

# HESSEN SCHIENE

Nr. 85 Oktober - Dezember 2011



- Neue Chance für die Edertalbahn?
- Wie geht es weiter mit der Horlofftbahn?
- S-Bahn S6: Planfeststellung hat begonnen



ERGREIFENDE SZENE, IRGENDWO IN DEUTSCHLAND 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. Friedrich Lang, Jürgen Lerch, Oliver Günther, Dr. Franz Grolig, Hans-Peter Günther, Andreas Christopher, Jürgen Schmied, Lars Kühnemund, Mathias Bootz, Stefan Sitzmann

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 25.11.2011  
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,

ein Teil der bei der Hessischen Landesbahn und ihren Tochterunternehmen beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter streikt seit dem Frühjahr 2011 immer wieder. Die Tarifparteien – die Lokführergewerkschaft GDL und die Hessische Landesbahn – haben sich zwar schon ein ganzes Stück aufeinander zu bewegt, die Arbeitnehmervertretung sieht aber einen für sie wichtigen Teil ihrer Forderungen noch nicht erfüllt. Es geht aktuell hauptsächlich um die Frage, wer für die betriebliche Altersvorsorge aufkommen muss – Arbeitgeber oder Arbeitnehmer. Die Landesbahn sieht ihre Wettbewerbsfähigkeit in Gefahr, wenn sie in dieser Frage weitergehende Zugeständnisse macht.

Eindeutiger Verlierer in dieser Situation sind die zahlenden Fahrgäste. Seit Monaten müssen sie immer wieder mit Notfahrplänen vorlieb nehmen. Besonders schlimm ist, dass schwächer nachgefragte Landesbahn-Linien wie die Lahn-Kinzig-Bahn tageweise ganz eingestellt und mehr schlecht als recht durch Busse ersetzt werden. Diese Linien standen vor nicht allzu langer Zeit noch auf den Stilllegungslisten – um das Vertrauen der Kunden musste hier mühsam mit verbesserten Fahrplänen und modernen Fahrzeugen gerungen werden. Wenn der öffentliche Verkehr durch die wiederholten und meist recht kurzfristig angesetzten Streiks Stammkunden verliert, dann trifft es die Linien in der Region besonders stark.

Bei mir hinterlassen beide Tarifpartner nicht den Eindruck, als würden sie wirklich alles daran setzen, den Konflikt im Interesse der Fahrgäste möglichst schnell zu beenden. Die Gewerkschaft setzt auf einen scharfen Tonfall in ihren Äußerungen. Für angemessenes Bedauern oder gar eine Entschuldigung gegenüber den Fahrgästen bleibt da wenig Raum.

Zu einem Streik aufzurufen ist gutes Recht. Schließlich sind alle Beschäftigten auf eine faire Bezahlung angewiesen. Den Konflikt über Monate hin zu schleppen und ausschließlich auf dem Rücken der Fahrgäste auszutragen, zeugt allerdings von wenig Kundenorientierung. Und von den Kunden leben alle – die Bahngesellschaften ebenso wie ihre Mitarbeiter.



Wolfgang Klapdor  
Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.



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



Gästekarte soll für mehr Fahrgäste in Nordhessen sorgen ..... 7  
Hessentage fördern Schienenverkehr in Nordhessen ..... 8  
NVV: 5 Jahre 5 Minuten-Garantie bei Bus und Bahn ..... 9  
Wieder bessere Chancen für die Edertalbahn? ..... 10



Abschreckung streng verboten! ..... 12  
Wie geht es weiter mit der Horloffalbahn? ..... 13



Neue Nahverkehrsgesellschaft für Limburg-Weilburg und Lahn-Dill.... 16  
Autofreier Sonntag Lahntal total ..... 17  
Offizielle Eröffnung des neuen Haltepunkts Birkenbringhausen ..... 19  
Notfallübungen in Breidenstein ..... 21  
Lumdatabahn seit 30 Jahren ohne Personenverkehr ..... 23  
Ignoranz an Bahnübergängen mit verheerenden Folgen ..... 29



S6: Regierungspräsidium startet Anhörungsverfahren ..... 31  
Reaktivierung der Aartalbahn erst Mitte 2015 ..... 33  
Aus dem hohen Norden: Ein Ticket für alle ..... 35



10 Jahre Regionalnetze ..... 36  
Bahnhofsmodernisierungsprogramm für Hessen vorgestellt ..... 38

Reisetipp: Bahnhof Lüttich ..... 42  
Streckentelegramm ..... 45  
Schlusslicht ..... 50

---

*Titelbild: Triebwagentreffen im Bahnhof Nidda zur vollen Stunde*

*Rückseite: ICE-T Wehrheim durchfährt anlässlich seiner Fahrt zur Fahrzeugtaufe nach Wehrheim den Bahnhof Saalburg auf der Taunusbahn (27.10.2007)  
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
<b>03.11.11</b> 18:30 Uhr	<b>RV-Treff Nordhessen</b>	<b>Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen</b>
<b>07.11.11</b> 20:00 Uhr	<b>Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus</b>	<b>Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein</b>
<b>09.11.11</b> 18:00 Uhr	<b>Rv-Treff Osthessen</b>	<b>Landesgeschäftsstelle Lauterbach Nordbahnhof</b>
<b>06.12.11</b> 19:30 Uhr	<b>RV-Treff Mittelhessen</b>	<b>Cafe Giramondi Bahnhofstraße 53, Gießen</b>

**Unsere Aktiven vor Ort:**

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

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

*Regionalverband Osthessen e.V.*  
Regionalleiter Stefan Sitzmann  
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 Gimsheim  
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

## Ausstellung 140 Jahre Bahnhof Nidda

(fl) Der Eisenbahnfreund und Autor Jürgen Röhrig hat gemeinsam mit dem Heimatmuseum Nidda eine Ausstellung zum Thema „140 Jahre Bahnhof Nidda“ auf die Beine gestellt. Sie findet statt vom 28.08.2011 bis Anfang November 2011 im Niddaer Heimatmuseum e.V., Raun 1 (Am Markt) in Nidda.

Anlass ist unter anderem die Einweihung des neu gestalteten Niddaer Bahnhofes. Der Bahnhof als Teil der Niddaer Verkehrsgeschichte wird in Bildern, Texten und zahlreichen Bahn-Exponaten gezeigt.

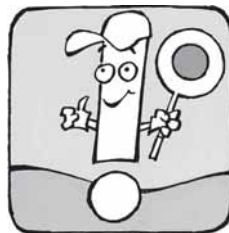
Öffnungszeiten des Museums: Di + Do 15-17 Uhr, sonntags 10-12 Uhr. Weitere Infos unter [www.museum-nidda.de](http://www.museum-nidda.de).

## Aktuelle Abfahrtszeit von Zügen der Hessischen Landesbahn jetzt online

(jl) Seit Anfang Oktober sind zahlreiche Züge der Hessischen Landesbahn und



ihrer Kooperationspartner im Internet auf Pünktlichkeit abfragbar. Unter <http://reiseauskunft.bahn.de/bin/bhftafel.exe/dn?> kann von jedem Bahnhof der aktu-



elle Abfahrtsplan abgerufen werden. Ist bekannt, dass einer der Züge verspätet ist, wird die Verspätungszeit und die geänderte Abfahrtszeit angezeigt.

Bis vor wenigen Tagen waren die Züge der Hessischen Landesbahn sowie von Vectus, Cantus und Hellertalbahn nur mit ihrer planmäßigen Abfahrtszeit im Internet präsent. Ein Test am 8. Oktober ergab, dass bei den von Friedberg ausgehenden Strecken nach Friedrichsdorf und Nidda aktuelle Daten vorlagen. Noch nicht eingepflegt ist die Linie Siegen - Gießen - Frankfurt.

## In eigener Sache

## Pro Bahn & Bus-Homepage im neuen Design

(jl) Die Homepage unseres Vereins wurde neu gestaltet. Ziel war es, die Navigation zu vereinfachen und das Internetangebot übersichtlicher darzustellen. Neu enthalten ist jetzt eine in die Seite integrierte Suchfunktion.

In den nächsten Wochen werden die Inhalte angepasst und das Archiv der Hessenschiene auf den aktuellen Stand gebracht.

## Gästekarte soll für mehr Fahrgäste in Nordhessen sorgen

Regionalmanagement will die Region attraktiver machen

**(hh) Nordhessen plant, für die gesamte Region eine Gästekarte einzuführen. Mehr Urlauber sollen nach Nordhessen gelockt werden, um diesen mit den Vergünstigungen der Karte erlebnisreiche Tage zu bieten. Am 9. Juli 2011 berichtete die Hessische Allgemeine, dass das Regionalmanagement eine Studie hierzu in Auftrag gegeben habe, deren positives Ergebnis nun vorliege.**

### Kostenloser Nahverkehr

Mit der Karte könnten Urlauber das Angebot des Öffentlichen Nahverkehrs kostenlos nutzen und Vergünstigungen in Freizeiteinrichtungen wie Bädern und Museen erhalten. Holger Schach, Geschäftsführer des Regionalmanagements, sagt zu den Planungen: „Damit würde die Grimm-Heimat Nordhessen wesentlich bekannter und attraktiver werden.“ Schach denkt auch an eine Verknüpfung der Region.

Bisher gibt es ein ähnliches Kartenmodell im Schwarzwald zwischen Pforzheim und Basel (etwa 200 km Länge), welches erfolgreich läuft. Ergebnis der Nordhessenstudie ist eine „All-Inclusive-

Card“, die Urlauber bei ihrer Reise nach Nordhessen im Preis direkt mitbuchen. Der Gast bekäme die Karte an der Rezeption ausgehändigt und könnte alle Vergünstigungen nutzen.



So fahren z.B. im Raum Willingen am Wochenende mehr Linienbusse als in anderen Tourismusregionen. Die Willinger Busse sind durch Kurgäste gut ausgelastet. Würde in anderen Regionen wie z.B. am Edersee, im Raum Bad Wildungen, Bad Emstal, Werra-Meißner und Weser-Reinhardswald die Gästekarte eingeführt, könnten bestehende Nahverkehrszüge und Linienbusse durch Touristen besser ausgelastet werden.

### 100.000 zusätzliche Übernachtungen

Rund 100.000 zusätzliche Übernachtungen wären nach Auskunft des Willinger Tourismusmanagers Ernst Kesper möglich. Die Einführungszeit betrage ein

*Orte wie Hessisch-Lichtenau wären für viele Touristen mit einer ÖPNV-Gästekarte attraktiver*



bis zwei Jahre. Nach drei Jahren hätten sich die Investitionskosten von 300.000 Euro amortisiert. Etwas zurückhaltender ist man bei der Industrie- und Handelskammer Kassel (IHK). Nach Meinung des Hauptgeschäftsführers Ulrich Spengler müssten noch Details wie die genaue Finanzierung geklärt werden.

Pro Bahn & Bus hatte schon bei der Erläuterung von lokalen und regionalen Nahverkehrsplänen in zwei nordhessischen Landratsämtern die Gästekarte

vorgeschlagen. Bisher stieß der Vorschlag bei der Politik auf Ablehnung: Die meisten Urlauber wären auf das Auto orientiert. Man scheut das Risiko von leeren Linienbussen. In der Tat sind die Reinhardswaldbusse mit Fahrradanhänger am Wochenende wenig genutzt. Dies liegt aber auch an der mangelnden Werbung. Warum sollten sich Urlauber in Nordhessen gegen eine Gästekarte sperren, wenn im Schwarzwald und im Sauerland von Gästen der Öffentliche Nahverkehr genutzt wird?

## Hessentage fördern Schienenverkehr in Nordhessen

### Hat 2013 die Ederseeregion eine Chance?

**(hh) Oft bringen Hessentage einer Stadt ein Haushaltsminus, das sich aber durch Stadterneuerung, Erfolge im Gastronomiebereich und andere wirtschaftliche Entwicklungen meistens ausgleicht. Verschiedene nordhessische Schienenstrecken verdanken dem Hessentag ihre Wiederentdeckung.**

Nachdem 1998 die Straßenbahnverbindung Kassel-Wilhelmshöhe – Helleböhn – Oberzwehren – Baunatal fertiggestellt war, richtete Baunatal 1999 den Hessentag aus. Die Straßenbahnlinie zwischen Kassel und Hessisch Lichtenau wurde im Januar 2006 fertiggestellt. Einige Monate später gestaltete die Stadt am Fuße des Hohen Meißners den Hessentag. Die Stadt Vellmar plante für 2013 einen Hessentag. Wahrscheinlich wird die Straßenbahnverbindung Kassel – Vellmar am 22. Oktober 2011 eingeweiht. Allerdings äußerte Mitte August 2011 Vellmars Bürgermeister Dirk Stochla wegen fehlender Finanzen Bedenken gegen den Hessentag 2013. Nun steht als möglicher Bewerber die Hansestadt Korbach im Gespräch.

Beim Korbacher Hessentag 1997 hatten Eisenbahnfreunde unter großem Einsatz die 30 km zwischen Frankenberg und Korbach so weit befahrbar gemacht, dass – mit viel Fahnschwenken an Übergängen – überfüllte Sonderzüge aus Marburg den Korbacher Hessentag erreichten. Leider war sechs Jahre später die Schienentrasse im reizvollen Ittertal so sehr verwahrlost, dass zwischen der Hessentagsstadt 2003 Bad Arolsen und Marburg Busse verkehren mussten.

Sollte 2013 die erneute Bewerbung von Korbach Erfolg haben, könnten endlich die 11 Schienenkilometer zwischen Herzhausen und Korbach Süd von Touristen genutzt werden, natürlich auch von Güterzügen der Korbacher Industrie.



