

HESSEN SCHIENE

Nr. 84

Juli - September 2011



- Neuer Bahnsteig in Neuhoef in Betrieb
- Neue Dieselloks für Hessen
- Siegen: Keine Lösung für Anschlüsse in Sicht

PROBA H & BUS
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,60 Euro





ICE-Klimakonferenz

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 Böhm

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 28.08.2011
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,

„Der RMV koordiniert und organisiert den regionalen Bus- und Bahnverkehr“ – so die Selbstdarstellung des Verbundes. Mehr als 16 Jahre durfte die Hofheimer Organisation mittlerweile Erfahrungen sammeln. 16 Hessentage, davon die meisten im RMV-Gebiet und 16 Mal eine Open-Air-Konzert-Saison. Und dank moderner Informationsmedien sind alle Termine jederzeit abrufbar.

Kann es dann so schwierig sein, das Verkehrsaufkommen an einem Samstagabend im Juni abzuschätzen und ausreichende Transportkapazitäten vorzuhalten? Offenbar ja.

Gewiss stellen zwei Großkonzerte, eines davon mit 42.000 Zuschauern, und eine Großveranstaltung wie der Hessentag eine besondere Herausforderung dar. Wenn dann aber nach Schluss aller Veranstaltungen beispielsweise der Mittelhessenexpress mit der kleinstmöglichen Fahrzeugeinheit fährt, spricht mit einem Triebwagen vom Typ 425, dann ist das schon eine besonders schlechte Koordinations- und Organisationsleistung. Zahlreiche wütende Kunden bleiben zurück, die Bundespolizei muss eingreifen – der übliche vermeidbare Ärger.

Natürlich werden sich auch in diesem Fall Besteller und Ersteller der Leistungen, also der RMV und DB-Regio, die Schuld gegenseitig in die Schuhe schieben. Wie es seit Einführung des Besteller-Ersteller-Prinzips in solchen Fällen leider üblich ist. Dabei wollen doch eigentlich beide gut bei ihren Kunden ankommen, oder? Was wäre dabei, wenn DB-Regio auch einmal freiwillig und ohne ausdrückliche Order eine Fahrzeugeinheit mehr einsetzt? Eigentlich ist das selbstverständlicher Dienst am zahlenden Kunden.

Der Einsatz einzeln fahrender 425-Triebwagen im stark nachgefragten Wochenendverkehr der Main-Weser-Bahn ist ohnehin eine Frechheit. Die Züge fahren nicht selten an der Kapazitätsgrenze. Aber selbst bei drei angekündigten Großveranstaltungen nicht zu reagieren, zeugt leider von völliger Ignoranz der Kundenbedürfnisse.

Wolfgang Klapdor

Wolfgang Klapdor
Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.

*Überfüllter RE 4170 am 11. Juni 2011,
Frankfurt ab 23:24 Uhr*





Pinwand 4
 Tipps und Infos 6



Melsungen: Regio-Tram-Station Bartenwetterbrücke eingeweiht 7
 Landkreis Kassel: Neun Schüler zu Fahrzeugbegleitern ausgebildet 9
 Hessentagsstadt Vellmar ÖPNV-freundlich 9
 Haltepunkt Frankenberg-Goßberg wieder in Betrieb genommen 10



Neuer Bahnsteig im Bahnhof Neuhof in Betrieb 12
 Bahnhof Hünfeld erhält neue Bahnstufunterführung 14



MWB im Takt: Regionalexpressangebot weiter ausbauen 16
 Friedensdorf erhält neuen Bahnsteig 18
 Lahntalbahn: „Schöner warten“ auf den Anschlusszug 20
 Dillstrecke: Keine Lösung für die Siegener Anschlüsse in Sicht 23
 Fahrplanvitrine im Bahnhof Friedberg beleuchtet 24
 AG Horloffalbahn besucht Taunusbahn 26



Bahnhof Wiesbaden: Deutsche Bahn saniert für 35 Mio Euro 28
 Aartalbahn könnte wieder dem Güterverkehr dienen 30
 ICE-Strecke Frankfurt - Köln: Erste Schienenerneuerungen 32
 Veolia-Verkehr setzt Hybridbusse im Rhein-Main-Gebiet ein 34
 U3 in Oberursel barrierefrei - rechtzeitig zum Hessentag 35



Neue Dieselloks für Hessen 36
 Pünktlichkeit im RMV sehr hoch - Quartalsbericht vorgestellt 39
 RMV-Tarifreform kommt mit Preiserhöhung 41
 Medientipp: DVD-Sammlung Serie „Kleinstadtbahnhof“ begeistert 42
 Buchtipp: Balduinstein 43

Streckentelegramm 45
 Schlusslicht 50

Titelbild: Bald Vergangenheit: Der Bahnübergang im Bahnhof Hünfeld an der Strecke Bebra - Fulda. Heute kann man am Ende des Bahnsteigs ohne Stufen auf die Straße übergehen, was die Mütter mit Kinderwagen gerne nutzen. In Zukunft wird eine neue Bahnstufunterführung mit Rampen einen einfachen Zugang zum Mittelbahnsteig möglich machen

Rückseite: Ein Cantus-Zug nach Kassel fährt auf der Nord-Süd-Strecke gleich in den Bahnhof Hünfeld ein (18.04.2011)

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
13.07.11 18:00 Uhr	Rv-Treff Osthessen	Landesgeschäftsstelle Lauterbach Nordbahnhof
02.08.11 19:30 Uhr	RV-Treff Mittelhessen	Cafe Giramondi Bahnhofstraße 53, Gießen
04.08.11 18:30 Uhr	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
12.09.11 20:00 Uhr	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gasthaus Ziegelhütte, Am Bahnhof, Idstein
14.09.11 18:30 Uhr	Rv-Treff Osthessen	Gaststätte Zum Felsenkeller Fulda, Leipzigerstraße 12
28.09.11 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, 67578 Gimbshheim
Telefon 0177 788 118 2
suedhessen@probahn-bus.org

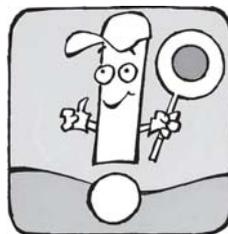
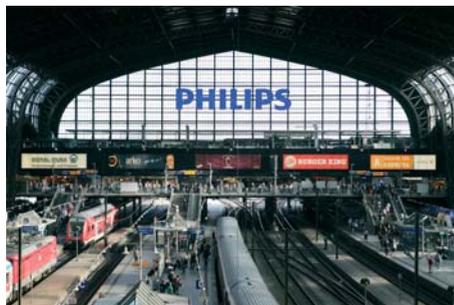
Zentrale, Geschäftsstelle Lauterbach
Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27
info@probahn-bus.org

Weltmeisterinnen-Pass 2011: Einen Monat Bahnfahren zum Pauschalpreis

(j1) Das neue Sommerangebot der Deutschen Bahn für Vielfahrer ist auch dieses Jahr wieder attraktiv: Für 299 Euro kann jedermann (und natürlich auch jede Frau) einen Monat lang mit den Zügen der Deutschen Bahn im Inland unterwegs sein. Personen bis 26 Jahre zahlen 249 Euro, zwei Personen, welche zusammen reisen, 399 Euro.

Einzigste Bedingung: Es muss mindestens eine Teilstrecke in Zügen der Produktklassen ICE, Intercity oder Eurocity zurückgelegt werden. Züge des Nahverkehrs sind im Vor- und Nachlauf möglich. Da die Fahrkarte als quasi Netzkarte nicht jedesmal vom Fahrpersonal „entwertet“ wird, kann auch nicht nachgeprüft werden, ob man sich gerade im Vor- oder Nachlauf einer Fahrt mit Fernverkehrsprodukten befindet.

Eigene Kinder zwischen 6 und 14 Jahren reisen in Begleitung ihrer Eltern oder Großeltern kostenlos, wenn sie auf dem Pass eingetragen sind. Gültig ist das Passangebot bis Ende August.



*Dieses Jahr wieder unterwegs:
Der Schmaadleckershuttle*

Sonderfahrten auf der Lumdatalebahn

Anlässlich des Schmaadleckermarkts in Lollar am 4. September 2011 finden wieder Sonderfahrten zwischen Mainzlar und Lollar statt. Gefahren wird im Stundentakt, zum Einsatz wird voraussichtlich ein Fahrzeug der Kurhessenbahn kommen. Veranstalter ist in diesem Jahr der neu gegründete Verein "Lumdabahn e.V." in Zusammenarbeit mit der Lumdatalebahn AG. Informationen und Fahrplan unter www.lumdabahn.de.



Melsungen: RegioTram-Station Bartenwetterbrücke am 20. Mai 2011 eingeweiht

(hh) In der Hessenschiene Nr. 80 wird auf Seite 7 über den ersten Spatenstich an der Melsunger Bartenwetterbrücke im Frühjahr 2010 berichtet. Nun sind nach 14 Monaten Bauzeit neben der Fußgängerbrücke zwei neue Bahnsteige entstanden.

Mit der Inbetriebnahme bekommt das Mittelzentrum Melsungen einen Haltepunkt, der die Innenstadt mit der Regiotram besser verbindet als der Jahrzehnte alte Bahnhof Melsungen. Dieser Bahnhof dient schnellen Verbindungen in Richtung Bebra – Fulda, während die Regiotram die Stationen in Richtung Kassel anfährt. Hessens Verkehrsminister Dieter Posch wies darauf hin, dass jetzt noch mehr Pendler vom Auto auf die Bahn umsteigen werden, vor allem, wenn zum Fahrplanwechsel Ende 2012 ein 30-

Minuten-Takt eingeführt wird.

In unmittelbarer Nähe befindet sich auch eine Bushaltestelle, an der mehrere Linien z.B. nach Fritzlar oder Spangenberg halten. Damit gehört Melsungen zu den best angebondenen Mittelzentren in Nordhessen.



„All das sind echte Standortvorteile für

Die neue RegioTram-Station Bartenwetterbrücke ermöglicht über die namensgebende Brücke (links im Bild) den schnellen Zugang zur Melsunger Altstadt Foto: NVV





Minister Dieter Posch begrüßt am Eröffnungstag den neuen NVV-Geschäftsführer Klaus-Peter Güttler, der auch Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) ist.

Foto: Dr. Heribert Menzel

Melsungen“, so der Geschäftsführer des NVV Wolfgang Dippel. „Wir wollen da sein, wo Menschen leben, einkaufen und arbeiten; denn dann erfüllt der öffentliche Nahverkehr seinen wirklichen Zweck!“

Der NVV rechnet an dem neuen Haltepunkt zunächst mit 300 Fahrgästen am Tag. Der direkte Zugang über die mittelalterliche Fußgängerbrücke in die touristisch attraktive Fachwerkkinnenstadt ist schon von der neuen Haltestelle zu sehen. Gastronomie und Geschäfte werden durch neue Bahntouristen – z.T. mit Fahrrädern – gewinnen.

Für den neuen Haltepunkt wurden zwei Regiotram-Bahnsteige mit einer Länge von je 115 Metern und einer Höhe von 38 cm inklusive Fahrgastwarte Halle gebaut. So eignet sich die neue Station auch für drei Regiotram-Fahrzeuge hintereinander bei Sonderveranstaltungen. Eine neue Fußgängerunterführung verbindet in Verlängerung der Brücke die Bahnsteige miteinander. Die Unterführung ist mit Motiven der Bartenwetzertstadt gestaltet.

Natürlich ist auch der Waldarbeiter mit der Axt, der Bartenwetzter, zu sehen. Außerdem entstand eine behindertengerechte Rampe, um den südlichen Bahnsteig zu erreichen. Zwei neue Treppenanlagen bieten direkte Zugänge. Den Bahnsteig Richtung Kassel erreichen mobilitätseingeschränkte Fahrgäste auf dem städtischen Gehweg durch das Viadukt.

Die Cantus-Züge zwischen Kassel und Fulda halten zweimal am Tag an der Bartenwetzertbrücke, aber immer am Bahnhof Melsungen. Hier ist noch Großbaustelle für einen neuen Busbahnhof und Park & Ride-Plätze.

Insgesamt wurden Bau- und Planungskosten in Höhe von 5 Millionen Euro veranschlagt, die durch Bund und Land und in geringerem Umfang vom NVV und der Stadt finanziert werden. Für interessierte Bürger hat der NVV ein umfangreiches Informationspaket geschnürt unter www.nvv.de

Hier findet man u.a. die neuen Linienfahrpläne und Hinweise zu den NVV-Spartickets.

Landkreis Kassel: Neun Schüler zu Fahrzeugbegleitern ausgebildet Gewalt und Vandalismus im Vorfeld verhindern

(hh) Ohne Zoff im Bus – das wünschen viele Schüler, Eltern, Lehrer und Busfahrer. In der Ahnatschule Vellmar – nördlich an die Stadt Kassel angrenzend – übergaben Mitte März 2011 Schulleiter Wolfgang Hartwig und Vize-landrätin Susanne Selbert Ausweise an Jungen und Mädchen der 8. und 9. Klassen.

„Wir haben zu der Ausweisübergabe alle Schüler der 5. Klassen und die bisherigen Fahrzeugbegleiter eingeladen, um so die neuen Begleiter gleich bekannt zu machen“, erläuterte Hartwig.

Insgesamt gibt es jetzt 33 geschulte Jugendliche an der Ahnatschule. „Das Engagement der Fahrzeugbegleiter ist beispielhaft und trägt sicherlich dazu bei, dass die Fahrt von und zur Schule für alle stressfreier wird“, lobt Selbert in ihrer kurzen Ansprache. Die Fahrzeugbegleiterschulung solle Gewalt und Vandalismus im Vorfeld verhindern, statt später

Schäden beheben zu müssen. Deshalb unterstützt der Landkreis diese Ausbildung auch finanziell.

