiert worden und brachte Bewegung in die Angelegenheit. Eine Verhandlungskommission hatte sich auf 17,6 Mio. Euro geeinigt, die die Bahn für die nicht erbrachten Arbeiten an das Bundesverkehrsministerium zurück überweisen muss. Dieser Betrag – plus 6,9 Mio. Euro an Zinsen – sei inzwischen auf einem Konto des Verkehrsministeriums eingegangen, teilte das Büro von Bundesfamilienministerin Kristina Schröder mit. Als örtliche Bundestagsabgeordnete hatte sie Druck gemacht, dass das Geld zurückgezahlt wurde.

Nach der Endabrechnung soll der Abzweig von der Schnellstrecke in die Landeshauptstadt insgesamt 261,4 Millionen Euro gekostet haben. Die DB hatte sich immer gegen den zweigleisigen Ausbau gewehrt, weil sie davon ausging, dass

Lok Nr. 4 der Eisenbahnfreunde Wetterau rangiert im Februar 2007 im Bahnhof Münzenberg, wo die Holzzüge beladen werden



nur wenige Züge zwischen Köln und Wiesbaden verkehren würden. Wiesbadener Politiker, unter anderem der damalige Oberbürgermeister Achim Exner (SPD), hatten darauf bestanden, dass der Abzweig zweigleisig und mit Anbindung an den Hauptbahnhof gebaut wurde.

Bad Nauheim - Griedel - Münzenberg

200. Holzzug gefahren - Eisenbahnfreunde Wetterau nehmen neuen Theaterwagen in Betrieb

(fl) Die Strecke Bad Nauheim-Nord – Münzenberg ist eines der Reststücke des einst umfangreichen Streckennetzes der Butzbach-Licher Eisenbahn. Der Bahnhof Bad Nauheim Nord befindet sich unmittelbar am regulären Bahnhof der Kurstadt. Als Besonderheit betreiben die Eisenbahnfreunde Wetterau nicht nur einen Museums-Personenverkehr, sondern auch eine umfangreiche Holzabfuhr ab Münzenberg. Genutzt wird die Strecke im Güterverkehr von und bis Griedel, wo Anschluss an die Hessenbahn (Hessische

Landesbahn/HLB) besteht, welche die übrigen Gleise der ehemaligen Butzbach-Licher Strecken rund um Butzbach betreibt. Die Eisenbahnfreunde Wetterau konnten im Januar 2011 ihren zweihundertsten Holzzug abfertigen.

Die Eisenbahnfreunde Wetterau betreiben die ihnen gehörende 20,1 Kilometer lange Strecke als öffentliche Eisenbahn-Infrastruktur. Am Bahnhof Bad Nauheim-Nord ist eine Draisinensammlung untergebracht, die sich im Privatbesitz befindet. Kürzlich wurde ein Wagen zum Theaterwagen für Kleinkunstveranstaltungen umgebaut. Das Projekt heißt „Zugluft“ und findet überregionale Beachtung. Eine der ersten Künstler im Theaterwagen war Lilo Wanders.

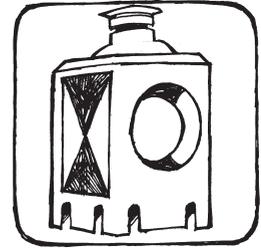
2011 werden an 14 regulären Fahrttagen (sonntags im Zweiwochen-Rhythmus) Dampf- oder Dieselfahrten angeboten. An fünf weiteren Fahrttagen finden Sonderfahrten zu verschiedenen Anlässen statt.

Informationen unter www.draisine.de

Plakate kleben leicht gemacht

(fl) Da haben sich Frankfurts grüne und schwarze Partei in ihrer langjährigen Koalition wohl so eng miteinander befreundet, dass sie fast die gleichen Plakate verwenden. Oder haben die beiden Parteien schlicht die gleiche Werbeagentur beauftragt? Immerhin steht dem Karohemd-Fan der Christdemokraten auch ein Auto zur Verfügung. Wenigstens EIN Unterscheidungsmerkmal zur erklärten Öko-Partei.

Bedenklich stimmt, dass beide Parteien die Tram in der Ampel ganz oben platzieren, dort wo bei einem nach der Straßenverkehrsordnung korrekt funktionierenden Modell eigentlich das rote Licht sein müsste. Wahrscheinlich handelt es sich aber eher um eine klassische Koalitions-Ampel, denn bei der müssen bekanntlich alle Lichter gleich leuchten.



Welches Tram-Modell wohl die „grüne Mobilität“ sichern soll? Der hochflurige Vierachser steht entwicklungs-mäßig irgendwo zwischen dem 1955 erschienenen L-Triebwagen der Stadtwerke und dem Ebbelwei-Express. Auch erinnert er ein wenig an das einstige Spitzenmodell der Ostberliner Verkehrsbetriebe, den Tatra T6. Davon stehen aktuell einige Exemplare zum Verkauf. Und da Frankfurt sein Streckennetz erweitern will und gleichzeitig irgendwo sparen muss – Gedankenspiele sind erlaubt...



Broschüren und Schriften

100 Jahre Eisenbahn Marburg - Sarnau - Frankenberg € 4,00

Geschichte und Zukunft der Burgwaldbahn. 80 Seiten, viele s/w Fotos, ca. 15 x 21 cm, geheftet. Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs im Raum Marburg (AFS), 1990

Erinnerungen an die Nassauische Kleinbahn € 19,80

(Winfried Ott) Zeitzeugen schildern hier ihre Erfahrungen und Erlebnisse, illustriert durch zahlreiche Bilddokumente. 248 Seiten, sehr viele s/w Fotos, ca. 21 x 22 cm, gebunden. Heimatpflegeverein Blaues Ländchen Nastätten, 2004

Akkublitz und Zigarre € 19,80

(Thomas Feldmann) Die Baureihen 515 und 517. Eisenbahn-Bildarchiv - Band 48. 96 Seiten, sehr viele Farbaufnahmen, ca. 23 x 16 cm, gebunden. EK-Verlag, 2010

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

Pro Bahn & Bus Schriftenversand, Feldgasse 5, 65510 Hünstetten

Absender

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon (bei Rückfragen)

Bitte
ausreichend
frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach

Beitrittserklärung

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

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

HS83

Ort

Datum

Unterschrift

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Einzugsermächtigung

Mit dem Bankinzug meines Mitgliedbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.:

BLZ:

bei (Kreditinstitut):

in:

bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort

Datum

Unterschrift