## NVV: 5 Jahre 5-Minuten-Garantie bei Bus und Bahn

### 34000 mal gab es Geld zurück

**(hh) Ende August 2011 lud der NVV zu einer Jubiläums-Pressekonferenz in den Kasseler Hauptbahnhof ein: Wenn sich Busse und Bahnen zwischen Göttingen im Norden und Schwalmstadt im Süden, Brilon im Westen und Eschwege im Osten um mehr als 5 Minuten verspäten, dann gibt es auf das entwertete NVV-Ticket Erstattung des Fahrgeldes in voller Höhe.**

Besitzer von Spartickets bzw. von Zeitkarten werden anteilig entschädigt. Taxikosten werden bis zu 25 Euro erstattet, falls ein Fahrgast durch Schuld des NVV nach 20 Uhr ohne Anschluss bleibt. Wenn ein Fahrgast an verdreckten Sitzen in NVV-Fahrzeugen oder an Haltestellen seine Kleidung verschmutzt hat, werden Reinigungskosten ebenfalls bis zu 25 Euro ersetzt. Nach Angaben des NVV haben bislang 34000 Kunden die 5-Minuten-Garantie genutzt. Die Erstattungssumme liegt bei 80000 Euro. Das entspricht 0,15 % der Fahrgeldeinnahmen und liegt damit weit unter der Erwartung der Planer.

Die NVV-Kundengarantie ist auch in Europa beispielhaft. Das bestätigte eine Studie, die im Auftrag der EU-Kommission erstellt wurde. Mit 71 Punkten belegte die Fahrgastgarantie des NVV den ersten Platz unter 500 europäischen Verkehrsunternehmen sowie 115 Verkehrsverbänden. Die Studie war europäisch vergleichend angelegt: Auch andere Verkehrsunternehmen interessieren sich für die nordhessische Pünktlichkeitsgarantie.

*Bei Verspätungen von mehr als 5 Minuten gibt es Geld zurück: Straßenbahn in Kassel*

Im VRR, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, dem größten Verbund Deutschlands, laufen bereits Pilotprojekte in Krefeld und Mülheim/Ruhr.

### Drei Tage Zeit für Beschwerde

Erstattet wird 1:1 in bar. Beschwerden können sich Fahrgäste unter [www.nvv.de](http://www.nvv.de) oder telefonisch unter 0180-234-0180 sowie persönlich in allen NVV-Geschäftsstellen und Infopoints – evtl. unter Abgabe eines Formulars. Voraussetzung ist die gültige NVV-Fahrkarte für die konkrete Fahrt und evtl. Reinigungs- oder Taxiquittungen. Der Anlass muss innerhalb von drei Arbeitstagen gemeldet werden. Erstattungen erhalten die Fahrgäste innerhalb von drei Monaten in jedem NVV-Kundenzentrum oder Infopoint.



## Wieder bessere Chancen für die Edertalbahn?

**(fl)** Um die Reaktivierung der Edertalbahn zwischen Korbach und Frankenberg wird seit vielen Jahren gerungen. Jetzt hat der Kreistag des Kreises Waldeck-Frankenberg ein eindeutiges Votum pro Edertalbahn abgegeben. Und ein geplantes Logistikzentrum für den VW-Konzern in Volkmarsen könnte den Güterverkehr im Kurhessenbahn-Netz stärken – und der Anbindung Korbachs Richtung Süden ebenfalls neuen Auftrieb geben.

Der Kreistag beauftragte Ende September den Kreisausschuss, schnellstmöglich über einen Bau- und Finanzierungsvertrag für die Edertallinie zu verhandeln. Vertragspartner wären die Deutsche Bahn, das Land Hessen und der Nordhessische Verkehrsverbund NVV. Dies berichtete die Zeitung HNA am 30.09.2011. Demnach will der Kreis Waldeck-Frankenberg bereits ab 2012 entsprechende Gelder in seinem Haushalt berücksichtigen. Der Anteil des Kreises läge bei 2,8 Millionen Euro. Das Land Hessen stehe trotz der

kürzlich bekannt gewordenen Nahverkehrs-Mittelkürzungen zu seiner Zusage pro Edertalbahn.

Insgesamt werden die Investitionskosten auf 14 Millionen Euro beziffert, von denen 9,7 Millionen Euro auf den still liegenden Abschnitt Herzhausen – Korbach Süd entfallen. Die jährlichen Betriebskosten beliefen sich auf 2 Millionen Euro (nach anderer Quelle nur 1,7 Millionen Euro), von denen der Landkreis 100.000 Euro übernehmen könnte.

*Sonderzug zum Hessentag nach Korbach im Jahr 1997 am Steinbruch bei Dorfitter*



*Wird der Korbacher Bahnhof in absehbarer Zeit auch wieder von Frankenberg aus per Bahn erreichbar sein?*

Die vorgesehenen Mittel erlauben eine einfache Erneuerung für eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Durch den Verzicht auf Kreuzungsstationen wäre lediglich ein Zweistunden-Takt möglich.

Die Partei Bündnis 90 / Die Grünen hat die Attraktivität der Ederalbahn nochmals betont und besonders auf die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in der touristisch interessanten Region hingewiesen. Außerdem hat sich die Partei mit einer Freischneide-Aktion am Erhalt der Trasse beteiligt.

Für mehr Güterverkehr auf der Schiene in der Region könnte das geplante Logistikzentrum für den VW-Konzern in Volkmarsen sorgen. Das Zentrum am



Stadttrand soll über einen Gleisanschluss, aber auch über 12 LKW-Ladestellen verfügen. Gelagert und verteilt würden seltener benötigte und ältere Ersatzteile für Volkswagen-Autos.

Das Projekt ist in der Bevölkerung umstritten, wird aber von den meisten Parteien angesichts von 130 versprochenen Arbeitsplätzen unterstützt. Zusätzliches Güteraufkommen im Raum Korbach ist ein gutes Argument für die Ederalbahn, denn der Weg nach Süden und Westen führt derzeit über Kassel und damit über einen größeren Umweg sowie über eine hoch belastete Regiotram-Trasse.



*Sonderzug zum Hessentag nach Korbach im Jahr 1997 im Edertal*

## Abschreckung streng verboten!

### Kameras im Bahnhof Lauterbach mussten abgebaut werden

**(si) Als vor vielen Jahren im Lauterbacher Nordbahnhof in Hessen sich in der Bahnhofshalle die Fälle von Vandalismus, Verschmutzung und Zerstörung häuften, wurden auf Initiative und Kosten unseres Verbandes hin zwei Überwachungskameras samt Hinweisschildern in der Bahnhofshalle installiert.**

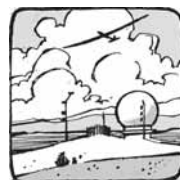
Die Wirkung war prompt und dauerhaft. Zerstörungswut, Verschmutzungsgrad und Vandalismus waren fortan hier kaum noch feststellbar. Fast zwanzig Jahre funktionierte diese „Sicherheitsmaßnahme“ tadellos bis zu dem Tag, als eine Kommission der obersten Bahn-Aufsichtsbehörde (Eisenbahn-Bundeamt) den Bahnhof begutachtete und mit Entrüstung diese streng verbotenen Kameras entdeckte. Dies widerspreche den Datenschutzbestimmungen und dem Verbraucherschutz (vermutlich auch dem Verbrecherschutz) und sei nicht zulässig.

Daraufhin wurde unser Verband aufgefordert, diese schlimmen Kameras samt Hinweisschildern sofort zu entfernen. Selbst die Intervention von hochrangigen DB-Mitarbeitern, die sich für die Beibehaltung des Systems aussprachen, halfen hier nicht. Richtlinie ist Richtlinie – BASTA!

Also hat unser Verband das System entfernt und spart sich künftig auch noch die Kosten für die regelmäßige Wartung und Auswechslung der Batterien. Übrigens, beinahe wäre das Wichtigste ja gar nicht erwähnt worden: Bei den beiden blinkenden Kameras handelte es sich um sogenannte Dummies - also Attrappen, die weder jemanden konspirativ ausspioniert noch illegal aufgezeichnet hatten. Die Persönlichkeitssphäre der Bahn-

kunden wurde folglich zu keiner Zeit verletzt. Die Kameras hatten schlichtweg die Aufgabe, abzuschrecken und Schäden von Personen und Sachen abzuwenden – und das haben sie fast zwanzig Jahre lang hervorragend geleistet.

Wer künftig für die Beseitigung des wieder zu erwartenden Drecks und der Vandalismusschäden aufgenommen wird, bleibt abzuwarten. Bestimmt wird hierfür eine neue Richtlinie zum Verbraucherschmutz erlassen, wenn dafür eine entsprechende Kommission ins Leben gerufen wurde. Solange bleibt die noch verbliebene soziale Kontrollinstanz in besagtem Kleinstadtbahnhof das noch existente DB-Reisezentrum...



*Nach dem Abbau der Kameraattrappen: Aufgebrochener Warenautomat Foto. St. Sitzmann*



## Wie geht es weiter mit der Horlofftbahn?

(fg) Der Zweig der Horlofftbahn, der von Beienheim nach Hungen führt (RMV-Linie 31), wurde im April 2003 zwischen Wölfersheim und Hungen trotz heftiger Proteste, die von der Arbeitsgemeinschaft (AG) Horlofftbahn organisiert wurden, teilstillgelegt. Während der Zweig Beienheim -Nidda (Linie 32) in der Folge sowohl fahrplantechnisch als auch ausbautechnisch eine bevorzugte Entwicklung nahm, blieb die Linie 31 von weiteren Verschlechterungen bedroht.

Die vom damaligen Landrat des Wetteraukreises, Rolf Gnadt, angestrebte Änderung der Tarifwabe, um den Anschluss Wölfersheims attraktiver zu machen, wurde nicht erreicht. Viele Neubürger des Wölfersheimer Ortsteils Berstadt, die insbesondere wegen des Bahnanschlusses dorthin gezogen waren, wurden durch die Teilstillegung enttäuscht.

Ein vom damaligen Wölfersheimer Bür-

germeister und jetzigen Wetterauer Landrat Joachim Arnold zugespitzter Zielkonflikt zwischen der Errichtung eines Verkehrskreisels am Bahnhof

Wölfersheim und der Option, die Bahnstrecke nach Hungen wieder in Betrieb nehmen zu können, konnte durch Ver-



*Die Verantwortlichen der Bahn und die Vertreter der Stadt Hungen und der Gemeinde Wölfersheim unterzeichnen im Beisein der Landrätin des Landkreises Giessen und des Landrates des Wetteraukreises den Kaufvertrag. Als Vertreter der AG Horlofftbahn nehmen teil Stefan Kannwischer und Michael Laux (stehend, 2. und 3. von rechts). Foto: Ursula Sommerlad, Giessener Anzeiger*



mittlung von Thorsten Schäfer-Gümbel (Landtagsabgeordneter SPD) beim Amt für Straßen- und Verkehrswesen in Form einer Kombilösung gelöst werden.

Bereits bei der Abwendung dieser Gefahr für die Strecke spielte die AG Horlofftalbahn (Bahnaktivisten aus Hungen und Wölfersheim) eine entscheidende Rolle. Einige Jahre später war es wieder die AG Horlofftalbahn, welche Bestrebungen der Bahn, die teilstillgelegte Strecke zu entwidmen, publik machte. Durch beharrliche Öffentlichkeitsarbeit konnte die Arbeitsgemeinschaft gemeinsam mit den Fraktionen „Bündnis 90/Die Grünen“ beider Kommunen die SPD-Regierungsverantwortlichen in beiden Kommunen davon überzeugen, dass nur durch den Kauf der Strecke einer drohenden Entwidmung zuvor zu kommen sei. Die Entwidmung wäre dem Ende der Strecke gleich gekommen, denn die Wiederaufnahme des Betriebs hätte ein zeit- und kostenintensives Planfeststellungsverfahren nötig gemacht. Fast acht Jahre nach der Teilstilllegung wurde der Streckenabschnitt im Frühjahr 2011 gekauft.

Obwohl der bereits vollzogene Streckenkauf im Hungenener Kommunalwahlkampf im März 2011 noch heiß diskutiert wurde und die Wahl dort zu veränderten Mehrheiten geführt hat, verfolgt auch der neue Bürgermeister Rainer Wengorsch aus den Reihen der Freien Wählergemeinschaft das Ziel der Reaktivierung der Strecke weiter.

Mit dem Bau der zusätzlichen S-Bahngleise zwischen Friedberg und Frankfurt eröffnet sich ab ca. 2016 die Möglichkeit,



*Die Natur nimmt den stillgelegten Abschnitt der Horlofftalbahn immer mehr in ihren Besitz  
Foto bei Wölfersheim: Dr. Franz Grolig*

durchgehende Züge von Hungen nach Frankfurt fahren zu lassen. Außer der Instandsetzung des Streckenabschnitts Hungen-Wölfersheim ist dazu eine umfassende Modernisierung des Bahnhofs Beienheim notwendig. Ziel muss es dort sein, den Bahnhof so umzubauen, dass Züge aus den Richtungen Nidda und Hungen zusammengekuppelt werden können, um gemeinsam nach Friedberg und Frankfurt zu fahren. Dies spart nicht nur das lästige Umsteigen im Bahnhof Beienheim für die Wölfersheimer Fahrgäste, sondern auch Trassenpreise zwischen Beienheim und Friedberg. Weiterer Vorteil: Alle Fahrgäste aus der Wetterau würden im Bahnhof Friedberg zu den Takt-

knotenzeiten ankommen oder abfahren.

Im Rahmen des Stationsausbaus von zahlreichen Bahnhöfen in Hessen ist auch der Bahnhof Beienheim enthalten. Allerdings beinhalten die Planungen nur barrierefreie Zugänge sowie eine Erneuerung der Bahnsteiganlagen. Eine Modernisierung der veralteten Gleis- und Signalanlagen, die ein Kuppeln der Züge aus beiden Richtungen zulassen würde, ist nicht vorgesehen.

Hier sieht die AG Horloffthalbahn Investitionsbedarf, um den Streckenabschnitt Richtung Wölfersheim / Hungen zukunftssicher und attraktiver zu machen. Stefan Kannwischer, Sprecher der AG

Horloffthalbahn, dazu: „Wir können es uns nicht erlauben, mit einer einfachen Bahnsteigsanierung auf Jahrzehnte hinaus den weiteren Ausbau der Horloffthalbahn Richtung Hungen zu verbauen. Hier sind die Kommunen, die Kreise, das Land Hessen und die Bahn gefordert, ein zukunftsfähiges Konzept zu erstellen. Auch der ländliche Bereich muss von einem Ausbau der S-Bahngleise profitieren können!“

Im Vorfeld der obligatorischen Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU), von deren Ausgang entscheidende Zuschüsse für die Reaktivierung abhängen, wird die AG Horloffthalbahn Gespräche mit den politisch Verantwortlichen der beiden Kommunen und der beiden Landkreise führen.