Die pro Lehrgang entstehenden Kosten von rund 4000 Euro übernimmt der Landkreis – die Organisation der Ausbildung übernimmt die Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG). Vorausgegangen war ein Lehrgang, in dem Schülerinnen und Schüler von Trainern der KVG intensiv geschult wurden, z.B. in Konfliktbewältigung. In der Lossetalbahn hatte die Gesamtschule Kaufungen schon ähnliche Erfahrungen gesammelt.

Hessentagsstadt Vellmar – ÖPNV-freundlich

(hh) In der Hessenschiene Nr. 82 Seite 7 wurde über das neue Gleis in Obervellmar für Regionalzüge berichtet. Noch belasten größere Baustellen für die neuen Straßenbahngleise die Stadtteile Niedervellmar und Frommershausen, natürlich auch das Geschäftszentrum am Rathaus und die Umgebung der Ahnatschule.

Zum Hessestag 2013 soll aber die 5 km lange Trasse von der Kasseler Stadtgrenze bis zu einer Busumsteigestelle am Nordrand Vellmars fertig sein.



Die Arbeiten am Straßenplanum der Haltestelle Vellmar-Festplatz sind fast abgeschlossen Foto: Dr. Heribert Menzel

Edertalbahn: Haltepunkt Frankenberg-Goßberg wieder in Betrieb genommen

(js) In der Hessenschiene 83 haben wir bereits ausführlich über den diesjährigen Sonderverkehr zum Edersee nach Herzhausen berichtet, der seit dem 1. Mai stattfindet, und ebenso die Anschlussbuslinien nach Korbach und Walddeck vorgestellt.

Dieser bereits bestehende Fahrplan wurde anlässlich des 434. Pfingstmarktes in Frankenberg dazu benutzt, den Besuchern die Anreise mit der Bahn zu ermöglichen und nahe beim Festgelände auf der großen Wehrweide auszusteigen. Der Pfingstmarkt ist einer der bedeutendsten Jahrmärkte Hessens, der alljährlich am Pfingstwochenende zwischen 200.000 und 250.000 Besucher anzieht. Das Festgelände liegt unmittelbar an der Strecke der Edertalbahn und ist vom ehemaligen Haltepunkt Frankenberg-Goßberg in zehn Minuten fußläufig zu erreichen.

Die Züge der Ederberglandbahn nach Herzhausen durchfahren den Haltepunkt Frankenberg-Goßberg normalerweise ohne Halt am Bahnsteig. Angrenzend an den Bahnsteig befindet sich ein Bahnübergang, der früher von einem Schrankenwärter bedient wurde. Die Schrankenanlage ist aber schon längst abgebaut, deshalb muss der Überweg bei jeder Zugfahrt durch die mitfahrenden Sicherungsposten gesichert werden. Der Zug muss also zwangsläufig beim Haltepunkt anhalten. Kurzfristig prüfte die Kurhessenbahn die Beschaffenheit des alten Bahn-

Bereits am 31. Mai 2009 hielt ein Dampfsonderzug der Eisenbahnfreunde Treysa e.V. im Haltepunkt Frankenberg-Goßberg anlässlich des Pfingstmarktes in Frankenberg. In diesem Jahr übernahmen die Aufgabe Triebwagen der Baureihe VT 628. Foto: Jürgen Schmied



steiges, dessen Bahnsteigkante noch aus alten Schwellen besteht. Die Sicherheit für die Reisenden beim Ein- und Ausstieg konnte auf 50 Metern Länge gewährleistet werden. Somit wurde das Gras des Bahnsteiges gemäht, und die Pfingstmarktbesucher durch Pressemitteilungen, Aushänge und Ansagen in den Zügen darauf aufmerksam gemacht, dass die Züge der Ederberglandbahn an beiden Pfingsttagen den Ausstieg am Goßberg für den Besuch des Jahrmaktes ermöglichen, was auch durch zahlreiche Festbesucher genutzt wurde.

Eder-Bike-Tour

Am 19. Juni 2011 fand im Edertal zwischen Battenberg und Bad Wildungen die diesjährige Eder-Bike-Tour statt. Im Gegensatz zu „Lahn total“ findet diese Veranstaltung ausschließlich auf ausgebauten Radwegen statt, der Besucherandrang ist allerdings auch nicht so hoch wie im Lahntal.

Dies hielt die Kurhessenbahn trotzdem nicht davon ab, die Veranstaltung mit parallel fahrenden Zügen zu begleiten. Zwischen Frankenberg und Herzhausen konnten die Züge der Ederberglandbahn genutzt werden, zwischen Frankenberg und Battenberg verkehrten zusätzliche Sonderzüge. Die Anreise im Zug wurde über die Burgwaldbahn sichergestellt.

Um ausreichende Kapazitäten zur Fahrradbeförderung zur Verfügung stellen zu können, wurden auf allen drei von Frankenberg ausgehenden Strecken (nach Marburg, nach Herzhausen und nach Battenberg) ausschließlich Triebwagen der Baureihe 628 mit Fahrradwagen ein-

gesetzt. Diese Fahrradwagen wurden von Helfern der „Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs im Raum Marburg“ (AFS) und der IG Edertalbahn besetzt, die beim Ein- und Ausladen der Fahrräder behilflich waren.

Leider hatte der Veranstalter die Einbeziehung des Wettergottes versäumt. Bei kühler Witterung und Schauerwetter fanden sich nicht allzu viele unerschrockene Radler ein, die der Witterung trotzten, und die Helfer in den Fahrradzügen hatten nur wenig Arbeit.

Abschließend noch eine kurze Schlagzeile, die Auswirkungen auf die Zukunft der Edertalbahn haben könnte: Christian Engelhard (CDU), Bürgermeister der Stadt Frankenberg wird sein Amt zum Dezember 2011 niederlegen, um neue Aufgaben in Wiesbaden wahrzunehmen. Bekanntermaßen ist die Stadt Frankenberg unter Führung der CDU entschiedener Gegner des Ausbaus und der Wiederinbetriebnahme der Edertalbahn Frankenberg – Korbach. Zu diesen Gegnern zählt auch Engelhard.

Bei der zurückliegenden Kommunalwahl haben sich die politischen Verhältnisse in Frankenberg, ebenso wie andernorts, zugunsten der GRÜNEN verschoben, die sich sehr für den Streckenausbau einsetzen. Ob sich die veränderten politischen Verhältnisse in der Stadt Frankenberg und der anstehende Wechsel des Stadtoberhauptes positiv auf die Zukunft der Edertalbahn auswirken werden, bleibt allerdings abzuwarten.

Neuer Bahnsteig im Bahnhof Neuhof in Betrieb Engpass der Kinzigtalbahn Hanau – Fulda beseitigt

(oh) Die Osterfeiertage hat die DB Netz AG genutzt, um im osthessischen Raum einige Bauprojekte entlang der Strecke Hünfeld – Fulda – Schlüchtern voranzutreiben. So wurden in Hünfeld im Rahmen des Bahnhofsumbaus die Bauarbeiten an der neuen Bahnsteigunterführung fortgesetzt und zwischen Flieden und Schlüchtern der neue Schlüchterner Tunnel in Betrieb genommen. Damit kann nun mit fast zweijähriger Verzögerung die Sanierung des alten Distelrasentunnels begonnen werden.

Ein für den Eisenbahnbetrieb auf der Kinzigtalbahn wesentlicher Baufortschritt ist allerdings im Schatten der Tunnelöffnung fast unbemerkt geblieben: Im Zuge der Neutrassierung der Eisenbahn aufgrund des Baues der A66 in Neuhof wurde das neue Streckengleis Frankfurt

– Fulda vollständig in Betrieb genommen. Damit ist der Bahnhof Neuhof nun zu einem Inselbahnhof geworden. Der Bahnsteig in Richtung Frankfurt (Main) befindet sich nun weiterhin nördlich des Bahnhofsgebäudes, der Bahnsteig in Richtung Fulda nun südlich davon, allerdings noch ohne direkte Anbindung an das Bahnhofsgebäude.

Die Baumaßnahme ist deshalb für den Eisenbahnbetrieb der Kinzigtalbahn so bedeutend, da bisher das durchgehende Hauptgleis Frankfurt – Fulda in Neuhof aufgrund des höhengleichen Bahnübergangs bei Halt der Regionalexpresszüge Richtung Frankfurt (Main) immer



Einfahrt des RE Frankfurt (Main) – Fulda an den neuen Bahnsteig des Bahnhofs Neuhof; rechts das noch nicht fertig gestellte Hauptgleis Fulda-Frankfurt (Main); links die Außenwand des Autobahntunnels der A66.

Der RE Richtung Frankfurt (Main) hält weiterhin am bisherigen Gleis 2; die Sh 2 Scheibe im Gleis 1 zeigt deutlich, dass hier kein Begegnungsverkehr mehr stattfindet. Nach Ende der Bauarbeiten werden die Züge in Richtung Süden am bisherigen Gleis 1 halten.



gesperrt werden musste. Das hatte mitunter erhebliche Auswirkungen auf die Fahrplangestaltung, insbesondere wenn Taktverdichtungen sowohl im Nahverkehr als auch Fernverkehr vorgesehen waren. Entweder entfiel der Halt Neuhof in Richtung Frankfurt, weil die Gegenrichtung eine Streckensperrung unmöglich machte, oder zusätzliche Züge in Richtung Norden mussten vor Neuhof eine Zwangspause einlegen, bis der Regionalexpress in Richtung Süden den Bahnhof verlassen hatte.

Bei Verspätungen auf der Kinzigtalbahn hat dieser Engpass zu zusätzlichen Qualitätsverlusten geführt, da sich Verspätungen der RE-Züge in Richtung Süden auch auf die Züge in Richtung Norden auswirken konnten.

Ursprünglich sollte dieser Engpass bereits im Rahmen der ABS Frankfurt – Fulda beseitigt werden. Doch nach der Wiedervereinigung wurde das Ausbauprojekt nicht mehr weitergeführt. Letztlich ist es dem politischen Druck zum Aus-

bau der Autobahn A66 zu verdanken, dass dieses eisenbahnbetriebliche Nadelöhr auf einer der meist befahrenen Eisenbahnstrecken Deutschlands nun beseitigt wurde. Denn Voraussetzung für den Bau des Autobahntunnels Neuhof war die Linienanpassung der Eisenbahnstrecke.

Die Bauarbeiten am Bahnhof Neuhof sind aber noch nicht abgeschlossen. Neben dem neuen 76 cm hohen Bahnsteig werden die Bauarbeiten an der Bahnsteigunterführung fortgesetzt, die eine direkte Anbindung des Bahnhofs an die Ortsteile Neustadt und Ellers sicherstellt.

In diesem Rahmen wird auch der Bahnsteig in Richtung Frankfurt (Main) entsprechend erneuert. Außerdem ist das neue durchgehende Hauptgleis Fulda – Frankfurt (Main), das zukünftig von den durchfahrenden Zügen genutzt werden wird, noch nicht vollständig hergestellt. Lediglich im südlichen Ausfahrbereich wurden bisher beide Hauptgleise verschwenkt, um Platz für die Baugrube des Autobahntunnels zu schaffen.



Alt und neu auf einem Bild; in der Bildmitte ist bereits der Zugang der Bahnsteigunterführung zum zukünftigen neuen Bahnsteig am Gleis 1 zu erkennen. Das neue durchgehende Hauptgleis Fulda – Frankfurt (Main) ist noch unterbrochen. 3 Fotos: PB&B Osthessen

Mit einem Ende der Bauarbeiten ist wohl erst im Jahre 2013 zu rechnen, wenn auch die Autobahn in Betrieb gehen wird. Zukünftig werden durchgehende Züge den Bahnhof Neuhof mit einer Höchstge-

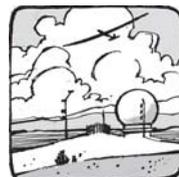
windigkeit von 160 km/h passieren können. Die derzeit planmäßige Geschwindigkeitsreduzierung auf 130 km/h wird dann ebenso wie die zahlreichen Bauzustände der Vergangenheit angehören.

Bahnhof Hünfeld erhält neue Bahnstegunterführung

(jl) Seit Februar 2011 wird in Hünfeld an einer neuen Bahnstegunterführung gebaut. Schnell musste es gehen, denn über die Osterfeiertage wurden im Zuge einer Streckensperrung die Rahmenbauteile für die Unterführung bereits eingebaut. Die nächste Streckensperrung wäre erst im Jahre 2015 möglich gewesen.

Insgesamt 12 Millionen Euro wird die Gesamtmaßnahme kosten. Neben dem Neubau der Unterführung, die auch einen Durchlass bis zur Hauneue erhält, sind auch mobilitätsgerechte Zugänge zu den Bahnsteigen vorgesehen. Dafür sol-

len Rampen gebaut werden. Im zweiten Bauabschnitt werden die Bahnsteige angehoben, um einen stufenlosen Zugang zu den



Kurz vor Ostern waren die Rahmenbauteile im Rohbau fertig gestellt und warteten auf den Einbau unter die Gleise



Cantus-Triebwagen zu erreichen. Weiterhin sollen die maroden Schmetterlingsdächer durch neue Überdachungen ersetzt werden. Insgesamt werden dann über 780 Quadratmeter überdachte Fläche für die Wartenden und Zugreisenden zur Verfügung stehen. Die Maßnahmen bedingen auch einen Umbau der Gleisanlagen. Künftig werden nur noch drei Gleise durch den Hünfelder Bahnhof führen. Wie Bürgermeister Dr.

Eberhard Fennel dazu mitteilte, konnte in intensiven Verhandlungen im vergangenen Jahr mit dem Land Hessen, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund, der Bahn und dem Landkreis Fulda ein Finanzierungskonzept erreicht werden, dem die Stadtverordnetenversammlung einstimmig ihre Zustimmung gegeben hat.

In der zweiten Umbaustufe sollen die Bahnsteige erhöht und die Überdachungen erneuert werden



Main-Weser-Bahn im Takt: Regionalexpressangebot weiter ausbauen

(jl) Erfreut zeigt sich die Fahrplaninitiative „Main-Weser-Bahn im Takt“ über den Beschluss der Stadt Marburg, 5.000 Euro für die Verlängerung und Beschleunigung der Züge der Hessischen Landesbahn (HLB) bereit zu stellen. Die Initiativensprecher Dr. Franz Grolig und Jürgen Lerch werten dies als Wunsch der Stadt Marburg, den Regionalexpressverkehr auf der Main-Weser-Bahn in der Region Marburg nachhaltig zu verbessern.

Marburg ist heute die größte Stadt in Hessen, die nur im Zweistundentakt mit schnellen Regionalexpresszügen bedient wird. Noch weiter verschlechtert hat sich der Fahrplan nach der Verschiebung der Intercityline Hamburg – Karlsruhe um eine halbe Stunde zum Fahrplanwechsel 2009/2010. Selbst wer den zusätzlichen Intercityzuschlag löst, muss mit einem 30/90-Minuten-Wackeltakt bei den schnellen Zügen vorlieb nehmen.

Die Fahrplaninitiative Main-Weser-Bahn im Takt hatte deshalb vorgeschlagen, die heute in Marburg endenden Züge der Hessischen Landesbahn zu beschleunigen. Würden die Halte zwischen Gießen und Marburg entfallen, könnte ein fast durchgehender Regionalexpress-Stundentakt zwischen Marburg und Frankfurt gefahren werden, und dies erstmals ohne IC-Zuschlag. Weiterhin wäre eine Weiterführung bis Kirchhain und Stadtallendorf möglich; heute stehen die Züge eine Stunde nutzlos in Marburg, bis sie wieder nach Frankfurt zurück fahren.

Bei einem Treffen der Fahrplaninitiative mit dem ersten Kreisbeigeordneten Dr. Carsten McGovern Anfang Mai bemängelte dieser den Wegfall der Halte zwischen Gießen und Marburg,

würde das neue Fahrplankonzept kommen. Nach Ansicht der Fahrplaninitiative sind die Unterwegsstationen zwischen Marburg und Gießen aber

auch nach einem Wegfall der Halte der HLB-Züge weiterhin gut angebunden. Neben den stündlich haltenden Mittelhessenexpress-Zügen verkehren einige Regionalbahnen sowie in der Hauptverkehrszeit Verstärkerzüge von und nach Frankfurt. Dr. McGovern gab aber zu erkennen, dass er Züge dann zwischen Gießen und Marburg beschleunigen würde, wenn sie über Marburg hinaus nach Kirchhain und Stadtallendorf durchgebunden würden.

Der regionale Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf (RNV), dessen Vorstandsvorsitzender Dr. McGovern ist, hat über den RMV ein Angebot eingeholt, was eine Verlängerung der Züge nach Stadtallendorf kosten würde. Laut RMV kostet eine einzelne Zugverlängerung für ein ganzes Jahr (jeweils Hin- und Rückfahrt) 85.000 Euro. Nach Abzug von Zuschüssen bleiben für die betroffenen Kommunen und den Kreis Kosten von 38.000 Euro, die aufgebracht werden müssten.



*Schnelle Züge,
viele Fahr-
gäste: Bei der
Einfahrt des
Regionalex-
press Kassel -
Frankfurt,
Marburg ab
17:35 Uhr,
warten rund
160 Fahrgäste
auf dem
Bahnsteig*

*Foto (6. Juni
2011): J. Lerch*



Mitte Mai konkretisierte die Fahrplaninitiative ihren Vorschlag in einem Schreiben an alle betroffenen Kommunen und an den Regionalen Nahverkehrsverband (RNV). Der HLB-Zug Frankfurt ab 16:22 Uhr, Gießen an 17:02 Uhr könnte bei einer Fahrt ohne Zwischenhalt Marburg bereits um 17:21 Uhr erreichen, Kirchhain um 17:30 Uhr und Stadtallendorf um 17:36 Uhr. Mit einer Fahrzeit von knapp 70 Minuten für die Strecke Frankfurt – Kirchhain (110 km) kann der schnelle HLB-Zug problemlos auch mit den Fahrzeiten des Individualverkehrs konkurrieren.

Auf diese Weise würde in der Hauptverkehrszeit nachmittags bis Stadtallendorf über drei Stunden ein sauberer Stundentakt mit schnellen Zügen entstehen, die nur in Frankfurt, Friedberg, Gießen, Marburg, Kirchhain und Stadtallendorf halten. Zusätzlich würden sich im

Knotenbahnhof Marburg die Anschlüsse zur Oberen Lahntalbahn und zu zahlreichen Buslinien verbessern. Die Initiative schlägt deshalb vor, dass sich auch die Kommunen an der Oberen Lahntalbahn an den Kosten beteiligen sollten.

Ziel muss laut der Fahrplaninitiative der Stundentakt mit schnellen Regionalexpresszügen auf der Main-Weser-Bahn sein. Dass die vorgeschlagenen Verlängerungen nach Kirchhain und Stadtallendorf nicht allein von den Anliegerkommunen und dem Kreis finanziert werden können, ist Dr. Grolig klar: „Hier ist auch das Land Hessen über die Verkehrsverbände gefordert, ein ausreichendes und attraktives Zugangebot anzubieten und mitzufinanzieren. Die Main-Weser-Bahn gehört zu den wichtigsten Nord-Süd-Strecken in Deutschland, was sich aber am Regionalexpressangebot nicht bemerkbar macht.“ betont Dr. Grolig.

Bauarbeiten auf der Oberen Lahntalbahn Friedensdorf erhält neuen Bahnsteig

(js) Eine weitere Bautätigkeit wird die Kurhessenbahn während der hessischen Sommerferien auf der Oberen Lahntalbahn durchführen. Zwischen Samstag, 25. Juni zum Betriebsbeginn bis zum Sonntag, 7. August zum Betriebsschluss wird die Strecke zwischen den Stationen Buchenau/Lahn und Biedenkopf gesperrt.

Der Bahnhof Friedensdorf (Lahn) wird während dieser Zeit einen neuen, behindertengerechten Mittelbahnsteig erhalten. Der Bau wird wie bei den beiden im vergangenen Jahr modernisierten Bahnhöfen der Burgwaldbahn, Wetter und Münchhausen, ausgeführt. Der Bahnhof Friedensdorf ist Kreuzungsstation der Oberen Lahntalbahn und noch mit einem mechanischen Stellwerk bestückt, allerdings befindet sich hier seit vergangem Jahr auch das moderne Zentralstellwerk der Burgwaldbahn, welche von hier fernge-

steuert und vollständig überwacht wird.

Für den Bahnsteigumbau ist wieder die Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs (SEV) zwischen den Bahnhöfen Buchenau (Lahn) und Biedenkopf nötig, da das Verlegen mindestens eines Gleises (wie bereits in den vorgenannten Stationen) erforderlich ist. Der Gleisabstand und die Breite der bisher vorhandenen Schüttbahnsteige ist für die Errichtung eines Mittelbahnsteiges nicht ausreichend.

Die Planung des SEV konnte in-

Am 29. August 2009 wartete der Rheingold anlässlich des Streckenfestes der Kurhessenbahn im Bahnhof Friedensdorf auf den Gegenzug. Mangels Oberleitung musste die 103 225 von 218 387 geschleppt werden. Foto: Jürgen Schmied



zwischen abgeschlossen werden, dieser wird nach den folgenden Kriterien abgewickelt: Zwischen Marburg/Lahn und Buchenau sowie zwischen Biedenkopf und Erndtebrück besteht ein feststehender Schienenfahrplan, mit Zuganschlüssen an den Endpunkten in Richtung Gießen/Frankfurt bzw. Kassel und Siegen bzw. Bad Berleburg. Änderungen der Zugfahrzeiten in diesen Abschnitten hätten den Verlust der Taktanschlüsse in Marburg und Erndtebrück zur Folge. Deshalb müssen zwischen Buchenau und Biedenkopf Schnellbusse eingesetzt werden, die aufgrund der knappen Fahrzeit die Stationen Friedensdorf und Biedenkopf-Wilhelmshütte nicht bedienen können. Die Schnellbusse sichern die durchgehende Reiseverbindung auf der Linie Marburg – Biedenkopf - Bad Laasphe - Erndtebrück.

Die Stationen Friedensdorf und Wilhelmshütte werden durch Zusatzfahrten ab Biedenkopf bzw. Buchenau bedient. Die Planung der Fahrten erfolgte überwiegend lastrichtungsbezogen, was für Fahrgäste in nicht stark nachgefragten Relationen teilweise die Inkaufnahme von Umwegen oder Wartezeiten mit sich bringt.

An voraussichtlich vier Tagen wird der Bahnübergang in Friedensdorf gesperrt werden müssen, da dieser die Bahnsteiggleise überquert. Dadurch ergeben sich auch Umleitungen für den Schienenersatzverkehr, die aber in den Busfahrplänen bereits berücksichtigt wurden.

Der Schulferienbeginn in Nordrhein-westfalen ist erst am 25. Juli, was für den Schülerverkehr von und nach Bad

Laasphe entsprechend berücksichtigt worden ist. So erhält beispielsweise aufgrund der späteren Zeitlage des SEV ab Biedenkopf der Bus um 7.07 Uhr (ab Biedenkopf) in Bad Laasphe (Ankunft 7:25 Uhr) einen Busanschluss zum Schloss Wittgenstein.

Während der Sommerferien soll der Fahrradverkehr möglichst wenig beeinträchtigt werden, trotzdem ist die Fahrradmitnahme im Bus aber aus Platzgründen nur sehr eingeschränkt möglich. Um die Situation etwas zu entschärfen werden an allen Samstagen und Sonntagen zwei spezielle Fahrradbuspaare zwischen Buchenau und Erndtebrück angeboten. Hierbei wird ein Bus mit Fahrradanhänger, der bis zu 40 Rädern Platz bietet, zum Einsatz kommen. Die Durchbindung des Fahrradbusses an Samstagen bis nach Erndtebrück wird dabei als Ausgleich für die ansonsten nur eingeschränkt mögliche Fahrradmitnahme angesehen.

Die Fahrplantabellen mit SEV können auf der Internet-Seite der Kurhessenbahn unter „www.bahn.de/kurhessenbahn“ heruntergeladen werden.

Anlässlich der Fahrrad-Großveranstaltung „Lahntal-Total“ am Sonntag, 24.07.2011 (siehe auch Info in dieser Hessenschiene) stellt die Kurhessenbahn sicher, dass die Bauarbeiten an diesem Tag unterbrochen werden und auf der Gesamtstrecke Züge verkehren können. An diesem Tag gilt ein Sonderfahrplan, ausschließlich mit Fahrradtriebwagen vom Typ VT628 und lokbespannten Zügen mit Fahrradwagen, deshalb verkehrt an diesem Tag kein Schienenersatzverkehr!

Lahntalbahn – „schöner warten“ auf den Anschlusszug

(fl) Nach den abgeschlossenen Teilumbauten an den Bahnhöfen Gießen und Limburg haben jetzt die Bauarbeiten am dritten wichtigen Umsteigebahnhof der Lahntalbahn in Wetzlar begonnen. Über den Neubau des benachbarten Busbahnhofs berichtete die Hessenschiene.

Wetzlar – Umsteigebahnhof wird neu gestaltet

Am 16. Mai 2011 wurde auch der Spatenstich für die barrierefreie Gestaltung der Bahnsteigzugänge sowie die Erhöhung der Bahnsteige auf 55cm Höhe vollzogen. Dabei wurde leider deutlich, dass der Bahnsteig 3 an der Lahntalbahn (zunächst?) kein eigenes Bahnsteigdach mehr erhält. Am Gleis 3 fahren aus-

schließlich Züge Richtung Gießen und weiter nach Fulda ab. Der fehlende Wetterschutz wird nur teilweise durch die neu entstehende Überdachung des Busbahnhofs kompensiert. Das Dach bietet zwar Schutz, entsteht aber nicht direkt am Gleis, sondern in einiger Entfernung. In die Bahnanlagen der Hessentagsstadt 2012 werden 9,8 Millionen Euro investiert. In der Planung befinden sich Verbesserungen für die benachbarten Stationen Albs-

Am Wetzlarer Busbahnhof entstehen derzeit die ersten Bussteige. Insgesamt 12 davon werden dem Stadt- und Regionalverkehr dienen und mit einer dynamischen Fahrgastinformation ausgestattet. Ein Großteil des Busbahnhofs wird noch überdacht. Foto: Friedrich Lang



hausen, Stockhausen und Dutenhofen, alle sind in einem Rahmenabkommen über die Verbesserungen an 65 hessischen Bahnstationen enthalten.

HLB-Betriebsaufnahme rückt näher

Zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2011 übernimmt die Hessische Landesbahn (HLB) den Regionalbahnverkehr auf der hessischen Lahntalbahnhof Limburg-Gießen sowie den Gesamtverkehr auf der Vogelsbergbahn Gießen-Fulda und der Rhönbahn Fulda-Gersfeld. Die Lieferung der 23 Fahrzeuge umfassenden Triebwagenflotte erfolgt erst kurze Zeit vor dem Betriebsstart, nämlich zwischen September und Anfang Dezember 2011. Zulassungsschwierigkeiten sind bei der seit Jahren im Einsatz befindlichen Baureihe LINT 41 des Herstellers Alstom voraussichtlich nicht zu erwarten. Die Frage, ob die Flotte komplett betriebsbereit zur Verfügung steht, bleibt dennoch spannend.