*Die AG Horloffthalbahn fordert, den heutigen Umsteigebahnhof Beienheim umfassend zu modernisieren. Während der Bauarbeiten auf der Main-Weser-Bahn in den Sommerferien kamen erstmals Doppelstockwagen auf der Horloffthalbahn zum Einsatz. Foto: Dr. Franz Grolig*



## Neue lokale Nahverkehrsgesellschaft für Limburg-Weilburg und Lahn-Dill

**(fl) Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (VLDW) lautet die Bezeichnung für die neu gegründete gemeinsame lokale Nahverkehrsgesellschaft (LNG) der Landkreise Lahn-Dill und Limburg-Weilburg. Hervorgegangen ist die neue LNG aus den Vorläufergesellschaften Verkehrsverbund Lahn-Dill (VLD) und dem stets nur als „Lokale Nahverkehrsgesellschaft“ bezeichneten Pendant im Landkreis Limburg-Weilburg.**

Dieter Mohn, der dem VLD seit seiner Gründung als Geschäftsführer vorstand, ging kürzlich in den Ruhestand, bleibt in der neuen VLDW aber noch als Berater tätig. Die neue VLDW steht unter Leitung von Dirk Plate, der bislang die Limburger Lokale Nahverkehrsgesellschaft führte, und Kira Lampe, die zuvor beim VLD tätig war.

Das Verkehrsgebiet der VLDW umfasst 1800 Quadratkilometer Fläche, in denen 430.000 Menschen leben. Verantwortet werden vorwiegend 78 lokale Buslinien. Weitere 27 Linien sowie die Bahnlinien unterliegen als Regionalverbindungen der direkten Trägerschaft des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, da sie die Kreisgrenzen überschreiten. Der Stadtbusverkehr in Wetzlar verbleibt in der Trägerschaft der Stadt Wetzlar, denn als Sonderstatusstadt betreibt Wetzlar eine eigene LNG. In beiden Landkreisen zusammen werden pro Jahr 9,4 Millionen Buskilometer und 2,9 Millionen Schienenkilometer gefahren.

Die Gesellschafterversammlung der neuen VLDW besteht aus 52 Mitgliedern. 10 davon werden von den beiden Landkreisen entsandt, die übrigen entfallen auf die 42 Kommunen. Die Gesellschafter-

versammlung überwacht vorwiegend die wirtschaftlichen Ergebnisse und gibt Rahmenbedingungen vor. Weitere Vertreter aus den Kreisen und Kommunen bilden einen 12-köpfigen Aufsichtsrat.

Ein konkretes Ziel der Fusion von VLD und LNG ist die Einsparung von 200.000 Euro pro Jahr. Eine weitere Aufgabe wird darin gesehen, die Vernetzung zwischen beiden Landkreisen zu verbessern. Auf diesem Gebiet gibt es sicher viel zu tun. Der Fahrplan der Lahntalbahn war, bedingt durch die verordneten Einsparungen im Rahmen des 2003 beschlossenen „Koch-Steinbrück-Papiers“, seit 2004 eingeschränkt worden. Entfallen waren vormittägliche Fahrten und die Fahrten in den Tagesrandlagen. Letztere wurden durch Busverbindungen ersetzt, die aber als „Anhängsel“ der Linie 125 Wetzlar – Leun (-Weilburg) keine konkurrenzfähigen Fahrzeiten bieten können.

Ansonsten beschränken sich die Verflechtungen zwischen den Landkreisen auf wenige vorrangig dem Schülerverkehr dienende Fahrten der Linie 172, welche Braunfelser und Solmser Stadtteile mit dem regional bedeutenden Schulstandort Weilburg verbindet.



## Obere Lahntalbahn:

# Autofreier Sonntag Lahntal-Total

(js) Am Sonntag, dem 24. Juli 2011 fand zum sechsten Mal die Fahrrad-Großveranstaltung „Lahntal-Total“ statt. Wie bereits in den vergangenen Jahren wurde die Bundesstrasse zwischen den Orten Cölbe bei Marburg und Freudingen bei Bad Laasphe für den Autoverkehr gesperrt. An diesem Tag galt wieder ein Sonderfahrplan, es verkehrten Fahrradtriebswagen vom Typ VT628 und zwei lokbespannte Züge mit Fahrradwagen.

Zum Einsatz kamen die altrote Diesellok 218 387 der Kurhessenbahn sowie die rot-beige 218 105 der Westfrankenbahn. Beide Loks sorgten für Abwechslung im Fahrzeugalltag auf der Oberen Lahntalbahn. Wenige Tage vor der Veranstaltung wurde einer der Fahrradtriebswagen der Kurhessenbahn bei einem Unfall an einem Bahnübergang beschädigt. Trotz aller Mühe konnte dieses Fahrzeug nicht mehr rechtzeitig zur Großveranstaltung

repariert werden. Ersatzweise wurde kurzfristig noch am Vortag der Veranstaltung ein Fahrradtriebswagen der Westfrankenbahn herbeigeschafft, so dass wieder vier Triebwagen mit Fahrradabteilen zur Verfügung standen.

Wie bereits in den Vorjahren stellte die Kurhessenbahn wieder zusätzliches Personal zur Verfügung, so dass jede der vier Zuggarnituren durch je zwei Mitarbeiter besetzt werden konnte, die durch jeweils

*218 105-5 der Westfrankenbahn und 218 387-9 der Kurhessenbahn bei der Zugkreuzung im Bf. Bad Laasphe Foto: Jürgen Schmied*



*Fahrradverladung im Hp. Feudingen.  
Michael Laux und Lothar Braun  
helfen beim Ausladen der Fahrräder*

*Foto: Michael Marinc*

zwei weitere Helfer der Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs (AFS), des Arbeitskreises Schienenverkehr Südwestfalen (ASS) sowie von Pro Bahn & Bus unterstützt wurden. Zwei weitere Helfer wurden wieder am beengten Haltepunkt Feudingen eingesetzt, um hier einen reibungslosen Ablauf gewährleisten zu können. Somit war der Schienentransport der Radfahrer und Skater sichergestellt.

Durch eine falsche Koordination bei der Bereitstellung der richtigen Wetterlage konnte der bestellte Sonnenschein leider nicht mehr rechtzeitig geliefert werden. Die Folge war ein bewölkter Himmel mit regelmäßigen Regenschau-



ern. Dies hielt viele Teilnehmer von der Veranstaltung fern, so dass die Veranstaltung in diesem Jahr buchstäblich ins Wasser fiel.

Inzwischen haben sich die begleitenden Züge bereits gut etabliert. So konnte man viele Besucher beobachten, die den Tag nutzten, ohne Fahrräder mit dem Zug die einzelnen Veranstaltungen entlang der Strecke zu besuchen. Später fuhren sie wieder von der einen zur nächsten Veranstaltung, bevor sie den Rückweg antraten. So hatten die vielen engagierten Helfer bei dieser Veranstaltung nicht viel zu tun, da viele der Reisenden keine Fahrräder mitgenommen hatten.



*Aufgrund des schlechten Wetters  
waren die Fahrradwagen in diesem  
Jahr nur mäßig gefüllt.*

*Foto: Jürgen Schmied*

## Burgwaldbahn Offizielle Eröffnung des neuen Haltepunkts Birkenbringhausen

**(js) Zu einem kleinen Event luden die Gemeinde Burgwald und die Kurhessenbahn die Bürger am Samstag, dem 20. August ein. Bei der offiziellen Eröffnungsfeier des neuen Haltepunktes in Birkenbringhausen wurde ein Triebwagen getauft.**

Eigentlich wird der neue Bahnsteig mitsamt Unterstand bereits seit dem Streckenfest auf der Burgwaldbahn im Oktober vergangenen Jahres betrieben. Die Hessenschiene berichtete bereits mehrfach von den Baumaßnahmen und der dadurch erforderlichen dreimonatigen Streckensperrung.

Nun konnte die Gemeinde Burgwald endlich die von ihr angekündigten Baumaßnahmen abschließen. Während der neue Fahrradweg, der Birkenbringhausen mit Burgwald verbindet und am neuen Haltepunkt vorbeiführt, bereits vor dem Bahnsteigbau fertig gestellt worden war,

hat die Gemeinde jetzt noch Parkplätze gebaut. An den Haltepunkten in Birkenbringhausen sowie auch in Ernsthausen wurde auch noch ein überdachter, verglaster Fahrradständer aufgestellt. Die Gemeinde Burgwald beteiligte sich mit 15.000 Euro an den Gesamtkosten von 66.000 Euro für die Abschlussarbeiten.

Somit sind die Sanierungsarbeiten an allen drei Burgwalder Bahnstationen abgeschlossen. Der Haltepunkt in Wiesenfeld wurde bereits im Jahr 2006 saniert, Ernsthausen in 2009 und Birkenbringhausen schließlich im Jahr 2010.

*Zahlreiche Gäste kamen zur Zugtaufe und Einweihung in Burgwald/Birkenbringhausen. Das Foto zeigt den neuen Parkplatz, den neuen Fahrradständer und den Bahnsteig. Foto: J. Schmied*



*Das Gemeindegewapp und der Schriftzug  
„Gemeinde Burgwald“ zieren alle  
Führerstände des 628 223.  
Foto: Jürgen Schmied*

Für die Zugtaufe wurde ein Sonderzug eingesetzt, der zunächst leer von Frankenberg nach Münchhausen verkehrte. Von dort fuhr der Triebwagen wieder nach Birkenbrinhausen, wo die Taufe stattfand. Bürgermeister Lothar Koch (Burgwald) taufte zusammen mit dem Kaufmännischen Leiter der Kurhessenbahn, Jens Wrabletz den Triebwagen 628 223 auf den Namen „Gemeinde Burgwald“.

*Der Landtagsabgeordnete Reinhard Kahl  
(SPD) genießt die musikalische Unterhaltung  
im Sonderzug. Foto: Jürgen Schmied*



Neben dem Namen ziert auch das Wapen der Gemeinde die Fläche unter den seitlichen Führerstands fenstern des Triebwagens. Nach der Sekttaufe sagte Koch stolz: „Wir sind die einzige Gemeinde im Kreis, die einen Zug im Fuhrpark hat.“ Ihm ist wohl entgangen, dass im Nordnetz bereits ein Triebwagen auf den Namen „Stadt Korbach“ hört.

Anschließend sorgte der Birkenbrinhäuser Männergesangverein für den musikalischen Rahmen. Etwa 200 Gäste verfolgten die Zeremonie, die meisten waren mit dem Sonderzug angereist. Nach der Taufe ging die Fahrt weiter nach Frankenberg. Im Zug wurden die Fahrgäste von einer Zwei-Mann-Band musikalisch unterhalten, Mitarbeiter der Kurhessenbahn verteilten Sonnenöl an die Fahrgäste. Der Triebwagen verkehrte dann wieder planmäßig von Frankenberg nach Marburg. Natürlich konnten alle Festgäste auch diesen Zug kostenlos für die Rückreise benutzen. In Birkenbrinhausen stand bei der Rückfahrt bereits der Bus der Kurhessenbahn bereit, der die hungrigen und durstigen Festgäste in eine Gaststätte in Birkenbrinhausen brachte, die dort die Zugtaufe ohne den getauften Ehrengast ausklingen ließ.

## Notfallübung in Breidenstein

**(js) Schon wieder ein Unfall an einem Bahnübergang. Ein Triebwagen der Kurhessenbahn rammt einen Pkw an einem Bahnübergang, dessen Fahrer den herannahenden Zug wohl übersehen haben muss. Und die Pfeifsignale des Zuges? Da war wohl wieder die Musik zu laut? Wo ist das passiert? Am Bahnübergang der Holzverladung in Breidenstein!**

Aber in Breidenstein, an der ehemaligen Bahnstrecke Dillenburg - Wallau gelegen, verkehrt doch gar kein Personenzug! Richtig, es wurde zum Glück auch niemand wirklich verletzt. Es war nur

eine Notfallübung der Feuerwehr. Die Feuerwehr übt regelmäßig den Umgang mit schwerem hydraulischem Rettungsgerät, um Verletzte bei Verkehrsunfällen bergen zu können.



Bei dieser Großübung wurde erstmals ein Unfall an einem Bahnübergang geprobt, damit Feuerwehr sowie die Mitarbeiter der Kurhessenbahn gegenseitig ihre Vorgehensweisen kennen lernen konnten. Um einen realistischen Ablauf darstellen zu können, hatte die Kurhessenbahn einen Triebwagen der Baureihe 628.2 zur Verfügung gestellt. An beiden Enden des Triebwagens wurde ein Autowrack positioniert, eines davon lag auf dem Dach. Nach dem die „Verletzten“ aus den Autowracks geborgen worden waren, sollten nun noch die Fahrgäste aus dem Zug gerettet werden.

*Am Holzverladeplatz bei Breidenstein wurde die Notfallübung abgehalten*

*Foto ( mit freundlicher Genehmigung): Sascha Valentin*



*Feuerwehrmänner setzen ein hydraulisches Rettungsgerät ein, um angenommene Verletzte im Innenraum des Kfz retten zu können  
Foto ( mit freundlicher Genehmigung): Sascha Valentin*

Nun zeigte sich die Wichtigkeit der Rettungsübung, als die ratlosen Helfer vor den verschlossenen Zugtüren standen. Mangels besseren Wissens wären nun die Fenster eingeschlagen worden. Der Notfallmanager der Kurhessenbahn zeigte nun aber den Rettern, wie die Zugtüren von außen manuell entriegelt und geöffnet werden konnten.

Darüber hinaus wurden die Retter über den üblichen Ablauf seitens der Bahn informiert. Der Lokführer hätte die Notfallzentrale der Bahn in Frankfurt informiert, die wiederum die Rettungskräfte alarmiert hätte. Im Allgemeinen treffen die

Rettungskräfte vor dem Notfallmanager der Bahn am Unglücksort ein. Deshalb mussten sie sich über die Sperrung der Bahnstrecke informieren, was die Bahn der Leitstelle des Landkreises per Fax mitteilt.