Wenige Änderungen am Fahrplan – wer umsteigen will, muss weiter warten

Am Fahrplan der Lahntalbahnhof werden sich nach Übernahme durch die HLB nur Änderungen „im Minutenbereich“ ergeben, so die Aussage der RMV-Pressestelle. Neu ist die grundsätzliche Bedienung des Bahnhofs im Wetzlarer Stadtteil Dutenhofen. Hier hielt bislang nur der Mittelhessen-Express. Durch die Lahntalbahnhof-Züge ergibt sich für den Stadtteil werktags eine Bedienung im ungefähren Halbstunden-Rhythmus. Erfreulich ist auch die Ausweitung des saisonalen Wochenend-Angebotes auf einen Stunden-

takt. Die Züge werden an schönen Tagen sehr stark nachgefragt und verkehren wegen des hohen Aufkommens an Radlern teilweise mit erheblichen Verspätungen.

Weiter nicht befriedigen können die wichtigen Anschlüsse in Eschhofen, Wetzlar und Gießen an die Main-Lahn-Bahn, die Dillstrecke und die Main-Weser-Bahn. In Eschhofen beträgt die Regel-Umsteigezeit nach Niedernhausen beispielsweise 28 Minuten von der Regionalbahn aus Gießen zum Regionalexpress nach Frankfurt. Beim Regionalexpress aus Gießen sind die Umsteigezeiten mit 18 Minuten geringfügig kürzer, dieser Zug hat aber nur für Fahrgäste aus Weilburg Bedeutung.

Wer in Wetzlar nach Dillenburg umsteigen möchte, muss in der Regel 25 Minuten auf den „Mittelhessen-Express“ warten, in der Gegenrichtung sogar mehr als 30 Minuten. Und auch die wichtige Umsteige Verbindung aus dem Lahntal nach Marburg funktioniert in Gießen nicht. Dort wird der nordwärts gehende Mittelhessen-Express nach Marburg und Treysa zwar theoretisch erreicht – die zwei Minuten Umsteigezeit reichen aber meist nicht aus und werden auch nicht „garantiert“. Schlechter kann man Anschlüsse nicht planen!

Etwas besser sieht es in Richtung Frankfurt aus, hier beträgt die Umsteigezeit „nur“ 16 bis 17 Minuten. Allerdings werden nur die schnell fahrenden Regionalexpress-Züge erreicht. Wer aus dem Lahntal Städte wie Butzbach oder Bad Nauheim erreichen möchte, wartet bedeutend länger.

Dillstrecke – keine Lösung für die Siegener Anschlüsse in Sicht

(f1) Der Rhein-Main-Verkehrsverbund zog Mitte Juni 2011 eine Halbjahres-Bilanz für die als „Main-Lahn-Sieg-Bahn“ bezeichneten Regionalexpress-Züge der Main-Weser-Bahn und der Dillstrecke. Als besonders erfreulich wurde das hohe Pünktlichkeitsniveau auf der Strecke gewertet: Durchschnittlich 94 Prozent der Züge waren seit Dezember pünktlich; dem gegenüber steht eine Pünktlichkeit von 77 Prozent im Jahr 2010.

Als pünktlich gilt auf dieser Linie, wie üblich, jeder Zug, der weniger als fünf Minuten verspätet ist. Die Kappung der klassischen Regionalexpress-Verbindung Gießen – Köln in Siegen hat sicher erheblich zur Pünktlichkeit südöstlich von Siegen beigetragen. Erkauft wurde dieser Erfolg allerdings mit dem fast schon regelmäßigen Anschlussverlust in Siegen,

wodurch sich die Reisezeit für umsteigende Fahrgäste um eine Stunde verlängert.

Zum regelmäßigen Anschlussverlust in Siegen erklärt der Verbund: „Infrastrukturelle Engpässe auf der Siegstrecke, aber auch der eingleisige Giersbergtunnel zwischen Siegen und Siegen Ost führen dazu, dass die Anschlüsse nicht immer funkti-

Umsteigen in Siegen am 21. April 2011: Auf Gleis 3 kommt der HLB-Zug laut Plan um 14.05 Uhr an. Auf Gleis 54 hinter der grünen Bahnsteigbude fährt um 14.09 Uhr der Zug nach Köln ab



Mit 4 Minuten Verspätung trifft der Zug der Hessischen Landesbahn (rechts) um 14.09 Uhr in Siegen ein



onieren. Die Hessische Landesbahn kann in Siegen nur maximal drei Minuten auf verspätete Züge aus Köln warten, da ansonsten durch den eingleisigen Giersbergtunnel der Anschluss im Gegenlauf verpasst wird. Um eine Lösung für dieses Problem zu finden, ohne gleichzeitig Probleme auf anderen Linien zu erzeugen, ist im September in Siegen ein Betriebsversuch mit veränderten Gleisbelegungen geplant.“

So würden die Einfahrt der RE 9 aus Köln be-



Mitte: Um 14.10 Uhr haben die ersten Fahrgäste im Laufschrift den Zug nach Köln erreicht

Unten: Um fast 14.12 Uhr hat der letzte Fahrgast den Zug nach Köln erreicht, der mit 3 Minuten Verspätung abfährt



schleunigt und die Umsteigewege verkürzt. Ob und wie dies funktioniert, lasse sich allerdings erst nach diesem Versuch sagen. Pro Bahn & Bus ist sich sicher, dass die geänderte Gleisbelegung das Problem nicht lösen wird. Die Regel-Umsteigezeit in Siegen ist - dermaßen an der Realität vorbei - kurz geplant, dass durch einen verkürzten Fußweg keine entscheidende Verbesserung erzielt werden kann. Hier hilft nur die deutliche Verlängerung der Umsteigezeit - oder die Wiedereinführung des durchgehenden Betriebs.

Im Bereich der Wagenkapazität zeichnet sich nach RMV-Angaben eine Entspannung ab. Auf dem Abschnitt Siegen - Gießen seien in der Spitze maximal rund 80 Prozent der Sitzplätze belegt, lediglich bei der Weiterfahrt nach Frank-

furt könne es zwischen Friedberg und Frankfurt im Berufsverkehr dazu kommen, dass Fahrgäste stehen müssen. Auch die seit April verstärkte Mitnahme von Fahrrädern habe bislang zu keinen merklichen Problemen geführt.

Nach eigener Beobachtung gibt es in den Hessenbahn-Zügen in der Tat weniger Kapazitätsprobleme als im parallel verkehrenden Mittelhessen-Express, wo DB-Regio beispielsweise an Sonntagen stur an der einteiligen Triebwagen-Garnitur festhält.

Für den Fahrplan 2012 kündigt der RMV an, täglich den Spätzug ab Siegen um 23.10 Uhr nach Gießen verkehren zu lassen, der heute nur sonntags fährt. Darüber hinaus sollen weitere noch nicht näher bezeichnete Zugleistungen am Wochenende angeboten werden.

Fahrplanvitrine am Bahnhof Friedberg beleuchtet

(jl) Kommt man mit dem Zug am Bahnhof Friedberg an, fühlt man sich beim Betreten des Busbahnhofs an alte Zeiten erinnert: Buckeliges Kopfsteinpflaster, schmale oder gar keine Bussteige sowie bei Dunkelheit eine nur schwache Beleuchtung.

Die Beleuchtung ist so schwach, dass man die ausgehängten Busfahrpläne bei Dunkelheit nicht lesen konnte. Die Verkehrsgesellschaft Oberhessen (vgo) versuchte deshalb seit mehreren Jahren, mittels einer Beleuchtung die Fahrpläne auch nachts sichtbar zu machen. Aus vielen, für Aussenstehende kaum nachvollziehbaren Gründen war es nicht möglich, ein einfaches Stromkabel zur Vitrine zu legen. Die Vitrine hängt an der Außenwand des Bahnhofs Friedberg, dessen

Besitzer die Deutsche Bahn ist.

In Zusammenarbeit mit der Ausbildungswerkstatt der Oberhessischen Versorgungsbetriebe AG (OVAG) ist es nun Mitte Mai gelungen, die Fahrplanvitrine am Bahnhof Friedberg mit einer Beleuchtung auszustatten. Ausbilder Walter Krauß und die Auszubildenden Max Jankowetz und Marvin Schübler brachten die solarbetriebene Beleuchtung an dem Schaukasten an.



Die neue Beleuchtung bei Tag...

tragfähige Lösung in Form dieser Solarleuchte gefunden hatten. Dann war jedoch noch die Frage zu klären, wie wir sie anbringen könnten“, so Armin Klein weiter.

Hier sei er dankbar, dass sich die Mitarbeiter der Ausbildungswerkstatt der OVAG Netz AG bereit erklärt hätten, die Leuchte sachgerecht zu befestigen. „Die jetzige Anbringung ist das Maximum an Diebstahlschutz verbunden mit dem größtmöglichen Halt, der an dieser Stelle realisierbar war. Mehr konnten wir nicht tun“, erläuterte Armin Klein.

... und in der Nacht in voller Funktion
2 Fotos: Dr. Franz Grolig

„Wir sind ständig bemüht, den Wünschen unserer Kunden nachzukommen und die Beleuchtung der Vitrine stand hierfür schon längere Zeit auf unserer Agenda“, so Armin Klein, Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft Oberhessen. Eine Ursache für die Verzögerung sei der Denkmalschutz gewesen, aufgrund dessen die Verlegung einer Stromleitung nicht möglich gewesen war. „Wir mussten ein wenig suchen, bis wir eine



Wie reaktiviert man eine Bahnstrecke? AG Horlofftbahn besuchte Taunusbahn

(jl) Die Stadt Hungen und die Gemeinde Wölfersheim haben die stillgelegte Bahnstrecke Wölfersheim – Hungen gekauft. Doch wie geht es weiter? Um zu zeigen, wie andere Gemeinden eine ähnliche Situation gelöst haben, lud die Arbeitsgemeinschaft Horlofftbahn zu einer Studienfahrt nach Waldsolms ein.

Eine rund 20-köpfige Studiengruppe brach am 6. Mai 2011 nach Brandobberndorf auf, um sich die Taunusbahn vor Ort anzuschauen. Neben Organisator Stephan Kannwischer von der AG Horlofftbahn nutzten zahlreiche Hungenener Parlamentarier und einige auch aus Wölfersheim die Chance, sich direkt über die Erfahrungen vor Ort zu informieren.

Brandobberndorf ist heute Endpunkt der Taunusbahn. In 72 Minuten fährt man ohne Umsteigen bis zum Frankfurter Hauptbahnhof. Das war nicht immer so: In den

80er Jahren wurde die Strecke für den Personenverkehr stillgelegt, Anfang der 90er Jahre sogar bis Grävenwiesbach abgebaut. Doch schon in dieser Zeit regte sich der Wunsch, die Strecke im Personenverkehr wieder bis Brandobberndorf zu reaktivieren. Auslöser war der Erfolg des vorderen Streckenabschnitts Friedrichsdorf – Grävenwiesbach. Diesen Teil hatte der Hochtaunuskreis von der damaligen Deutschen Bundesbahn gekauft, durchgehend modernisiert und einen attraktiven Fahrplan eingerichtet. Das zukunftsweisende Konzept ging auf: Die Fahrgäste kamen

Von links nach rechts: Dieter Mohn (Geschäftsführer Verkehrsverbund Lahn-Dill), Bernd Heine (Bürgermeister Waldsolms), Norbert Leistner (ehem. Bürgermeister Waldsolms) und Stephan Kannwischer (AG Horlofftbahn) beim Erfahrungsaustausch im Rathaus Brandobberndorf



Die Studiengruppe kurz vor der Fahrt nach Grävenwiesbach auf dem Bahnsteig in Brandoberndorf



in Scharen auf die Schiene zurück.

Der damalige Bürgermeister, Norbert Leistner, berichtete der Studiengruppe von den Erfahrungen: Zahlreiche Abstimmungsgespräche in Wiesbaden waren notwendig, bis der Förderantrag so gestellt war, dass er Aussicht auf Erfolg hatte. Ein Brückenabriss in Brandoberndorf konnte in letzter Minute verhindert werden, sonst wären die Kosten für den Wiederaufbau so hoch geworden, dass sich das ganze Projekt nicht mehr gerechnet hätte.

Die Gemeinde brachte 260 000 Mark für die Infrastrukturkosten auf und zahlte noch einmal rund 200 000 Mark für die Herrichtung des Bahnhofareals und des Park-and-Ride Platzes. Anderthalb Jahre dauerte es von der Antragstellung bis zur Wiederaufnahme des Zugverkehrs, welcher 1999 erfolgte. Bemerkenswert fand Dieter Mohn, damals neuer Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Lahn-Dill, dass sich auch die Umlandgemeinden an den Kosten beteiligten. Grund war ein auf die Bahn abgestimmtes Bussystem, welches auch den Gemeinden ohne Bahnhof einen guten Anschluss an die Taunusbahn brachte.

Der heutige Bürgermeister Bernd

Heine berichtete, dass die Bahnlinie quasi ein „Alleinstellungsmerkmal“ für die beiden Waldsolmer Ortsteile darstellt, die einen Bahnhof an der Taunusbahn haben (Hasselborn und Brandoberndorf). Während in den anderen Ortsteilen (wie auch im Umkreis) die Bodenrichtwerte fallen, steigen sie in den beiden Orten mit Bahnanschluss immer noch. Er betonte auch die für den Taunus wichtige touristische Erschließungsfunktion und konnte von zahlreichen Besuchern des Hasselborner Köhlerfestes berichten, die mit der Bahn an- oder abreisen.

„Man kann viel, wenn man viel will“, spornte Dieter Mohn die Hungener und Wölfersheimer an, die nach dem Informationsaustausch mit der Taunusbahn nach Grävenwiesbach und zurück fuhren. Hier konnten sie sich vom hohen Standard der Bahnsteiganlagen und Fahrzeuge überzeugen. Und auch Altbürgermeister Norbert Leistner riet ihnen: „Ich kann Sie nur ermuntern: Bleiben Sie dran! Der Individualverkehr wird immer teurer und irgendwann wird ihn sich nicht mehr jeder leisten können.“

Wiesbaden Hbf: Sanierung der Hallendächer geht voran Deutsche Bahn saniert für 35 Millionen Euro

(hpg) Mit 17 Millionen Euro aus dem Konjunkturprogramm II des Bundes und 18 Mio. Euro Eigenmitteln der DB Station&Service AG werden die fünf Bahnsteighallen und die Sandstein-Fassaden an den Hallenseiten bis 2014 saniert. Nach Abschluss von Vorarbeiten - die vor allem die Hallenstützen mit Instandsetzung der Fußpunkte und Korrosionsschutzarbeiten betrafen - begann im November 2010 die Sanierung der Hallendächer.

Für diese Arbeiten hat sich eine „ARGE Hauptbahnhof Wiesbaden“ gebildet, die aus der Firma „Eiffel Deutschland“ und der Ed. Züblin AG besteht. Das 35-Millionen-Projekt gilt als besondere Herausforderung für die DB, da parallel geplant und gebaut werden muss. Im Sommer 2009 stellte der Bund die Mittel aus dem Konjunkturprogramm zur Verfügung – unter der Bedingung, dass sie im

„konjunkturwirksamen Zeitraum“, also bis 2011, investiert werden.

Aus diesem Grund wird im Wiesbader Hauptbahnhof bis Ende 2011 Tag und Nacht gearbeitet. Begonnen wurde mit der Halle 5 am Westausgang. Sie und die daneben liegende Halle 4 sollen bis zum Jahresende saniert sein. Die verbleibenden drei Hallenschiffe, darunter die gro-

Im Vordergrund liegen die völlig neu gefertigten Oberlicht-Konstruktionen. Dahinter - mit der weißen Folie – entsteht das Regenrückhaltebecken. Foto: Hans-Peter Günther



Blick auf die Bauarbeiten in der Halle 5, wo das Gleis 10 (Richtung Niedernhausen) liegt

Foto: Hans-Peter Günther



ße Halle mit drei Gleisen am Osteingang, sollen dann bis 2014 folgen. Nach 110 Jahren wäre dann eine Komplettsanierung des Wiesbadener Kopfbahnhofs abgeschlossen.

Fehlende Instandhaltung

In einem Ausschreibungstext werden die Versäumnisse der Vergangenheit benannt: „Durch die Undichtigkeit des Daches und der Entwässerungseinrichtungen sowie der Bombentreffer im 2. Weltkrieg sind umfangreiche Schäden an den Stahlbauteilen und den Fassaden eingetreten.“ Eine kontinuierliche, den Wert der Immobilie erhaltende, Instandhaltung ist über Jahrzehnte unterblieben. Damit kommen die jetzt notwendigen Arbeiten fast einem Neubau gleich.

Nur das innere Tragwerk bleibt bestehen und wird „grundhaft saniert“. Wo es notwendig ist, werden „wesentliche statische Elemente“ ausgetauscht, die äußere Dachkonstruktion wird komplett erneuert. Die Hallenschiffe erhalten, dem modernen Stand der Technik entsprechend, ein zweischaliges Blechdach, das innen jedoch die „Holzoptik der bisherigen Holzverschalung“ aufgreifen soll, sowie Verbundglasflächen. Auch den veränder-

ten Wetterbedingungen will die DB Rechnung tragen. So wird die Entwässerung der Hallendächer an die Starkregen-Ereignisse der letzten Jahre angepasst und die Größe der Abwasserleitungen verdoppelt. In diesem Zusammenhang steht auch die Errichtung eines Regenwasser-Rückhaltebeckens mit Anschluss an das öffentliche Kanalnetz.

Neue Zielanzeigen

Von 2002 bis 2004 waren das Empfangsgebäude mit dem Querbahnsteig für 25 Mio. Euro modernisiert worden und neue Zugzielanzeiger installiert worden. Nicht nachvollziehbar ist allerdings, warum aus den Mitteln des Konjunkturprogramms II bereits während der laufenden Hallensanierung die Fahrgastinformationsanlage (FIA) durch eine „zeitgemäße Anlagentechnik mit LCD-Anzeigern und zentraler Bedienung“ erneuert werden muss. In Wetzlar hat man eine vergleichbare Investition gerade erst „in den Sand gesetzt“, da die Bahnsteigdächer nicht saniert, sondern abgerissen werden.

Aartalbahn könnte wieder dem Güterverkehr dienen

(fl/hpg) Die Aartalbahn Limburg – Diez – Bad Schwalbach – Wiesbaden ist in ihrem rheinland-pfälzischen Abschnitt zwischen Diez und Zollhaus ab Dezember 2014 zur Reaktivierung im Personenverkehr vorgesehen. In nächster Zeit sollen Gespräche zwischen dem Zweckverband SPNV-Nord aus Koblenz und den Gemeinden stattfinden, in denen es unter anderem um finanzielle Fragen der Wiederinbetriebnahme geht.



Günstig für das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Reaktivierung wäre die Aufnahme des Güterverkehrs. Verladen könnte insbesondere die

Firma Schaefer Kalk am Standort Hahnstätten. Das Unternehmen betreibt dort zwei große Steinbrüche, von denen aus umfangreiche Kalkstein-Transporte zur Dyckerhoff AG nach Wiesbaden-Amöneburg und dem Kalkwerk Schaefer in Steeden erfolgen – fast 500.000 Tonnen pro Jahr über die B54. Das Land Rheinland-Pfalz hat der Firma ein Angebot

unterbreitet, um eine Verlagerung von Transporten auf die Schiene zu erreichen. Bis zum Herbst 2011 soll sich das Unternehmen entscheiden, ob es die angebotenen Fördermittel für die Wiederinbetriebnahme des vorhandenen Gleis-Anschlusses nutzt.

Ein weiteres Unternehmen mit ausreichendem Güterverkehrsaufkommen wäre sicher die Firma ACO Guss GmbH in Kettenbach, die sich mit der Passavant-Geiger GmbH die Anlagen der früheren „Michelbacher Hütte“ teilt. Anfang Mai berichtete das Wiesbadener Tageblatt, dass ACO Guss dort ab 2012 für ca. 35 Mio. Euro die modernste Kanalgussan-



Die Weiche zur Aartalbahn wurde von der Bahn außer Betrieb genommen (Abbau Stellmechanik). Sie kann nur noch im geraden Gleis befahren werden, so dass ein Übergang zur Aartalbahn nicht mehr möglich ist

Foto: Hans-Peter Günther

lage in Europa errichten will. Dabei ist die Neuschaffung von ca. 50 Arbeitsplätzen vorgesehen. Lediglich die „Grünen“ in Aarbergen haben im Rahmen einer Veranstaltung nach Möglichkeiten zur Bedienung per Bahn gefragt. Da die Aartalbahn seit dem Jahr 2000 außer Betrieb ist, kann man sich von Seiten der Betriebsleitung derzeit offenbar nur eine logistische Anbindung über die bereits stark belastete B 54 vorstellen.

Der Bahnhof Kettenbach – und das Werk - liegen jedoch nur sieben Kilometer hinter der rheinland-pfälzischen Landesgrenze, so dass sich das Land Hessen für die Reaktivierung dort engagieren müsste. Die Gleisanlagen in Kettenbach sind noch komplett vorhanden und lediglich eine kleinere Brücke über die Aar bei Rückershausen müsste saniert werden. Das Thema Brücken sorgt leider im weiteren Verlauf des denkmalgeschützten hessischen Teils der Aartalbahn für umfangreiche Probleme.

Der Gleisplan im Bahnhof Zollhaus soll auch nach der Reaktivierung ermöglichen, dass bei Bedarf Züge jederzeit weiter in Richtung Süden fahren können. Der Arbeitskreis Aartalbahn wird Gleise westlich des Hauptgleises für Draisinen nutzen. Für einen geplanten Sonderzugverkehr besteht sogar eine Umfahrmöglichkeit für eine Lok. Der Arbeitskreis konnte von der Firma Schaefer Kalk eine Kleinlok (Köf) übernehmen. Die Maschine wurde Ende Juni auf eigenen Achsen von Steeden nach Siershahn und mit Loks der Westerwaldbahn GmbH von dort in die Werkstätte nach Steinebach-Bindweide überführt. Sie

soll für einen zukünftigen Einsatz im Aartal hergerichtet werden.

DB Netz hat eine kurzfristige Wiederinbetriebnahme der Aartalbahn leider durch dauerhaften Verschluss der Einleitungsweiche in Diez erschwert. Die Weiche „315“ wurde ohne Anzeige beim Eisenbahn-Bundesamt außer Betrieb genommen.

Die Aartalbahn für Eisenbahnfreunde im Jahr 2011

Genutzt wird die Aartalbahn im nördlichen Bereich derzeit ausschließlich durch Draisinen des Arbeitskreises Aartalbahn. Die Draisinen können an einigen öffentlichen Fahrtagen genutzt werden oder werden an Vereine etc. vermietet. In Hessen veranstaltet die Nassauische Touristikbahn zwei Bahnhofsfeste. Eines fand am 3. Juli in Hahn-Wehen statt, ein weiteres folgt am 10. Juli 2011 in Wiesbaden-Dotzheim. Dort kann ein Teilstück der Aartalbahn mit Draisinen befahren werden. Der Museumseisenbahnverkehr der Nassauischen Touristikbahn ruht leider während der ganzen Saison. Erhebliche Rückschläge musste der Verein in diesem Jahr durch Brandstiftung und Vandalismus hinnehmen. So wurde ein historischer Personenwagen (Donnerbüche) ein Raub der Flammen und eine Vielzahl von Glasscheiben an Loks und Wagen wurden mutwillig zerstört. Um überhaupt Einnahmen für die laufenden Kosten erzielen zu können, erfolgen in Kooperation mit anderen Vereinen verschiedene Sonderfahrten mit historischen Fahrzeugen auf Strecken rund um Wiesbaden.

ICE-Strecke: Erste Schienenerneuerungen Schleifarbeiten machen Austausch bereits nach neun Jahren nötig

(hpg) Die ICE-Schnellfahrstrecke (SFS) Köln-Rhein/Main ist eine der technisch und finanziell mit höchstem Aufwand zu unterhaltenden Strecken der Deutschen Bahn AG. Dies liegt sowohl an der anspruchsvollen Trassierung als auch den hohen Zuggeschwindigkeiten. Bereits neun Jahre nach Inbetriebnahme müssen jetzt Schienen abschnittsweise erneuert werden.

Im August 2002 wurden die endlos verschweißten Schienen vor Inbetriebnahme des ICE-Verkehrs erstmals geschliffen und profiliert – ein üblicher und notwendiger Vorgang. Im Verlauf des Betriebs hat sich dann aber ein Phänomen gezeigt, das ein regelmäßiges Abfräsen der Schienenoberflächen erfordert. Daher waren in den letzten Jahren unterschiedliche Maschinen zur Gleisbearbeitung während der nächtlichen Zugpausen im Einsatz. Inzwischen müssen auf bestimmten Abschnitten erstmals die Schienen erneuert werden. Ursprünglich sollte ein Tausch erst nach 12 bis 15 Jahren erfolgen.

Die Ursachen

Aufgrund der Geschwindigkeiten von bis zu 300 Stundenkilometern kommt es vor allem in Kurven und Gefällewechsell zu einer hohen Beanspruchung zwischen Rad und Schiene. Da die Kontaktfläche nur wenige Quadratmillimeter beträgt, wirken enorme Kräfte, die zu einer Verfestigung der Oberfläche führen. Auf Dauer ermüdet die betroffene Materialschicht und es bildet sich ein feines Rissmuster. Den Vorgang bezeichnen die Fachleute als „Rollkontakt-Ermüdung“, für die Rissbildung hat sich der englische Begriff „Head-Checks“ etabliert. Fortwährende Hochgeschwindigkeits-Fahrten

der ICE-Züge treiben das Risswachstum voran. Zusätzlich kann Feuchtigkeit eine verstärkende Wirkung ausüben. Ohne eine ständige Überwachung und Bearbeitung der Schienen könnte es langfristig zu Brüchen kommen.

Europaweites Problem

Die feinen Risse bereiten Bahnunternehmen in ganz Europa seit Jahren Kopfzerbrechen. Das Phänomen tritt zunehmend auf und hängt nach Angaben von Experten unter anderem mit der Antriebstechnik moderner Züge zusammen. Früher musste eine Lok den ganzen Zug in Bewegung setzen. Dabei drehten die Räder leicht durch, ein Teil der Antriebskraft ging verloren. Heute sorgen Anti-Schlupfregelungen dafür, dass die Antriebskraft voll auf die Schiene übertragen wird. Das Material wird dabei stark belastet. Außerdem verfügen die ICE-Triebzüge über Antriebe, die auf den gesamten Zug verteilt sind und damit die Kraftübertragung auf die Schiene erhöhen, was diese ebenfalls stärker belastet. Die Probleme werden nach Angaben von Bahnkennern durch die hohe Geschwindigkeit und die Topographie auf der Strecke Köln-Frankfurt noch verschärft. Dort würden Head-Checks so oft auftreten, dass die Schienen drei- bis viermal häufiger geschliffen werden müssten als ur-



Da das Schleifen der Schienen nicht ausreicht um die feinen Rissbildungen zu beseitigen, sind die Schienen bereits mehrfach abgefräst worden. Die Späne müssen abgesaugt und entsorgt werden, damit sie keine Schäden an den ICE-Zügen anrichten. Foto: Günther

sprünglich angenommen. Bei jedem Durchgang wird jeweils etwa ein Millimeter Stahl abgetragen, sodass inzwischen in manchen Abschnitten das zulässige Grenzmaß erreicht wird.