Fazit: eine solche Übung dient nicht nur der Rettung verletzter Verkehrsteilnehmer, sondern bietet den Rettungskräften auch eine Förderung im Umgang mit dem Verkehrsmittel Bahn, das heutzutage für viele Mitbürger ein großes „unbekanntes Wesen“ darstellt.

Quelle: Hinterländer Anzeiger

## Lumdatabahn seit 30 Jahren ohne Personenverkehr

(ml) Die Verkehrspolitik auf Bundesebene verordnete seit den 1970er Jahren der Deutschen Bundesbahn hohe Einsparungszwänge. In jener Zeit entstanden andererseits viele Straßenneubauten, wie etwa um Gießen herum der Gießener Ring. Der seit den 1960er Jahren sich abzeichnenden erhöhten individuellen Mobilität der Bevölkerung wurde durch Straßebauten versucht Rechnung zu tragen. In jenen Jahren herrschte auch in Gießen der verkehrspolitische Slogan: „wir brauchen die autogerechte Stadt“.

Die Deutsche Bundesbahn war in den 1960.- u.70er Jahren das Stiefkind der deutschen Verkehrspolitik. Die Züge verkehrten wie eh und je in eigener Regie nach einem speziellen Fahrplan und in wirtschaftlicher Eigenverantwortung. Oft entwarfen die Fahrplangestalter ohne jede Ortskunde am grünen Tisch die Fahrpläne, die sich u.a. nach der Verfügbarkeit von Fahrzeugen, aber nicht nach den Bedürfnissen der Menschen vor Ort orientierten. Durch den enormen Kapitalbedarf im Straßenbau unterblieben nötige Modernisierungen an den Gleisen und der Signalisierung sowie die Beschaffung neuer Fahrzeuge für den Personenverkehr.

*1972 war die Lumdatabahn noch zwischen Lollar und Londorf in Betrieb*

*Quelle: Taschenfahrplan Mittelhessen 1972*

Die heute als historisch zu betrachtenden Schienenbusse (VT 795/798) wurden in den frühen 1950er Jahren für den Nahverkehr entwickelt und bis 1962 als preiswerte Lösung in großen Stückzahlen von verschiedenen deutschen Waggonbaufirmen gebaut. Sie ersetzten die kostspieligeren Dampfzüge, die drei Mann Personal (Lokführer, Heizer und Schaffner) benötigten. Schienenbusse und auch die im Lumdata eingesetzten diesel-



lokbespannten Wagenzüge sowie die Akkumulatorentriebwagen kamen hingegen mit zwei Personalen (Lokführer und Schaffner) aus. Im Lumdatal endeten die Dampfzugeinsätze im Frühjahr 1973, bundesweit im Sommer 1977.

Doch alleine die Umstellung der Traktionsart von Dampf auf Diesel oder Akkumulatoren verhalf der ehemaligen Bundesbahn noch nicht zur ausreichenden Kosteneinsparung im Nahverkehr. Als „probates“ Mittel erwies sich auch der Fahrplan. Wo heute die Fahrgäste den Taktfahrplan gewohnt sind, mussten die Reisenden damals mit speziellen, für jede Strecke unterschiedlichen Fahrplänen auskommen. Auf Nebenstrecken wie der Lumdatalbahn verkehrten bis Ende der 1970iger Jahre etwa 6 bis 8 Züge pro Tag und Richtung, in den 1950er Jahren waren es noch etwa 12 Zugpaare. Durch Einfügung von Zügen in einer günstigen Fahrplanzeitlage konnten in den 1970er Jahren die Fahrgastzahlen im Lumdatal sogar noch gesteigert werden. Die Streichung von Zügen quitierten die Fahrgäste dagegen „mit den Füßen“. Das war auch den Verantwortlichen der Bundesbahndirektion Frankfurt/M. bekannt.

Nach einem einfachen Schema: wenige Züge pro Werktag, diese mit den damals schon als veraltet erachteten Schienenbussen, sowie schlechte Anschlüsse in Gießen und unattraktive Zeitlagen der Fahrten war dann für das Fahrplanjahr 1980 - 1981 das Ende der Lumdatalbahn „von oben herab“ besiegelt worden. Die komfortablen Akkumulatorentriebwagen wurden deshalb im Sommer 1980 auch aus der Bedienung nach Londorf

abgezogen, im letzten Fahrplanjahr, also von Juni 1980 bis Ende Mai 1981, kehrte der Schienenbus ins Lumdatal zurück, wo er zuvor in den 50er und 60er Jahren immer nur in Schwachlastzeiten eingesetzt war.

Zeitgleich verbesserte die Bundesbahn die Bedienung mit eigenen Omnibussen durch Vermehrung der Fahrten zwischen Londorf und Gießen. Dieses „Verfahren der Verkraftung“ wurde nicht nur im Lumdatal praktiziert. Systemidentisch und etwa zeitgleich verschwanden auch die Bedienungen im Personenverkehr zwischen Lollar - Wetzlar am 30.Mai 1980; Frankenberg - Bad Berleburg 31.Mai 1981; Stockhausen(Lahn) - Beilstein 31.Mai 1976; Haiger - Breitscheid 31.Mai 1980; Kirchhain - Burg- und Niedergemünden 1.Juni 1980; Wiesbaden - Bad Schwalbach 25.Sept.1983 und andere mehr. Jeder Fahrplanwechsel ließ das Kursbuch dünner werden.

Doch im Lumdatal formierte sich schon bald, nachdem das Gerücht um die Einstellung des Personenverkehrs bekannt wurde, bürgerlicher Widerstand. Die Gießener Allgemeine berichtete am 29.Mai 1981 und begleitete sogar den Nachtschichtler-Frühzug, der den Gießener Bahnhof um 5.42 Uhr an Gleis 1 verließ und ab Lollar dann auf der Lumdatalbahn mit nur 50 km/h gen Londorf zuckelte.

Darin berichteten die Fahrgäste wütend und schimpfend, aber auch gedemütigt und ohnmächtig über die Zustände bei der Bundesbahn. Aus „Ersparnisgründen“ wurde dann per 31.Mai 1981 der Personenverkehr von der Schiene auf die



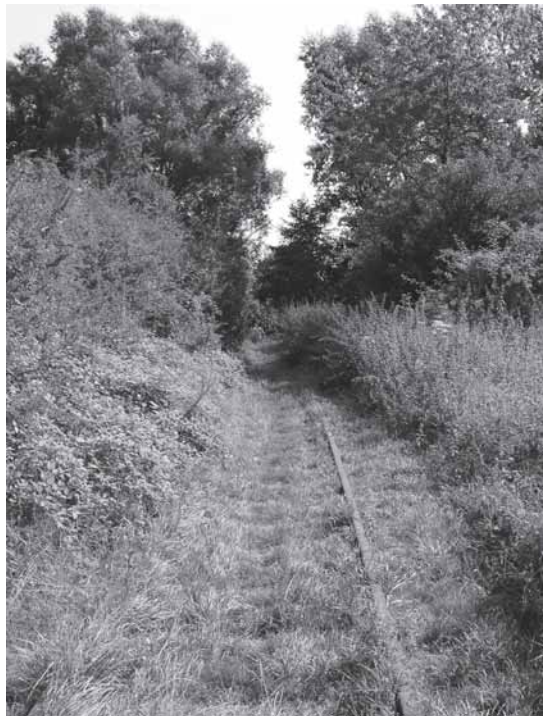
Straße verordnet. Seit den siebziger Jahren vermehrte man andererseits die parallelen Busleistungen konsequent und zielorientiert auf zehn Fahrten bis Londorf im Jahr 1981.

Der letzte Fahrtag eines regulären Schienenbusses am Samstag den 30. Mai 1981 (sonntags herrschte Betriebsruhe) mutierte dann auch zu einer deutlichen Protestveranstaltung pro Lumdatalbahn. Letztmals waren die Schienenbusse „proppevoll“. Transparente wurden gezeigt, schwarze Fahnen ausgehängt, Erinnerungsfotos gemacht. Die Sache war aufsehenerregend. Der Unmut über die damals schon längeren Fahrzeiten im Liniibus und den geringeren Fahrkomfort ließ schon 1981 in Staufenberg-Treis eine Bürgerinitiative gründen, die eine Unterschriftenaktion durchführte und erstaunliche etwa 2.000 Unterstützer fand.

Auch die Lokalpolitik im Lumdatal forderte damals mehrfach die Wiederaufnahme des Bahnverkehrs von der Bundesbahn. Diese Haltung änderte sich aber mit der Bahnreform in 1994, mit der grundsätzlich die Dienstleistung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) nicht mehr von der neu gegründeten Deutschen Bahn AG eigenwirtschaftlich betrieben wurde, sondern durch Bestellung und Bezahlung eben dieser Leistungen

durch die sich gründenden Verkehrsverbünde wahrgenommen wurde. In Folge dieser grundlegenden Neustrukturierung fanden dann schon Mitte der 1990er Jahre einige beispielgebende Reaktivierungen statt. In einer Art Vorbildfunktion agiert(e) dabei der Karlsruher Verkehrsverbund, der offensiv viele Strecken von der DB übernahm, u.a. der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft übereignete und dann die Karlsruher städtische Straßenbahn bis in das weitere Umland schickte. Aber auch z.B. im Landkreis Dürren machte die Privatisierung auf zwei ländlichen Nebenstrecken Furore.

Das Konzept war und ist im Grunde



*Zugewachsene Strecke zwischen Allendorf und Londorf im Jahr 2003*

sehr einfach: moderne Fahrzeuge + Taktfahrplan + ertüchtigte Bahntrassen, die höhere Geschwindigkeiten zulassen + modernisierte Bahnsteige + passende Anschlussverbindungen + Verbundfahrtscheine, die ein Umsteigen von Bahn auf Linienbus problemlos ermöglichten sowie die Ausweisung von Baugebieten nahe an Bahnhöfen.

Das beschert auch heute noch hohe Zuwachsraten im ÖPNV. Die Bürgermeister in Anrainergemeinden an reaktivierten Bahnlinien anderswo berichten nur positiv über deren Erfahrungen nach der Wiederinbetriebnahme.

Auf dem Altartisch kommunalpolitischen „Kleinkleins“ war dann die Lumdatalbahn immer wieder Opfer, weil auf „immense Kosten“ einerseits gedeutet und andererseits Zweifel an der Rentierlichkeit, oft ohne jede fachliche Begleitung, angenommen wurden. Ergänzt durch vergleichsweise hohe Forderungen für die Übernahme der Infrastruktur durch die neue Eigentümerin der Strecke, einer Immobilientochter der Deutschen Bahn AG, sowie durch wirklich klamme kommunale Kassen.

Die Einstellung des Personenverkehrs nach Londorf war die Geburtsstunde der bis heute aktiven Bürgerinitiative, die unter anderem seit 1995 als Lumdatalbahn Aktiengesellschaft firmiert. Rückblickend waren natürlich auch noch andere Verbände und Institutionen involviert: Verein mittelhessische Regionalentwicklung, Zentrum Arbeit und Umwelt Gießen, Pro Bahn, Pro Bahn & Bus, VCD und BUND seien erwähnt, Es gab sicher noch weitere Gruppen. Neuestes „Kind“

ist der im vergangenen Oktober gegründete Lumdabahn e.V..

Neben der Treiser Unterschriftensammlung kamen dann zwischen 1991 und 1999 gleich drei Gutachten zur Wiederinbetriebnahme der Lumdatalbahn, einige Sonderfahrten, die sogar am 31. Okt 1993 und am 21. Juli 1996 bis in den seit 1. April 1991 stillliegenden Abschnitt bis Allendorf/Lda. hinein führten. Zudem erfolgt - seit Jahrzehnten - eine Streckenpflege durch Freiwillige mit dem Ziel der Kostenreduktion bei einer späteren Wiederinbetriebnahme. Ebenso arrangierte man Infostände während der Krämermärkte, wie etwa dem Allendorfer Nikelsmarkt. Seitdem das Internet Verbreitung fand, wird dem/der Informationssuchenden auch dort viel zur Lumdatalbahn geboten.

Das Engagement hört deshalb nicht auf, weil für die Lumdatalbahn ein vergleichsweise hoher Nutzen von etwa 4.000 Fahrgästen/Werktag bescheinigt wurde, und weil sich die Verkehrsbeziehungen auf der Straße wie auf der Schiene in den radial auf Gießen zuführenden Verkehrsachsen nicht ändern können. Die aktuelle Energiediskussion, die Endlichkeit fossiler Ressourcen, selbst die Werte demografischen Wandels und auch die nachweisbare Prosperität bei Inbetriebnahme von ehemals stillliegenden Schienenwegen für die Anrainerkommunen lassen auch aktuell nach wie vor das Engagement sinnvoll erscheinen. In verschiedenen aktuellen Koalitionsvereinbarungen der Städte und Gemeinden im Lumdatal ist deshalb die Lumdatalbahn als komplementäres Glied im ÖPNV enthalten.



*Die Lumdatalbahn AG veranstaltete seit ihrem Bestehen zahlreiche Sonderfahrten. 1996 wurden mit Fahrzeugen der Hessischen Landesbahn Fahrten bis nach Allendorf durchgeführt. Im Bild durchfährt der Sonderzug Staufenberg-Trais*

## **Aktuell: Viel Verkehr auf der unteren Lumdatalbahn**

(fl) Gleich mehrere Sonderfahrten fanden in den letzten Wochen auf dem befahrbaren unteren Teilanschnitt der Lumdatalbahn von Lollar nach Staufenberg-Mainzlar statt. Schon zur Tradition geworden ist der „Schmaadlecker-Shuttle“ anlässlich einer Marktveranstaltung in Lollar, dem „Schmaadlecker-Markt“ (das Wort kommt von „Schmand lecken“ – wer das Milchprodukt nicht kennt, es handelt sich um Sauerrahm). Wie schon in den vergangenen Jahren, wurde ein zeitgemäßes Schienenfahrzeug im Stundentakt präsentiert, um im Lumdatal für den Er-

halt und die Wiederinbetriebnahme der Schiene zu werben. Erstmals wurden die Fahrten vom neu gegründeten Verein „Lumtabahn e.V.“ veranstaltet. Die Lumdatalbahn AG und der Rhein-Main-Verkehrsverbund beteiligten sich finanziell. Am 4. September 2011 waren die Züge wieder gut besetzt. Der dichte Fahrplan, der günstige Preis und das attraktive Ziel locken Jahr für Jahr mehrere hundert Fahrgäste in die ehrenamtlich organisierten Züge.

## **Historisch mit Diesel und Dampf**

Bereits am 19. August 2011 fand eine Sonderfahrt Wetzlar - Mainzlar Didier-



Mit einem Sonderzug kamen am 19. August 2011 die Mitarbeiter der Stadtbibliothek Wetzlar ins Lumdatal

Foto:  
Carmen Clasen

party veranstaltet und wartete dann

werke und zurück statt. Der Sonderzug, bestehend aus dem einzeln fahrenden VT 98 9829 der Oberhessischen Eisenbahnfreunde (OEF), verkehrte anlässlich des diesjährigen Betriebsausflugs der Stadtbibliothek Wetzlar. Abfahrt war um 9.30 Uhr in Wetzlar. Über den Gießener Güterbahnhof ging es nach Lollar und weiter nach Mainzlar bis zum derzeitigen Streckenende der Lumdatalbahn. Mit Hilfe von Einstiegshilfen verließ die Reisegruppe dort am Bahnübergang beim Lokschuppen der Didierwerke den Zug. Von hier wurde nach Treis gewandert, dem Ziel des Ausflugs. Dort wurde im Gasthaus „Zum Guten Born“ das Mittagessen eingenommen, anschließend wurden bei einem Dorfrundgang die mittelalterliche Wehrkirche mit den eindrucksvollen Grabmälern der Adelsfamilie von Schutzbar, genannt Milchling, sowie die ehemalige Wasserburg derselben Familie besichtigt. Das Zugpersonal hatte währenddessen am Haltepunkt Daubringen eine Grill-

wieder an den Didierwerken auf die Ausflügler aus Wetzlar.

Eindeutiger Höhepunkt in der bisherigen Fahrsaison war aber die Dampfzugfahrt der Eisenbahnfreunde Treysa. Die Sonderzugfahrt hatte die „Hobby- und Sammlerwelt“ in Buseck zum Ziel. Die Fahrgäste aus Schwalmstadt-Treysa verließen den Zug in Staufenberg-Mainzlar und wurden von dort mit Bussen zu ihrem Ziel gebracht. Die Stillstandszeit des Dampfzuges wurde für eine Ausflugsfahrt Staufenberg-Mainzlar – Gießen und zurück genutzt. Damit hatte die Bevölkerung im Lumdatal erstmals nach rund 40 Jahren wieder die Gelegenheit, mit einem Dampfzug vom Bahnhof in Mainzlar abzufahren. Als Besonderheit wendete die Lok im Werksgelände der Firma Didier, denn es gibt sonst keine Nebengleise auf der unteren Lumdatalbahn. Die örtliche Feuerwehr sorgte für die Wasserversorgung der Lok.

## Strecke Limburg - Siershahn „Russisches Roulett“: Ignoranz an Bahnübergängen mit verheerenden Folgen

(hpg) Die eingleisige Strecke Limburg – Montabaur ist Teil des Regionalnetzes Westerwald und eine der Hauptabfuhrstrecken für Ton nach Italien. Auch der Abraumverkehr vom Bau der zweiten Röhre des Cochemer Kaiser-Wilhelm-Tunnels wird derzeit über die steigungsreiche Verbindung abgewickelt. Neben dem starken Güterverkehr sind Triebwagen der Firma vectus zwischen Siershahn und Limburg im Einsatz.

Am Freitag, 30. September 2011 kam es gegen 5:30 Uhr zu einer folgenschweren Kollision an einem - mit Blinklichtanlage gesicherten - Bahnübergang. Ein 25-jähriger Autofahrer, der bei klarer Sicht auf einer Landstraße bei Girod unterwegs war, prallte ungebremst mit etwa 80 Stundenkilometern in den 15. Wagen eines in Richtung Montabaur fahrenden Güterzuges. Dabei entgleiste mindestens ein Drehgestell des über 20 Tonnen schweren, unbeladenen Tonwagens. Rund 50 Rettungskräfte der Feuerwehren aus den umliegenden Orten mussten den lebens-

gefährlich verletzten und in seinem stark beschädigten Pkw eingeklemmten Fahrer aus dem Wrack herauschneiden.

### Entgleisung blieb unbemerkt

Der von 225 004 und 003 bespannte und aus 20 überwiegend leeren Ton-Wagen (Tamms 895) gebildete Güterzug fuhr weiter bis in den Bahnhof Montabaur. Bereits in Goldhausen wurde an einer Weiche eine Achse aus dem entgleisten Drehgestell gerissen, eine weitere im Einfahrbereich der Gütergleise von Montabaur. Als der Zug zum Stillstand kam, wa-

ren der 15. bis 17. Wagen entgleist und rund sieben Kilometer Strecke verwüstet, darunter sieben Weichen, fast alle Betonschwellen und die Signaltechnik. Der Lokführer hatte von all dem



*Entgleiste Wagen  
im Bahnhof  
Montabaur*



*Sieben Kilometer vor Montabaur geschah der Zusammenstoß zwischen dem Kfz des Autofahrers und dem Güterzug auf diesem Bahnübergang* *2 Fotos: H.-P. Günther*

nichts mitbekommen, da er fast 250 m vor den Havaristen saß, die Strecke im Gefälle liegt und die beiden Loks eine Leistung von zusammen 5.000 PS haben.

### Ursachen und Konsequenzen?

Ursache von schweren Unfällen an Bahnübergängen ist in erster Linie die Nichtbeachtung geltender Verkehrsregeln. An diesem gut einsehbaren Bahnübergang gilt für viele Autofahrer tagtäglich die selbstgeschriebene „Regel“: „Es ist ja noch kein Zug zu sehen, also kann ich trotz Blinklicht noch fahren.“ Bereits häufig kam es dort zu gefährlichen Situationen und auch Kollisionen. Nicht nachvollziehbar sind für mich die aufkommenden Diskussionen über die „fehlende seitliche Erkennbarkeit“ von Güterwagen oder die Forderung nach zusätzlichen technischen Sicherungen.

Eine Teilschuld am Ausmaß der Schäden trägt aber auch die Bahn selbst. Mit der Umstellung auf ESTW-Technik wurde der Fahrdienstleiter in Goldhausen eingespart. Er hätte den Schaden frühzeitig entdeckt und den Zug zum Halten gebracht. Auch die beispielsweise von der Schweiz seit 2002 bei Gefahrgutwagen eingesetzten „Entgleisungsdetektoren“ hätten Schlimmeres verhindert und den Zug sogar automatisch gebremst.

Die Ausrüstung kostet pro Waggon rund 1.600 Euro. Für die gesamte Tonwagenflotte der DB mit ca. 800 Wagen wären das rund 1,28 Millionen Euro. Die Folgen des Unfalls auf der Unterwesterwaldbahn liegen nach ersten Schätzungen bei einem Vielfachen dieser Summe. Für Waggons, die tagtäglich auch auf den internationalen Hauptstrecken und Alpentransversalen unterwegs sind, wäre das auf jeden Fall keine Fehlinvestition!

Hans-Peter Günther

## S-Bahnausbau Friedberg - Bad Vilbel Regierungspräsidium startet Anhörungsverfahren

(jl) Für das vom Eisenbahn-Bundesamt eingeleitete Planfeststellungsverfahren für den geplanten viergleisigen Ausbau der S-Bahn-Linie 6 vom Bahnhof Bad Vilbel bis zum Bahnhof Friedberg hat das Regierungspräsidium Darmstadt das Anhörungsverfahren eingeleitet.



Die zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen lagen vom 25. August 2011 bis einschließlich 26. September 2011 bei den Städten Bad Vilbel, Friedberg (Hessen), Karben und in der Gemeinde Wöllstadt zur Einsichtnahme aus. Einwendungen gegen das Vorhaben können bis zum 10. Oktober 2011 sowohl bei den genannten Kommunen oder beim Regierungspräsidium Darmstadt erhoben werden. Über die

Durchführung eines Erörterungstermins wird das Regierungspräsidium Darmstadt nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen zu gegebener Zeit entscheiden. Vom Regierungspräsidium Darmstadt wurden die Unterlagen zur allgemeinen Information in das Internet eingestellt und können unter [www.rp-darmstadt.hessen.de](http://www.rp-darmstadt.hessen.de) eingesehen werden.

Hintergrund ist der viergleisige Ausbau, um die S-Bahn zukünftig getrennt von den übrigen Verkehren auf gesonderten Gleisen zu führen. Dadurch soll eine

*Bahnhof Bad Vilbel: In Zukunft soll die S-Bahn nicht mehr die Ferngleise nutzen, sondern eigene Gleise weiter rechts erhalten*



Verbesserung der derzeitigen unbefriedigenden Betriebsqualität und die Reduzierung der Verspätungen im S-Bahn-Betrieb erreicht werden. Außerdem soll die Durchführung des integralen Taktfahrplans der S-Bahn Rhein-Main, der einen 15-Minuten-Takt vorsieht, restriktionsfrei ermöglicht werden. Auch für den schnellen Regionalexpressverkehr ergeben sich Vorteile: So könnte z.B. der heute alle zwei Stunden auf vielen Unterwegsstationen haltende Mittelhessenexpress beschleunigt werden. Ebenso könnten zahlreiche RE-Züge in der Hauptverkehrszeit schneller verkehren, weil keine langsamen S-Bahnen die Strecke blockieren.

Das geplante Vorhaben umfasst im Wesentlichen den Bau von zwei zusätzlichen Gleisen und den dazugehörigen Nebeneinrichtungen wie z.B. Eisenbahn-, Straßen-, Geh- und Radwegüberführungen und Oberleitung sowie den Neubau eines elektronischen Stellwerkes in Niederwöllstadt. Gleichzeitig sollen auch die Bahnsteiganlagen in den Bahnhöfen Großkarben und Friedberg sowie in den Haltepunkten Dortelweil, Okarben und Bruchenbrücken angepasst und ein niveaugleicher Bahnübergang an der DB-Strecke 3745 Bad Vilbel – Stockheim beseitigt werden. Das „Stockheimer Lieschen“ wird bei der Einmündung in die Main-Weser-Bahn auf über einem Kilometer Länge eine neue Trasse bekommen, wobei auch eine neue Niddabrücke zu bauen ist. Des weiteren beinhalten die Planfeststellungsunterlagen auch alle Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz für Eingriffe in Natur und Landschaft sowie für den Lärmschutz und gegen Erschütterungen.

Wie schon im südlichen Streckenabschnitt Frankfurt-West - Bad Vilbel, hat sich nach der Bekanntgabe des Planfeststellungsverfahrens eine Initiative gegen den Ausbau mit dem Namen „Bahnane“ gegründet. Die Initiative behauptet, der Ausbau würde nur zusätzlichem Güterverkehr dienen, wodurch mehr Lärm und Erschütterungen erzeugt würden.

Die Initiative verweist als Beweis für ihre Thesen auf die hohe Pünktlichkeit der S-Bahn (über 96% aller Züge sind pünktlich). Was „Bahnane“ jedoch nicht benennt: Die Verspätungen sind mittlerweile in die Fahrpläne eingearbeitet. Die S-Bahn steht in Frankfurt-West immer einige Minuten herum, um mitgebrachte Verspätungsminuten gegebenenfalls abzubauen zu können, bevor sie in den hoch belasteten Innentunnel einfährt. In der Hauptverkehrszeit wird die S-Bahn planmäßig an die Seite genommen, damit schnellere Züge passieren können. Doch auch diese Züge sind wegen der S-Bahn heute länger unterwegs als vor 15 bis 20 Jahren.

Eine Untersuchung des Umweltbundesamts zeigt außerdem, dass die heutige Strecke noch für rund 90 zusätzliche Güterzüge Kapazitäten frei hat (die Güterzüge verkehren meistens nachts). Dafür wären keine Lärmschutzmaßnahmen notwendig. Mit dem Ausbau der S-Bahn ist jedoch ein umfangreicher Lärm- und Erschütterungsschutz verbunden, auf den die Anwohner sonst noch jahrelang warten müssten.

Studie Umweltbundesamt:

<http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-k/k4005.pdf>



## Reaktivierung der Aartalbahn im Personenverkehr erst Mitte 2015

### Vergabe ‚Eifel-Westerwald-Sieg-Netz‘ verschiebt sich

**(hpg) Der aktuelle Vertrag der vectus Verkehrsgesellschaft mit den beiden Aufgabenträgern, dem hessischen Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und dem Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord (ZV SPNV), sollte nach zehnjähriger Laufzeit normalerweise im Dezember 2014 enden. Doch derzeit ist noch vieles offen.**

#### Vergabeverfahren veröffentlicht

Der in Koblenz ansässige ZV SPNV Rheinland-Pfalz Nord hat vor kurzem im Amtsblatt der europäischen Union die Informationen zum Vergabeverfahren für das Netz „Eifel-Westerwald-Sieg“ bekannt gegeben. Wie in der Vorinformation angekündigt, sollen zwei Lose mit insgesamt 5,8 Millionen Zugkilometern pro Jahr vergeben werden. Dazu gehören u.a. die Regionalzüge zwischen Mayen, Koblenz und Limburg, die Regional-express-Züge auf der Lahntalbahn und die Strecken in den Westerwald. Das Gesamtnetz reicht bis ins Siegerland und Rothaargebirge. Der neue Vertrag sollte ein Teil des neuen «Rheinland-Pfalz-Takt 2015» werden, dessen landesweite Umsetzung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 geplant war. Im überarbeiteten Verkehrskonzept sind umfangreiche Verbesserungen, vor allem in den Knotenbahnhöfen, wie Koblenz Hbf, vorgesehen.

Doch lässt sich dieser Zeitplan nicht erfüllen, denn die Vergabe der Zugleistungen verzögert sich nach Aussage von SPNV-Verbandsdirektor Thomas Geyer, um mindestens acht Monate. Derzeit wird eine Betriebsaufnahme zum 2. August 2015 angestrebt. Als Begründung für die Verzögerung heißt es aus Koblenz: Mo-

mentan sei unklar, ob die erforderliche Infrastruktur rechtzeitig fertiggestellt werden kann. Dies betrifft vor allem die Umrüstung der Lahnstrecke auf neue Signaltechnik und den Umbau der Stationen.