Die DB hat seit 2003 fast alle auf dem europäischen und nordamerikanischen Markt verfügbaren Fahrzeuge zur Schienenbearbeitung getestet. Zahlreiche Fräs- und Schleifmaschinen kamen dabei zum Einsatz.

Lüfter für Tunnelarbeiten

Der bevorstehende Austausch von Schienen wurde jetzt durch einen Zufall bekannt. Die DB hat europaweit die Beschaffung und den Betrieb einer Lüfteranlage zur Bewetterung des Limburger Tunnel (2.395 m) und des Dernbacher

Tunnel (3.305 m) ausgeschrieben und dies mit Arbeiten zur Schienenerneuerung begründet. Die Ausführung soll zwischen dem 26.09. und 10.12.2011 erfolgen. Dieser Auftrag steht laut Ausschreibungstext in Verbindung mit einem bislang nicht bekannten Haushaltstitel: „Bundesmittel für Schienenerneuerung Strecke Köln-Frankfurt/M.“.

Auf Nachfrage teilte ein DB-Sprecher mit, „dass es in Einzelfällen möglich sei, dass das Abbremsen der Fahrzeuge mit Hilfe der Wirbelstrombremse punktuell Fehler an der Schiene verursache. Diese seien aber geringfügig und nicht der Grund für den Schienenwechsel.“ Vielmehr wären durch die Schleifvorgänge die erlaubten Grenzmaße schneller erreicht worden und daher ein Schienenwechsel erforderlich.

Veolia Verkehr setzt Hybridbusse im RMV-Gebiet ein

(fl) Insgesamt fünf Busse der Volvo-Baureihe B 7700 Hybrid setzt Veolia Verkehr Rhein-Main im Rhein-Main-Gebiet ein. Zwei von ihnen sind im traffiQ-Auftrag in Frankfurt unterwegs und daher in der Frankfurter ÖPNV-Farbe subaruvistablu lackiert. Sie verfügen über drei Türen.

In weiß-blau präsentieren sich die drei Fahrzeuge, die für den RMV im Landkreis Offenbach, im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in Darmstadt auf den Linien OF-95, 662 und 663 unterwegs sind. Der Einsatz ist zunächst für drei Jahre vorgesehen.

Das Neuartige an den Bussen ist, dass sie über zwei Antriebe verfügen. Der parallele Hybridantrieb besteht aus einem verkleinerten Dieselantrieb, der durch den zusätzlichen Elektromotor unterstützt oder komplett ersetzt wird. Hierzu wird Bremsenergie in elektrische Energie umgewandelt und in Batterien zwischengespeichert. Diese Energie wird dann zum elektrischen, abgasfreien und fast lautlosen Anfahren an Haltestellen und Ampeln verwendet. Erst ab einer Geschwindigkeit von 15 bis 20 km/h schaltet sich dann auch der Dieselmotor wieder hinzu.

Der Kraftstoffverbrauch sinkt um bis zu 35 Prozent, der Schadstoffausstoß wird um bis zu 50 Prozent minimiert, teilt Veolia Verkehr mit. RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat freut sich über den Einsatz der modernen, umweltfreundlichen Fahrzeuge: „Schon lange geben wir in unseren Ausschreibungen strenge Umweltstandards vor. Mit dem Hybridantrieb zeigt sich eine gute Entwicklungsperspektive in Richtung EMobilität und größere Nachhaltigkeit. Wir sind daher sehr gespannt, wie die neuen Fahrzeuge die Dauerbelastung mit dem ständigen An- und Abfahren meistern und ihre Alltagstauglichkeit beweisen.“

Für traffiQ, die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, begrüßt Geschäftsführer Dr. Hans-Jörg von Berlepsch das unternehmerische Engagement von Veolia Verkehr. „Die Stadt Frankfurt will Vorreiter auf dem Gebiet der Elektromobilität werden. Und sie will ihren öffentlichen Nahverkehr nicht nur attraktiv, sondern auch umweltfreundlich gestalten.“



Der neue Hybridbus von Volvo fährt mit fünf Exemplaren jetzt auch im Rhein-Main-Gebiet

Werksfoto Volvo

U3 in Oberursel barrierefrei – rechtzeitig zum Hesttag

(fl) Am 16. Mai 2011 und damit rechtzeitig zum Hesttag hat die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) die U-Stadtbahn-Station am Bahnhof Oberursel mit Bahnsteigen in der Frankfurter Standardhöhe von 80 Zentimetern in Betrieb genommen. Gleichzeitig wurde die Station auf 75 Meter Länge erweitert.

Damit können die seit Dezember eingesetzten längeren Drei-Wagen-Züge auch am Bahnhof halten, der Zugang zu den Bahnsteigen sowie die Übergänge in die Züge der VGF sind jetzt barrierefrei. Rund 1,1 Millionen Euro hat die VGF in Modernisierung und Verschönerung der Station investiert. Die Bahnsteige erhielten transparente Wartehallen, außerdem wurden akustische und optische Einrichtungen der Dynamischen Fahrgast-Information (DFI) sowie ein Blindenleitsystem mit taktilen Bodenplatten eingebaut. Die Deutsche Bahn hat ihren Bahnhof Oberursel ebenfalls mit Rampen und Aufzügen ausgestattet. Nicht fertig wurde dagegen die Renovierung des Bahnhofsgebäudes.

dem Standard für den ebenen Einstieg in Dreiwagen-Züge.

In den vergangenen Jahren hat die VGF schon die Stationen Oberursel Hohermark, Waldlust, Kupferhammer, Glöcknerwiese, Oberursel Altstadt, Oberursel Stadtmitte, Bommersheim und Weißkirchen Ost sowie die auch von anderen Linien angefahrenen Stationen Niederursel, Wiesenu, Zeilweg, Hedderheim, Holzhausenstraße, Grüneburgweg, Hauptwache, Willy-Brandt-Platz und Südbahnhof barrierefrei umgebaut oder mit Aufzügen nachgerüstet. Von den dabei entstandenen Gesamtkosten in Höhe von 17,9 Millionen Euro hat das Land insgesamt 9,8 Millionen Euro gefördert.

Ebenfalls gerade noch rechtzeitig zum Hesttag wurden auch die beiden Oberurseler U3-Stationen „Lahnstraße“ und „Rosen-gärtchen“ fertig umgebaut. Auch diese Stationen entsprechen jetzt – wie alle Oberurseler Stationen –

*Blick aus dem Riesenrad auf den neu gestalteten Oberurseler Bahnhofsvorplatz
Foto: Friedrich Lang*



Neue Diesellokomotiven für Hessen

(hpg) Viele Jahre hat die Deutsche Bahn AG mit der Beschaffung neuer Diesellokomotiven gewartet. Europaweit veröffentlichte Ausschreibungen wurden wieder zurückgezogen. Während private Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits vor Jahren bewährte oder neue dieselelektrische und dieselhydraulische Loks beschafft haben, sind bei der DB noch die Maschinen der ehemaligen Bundes- bzw. Reichsbahn im Einsatz, wenn auch teilweise in modernisierter Form auf altem Bestand, wie bei der BR 214.

Dieselloks im Güterverkehr

Als Beispiel für den Einsatz von Dieselloks sollen zwei Strecken des Regionalnetzes Westerwald dienen: Auf der Lahntalbahn und der steigungsreichen Unterwesterwaldbahn nach Montabaur und Siershahn herrscht ein reger Güterverkehr. Im Lahntal sind die Züge, die zwischen Wetzlar und Koblenz-Lützel unterwegs

sind, meist „bunt gemischt“. Sie transportieren ganz unterschiedliche Güter wie Holz und Schotter, Schrott, Stahl und Flüssiggas, aber auch heimi-



schen Ton aus dem Westerwald, der in

Die neue Güterzuglok „Gravita“ von Voith fährt auf der Lahntalbahn Richtung Limburg, im Hintergrund das Schloss von Weilburg Foto: Ronny Michael Köppel





Die neuen Dieselloks von Bombardier sollen auf dem Stockheimer Lieschen und zwischen Nidda und Frankfurt zum Einsatz kommen

Werksbild Bombardier

Löhnberg verladen wird. Bislang werden die Waggons von Dieselloks der Baureihe 294 gezogen, die vor mehr als 30 Jahren von der Deutschen Bundesbahn für den schweren Rangier- und „leichten Übergabeverkehr“ beschafft wurden. Bis Ende 2010 hatte die DB für die oft schweren Durchgangsgüterzüge noch die Streckendieselloks der Baureihe 225 im Einsatz, die inzwischen auf drei Maschinen reduziert fast ausschließlich im Tonzugverkehr nach Siershahn eingesetzt werden.

Generationenwechsel

In absehbarer Zeit sollen einige der modernsten Dieselloks der Deutschen Bahn AG von Limburg aus ihren Dienst verrichten. Die Gütertochter „DB Schenker Rail Deutschland“ hat 2008 insgesamt 130 neue dieselhydraulische Loks bei der „Voith Turbo Lokomotivtechnik“ in Kiel bestellt. Der gesamte Auftrag umfasst ein Investitionsvolumen von mehr als 240 Mio. Euro. Alle Fahrzeuge sind mit Partikelfiltern ausgestattet, die in Summe rund 10 Mio. Euro kosten. Die aktu-

elle Abgasnorm erfüllen die Lokomotiven auch ohne den Partikelfilter, mit Filter erfüllen sie jedoch schon die strengere Norm „Stage III B“. Eine der 80 Tonnen schweren Loks des Typs „Gravita 10 BB“, die unter der Baureihe 261 geführt werden, ist seit Mitte Mai zu Ausbildungszwecken in Limburg stationiert und wird auf der Lahntalbahn eingesetzt. Mit der Beschaffung dieses Typs hat sich die DB für die 1000 kW-Variante der Gravita-Produktpalette entschieden, in der ein 8-Zylinder-Motor der Baureihe 4000 von MTU zum Einsatz kommt.

Neue Dieselloks für DB Regio

Die DB AG hat im April 2011 mit Bombardier einen Rahmen-Abrufvertrag über die mögliche Lieferung von 200 Diesel-Streckenlokomotiven für den Personen- und Güterverkehr bis zum Jahr 2020 unterzeichnet. Das geplante Investitionsvolumen beläuft sich auf bis zu 600 Mio. Euro. Die Diesel-Streckenlokomotiven sind so ausgelegt, dass sie sowohl bei DB Regio im Regional- als auch bei

*Die bei den Anwohnern
der Niddertalbahn wegen
ihrer lauten
Motorgeräusche nicht
beliebten Loks der
Baureihe 218 sollen noch
bis Mitte 2013 fahren*



DB Schenker Rail im europaweiten Schienengüterverkehr einsetzbar sind. Die auf Basis der Traxx-Plattform diesel-elektrisch mit Drehstrom angetriebenen Loks sollen anstelle eines großen Diesel-aggregates über vier „innovative Industrie-Dieselmotoren“ verfügen. Dies soll ein Zu- oder Abschalten von einzelnen Motoren je nach gefordertem Leistungsbedarf ermöglichen und eine Kraftstoff sparende und umweltfreundliche Fahrweise gewährleisten. Die neuen Loks erfüllen laut Herstellerangaben die ab 2012 gültigen neuen EU-Abgasnormen der Stufe IIIB. Die Fahrzeuge werden für eine Spitzengeschwindigkeit von bis zu 160 Stundenkilometern ausgelegt.

Die ersten 20 Lokomotiven im Wert von 60 Mio. Euro sollen Mitte 2013 geliefert werden und bei DB Regio zum Einsatz kommen. Vorgesehen sind sie u.a. in den Spitzenlastzeiten auf der RMV-Linie SE 32 (Frankfurt – Bad Vilbel – Friedberg – Nidda) und der RMV-Linie 34 (Frankfurt Hbf – Bad Vilbel – Glauburg-Stockheim) vor modernisierten Doppelstockwagen.

Loks aus Kassel

Nach Angaben von Bombardier erfolgt die Endmontage der neuen Loks in Kassel, während die Rohbauten am Bombardier-Standort im polnischen Wroclaw produziert und die Drehgestelle aus dem Werk in Siegen geliefert werden sollen. Die Bombardier-Standorte in Kassel und Siegen sowie der Schweizer Standort Zürich sollen für die Produktentwicklung verantwortlich zeichnen. Die Antriebs- und Steuerungssysteme würden an den Standorten Mannheim und Hennigsdorf gefertigt.

Nach den Pannen mit den immer noch nicht in Betrieb befindlichen E-Triebwagen vom Typ Talent 2 scheint die DB nichts gelernt zu haben, wenn es in der Vereinbarung lediglich heißt: „Der Hersteller ist für die Zulassung verantwortlich.“ Das sind die Hersteller wohl auch aktuell schon, aber es fehlt die zeitliche Festlegung, dass dies zeitgerecht vor dem vertraglich festgelegten Auslieferungstermin zu geschehen hat.

Pünktlichkeit im RMV sehr hoch – Quartalsbericht vorgestellt

(lk/rmv) Im ersten Quartal 2011 waren fast 97 Prozent der S-Bahn-Züge und im Schnitt mehr als 90 Prozent aller Regionalzüge im Rhein-Main-Verkehrsverbund pünktlich. Damit erreichen die Verkehrsunternehmen im RMV die besten Pünktlichkeitswerte seit Beginn der Qualitätsmessungen im Jahr 2001.