Außerdem soll mit der zeitlichen Streckung der Einsatz von Gebrauchtfahrzeugen ermöglicht werden, die zum Dezember 2014 aus anderen Netzen frei werden und dann einen Modernisierungsprozess durchlaufen müssten. Ein Problem ist, dass zum Dezember 2014 bundesweit eine Vielzahl von Neuvergaben anstehen, und die Zahl der Anbieter dadurch eingeschränkt sei.

Die Verzögerung hat zur Folge, dass auch die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Aartalbahn und die Verlängerung der Zugläufe auf der Lahntalbahn - mit Bedienung des neuen Haltepunktes „Koblenz Stadtmitte“ – sowie die barrierefreie Nachfolge für den RE nach Gießen deutlich später erfolgen.

#### Wer bedient „Ländchesbahn“?

Völlig unklar ist die Rolle des hessischen RMV. Auf Wunsch des Verkehrsverbunds waren die derzeit von der vectus erbrachten Zugleistungen zwi-



*Wer fährt in Zukunft auf der Ländchesbahn Wiesbaden - Niedernhausen? Heute teilen sich DB Regio sowie vectus die Bedienung*

*Foto: Hans-Peter Günther*

schen Limburg, Niedernhausen und Wiesbaden aus dem aktuellen Teilnetz 18 „Westerwald- Lahn-Taunus“ herausgelöst worden. Der RMV wollte sie laut Pressesprecher Peter Vollmer in ein „sinnvolles Dieselnetz“ integrieren. Doch dies scheint schwieriger als gedacht.

Bereits im Mai dieses Jahres hat der RMV - offenbar einseitig - eine Vertragsverlängerung der vectus-Verkehrsleistungen bis zum 12.12.2015 vorgenommen und dies in seinem Vergabekalender eher „stillschweigend kommuniziert“. Andererseits soll die Ausschreibung für das einzig denkbare Netz, dem die Taunus- und Ländchesbahn zugeschlagen werden könnte, planmäßig zum Dezember 2014 erfolgen. Es handelt sich dabei um das sogenannte Teilnetz 16 „Taunus“ in dem die bisherigen Stammlinien der Hessischen Landesbahn (HLB) nach Königstein, Bad Soden und Grävenwiesbach ent-

halten sind. Bislang ist von Seiten des RMV nur zu erfahren, dass man aktuell mit den Unternehmen in Verhandlung stehe, wie die Zugleistungen nach dem offiziellen Vertragsende im Dezember 2014 erbracht werden können.

Dem widerspricht man von Seiten der HLB und vectus, da beide Unternehmen noch nicht vom RMV angesprochen worden sind, erläuterte HLB-Pressesprecherin Susanne von Weyhe auf Anfrage. Bislang liegen keinerlei Infos vor, ob die Neuvergabe für das Taunus-Netz, wie angekündigt, zum Fahrplanwechsel 2014/15 erfolgen wird.

Die von Rheinland-Pfalz angestrebte Betriebsaufnahme an der Lahn, im Aartal und Westerwald zum 2. August 2015 hält man von Seiten des RMV für völlig ausgeschlossen, da sie außerhalb eines offiziellen Fahrplanwechsels liege.

## Aus dem hohen Norden: Ein Ticket für Alle

**(lk/svz) Viele Fahrgäste und auch die Fahrgastverbände echauffieren sich des Öfteren über das hohe Preisniveau im RMV. Zwei Vorteile werden aber meist als selbstverständlich angesehen: Der Verkehrsverbund deckt inklusive Übergangstarifgebieten über die Hälfte des Bundeslandes Hessen ab und von A nach B benötigt man nur (!) eine Fahrkarte.**

Im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern (MV) ist das anders. Dort existiert ein wahrer Tarifschmelgel. Nun will das Bundesland für die 118 Millionen jährlichen Fahrgäste in Bussen und Bahnen ein einheitliches Tarifsystem für den Personennahverkehr aufbauen - mit nur einem Fahrschein soll es quer durchs Land gehen. „Wer in den Bus oder die Bahn einsteigt, soll mit einer Fahrkarte bis zu jedem Ziel im Land fahren können“, war von Verkehrsminister Volker Schlotmann (SPD) zu hören. Es soll ein landeseinheitliches und transparentes Preissystem geschaffen werden.

Derzeit prüft die landeseigene Verkehrsgesellschaft (VMV Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH) die Einführung eines Nahverkehrstarifs für MV. Bei einem Spitzentreffen wurde Mitte August in Schwerin mit Verbänden, Fahrgast-Lobby und Gewerkschaften ein neues Tarifmodell abgestimmt. Später sollen Landkreise und Städte folgen; die Verkehrsunternehmen wurden bereits ins Boot geholt. Anfang 2012 soll ein entsprechendes Konzept vorgelegt werden, über welches das Land entscheiden müsse, sagte VMV-Geschäftsführer Detlef Lindemann. Das bisherige Tarifsystem ist für den Kunden nur schwer zu verstehen. Allein bei den Bahnen gebe es fast zwei Dutzend Tarife mit verschiedenen Angeboten. Für eine Fahrt von Binz auf Rügen

ins Zentrum nach Rostock benötigt man beispielsweise bislang noch zwei Fahrkarten.

Experten gehen davon aus, dass zunächst auf den Strecken der sechs im Land verkehrenden Bahnunternehmen (u.a. DB Regio) ein Einheitstarif eingeführt wird - voraussichtlich bis spätestens 2016. Bis dahin müssten sich die Unternehmen über die Verteilung der Fahrpreiseinnahmen einigen und die Tarifbedingungen angeglichen werden.

Ohne einen Verlustausgleich wird es nicht gehen. Bislang existieren in MV drei Verkehrsverbünde - rund um Rostock, in Westmecklenburg und auf den Hauptstrecken Richtung Neubrandenburg. Allein der Warnowverbund mit einheitlichen Angeboten für Busse, Bahnen und Fähren erhalte jährlich vier Millionen Euro Ausgleichszahlungen - je zwei Millionen Euro vom Land aber auch von den beteiligten Kreisen und der Stadt Rostock.

Experten erhoffen sich von einem Einheitstarif mehr Fahrgäste im Personennahverkehr. „Das würde vielen Menschen die Entscheidung für das Bus- und Bahnfahren leichter machen“, sagte Schlotmann. Seit 2004 konnten vor allem die sechs Bahnunternehmen mehr Reisende begrüßen - die Fahrgastzahlen verdoppelten sich von 6,5 auf 13,1 Millionen im Jahr 2009.

## 10 Jahre Regionalnetze

**(j)** Vor zehn Jahren gründete die Deutsche Bahn (DB) zahlreiche Regionalnetze. Mehrere Zweigstrecken in einer Region wurden zu einem Netz zusammen gefasst, welches wie ein mittelständisches Unternehmen vor Ort geführt wird und flache Hierarchien aufweist. Anlässlich einer Pressefahrt am 19. August 2011 nach Altenstadt zog die DB Netz AG eine positive Bilanz.

Während der Fahrt von Frankfurt nach Altenstadt schilderte Oliver Kraft, Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG, die Ausgangssituation. Die Zweigstrecken hatten jährliche Verluste in Höhe von rund 250 Millionen Euro zu verzeichnen. Mit der Gründung von insgesamt 29 Regionalnetzen (nur Infrastruktur) sowie fünf Regionetzen (Infrastruktur und Fahrzeuge wie z.B. die Kurhessenbahn) verlagerte man die Verantwortung in die Region. Entscheidungswege verkürzen sich und das Engagement der Mitarbeiter vor Ort wird gestärkt.

Eine Abgabe von Netzen oder Strecken an andere (kommunale) Betreiber werde es nicht mehr geben, erläuterte der Vorstandsvorsitzende auf Nachfrage der Hessenschiene. Die Frage wäre juristisch geprüft worden. Solange Betrieb auf einer Strecke durchgeführt wird und die Einnahmen nicht defizitär ausfallen, sei eine Abgabe an Dritte ausgeschlossen. Erst wenn eine Strecke



*Ankunft in Altenstadt: Klaus-Peter Güttler (RMV, links) und Oliver Kraft (DB Netz AG, Mitte) auf dem Weg zum elektronischen Stellwerk*

*Längst nicht alle  
Stationen im  
Wetteraunetz sind  
so gut ausgebaut  
wie der Bahnhof  
Altenstadt*



Verluste einfahre oder stillgelegt sei, wird sie nach den gesetzlichen Bestimmungen zur Übernahme an Dritte frei gegeben.

Mit an Bord war auch RMV-Geschäftsführer Klaus-Peter Güttler. Der Verkehrsverbund und die DB Netz AG streben ein Kooperationsmodell für das Wetteraunetz an. Demnach wollen die Partner unter anderem ihre Investitionen, Anforderungen an das Verkehrsangebot sowie Neu- und Ausbaumaßnahmen besser aufeinander abstimmen. Ziel sei eine langfristige Sicherung des ÖPNV in der Region. Güttler beklagte die hohen Stationsgebühren und forderte eine Begrenzung der Infrastrukturkosten. Ansonsten könne es, nicht zuletzt auch wegen der Kürzung von ÖPNV-Mitteln durch das Land und die Revision der Regionalisierungsmittel 2014, zur Abbestellung von Verkehrsleistungen kommen.

Nach der Ankunft in Altenstadt wurde das elektronische Stellwerk besichtigt. Vom

Stellwerk aus wird fast der gesamte Verkehr auf der Bahnstrecke Bad Vilbel - Stockheim gesteuert. Die Strecke steht im starken Kontrast zu anderen wie der Lahn-Kinzig-Bahn Gießen - Gelnhausen. Dort sind viele Bahnhöfe noch mit Personal besetzt, welches historische Signaltechnik bedient. Nach Informationen der Hessenschiene soll sich daran in den nächsten 10 bis 15 Jahren nichts ändern. Investieren möchte man nur in neue Bahnsteiganlagen.

Überall gleichzeitig zu investieren sei nicht möglich, räumt auch DB-Netz-Vorstandschef Kraft ein. Wenn die Gelder künftig weniger werden, will er sie noch konkreter als bisher an den Wünschen von Bestellern wie dem RMV ausrichten. Das könnte ein ganz anderes Projekt womöglich voranbringen: "Auch Reaktivierungen von Strecken sind denkbar", kündigt Oliver Kraft an und denkt vielleicht an die 2003 stillgelegte Verbindung Wölfersheim - Hungen.

## Neue Bahnsteige, Aufzüge und Rampen

### Land, Verkehrsverbünde und DB schließen Rahmenvereinbarung ab

**(hpg) Bei einer medienwirksamen Veranstaltung im Bahnhof Limburg wurde Anfang August die „Rahmenvereinbarung Hessen“ vom Hessischen Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Dieter Posch, dem Vorstandsvorsitzenden der DB Station&Service AG, Dr. André Zeug, sowie den Geschäftsführern der in Hessen tätigen Verkehrsverbünde, Wolfgang Dippel (NVV), Knut Ringat (RMV), Werner Schreiner (VRN) und Klaus-Peter Güttler unterzeichnet. Zwei Jahre hatten die Verhandlungen gedauert und 300 Seiten stark ist das Werk geworden.**

Bis 2019 sind für die Modernisierung und den stufenfreien Umbau von 93 Bahnhöfen in Hessen insgesamt 258 Mio. Euro an Investitionen geplant. Davon trägt die DB Station& Service AG 129 Mio. Euro und das Land rund 84 Mio. Euro. Die Verbünde als Aufgabenträger sollen zusammen mit den Kommunen weitere rund 45 Mio. Euro beitragen.

Die Aufnahme der Stationen in die Rahmenvereinbarung erfolgte durch gemeinschaftliche Auswahl von Land, Verkehrsverbänden und DB. Dabei seien unter anderem die Bedeutung der Verkehrsstation, deren Zustand und die Reisendenzahl als Auswahlkriterien zugrunde gelegt worden. Wichtiger Teil der Rahmenvereinbarung sind Musterverträge, erklärte Dr. Zeug, die ab sofort den Abschluss der notwendigen Planungs-, Bau- und Finanzierungsvereinbarungen mit den Partnern erleichtern würden. „Auf diese Weise wird die Umsetzung der geplanten Modernisierungen beschleunigt.“

### Von Nord nach Süd

„In der Eisenbahnerstadt Bebra beginnt im nächsten Jahr die Modernisierung“, freute sich Wolfgang Dippel, Geschäfts-

führer des NVV, „danach können Wabern, Treysa und Borken folgen“. RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat betonte: „Um für unsere Fahrgäste einen Qualitätssprung zu erreichen, haben wir auf diese Vereinbarung hingearbeitet. Mit ihr können wir beispielsweise bereits in diesem Jahr mit der Modernisierung der Station Wächtersbach starten und im kommenden Jahr mit den Stationen Babenhausen und Hünfeld fortfahren. Auch große Projekte wie Frankfurt-Höchst sind in dieser Rahmenvereinbarung enthalten.“

Für VRN-Geschäftsführer Werner Schreiner ist wichtig: „Neben dem Ausbau der Stationen der S-Bahn Rhein-Neckar werden entlang der Nibelungenbahn bis zur Inbetriebnahme des Dieselnetzes Südwest 2014 u.a. die Stationen Lorsch, Bürstadt, Hofheim (Ried) und Riedrode modernisiert.“

Die Investitionen in Aufzüge, Rampen und Zuwege sind Bereiche, von denen der Reisende am meisten profitiert. „Land, Bahn und Aufgabenträger haben mit der Rahmenvereinbarung mit einer Rekordsumme, mit einem konkreten Zeitraum und einer konkreten Priorisierung den Weg dafür bereitet“, sagte Minister Posch

Vertrags-  
unterzeichnung  
in Limburg :  
Susanne

Kosinsky, Dr.  
André Zeug (DB  
Station&Service),  
Wolfgang Dippel  
(NVV), Werner  
Schreiner (VRN),  
Verkehrsminister  
Dieter Posch,  
Knut Ringat und  
Klaus-Peter  
Güttler (RMV)

Foto:  
H.-P. Günther



und fügte hinzu: „Dies ist Angebot und Chance für die Kommunen, sich zu beteiligen und die Maßnahmen zu kompletieren.“

### DB räumt Fehler ein

Trotz der positiven Veränderungen im Bereich der „Verkehrsstationen“ bleibt das Problem mit vielen vergammelnden Empfangsgebäuden bestehen. Der Vorstandsvorsitzende von DB Station & Service räumte in Limburg ein, dass beim Verkauf in der Vergangenheit „einiges schief gelaufen“ sei. Künftig wolle man schwerpunktmäßig die Kommunen ansprechen, ob sie die oft denkmalgeschützten und heruntergekommenen Bauten erwerben wollen. Allerdings hat die DB – mit dem Verkauf an Patron Capital und Procom Invest – bei einem Großteil der Gebäude keinerlei Einfluss auf die Zukunft dieser Immobilien. Stattdessen lässt inzwischen auch die DB Services Immobilien GmbH verschiedene

denkmalgeschützte Bahnhöfe auf dem freien Markt versteigern.

### Einzelheiten nur auf Nachfrage

In der ausgehändigten Pressemitteilung war von einer „konkreten Priorisierung“ nichts zu bemerken. Dort wurden lediglich die „64 prioritären Infrastrukturmaßnahmen mit Vorhabenträgerschaft DB und kommunaler Beteiligung“ sowie weitere „29 Infrastrukturmaßnahmen mit Vorhabenträgerschaft der jeweiligen Kommunen, die hierfür beim Land einen Zuwendungsantrag stellen können“ aufgelistet. Die in Limburg zugesagte Veröffentlichung einer Liste mit den vorgesehenen Einzelmaßnahmen und ihrem Baubeginn (vergleichbar der Liste zum Rahmenvertrag in Rheinland-Pfalz) ist bis heute nicht verfügbar. Auf Nachfrage hat die DB-Pressestelle in Frankfurt die nachfolgende Aufstellung für die Jahre 2011 bis 2015 zur Verfügung gestellt, die auch bereits begonnene Maßnahmen enthält.

## Rahmenvereinbarung Hessen, geplante Maßnahmen:

### 2011

**Ehringshausen (Kr. Wetzlar):** Neubau Außenbstg. mit Ausstattung und Rückbau Mittelbstg. im 1. Bauabschnitt

**Pfungstadt \*):** Neubau der Verkehrsstation mit einem Außenbahnsteig einschl. Beschallung, Beleuchtung, Entwässerung, taktile Leiteinrichtung und Neubau von barrierefr. Zuwegungen

**Wächtersbach:** Neubau Mittel- u. Hausbstg, Aufzug am Mittelbstg; Bahnsteigüberdachung; Modernisierung Personen-Unterfhrg.

**Wetzlar:** (s. Hessenschiene )

### 2012

**Babenhhausen (Hess):** Neubau beider Mittelbahnsteige und Anpassung Treppen und Bahnsteigdächer; barrierefreier Ausbau (BarrA) mit Personenaufzügen; Modernisierung der Pers.-Unterfhrg. und deren Verlängerung.

**Bebra:** Neubau Bahnsteige u. Treppen; Erneuerung Bahnsteigausstattung inkl. Wetterschutz (BstgA/Ws); BarrA mit 3 Aufzügen; Aufweitung der Bahnsteigunterführung; ersatzloser Rückbau einer Unterführung

**Häuserhof:** Neubau Bahnsteig mit Ausstg;

**Hofheim (Ried):** Erhöhung Hausbahnsteig und Neubau Außenbstg mit Ausstg;

**Hünfeld:** Neubau der Mittelbahnsteige, Neubau Beleuchtung und BstgA/Ws, barrierefreie Erschließung durch Rampen an die neue Unterführung, Rückbau alte Unterführung.

**Weckesheim:** Neubau eines Außenbahnsteigs einschl. Beleuchtung und BstgA

**Lorsbach \*):** Neubau einer behindertengerechten Rampe aus der neuen Unterführung zum Mittelbstg

### 2013

**Bickenbach (Bergstr):** Neubau Außenbstg mit Anschluss an die Unterfhrg; Rückbau Mittelbstg

**Bürstadt:** Neubau Außenbstg und Treppe

**Hofheim (Ried):** Erhöhung Hausbstg und Neubau Außenbstg mit Ausstattung

**Lich (Oberhess):** Neubau Bahnsteige

**Lorsch:** Erhöhung Bahnsteig 1 und Neubau Außenbstg 2

**Riedrode:** Erhöhung Hausbahnsteig

**Riedstadt-Goddelau:** Neubau Aufzüge und BstgA

**WI-Erbenheim \*):** Neubau Bahnsteig mit barrierefr. Zugang, Anpassung Treppen und Erneuerung BstgA



**WI-Igstadt \*)**: Neubau Haus- und Außenbstg mit höhengl. Reisendenquerung einschl. der Rampen zur barrierefreien Erschließung der Bahnsteige und Erneuerung der BstgA.

**Auringen-Medenbach \*)**: Neubau Außenbstg mit barrierefr. Zugang und Erneuerung der BstgA.

## 2014

**DA-Eberstadt**: Neubau der Bahnsteige mit Ausstattung, Barrierefreiheit durch Aufzüge, Modernisierung Pers.-Unterfhg.

**Eltville**: Barrierefreier Ausbau der Bahnsteige und Erneuerung der Ausstattung

**Frankfurt-Höchst**: Erhöhung Bahnsteige 10/11 und 12/13 auf 76 cm und Anpassung der Treppen; BarrA durch 5 Aufzugsanlagen zu den Bahnsteigen 1 bis 3, 5 und 6; Erneuerung Bahnsteigdächer; Modernisierung Pers.-Unterfhg.

**Hungen**: Modernisierung Pers.-Unterfhg; Erhöhung Bahnsteige 1 u. 2 und neue Beleuchtung

## 2015

**Weiterstadt**: Neubau Bahnsteige 1 und 2 mit Ausstattung

\*) Infrastrukturmaßnahme mit Vorhabenträgerschaft der jeweiligen Kommune, die dazu beim Land einen Zuwendungsantrag stellen kann.

Für die Modernisierungen folgender Bahnhöfe in Trägerschaft der DB gibt es noch keine zeitliche Festlegung:

Albshausen, Bad Soden-Salmünster, Beienheim, Borken, Bruchköbel, Büdingen, Bürgeln, Cölbe, Darmstadt Nord, Darmstadt Süd, Dillenburg, Dutenhofen, Eddersheim, Eichenberg, Eschborn, Frankfurt (M) Ost, Frankfurt (M) Süd, Frankfurt (M) West, Frankfurt-Griesheim, Friedberg (Hessen), Glauburg-Stockheim, Grebenstein, Großen Buseck, Gross-Gerau Dornheim, Grünberg, Hattersheim (M), Herborn, Kassel Hbf, Kelsterbach, Lindenholzhausen, Mainz-Gustavsburg, Malsfeld, Marburg, Messel, Niedernhausen, Niederwalgern, Ostheim (Kr Hanau), Raunheim, Riedstadt-Wolfskehlen, Schlüchtern, Stockhausen, Treysa, Wabern, Walldorf.

Von den insg. 29 Infrastrukturmaßnahmen mit Vorhabenträgerschaft der jeweiligen Kommunen, steht für folgende hessische Stationen noch kein Baubeginn fest:

Biebesheim, Bleichenbach, Borsdorf, Büches-Düdelshausen, Effolderbach, Frankfurt-Ginnheim, Garbenteich, Geisenheim, Gernsheim, Groß Rohrheim, Groß Umstadt-Nord, Langsdorf, Lauterbach Nord, Lieblos, Lollar, Lorch (Rh), Lorchhausen, Ober Widdersheim, Stockstadt (Rh), Sulzbach (Ts) Nord, Trais-Horloff, Watzenborn-Steinberg, WI-Schierstein und Wölfersheim-Södel.

## Reisetipp: Bahnhof Lüttich

**(jl) Ein Bahnhof als Reiseziel, zumal noch ein moderner Bahnhof? Wer würde schon wegen Stationen wie Kassel-Wilhelmshöhe oder dem neuen Mainzer Bahnhof eine Reise von mehreren hundert Kilometern auf sich nehmen? Dass moderne Architektur in Einklang mit den Bedürfnissen der Fahrgäste gebracht werden kann, zeigt der neue Lütticher Hauptbahnhof eindrucksvoll, weshalb sich eine Reise nach Belgien lohnt.**

Lüttich ist eine Wiege der kontinental-europäischen Kohle- und Stahlindustrie. Mit dem Zusammenbruch des Kohlebergbaus im Lütticher Becken und der anschließenden Stahlkrise geriet die Region in große finanzielle Bedrängnis und sah sich mit einer dauerhaft hohen Arbeitslosigkeit konfrontiert. Dies hat Auswirkungen bis heute: Große Teile der Gemeinden und Städte entlang der Maas wirken grau und herunter gekommen. Zahlreiche Industriebrachen und leerste-

hende Häuser fallen auf.

Fährt man jedoch mit dem Zug von Aachen oder Maastricht her kommend in den neuen Lütticher Hauptbahnhof ein (Liège-Guillemins), wird es schon im Zug heller. Der Grund: Fast der ganze Bahnhof ist im strahlendem Weiß gehalten, durch das Glasdach kann die Sonne ungehindert auf die Bahnsteige scheinen. Die Bahnhofshalle ist mit 200 Meter so lang, dass ein kompletter ICE3 oder

*Blick von der Bergseite durch die Bahnhofshalle Richtung Stadt im neuen Bahnhof Liège-Guillemins*





*Bahnsteig Gleis 1: Die normale Bahnsteigüberdachung geht in die Bahnhofshalle über*

Thalys-Zug in der Halle Platz findet. Zum Bahnhofsvorplatz hin fehlt die Seitenwand, wodurch schon vom Zug aus ein schöner Blick auf die Stadt möglich ist. In südöstlicher Richtung läuft das Hallendach wie in einer Welle sanft zu den einzelnen Bahnsteigdächern aus.

Ungefähr in der Hallenmitte befinden sich Treppen, Rolltreppen und ein Auf-

zug, um den Zu-/Abgang von und zu den Bahnsteigen zu ermöglichen. An den Hallenenden befinden sich ebenfalls Aufgänge, worüber man das auf der Bergseite liegende Parkhaus und den Stadtteil Petit Bourgogne erreicht. Der Bahnhof hat damit auch eine verbindende Funktion für einzelne Stadtteile untereinander. Auffällig auch, dass dort keine Verkaufs-

*Obere Verteilebene mit den Abgängen zu den Gleisen*





*In die Bahnstufunterführung fällt natürliches Licht von oben durch Glasbausteine ein, die im Boden der Bahnsteige eingelassen sind. Links und rechts sind Geschäfte für den Reisebedarf untergebracht*

stände die Übersicht einschränken, wie man dies von vielen deutschen Bahnhöfen gewohnt ist.

Das Bahnhofsgebäude wurde vom schweizerisch-spanischen Stararchitekten Santiago Calatrava geplant und nach 13-jähriger Planungs- und Bauzeit im Jahr 2009 eröffnet. Calatrava studierte Architektur in Valencia und in Zürich. Neben Brücken und großen Veranstaltungs-/Ausstellungshallen hat er zahlreiche Bahnhöfe entworfen wie Zürich-Stadelhofen, die Eingangshalle im Bahnhof Luzern, den Bahnhof Lyon-Saint-Exupéry TGV und den Expo-Bahnhof Lissabon Oriente.

In der Kombination seines Ingenieurwissens mit einem funktionalen, organisch-futuristischen Designansatz projiziert Calatrava immer wieder technisch spektakuläre Bauwerke. Die meisten sei-

ner Bauten fallen durch die skulpturale Wirkung ihres Tragwerks auf. Oftmals werden Parallelen zu natürlichen Strukturen (Blattwerk, Skelette oder Flügeln) gezogen.

Mit dem neuen Bahnhof ist Lüttich über die Schnellfahrstrecke Köln - Aachen - Lüttich - Brüssel - Paris ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz eingebunden. Von Frankfurt aus kann Lüttich teilweise ohne Umsteigen in zweieinhalb Stunden mit dem ICE erreicht werden. Günstiger ist man ab Düren oder Aachen mit dem Euregoticket für 16 Euro pro Person unterwegs. Damit kann man im deutschen Gültigkeitsbereich alle Nahverkehrszüge und in der Grenzregion Holland-Belgien auch alle Interregio- und Intercityzüge nutzen. Weitere Infos dazu unter

[www.avv.de](http://www.avv.de), dann *Euregoticket* eingeben

## Wabern - Bad Wildungen NVV-Linie 39 Unwetterschäden

(js) Am Sonntag, dem 7. August 2011 zog gegen 18 Uhr ein kurzes, heftiges Gewitter mit Starkregen und Sturmböen über das Edertal bei Bad Wildungen hinweg. Durch den Sturm stürzte zwischen Bad Wildungen und Wega ein Baum auf die Bahnstrecke. Ein Triebwagen der Baureihe 646 der Kurhessenbahn kollidierte auf dem Weg nach Wabern gegen 18:30 Uhr mit dem Baum. Dabei wurde die Front des Triebwagens beschädigt, während der Lokführer und die wenigen Reisenden mit dem Schrecken davon kamen. Die von der Leitstelle herbeigerufenen Feuerwehren beseitigten den Baumstamm und räumten die Strecke wieder frei. Der beschädigte Triebwagen konnte seine Fahrt nicht mehr fortsetzen, die Reisenden wurden mit Fahrdiensten weiterbefördert.

Am Sonntag, dem 21. August 2011 wurde bei einem weiteren Unwetter das Gleis der Burgwaldbahn bei Birkenbringhausen durch den Starkregen von Kies und Erde überspült. Auch hier sorgte die herbeigerufene Feuerwehr wieder für freie Fahrt.