„Wir freuen uns sehr, dass wir in diesem Jahr bisher so fantastische Werte haben“, sagte Professor Knut Ringat, Sprecher der Geschäftsführung beim RMV. „Besonders auf der S-Bahn, die für uns das Rückgrat des Schienenverkehrs im RMV darstellt, sind die Züge so pünktlich wie noch nie.“

Besonders gut schnitt die S4 Kronberg – Langen ab, bei der die Pünktlichkeit über 98 Prozent läge, sowie die S1 Rödermark - Ober Roden - Wiesbaden mit 97,45 Prozent. Auch die „anfälligen“ Linien S7 und S8 erreichten Werte über 95 Prozent. Insgesamt komme die S-Bahn damit auf einen Pünktlichkeitswert von

96,7 Prozent. Zum Vergleich: Im ebenfalls bereits sehr guten Jahr 2010 lag der durchschnittliche Pünktlichkeitswert bei 94,8 Prozent, 2009 bei 94,4 Prozent.

Auch bei den Regionalzügen liegen die Werte bislang in einem sehr guten Bereich. Dazu tragen auch die sogenannten nicht-bundeseigenen Verkehrsunternehmen bei, die auf den ausgeschriebenen Teilnetzen im RMV mittlerweile über 40 Prozent der Leistung erbringen. So fuhren bei der Hessischen Landesbahn 98,4 Prozent der Züge pünktlich, bei der Vias auf dem Odenwaldnetz immerhin rund 93 Prozent. Auch die DB Regio Hessen erreichte auf den Linien, die sie betreibt, einen Gesamtwert von knapp 93 Prozent.

Alle Unternehmen konnten die Pünktlichkeit gegenüber dem Vorjahr damit steigern. Ausreißer nach unten sind die Linien 63/75 Wiesbaden – Darmstadt –Aschaffenburg mit zirka 87 Prozent Pünktlichkeit



Pünktlichste S-Bahnlinie mit über 98% ist die S4 Langen - Kronberg, hier im Haltepunkt Eschborn-Süd

– auch diese aber deutlich besser als 2009 – sowie die RheingauLinie mit 89 Prozent. Allerdings werden bei den neu ausgeschrieben Linien deutlich strengere Maßstäbe angesetzt: Hier gilt ein Zug verspätet, wenn er mehr als 3 Minuten nach Plan kommt. Bei den übrigen Linien zählen die Züge erst ab sechs Minuten Verspätung als unpünktlich.

Pro Bahn & Bus freut sich über die guten Ergebnisse, da Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bei den Kunden hoch im Kurs stehen. Wichtig ist nach Ansicht des Verbandes aber auch eine Anschlusssicherung an Knotenpunkten, um schnelle Reisezeiten zu gewährleisten. Hier sieht der Fahrgastverband noch weiteres Verbesserungspotential für die nächsten Jahre.

RMV-Tarifreform kommt mit Preiserhöhung **Vergünstigte Tageskarte spart künftig den zweiten Gang zum Automaten**

(fl) Der RMV-Tarif wird auch im Dezember 2011 wieder angehoben. Die Teuerung liegt diesmal bei durchschnittlich 2,7 Prozent und wird mit steigenden Personal- und Energiepreisen begründet. Stabil bleiben die Preise für Einzelkarten in den drei oberen Tarifstufen 5, 6 und 7.

Erfreulich ist, dass der Verbund für Hin- und Rückfahrten ab Dezember 2011 eine Rabattierung einführt, und zwar in Form einer vergünstigten Tageskarte. Bislang ist es so, dass abhängig von Regionen, aber auch von Preisstufen, eine Tageskarte preislich meist oberhalb, selten auch etwas unterhalb der Summe von zwei Einzelkarten liegt.

Ab dem neuen Fahrplanjahr 2011/2012 lohnt es sich dann fast in allen Preisstufen, für Hin- und Rückfahrt eine Tageskarte zu kaufen. Einzige Ausnahmen sind Fahrten innerhalb der Großstädte Frankfurt, Wiesbaden und Mainz. Denn dort sei das Angebot so gut ausgebaut, dass höhere Kosten abzudecken sind und die Fahrgäste die Vorteile einer Tageskarte viel intensiver nutzen können als in ländlichen Regionen, so die Meinung des RMV. Ein weiterer Grund dürfte sein, dass bei den eher kurzen Fahrten in den Großstädten es häufiger vorkommt, dass Tageskarten an andere Kunden weiter gegeben werden.



Werden wieder teurer, im Schnitt 2,7 Prozent: RMV-Fahrkarten

Erfreulich ist, dass für viele Kunden künftig bei der Rückfahrt der Gang zum Fahrkartenautomaten entfällt. Außerdem ist es angenehm, bei einer Fahrt in Städte hinein zwischen der Ankunft und der Abfahrt noch mal schnell eine Kurzstrecke fahren zu können, ohne sich Gedanken machen zu müssen, ob diese zeitlich oder streckenmäßig zur Hin- oder Rückfahrt „passt“.

Der RMV bezeichnet die Einführung der vergünstigten Tageskarte als Teil der lange versprochenen und von der Politik und engagierten Fahrgästen immer wieder angemahnten Tarifreform. Die RMV-

Pressemitteilung zitiert die Frankfurter Oberbürgermeisterin und RMV-Aufsichtsratsvorsitzende Petra Roth: „Die Angebotsqualität spielt damit erstmals im allgemeinen Fahrkartensortiment eine Rolle bei der Preisbildung“. Die „jetzt wieder zum Leben erweckte Rückfahrkarte“, so Roth, sei bereits der dritte Abschnitt der stufenweise vom Aufsichtsrat vorgesehenen Tarifreform. „Zunächst haben wir gemeinsam das Semesterticket auf Dauer verankert und dann als zweites für Schülerinnen und Schüler die kreisweit gültige CleverCard in zwei Modellversuchen gestartet.“

Kommentar:

RMV-Fahrkarten sind zu teuer

Pro Bahn & Bus kritisiert wiederholt das im bundesweiten Vergleich hohe und immer weiter steigende Preisniveau des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, dem allenfalls in den Großstadtregionen ein adäquates Angebot gegenüber steht.

Insbesondere sieht unser Verband auch Ungerechtigkeiten im RMV-Tarif. Einerseits spiegelt das „Wabensystem“ kaum die tatsächlichen Entfernungen wieder – eine 25 Kilometer lange Fahrt in einem RMV-Zug kann günstig ausfallen. Oder auch extrem teuer, wenn beispielsweise drei der sehr unterschiedlich großen Tarifwaben durchfahren werden.

Ein weiterer Kritikpunkt ist der hohe Preis für Einzelkarten und damit für Gelegenheitskunden. Hier verkauft der Verbund einerseits Leistungen für derzeit bis zu 27,00 Euro pro Hin- und Rückfahrt in der höchsten Preisstufe, die ein anderer (Gelegenheits-) Kunde als Zugabe zum Erwerb einer Eintrittskarte erhält, wenn sie den Aufdruck „Kombiticket“ erhält.

Wenn es schon offenbar so schwierig ist, für einen wirklich gerechten Tarif zu sorgen, dann sollte man sich vielleicht auf einen wirklich günstigen Tarif einigen – und damit für eine Vorwärtsstrategie bestehend aus mehr Nachfrage und mehr Angebot. Wirkliche Metropolregionen wie Stockholm oder Berlin weisen den Weg in diese Richtung.

Friedrich Lang

Kleinstadtbahnhof begeistert Geschichten rund um den Bahnhof Lüttin zu Beginn der 1970er-Jahre jetzt auf DVD erschienen

(sts) Lüttin (Plön), so heißt die kleine Stadt im Norden, um die sich in einer beliebten Fernsehserie von 1972 alles um die Geschehnisse rund um den Bahnhof dreht. Mittelpunkt des Geschehens sind die Pächter der Bahnhofsgaststätte Gustav Hennig, ehemals Koch in einem Speisewagen, und Frau Hanne.

Diese Rollen werden von keinen geringeren als Gustav Knuth und Heidi Kabel gekonnt in Szene gesetzt. Sie sorgen mit ihren beiden Kindern Wolfgang (Gunther Beth) und Tochter Uschi (Karin Buchholz) sowie der Küchenhilfe Trudchen (Käte Jaenicke) dafür, das immer etwas los ist in der kleinen Bahnhofsgaststätte von Lüttin, in der sich das gesamte gesellschaftliche Leben des Ortes abzuspielen scheint.

Probleme, wie die drohende Stilllegung der Güterabfertigung von Lüttin oder der Kampf um den Halt des „Nord-Express“ sind nur einige Themen, die in den 13 jeweils 25 Minuten dauernden Folgen der ersten Staffel behandelt werden. Wer den Charme und die schräge Mode der 70er Jahre mag und zudem eine Vielzahl von Triebwagen, Dieselloks (V 200, 212, 215), Köf, alte Omnibusse und Fahrzeuge, der kommt nicht an dieser Kultserie vorbei.



Eisenbahnfreunden geht dabei sicherlich das Herz auf, wenn man auf DVD verewigt den kleinstädtischen Bahnalls- tag 1972 noch einmal miterleben kann. Die Amtsstuben des Bahnhofsvorstehers, die Fahrkartenausgabe und das mechanische Stellwerk von Lüttin von innen. Nicht zuletzt der Kampf um den Niedergang des Schienengüterverkehrs und die massiv aufkommende Konkurrenz durch den LKW-Verkehr spiegelt die Entwicklung der damaligen Zeit recht realitätsnah wieder, wenngleich die Geschichten um den Bahnalls- tag dem damaligen Zeitgeist entsprechen und aus Sicht des Eisenbahnfreundes eher nur Beiwerk sind.

Rundum ein gelungenes Werk, welches der Verlag Pidax Film Media Ltd. nunmehr veröffentlicht hat. Bleibt zu hoffen, dass baldmöglichst auch die zwei-

Hanne Henning (Heidi Kabel) und Gustav Henning (Gustav Knuth) verreisen mit der Bahn

2 Fotos: Pidax Film Media



te Staffel von 1973, „Neues vom Kleinstadtbahnhof“, auf DVD erscheinen wird, denn im Fernsehen war die Serie letztmalig in den 90er Jahren zu sehen. Zu

bestellen unter Art.-Nr.: 4260158190725 bei SAD Home Entertainment GmbH, empfohlener Verkaufspreis: 19,99 Euro. Bestellbar unter www.apk-shop.de

Buchvorstellung: **Balduinstein**

(hpg) Der Bau der Lahntalbahn brachte vor über 150 Jahren vielfältige Veränderungen in die kleine, vorher abseits der Verkehrswege gelegene Lahntalgemeinde. Für Willi Bode, der bereits zahlreiche Beiträge zur regionalen Geschichte veröffentlicht hat, war ein im Wiesbadener Hauptstaatsarchiv erhaltenes Dokument der Auslöser für die Erforschung der Lebensumstände in Balduinstein in den Jahren um 1860.

In einem Schreiben an das Herzogliche Amt in Diez wendeten sich 43 Bürger im Jahr 1859 gegen die Aufnahme von „Fremden und Ausländern“ in die Gemeinde und beschreiben dabei ausführlich die wirtschaftlichen Verhältnisse in dieser Zeit. Das Schreiben an die Obrigkeit ist der „rote Faden“, der sich durch das umfangreiche erste Kapitel des jetzt vom Weilburger Lahnbrück-Verlag her-

ausgegebenen Büchleins zur Ortsgeschichte zieht. Allerdings muss man wissen, dass alle Menschen, die außerhalb des Herzogtums Nassau wohnten als Ausländer galten, auch wenn sie beispielsweise aus dem benachbarten Kurhessen stammten und das Bürgerrecht beantragten.

In akribischer Archivarbeit hat der ge-



Anlässlich der Buchvorstellung „Balduinstein“ präsentiert der Heimatverein das neue Buch: Bernd Bremser, Vorsitzender Heimatverein Balduinstein, Gisela und Willi Bode (Autor), Bürgermeister Paul Wendt und Franz-Josef Bode Foto: Hans-Peter Günther

bürtige Balduinsteiner zahlreiche interessante Details zusammengetragen, die beispielsweise Löhne und Kosten gegenüberstellen.

Balduinstein verändert sich

Wie die zahlreichen farbig wiedergegebenen Pläne zeigen, führte der Bahnbau zu erheblichen Eingriffen, die auch die Lahn betrafen, deren Bett teilweise umgelegt wurde. Da die Eisenbahn-Ingenieure Wert auf eine hochwassersichere Trasse legten, wurden die Gleise auf einem hohen Damm verlegt. Für die Errichtung des seitdem Lahn und Ort voneinander trennenden Bauwerks mussten einige Häuser abgerissen werden, Gärten gingen verloren.

Im zweiten Kapitel beschäftigt sich Bode mit den 1321 an „Baldenstein“ verliehe-

nen Stadtrechten. Obwohl sich die Gemeinde aufgrund ihrer sehr beengten Lage abseits der Verkehrswege nie zur Stadt entwickeln konnte, hatten die Rechte immerhin 564 Jahre Bestand. Der dritte Abschnitt des mit zahlreichen Abbildungen versehenen und spannend zu lesenden Werkes beschäftigt sich mit der Geschichte des Weinbaus in Balduinstein, Hausen und Schloß Schaumburg.

Das 180 Seiten starke Buch im Format A5 kann in Balduinstein in der Bäckerei Fetter erworben werden und ist in den Filialen der Buchhandlung Schaefer in Diez und Limburg vorrätig. Es kann auch direkt beim Lahnbrück-Verlag in dessen Onlineshop erworben werden.

*Balduinstein, 180 Seiten, Preis: 14,95 Euro
ISBN: 978-3-9812777-6-0*

R4 Kassel – Korbach, RT4 Kassel-Königsplatz – Wolfhagen

Aktueller Stand der Bauarbeiten zum Ausbau zwischen Obervellmar und Heckershausen

(mb) Im Herbst 2010 begannen die Bauarbeiten zur letzten Ausbaustufe des Regiotram-Konzeptes, die den Bau eines dritten Gleises im Bahnhof Obervellmar, den zweigleisen Ausbau der Strecke Kassel – Korbach zwischen Obervellmar und Heckershausen, den Bau des neuen Haltepunktes Ahnatal-Casselbreite sowie den Ausbau des Haltepunktes Heckershausen zum Kreuzungsbahnhof beinhalten (die Hessenschiene berichtete). Mit der Sperrung des Abschnittes Kassel – Weimar vom 27. Juni bis 7. August 2011 erreichen die Bauarbeiten eine entscheidene Phase.