*Baggerparade in Friedensdorf.  
Während die Bauarbeiten wegen der  
Großveranstaltung „Lahntal total“  
ruhen, warten die eingesetzten  
Zweiwegebagger auf der ehemaligen  
Ladestraße auf das Ende der  
Arbeitspause. Foto: Jürgen Schmied*

## Obere Lahntalbahn Marburg - Biedenkopf - Erndtebrück RMV-Linie 43 Baustelle Bf. Friedensdorf

(js) Wie bereits in der Hessenschiene 84 berichtet, wurde zwischen dem 25. Juni und dem 7. August im Bahnhof Friedensdorf (Lahn) ein behindertengerechter Mittelbahnsteig gebaut. Der Baustil wurde, wie bei den 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 verganginem Jahr auch der moderne Bedienplatz der Burgwaldbahn, welche von hier ferngesteuert und vollständig überwacht wird.

Pünktlich zum Schulbeginn am 8. August konnte der Personenverkehr wieder durchgehend betrieben werden,



lediglich ein paar Restarbeiten mussten noch ausgeführt werden. Nach Angaben eines Bahnsprechers konnte der geplante Kostenrahmen von 1,6 Millionen Euro für den Umbau des Bahnhofs Friedensdorf eingehalten werden.

### **Baustelle Bf. Sarnau Betriebsbahnhof**

(js) Nachdem der Bahnhof Sarnau im vergangenen Jahr seiner Bahnsteige beraubt wurde und in einen Betriebsbahnhof umgewandelt wurde, werden dort seit Ende September umfangreiche Umbauarbeiten durchgeführt. Neben dem ehemaligen Gleis 7 (gegenüber dem Empfangsgebäude) wurde eine Baustraße geplant und geschottert. Von dort aus wird dieses Gleis derzeit erneuert. Über den genauen Umfang der Bauarbeiten liegen der Redaktion derzeit noch keine genauen Angaben vor.

### **Bahnübergang Ludwigshütte**

(js) Im Sennerweg in Biedenkopf-Ludwigshütte konnte am 1. Juli nach zwei Monaten Bauzeit die neue Schrankenanlage des Bahnüberganges in Betrieb genommen werden. Der Überweg war bisher zwar nicht für den öffentlichen Verkehr zugelassen, diente aber als Zufahrt zum Firmengelände des Bauunternehmens Scheld. Der gesamte Lkw-Lieferverkehr muss an dieser Stelle die Bahntrasse kreuzen. Da die Firma Scheld den Lagerplatz um eine Brecheranlage erweitern will, wird der Verkehr in Zukunft noch stark zunehmen. Die Genehmigung für die Werkserweiterung war vom Regierungspräsidium Gießen mit dem Ausbau des Bahnüberganges verbunden worden. Ne-

ben dem Werksverkehr führt auch noch der Radweg von Biedenkopf nach Wal-lau über diesen Bahnübergang.

Weil der Überweg sehr unübersichtlich ist, war auf der Bahnstrecke eine Langsamfahrstelle von 20 km/h eingerichtet, die die Fahrzeiten der Züge verlängerte. Gefährliche Situationen und häufige Unfälle sind an dieser Stelle immer wieder vorgekommen.

Baubeginn war am 2. Mai. Bei dem Umbau wurde die Straße auf 5,50 m verbreitert und umgewidmet, so dass sie nun übersichtlicher geworden ist und für den öffentlichen Verkehr freigegeben werden kann. Der Bahnübergang hat eine technische Sicherung mit Lichtzeichen- und Schrankenanlage mit Halbschranken erhalten, die automatisch durch Gleiskontakte gesteuert wird. Dadurch kann auf die bisherige Langsamfahrstelle verzichtet werden.

## **Gießen - Dillenburg - Siegen RMV-Linie 40**

### **Ehringshausen: Neuer Bahnsteig fast fertig**

(fl) Kurz vor der Fertigstellung steht der neue Außenbahnsteig in Ehringshausen (Lahn-Dill-Kreis). Nach der Inbetriebnahme entfällt die bislang notwendige Querung des Gegengleises für Reisende Richtung Gießen. Damit kann theoretisch das örtliche Personal entfallen, denn eine Überwachung des Einsteige-Vorgangs ist nicht mehr erforderlich. Als Zugang wird eine bestehende Unterführung genutzt, die bislang ausschließlich einen benachbarten Industriebetrieb erschloss. Noch



Der neue Außenbahnsteig in Ehringshausen  
Foto: Friedrich Lang

nicht entschieden ist über die Zukunft des sanierungsbedürftigen Empfangsgebäudes. Ehringshausen ist Verknüpfungspunkt zum lokalen Busverkehr. Die abgebildete Linie 200 erschließt das Lempthal und erreicht Wetzlar auf einem größeren Umweg. Betrieben wird sie vom „Global-Player“ Transdev. Seit der Übernahme des Großteils der ehemaligen VM (Verkehrsgesellschaft Mittelhessen) – Busleistungen durch Transdev ist die Zahl der Fahrgastbeschwerden deutlich zurückgegangen, wie Lahn-Dill-Landrat Schuster kürzlich erklärte.

Transdev-Bus der Linie 200 vor dem Ehringshausener Bahnhof Foto: Friedrich Lang



## Frankfurt - Limburg RMV-Linie 20

### Idstein: Bürger setzen sich erfolgreich für Erhalt der Mobilitätszentrale ein

(hpg) Die Mitglieder der Arbeitsgruppe ÖPNV in der „Lokalen Agenda 21 Idstein“ wollten sich nicht damit abfinden, dass die Mobilitätszentrale der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) in Idstein geschlossen werden sollte. Daher starteten sie im Juli eine Unterschriften-Aktion. Ihr Argument: Die Beratung ist ein wesentlicher Grund für die Akzeptanz des Nahverkehrs-Angebotes. Sie hoben hervor, dass die Kunden dort kompetent und freundlich über das vielschichtige Metier (Tarife, Fahrpläne, Reklamationen) beraten würden.

Und der Protest hatte Erfolg! Ende August verkündeten Landrat Burkhard Albers und der Idsteiner Bürgermeister Gerhard Krum die „eilvernehmliche Lösung“: Die Mobilitäts-Info zieht um ins „Killingerhaus“ am Rathaus. Dort ist bereits die Tourismus-Info angesiedelt. Dies bedeutet, dass die RTV-Beratungsstelle nach dem Umzug auch an Sonntagen geöffnet sein wird.

Das Ergebnis freut auch den stellvertretenden RTV-Geschäftsführer Thomas Brunke, da sich die Verkehrsgesellschaft über Monate erfolglos nach einem attraktiveren Standort im Stadtkern von Idstein umgesehen hatte. Die jetzt gefundene Lösung erfülle alle Anforderungen von Seiten der RTV und der Stadt.

## Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda

### Betreiberwechsel zum Fahrplanwechsel

(jl) Ab 11. Dezember wird die Hessische Landesbahn unter anderem die Bedienung der Vogelsbergbahn übernehmen. Das Teilnetz Lahntal-/Vogelsberg-/Rhönbahn verknüpft Mittel- und Osthessen von Limburg über Weilburg, Wetzlar, Gießen, Alsfeld und Fulda bis nach Gersfeld in der Rhön miteinander. Eingesetzt werden neue Triebwagen vom Typ Lint41, wie sie schon bei der Taunusbahn im Einsatz sind.

In den letzten Wochen sind zahlreiche der neuen Fahrzeuge in Mittelhessen eingetroffen und wurden in den Bahnhöfen Friedberg und Butzbach-Ost abgestellt. Zur Zeit erfolgen Lokführerschulungen an den Fahrzeugen. Angesichts der zahlreichen neuen Fahrzeuge platzt die HLB-Werkstatt in Butzbach aus allen Nähten. Die Hessische Landesbahn plant deshalb den Bau einer weiteren Wartungshalle am Butzbacher Ostbahnhof.

## Dillstrecke, Lahntalbahn und Vogelsbergbahn

### Weitere Stationen werden modernisiert

(fl) Kurze Zeit nach der Bekanntgabe des Modernisierungs-Paketes für hessische Bahnhöfe (siehe Seite 38 in dieser Hesseschiene) informierte die Deutsche Bahn AG über weitere kurzfristig geplante Maßnahmen an fünf Stationen der Lahntalbahn und der Vogelsbergbahn.

An den Stationen Arfurt, Aumenau, Furfurt (Lahntalbahn), Burg Nord (Dillstrecke) und Göbelnrod (Vogelsbergbahn) werden die Bahnsteige saniert, neue Zugangswegen geschaffen und die Aufenthaltsqualität durch Wetterschutzeinrichtungen verbessert. Drei Millionen Euro investieren RMV und Bahn in die Modernisierung dieser Stationen. Susanne Kosinsky, Leiterin der mittelhessischen

*Lokführerschulung an den neuen HLB-  
Triebwagen im Bahnhof Butzbach  
Foto: Mathias Bootz*





DB Station & Service-Niederlassung, betonte anlässlich eines Pressegesprächs: „Mit den Finanzmitteln aus den Konjunkturpaketen des Bundes konnten wir einige kleinere Stationen in Hessen modernisieren. Ich freue mich, dass wir mit der finanziellen Unterstützung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes jetzt fünf weitere kleine Stationen modernisieren und so erheblich aufwerten können.“

Die Bürgermeister der betroffenen Kommunen erhielten symbolische Bauschilder. Gemeinsam mit den Landräten und Geschäftsführern der lokalen Nahverkehrsgesellschaften begrüßten sie die Initiative von RMV und Bahn.

Bei den genannten Stationen sind die Bahnsteige derzeit zum Teil besonders marode und niedrig. Pro Bahn & Bus begrüßt die notwendige Modernisierung. Für Göbelnrod war in der Planungsphase des neuen, ab Dezember 2011 wirksamen werdenden Taktfahrplans für die Vogelsbergbahn noch eine Schließung im Gespräch gewesen. Und auch Furfurt durfte aufgrund der niedrigen Fahrgastzahlen in dem sehr kleinen Weinbacher Ortsteil nicht als dauerhaft gesichert betrachtet werden. Allerdings spielt hier der Tourismus eine gewisse Rolle, und eine alternative Busbedienung ist kaum denkbar.

## **Straßenbahn Darmstadt Neubaustrecke in Arheilgen eröffnet**

(ac) Am 6. August 2011 wurde die Straßenbahn-Neubaustrecke zur

Wendeschleife "Dreieichweg" im Norden Arheilgens feierlich eröffnet. Es gab ein buntes Festprogramm. Folgende Fahrzeuge waren an den Sonderfahrten beteiligt: Der feurige Elias, Tw 25, Tw 7608 und Tw 57 mit Bw 182 als museale Fahrzeuge, sowie Tw 9115 "Bursa" mit Bw 9449 als aktuelles Fahrzeug.

Die neue Wendeschleife wurde zweigleisig angelegt, da sowohl die "normale" Linie 7 (bzw 8) dort endet, als auch die Express/Schnelllinie 6. Überholungen oder zwei wartende Züge kommen deshalb dort planmäßig vor. Die Haltestellenanlage wurde als Umsteigepunkt in diverse Buslinien mit kurzen Wegen konzipiert. Auch gibt es dort einen P&R-Platz für Pendler.

Die bisherige Wendeschleife Hofgasse in der Ortsmitte von Arheilgen wurde mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke aufgegeben.

*Der neue Endpunkt der Arheilger  
Straßenbahnlinie liegt an der Wendeschleife  
Dreieichweg Foto: Andreas Christopher*



## Wiesbaden: Abneigung gegen Straßenbahn historisch belegt

(fl) Alle Versuche der letzten Jahre, in unserer hessischen Landeshauptstadt ein zeitgemäßes Schienenverkehrsmittel als Ergänzung des eher kleinstädtischen Stadtbusbetriebs zu bauen, sind bislang gescheitert.

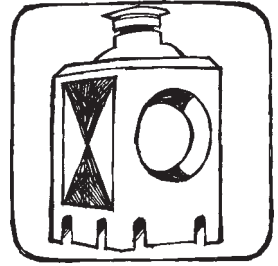
Die Ablehnung von Schienenstrecken hat in der Kurstadt eine lange Tradition, schließlich rühmte man sich schon 1929, als erste deutsche Großstadt die Straßenbahn abgeschafft zu haben (auch wenn das gar nicht stimmte, die allerletzten Strecken wurden mehr als 20 Jahre danach eingestellt). Die Ablehnung ist rational nicht immer nachvollziehbar und wird auch heute noch bisweilen mit markigen Argumenten zur Schau gestellt.

Vielleicht war es ein Ur-Urgroßvater eines heutigen Leserbriefschreibers contra Stadtbahn, der 1889 dem Wiesbadener Tagblatt seine Gedanken übermittelte. Gewiss war die zitierte Dampfbahn damals nicht das Optimum eines innerstädtischen Massenverkehrsmittels, nicht umsonst blieb sie ein kurzes Zwischenspiel zwischen der umweltverträglichen, aber wenig leistungsfähigen Antriebsart „Pferd“ und dem bis heute bewährten Nachfolgesystem elektrischer Strom. Aber lesen Sie selbst, wie kritisch sie der erwähnte Wiesbadener Zeitungsleser sah:

„Die Dampfbahn macht aus Wiesbaden allmählich ein wahres Sodom. Kohlendämpfe und Schwefeldünste erfüllen die Luft, die Vögel sterben im Fluge, furchtbare, „Gesunden und Kranken gleich gefährliche Maschinen“ hemmen den Verkehr der Eingeborenen, die scheu

und ängstlich in ihren Häusern sitzen und die Hände ringen. Nur in der höchsten Noth, wenn sie etwas billiges einkaufen müssen, wagen sie sich

in die dunstigen und überfüllten Wagen. Aber Bewohner der Umgegend - Haargeloffene wie der Frankfurter sagt - fahren hohnlächelnd mit den „für Gesunde und Kranke gleich gefährlichen Maschinen“ durch die verödeten Straßen und schwingen ihre Würste und Schinkenbrode, die sie demnächst in den Wiesbadener Wäldern in der unästhetischsten Weise verzehren.“



Leserbrief aus dem Jahr 1889 im Wiesbadener Tagblatt, zitiert nach „125 Jahre Wiesbadener Verkehrsbetriebe 1875-2000“ von Klaus Kopp.

*Hat als einzige Bahn in Wiesbaden überlebt:  
Die Nerobergbahn*



# 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

HS85



Ort

Datum

Unterschrift

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

## Einzugsermächtigung

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.:

BLZ:

bei (Kreditinstitut):

in:

bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort

Datum

Unterschrift