Während der sechswöchigen Sperrzeit wird der Bahndamm zum Bau des zweiten Gleises zwischen Obervellmar und Heckershausen verbreitert und das Gleis verlegt sowie der neue Regiotram-Haltepunkt Ahnatal-Casselbreite gebaut. Im Rahmen des zweigleisigen Ausbaus wird im Bereich Obervellmar eine neue breitere Brücke eingeschoben. Des Weiteren werden zwei bisher nur mit Andreaskreuzen gesicherte Bahnübergänge mit einer Schrankenanlage ausgerüstet. Größtenteils bereits abgeschlossen sind die Arbeiten zum Ausbau des bisherigen Haltepunktes Heckershausen zum Kreuzungsbahnhof.

Nach Abschluss der Bauarbeiten nach den Sommerferien werden sich die Ar-

beiten auf den Bau des dritten Gleises im Bahnhof Obervellmar konzentrieren. Die Gesamtmaßnahme soll zum Fahrplanwechsel 2012 abgeschlossen sein. Ab dann soll die Regiotram im Halbstundentakt zwischen Wolfhagen und der Kasseler Innenstadt verkehren. In Verbindung mit der dann ebenfalls im Halbstundentakt verkehrenden Regiotram-Linie RT3 Warburg (Westf) – Kassel-Auestadion wird den Fahrgästen zwischen Obervellmar und Kassel ein Viertelstundentakt angeboten.

Obere Lahntalbahn Marburg - Biedenkopf - Erndtebrück RMV-Linie 43

Bahnübergänge werden modernisiert

(js) Nachdem bereits in den vergangenen Jahren die Bahnsteige auf fast allen Stationen erneuert wurden, finden derzeit auf der Oberen Lahntalbahn umfangreiche Modernisierungen an Bahnübergängen statt. So werden teilweise alte Blinklicht- und Schrankenanlagen erneuert sowie auch neue Anlagen an unfallträchtigen Überwegen neu errichtet. Dies geschah zum Beispiel in Sterzhausen und in Biedenkopf-Ludwigshütte. Weitere Sicherungsanlagen sind noch im Bau.

Lahntal total

(js) Bereits in den vergangenen Jahren schon zur Tradition geworden, so findet auch in diesem Jahr wieder der große Radwandertag „Lahn total“ statt. Am 24. Juli 2011 wird dann wieder die Bundes-

straße 62 zwischen Cölbe und Feudingen bei Bad Laasphe für den Autoverkehr gesperrt. Zahlreiche Attraktionen und Verpflegungsstationen werden die Radler und Skater wieder erwarten.

Die Kurhessenbahn wird an diesem Tag wieder einen Sonderverkehr einrichten, um den Rücktransport der müden Teilnehmer zu gewährleisten. Ebenso werden die fleißigen Helfer der „Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs im Raum Marburg“ (AFS) wieder in den Zügen Hand an die Fahrräder anlegen und beim Ein- und Ausladen behilflich sein. Leider lag von Seiten der Kurhessenbahn zum Redaktionschluss noch kein Fahrplan vor. Deshalb müssen wir an dieser Stelle auf die Internetseite www.bahn/kurhessenbahn.de oder kurzfristige Veröffentlichungen in Tageszeitungen verweisen.

Dillstrecke Gießen - Wetzlar - Dillenburg - Siegen RMV-Linie 40 Bahn erneuert Gleise zwischen Haiger und Niederdielfen

(fl) Die Deutsche Bahn AG erneuert vom 24. Juni 2011 bis 8. August 2011 zwischen Haiger und Niederdielfen sowie vom 4. Juli 2011 bis 8. August 2011 zwischen Siegen und Siegen Ost die Gleise auf einer Streckenlänge von rund 13 Kilometern.

Die Totalsperrung erfordert einen Schienenersatzverkehr, der aus zwei Linien besteht. Eine Linie verkehrt in der

*Rechte Seite: "Romantische Fotomotive" sind an den Bahnstrecken rund um die Industriestadt Wetzlar eher selten zu finden. Mit etwas Glück gelingt es allerdings, den neuen Flirt-Triebwagen der Hessenbahn zusammen mit der mehr als 600 Jahre alten Burg Hermannstein auf ein Foto zu bringen
Foto: Friedrich Lang*

Relation von Siegen nach Haiger und bedient alle Zwischenhalte. Diese Linie hat in Siegen Anschluss u. a. aus der RegionalExpresslinie 9. In Haiger besteht Anschluss an den Main-Lahn-Sieg-Express.

Darüber hinaus wird zusätzlich eine zweite Bus-Direktverbindung von Dillenburg nach Siegen und Gegenrichtung über die BAB A 45 eingerichtet. Diese Linie verbindet das Oberzentrum Siegen in Dillenburg mit dem Mittelhessen-Express in und aus Richtung Frankfurt. Der Eurocity 112/113 Siegen – Klagenfurt (-Zagreb) beginnt und endet während der Bauzeit bereits in Frankfurt.

Sieger Fahrgäste dürfte es wenig freuen, dass der „schnelle“ Bus über die Autobahn ausgerechnet mit dem langsamen Mittelhessen-Express verknüpft ist. Theoretisch besteht auch eine Fahrmöglichkeit über die Hellertalbahn, allerdings mit erheblich verlängerten Fahrzeiten.

Verbesserungen an den Stationen

Dillenburg, Herborn, Ehringshausen und Dutenhofen sind im Modernisierungspaket für 65 hessische Bahnstationen enthalten, welches derzeit zwischen dem Land, der Bahn und dem RMV



abgestimmt wird. Für Ehringshausen wurde bekannt, dass die Deutsche Bahn den Bau eines Außenbahnsteigs sowie einer Personen-Unterführung beantragt hat.

U-Bahn Frankfurt **A-Tunnel wird barrierefrei**

(fl) An den Stationen Schweizer Platz sowie Miquel- / Adickesallee hat die VGF zwar schon die Bahnsteige erhöht beziehungsweise die Gleise abgesenkt, der nachträgliche Einbau von Aufzügen steht aber für 2011 noch auf dem Plan: Am Schweizer Platz sind zwei Aufzüge für rund 1,8 Millionen Euro vorgesehen, an der Miquelallee vier Aufzüge für 2,76 Millionen Euro. Nach Abschluss dieser Arbeiten ist die Innenstadt-Tunnelstrecke der

Linien U1 bis U3 und U8 (A-Tunnel) bis auf die Haltestelle Eschersheimer Tor barrierefrei.

In den oberirdischen Streckenabschnitten Richtung Bad Homburg und Ginnheim fehlen noch die Stationen Riedwiese/ Mertonviertel, Ober-Eschbach, Römerstadt, Ginnheim sowie die wenig frequentierte Station Niddapark. Im weiteren Netz wurde kürzlich der Halt „Fischstein“ an der U6 ausgebaut.

Straßenbahn **Neubau der Straßenbahnlinie 18** **zum Frankfurter Bogen**

(jl) Der Frankfurter Bogen ist eine 72 ha große Siedlung am östlichen Rand des



Im Frankfurter Stadtteil Preungesheim wird die Straßenbahnlinie 18 an der künftigen Haltestelle Gravensteiner Platz enden Foto (11. Juni 2011): Andreas Christopher

Frankfurter Stadtteils Preungesheim. Sie befindet sich mit drei Abschnitten seit 2004 im Bau und dürfte etwa 2014 vollendet sein (Stand: März 2011). Die Siedlung erhielt diesen Namen, weil sie nördlich und östlich von einem bogenförmigen Verlauf der Bundesautobahn 661 begrenzt und umschlossen ist.

Zur besseren und direkten Verkehrsanbindung wird seit April 2009 eine 3,5 km lange Straßenbahntrasse von der nördlichen Innenstadt über die Friedberger Landstraße zum Frankfurter Bogen (Endstation Gravensteiner Platz) gebaut, die neue Linie 18 soll im Dezember 2011 in Betrieb gehen.

Darmstadt: Straßenbahn Arheilgen-Nord vor der Inbetriebnahme

(fl) Die Verlängerungsstrecke der Arheilgener Straßenbahn von ihrer bisherigen Endstelle im Zentrum des Stadtteils (Hofgasse) bis an den nördlichen Ortsrand wird am 6. August 2011 feierlich in Betrieb genommen. Damit endet eine mehrjährige Bauphase, in der auch die bestehende Strecke von Darmstadt her im Arheilgener Ortsgebiet grundhaft erneuert wurde (die Hessen-Schiene berichtete). Da bis zur Inbetriebnahme noch der so genannte „Lückenschluss“ an der bisherigen Endstelle hergestellt werden muss, enden derzeit alle Fahrten der Linien 6, 7 und 8 an der Gleisschleife



*In Darmstadt enden die Straßenbahnen der Arheiliger Linie künftig an der neuen Endstation "Dreieichweg" im Norden Arheilgens
Foto (7. Juni 2011): Andreas Christopher*

Merck, wo auf Busse umgestiegen werden muss. Die bisherige Endstelle Hofgasse, an der auch noch eine denkmalgeschützte Wagenhalle der Straßenbahn zu finden ist, wird mit einem neuen Einkaufsmarkt überbaut.

Auch Darmstadt setzt Hybridbusse ein

(fl) Neben dem privaten Verkehrsunternehmen Veolia setzt auch die Darmstädter HEAG Hybridbusse ein. Die Fahrzeuge sind ein Ergebnis des gemeinsamen Forschungsprojekts »Green Move« des Darmstädter Verkehrsunternehmens HEAG mobilo, der TU Darmstadt, des Antriebsspezialisten Vossloh Kiepe und

des niederländischen Buserstellers VDL Bus & Coach und Teil der Modellregion Elektromobilität Rhein-Main, die im Rahmen des Bundesprogramms »Elektromobilität in Modellregionen« gefördert wird.

Während bei herkömmlichen Dieseln die Bremsenergie ungenutzt bleibt, wird sie beim Hybridbus in Hochleistungskondensatoren (Supercap-Modulen) auf dem Dach des Fahrzeugs zwischengespeichert und beim nächsten Anfahren bzw. Beschleunigen wieder zur Verfügung gestellt. Dieses Prinzip der Rekuperation verringert den Kraftstoffverbrauch erheblich.

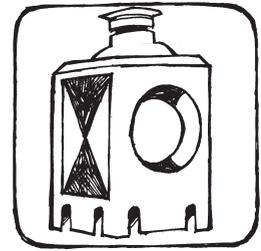
Die Arche Noah heute

(fl) Es war ein Mann namens Noah, der dem Wesen nach das erste Massenverkehrsmittel der Welt schuf und erfolgreich in Betrieb nahm. Wie wir am heutigen Artenreichtum unschwer erkennen können, klappte das ganze Vorhaben recht gut.

Wie sähe es aus, wenn Gott die gleiche Aufgabe hier und heute einem Erdenbürger übertragen würde? Könnte ein heutiger Noah gleich mit dem Bau beginnen, so wie es sein Urahn getan hat? Wohl kaum. Bei der Größe des Auftrags fordert das Bundeskartellamt eine europaweite Ausschreibung statt der freihändigen Vergabe an Noah. Die kann natürlich nur dann zum Abschluss gebracht werden, wenn alle Klagen von unterlegenen Mitbewerbern abgewiesen oder zurückgezogen sind.

Eine positive Nutzen-Kostenuntersuchung sowie den Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung und des Raumordnungsverfahrens vorausgesetzt, kann der Bau der „Arche 2012“ gewiss nach vier bis fünf Jahren beginnen. Zwischenzeitlich ist eine Reihe von Anwohnerklagen abzuarbeiten von Menschen, die Änderungen des Mikroklimas, unzumutbare Schattenwürfe oder eine erhöhte Erdstrahlenbelastung durch den Archenbau befürchten. Ein abschließender „Stresstest“ bestätigt aber die grundsätzliche Eignung des Entwurfs.

Jetzt geht es endlich los, denn es ziehen erste Regenwolken am Himmel auf? Gemach, gemach! Die Europäische Union fordert eine Trennung von Infrastruk-



tur und Betrieb sowie einen grundsätzlich diskriminierungsfreien Zugang für Konkurrenten. Die erneute Ausschreibung gewinnt einer der Global Player des Massentransports, beispielsweise DB Mobility Logistics Networks. „Alle reden vom Wetter – wir nicht“ – wählt die Marketingabteilung als corporate identity Slogan für das neu zu gründende und schnellstens zu zertifizierende Tochterunternehmen „DB Rainion“.

Mit dem Auftraggeber werden abschließende Verhandlungen geführt, ob die gewünschten Maße „300 Ellen lang, 50 Ellen breit und 30 Ellen hoch“ angemessen sind, oder ob doch eine geringere „Gefäßgröße“ zum Einsatz kommen kann. Am Bau des Fahrzeugs selbst werden alle namhaften deutschen Fahrzeughersteller beteiligt.

Das Inbetriebnahmeverfahren der Arche Noah wird selbstverständlich eng mit der Aufsichtsbehörde, dem eigens neu gegründeten Erdenrettungs-Bundesamt (EBA) abgestimmt und lässt sich schon nach wenigen Monaten abschließen. Man hat aus vergangenen Fehlern ja gelernt. Das geplante Preissystem mit Frühbucherabatt kommt dagegen nicht mehr zur Anwendung, denn es beginnt zu regnen und zu regnen...

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

HS84

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

