

# HESSEN SCHIENE

Nr. 86

Januar - März 2012



- Straßenbahn nach Vellmar eröffnet
- Neuer Betreiber auf der Vogelsbergbahn
- Land Hessen kürzt ÖPNV-Mittel



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, Horst Lorenz, Friedrich Lang, Jürgen Lerch, Oliver Günther, Hans-Peter Günther, Jürgen Schmied, Lars Kühnemund, Stefan Sitzmann, Dr. Heribert Menzel

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 04.03.2012  
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,

2011 war ein Rekordjahr, was den Neubau innerstädtischer Schienenstrecken in Hessen anbelangt. Kassel, Frankfurt und Darmstadt konnten drei neue Straßenbahn-Streckenabschnitte in Betrieb nehmen, insgesamt fast 10 Streckenkilometer. Das vorbildliche Kasseler Netz wurde ein weiteres Mal in eine Nachbarstadt, nach Vellmar, erweitert. Die nordhessische Metropole nimmt außerdem in den kommenden Monaten nicht weniger als 18 neue Straßenbahn-Fahrzeuge in Betrieb und wird damit die Umstellung des Netzes auf niederflurigen Betrieb abschließen können. Bereits 2010 gab es vier Kilometer Streckenzuwachs bei der Frankfurter U-Stadtbahn.

Leider sieht die Netzentwicklung außerhalb der drei genannten Großstädte weniger positiv aus. Seit seiner Gründung hat der Rhein-Main-Verkehrsverbund ganze 10 Kilometer außerhalb des S-Bahn-Bereichs reaktiviert. Hält man sich bei der Betrachtung nicht streng an Stadtgrenzen, sondern beachtet „Metropolräume“, wie dies zunehmend üblich ist, dann liegt die „neue Pfungstadtbahn“ ohnehin im Verdichtungsraum der Stadt Darmstadt und ist eher dem innerstädtischen Verkehr als dem Regionalverkehr auf der Schiene zuzuordnen. Gleichwohl zeigt die „Pfungstadtbahn“ einen positiven Trend auf, nämlich den, die Stadtzentren wieder auf der Schiene zu erreichen. Der Anschluss von Eschwege West und jüngst der von Brilon Stadt weisen in die gleiche richtige Richtung. Auch zentral gelegene Haltepunkte an Bestandsstrecken wie Melsungen-Bartenwetterbrücke oder Gießen-Oswaldgarten gehören dazu.

Weniger erfreulich ist die Entwicklung auf dem Land. Dass der NVV angesichts seiner Haushaltslage und der demografischen Entwicklung bei der Edertalbahn zögerlich agiert, ist fast noch verständlich. Allerdings besitzt die Edertalbahn Korbach-Frankenberg eine erhebliche Netzwirkung und auch ein großes touristisches Potenzial. An der Lahn, im Vogelsberg und in der Rhön wurde gerade der saisonale Stundentakt an Sonntagen realisiert, weil die Züge an schönen Tagen übervoll sind. Warum sollte nicht auch die Ederseeregion von diesem Trend profitieren?

Unverständlich ist, warum ausgerechnet die für höhere Geschwindigkeiten ertüchtigte und mit beschleunigungsstarken Fahrzeugen ausgestattete Vogelsbergbahn zwei Verkehrshalte verliert. Die erfreulichen Investitionen in die Strecke sollten doch möglichst vielen Kunden zu Gute kommen. Ein Blick in die Schweiz oder zur Albital-Verkehrsgesellschaft zeigt, wie man schon kleinsten Siedlungen einen Schienenanschluss verschaffen kann. Wohlgemerkt: Auf eingleisigen Strecken und im Mischbetrieb mit schnellem Regionalverkehr.



Wolfgang Klapdor

Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.



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



Tramverbindung Kassel - Vellmar eröffnet ..... 7  
 Gunterhausen: Neues Stellwerk, neue Bahnsteige ..... 10  
 Strecke Brilon-Wald - Brilon-Stadt wieder in Betrieb genommen ..... 11  
 Reaktivierung der Edertalbahn: die unendliche Geschichte ..... 13  
 Modernisiertes Reisezentrum in Kassel-Wilhelmshöhe vorgestellt ..... 14



Verwirrung beim abendlichen Rhönbahnangebot ..... 15  
 Bahnhof Bebra: Modernisierung soll 2012 beginnen ..... 16



Modernisierte Vogelsbergbahn ..... 18  
 Betrachtung des Streckenabschnitts Nieder Ohmen - Gießen ..... 21  
 Bahnhof Friedensdorf modernisiert ..... 24  
 Keine Talent 2 zum Fahrplanwechsel ..... 25  
 Ist Diez Teil des RMV? ..... 27  
 Bürger-Bus: Perspektive für den ländlichen Raum? ..... 29  
 Lahntalbahn: Kleine Stationen bekommen neuen Schliff ..... 30  
 Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil aus der Taufe gehoben ..... 32  
 Streckenreaktivierungen in Rheinland-Pfalz ..... 33  
 150 Jahre Eisenbahnen an Sieg, Dill, Heller und Lahn ..... 35  
 Umbau des Bahnhofsvorplatz in Gießen vorerst gestoppt ..... 38



Land Hessen kürzt Nahverkehrs-Finanzierung ..... 38  
 Keine Zukunft für vectus-Verkehrsgesellschaft? ..... 41  
 Professor Kiesow gestorben ..... 42  
 Bahngeschichte: Die Jägerseebahn ..... 42  
 Streckentelegramm ..... 45  
 Schlusslicht ..... 50

---

*Titelbild: Im Spätherbst 2011 fährt eine Regionalbahn der Hessischen Landesbahn auf der Lahntalbahn bei Runkel Richtung Limburg Foto: Ronny Köppel*

*Rückseite: Vor Hof Sorge (bei Burg- und Nieder-Gemünden) fährt eine Regionalbahn auf der Vogelsbergbahn Richtung Gießen  
 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
09.01.12 20:00 Uhr	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein
25.01.12 18:00 Uhr	Rv-Treff Osthessen	Gaststätte Mainzer Rad (Phulkari) Kurfürstenstraße 2, Fulda
02.02.12 18:30 Uhr	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
05.03.12 20:00 Uhr	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein
14.03.12 18:15 Uhr	Rv-Treff Osthessen	Landesgeschäftsstelle Lauterbach Nordbahnhof
28.03.12 19:30 Uhr	RV-Treff Nordhessen	Umwelthaus Wilhelmsstraße 2 Kassel

**Unsere Aktiven vor Ort:**

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

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

Regionalverband Osthessen e.V.  
Regionalleiter 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 Gimbshheim  
Telefon 0177 788 118 2  
suedhessen@probahn-bus.org

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

## Das eTicket kommt

(jl) Der Rhein-Main-Verkehrsverbund stellt ab dem 1. Januar die Jahreskarten um. Künftig ersetzt eine Plastikkarte im handlichen Scheckkartenformat die zwölf Einzelabschnitte aus Papier. Wer bereits heute Abokunde ist, bekommt das neue eTicket nach Ablauf des alten Jahresabos zugeschickt.

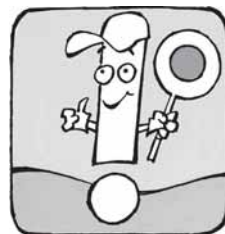


Das neue eTicket Grafik: RMV

Neukunden oder Barzahler können die elektronische Jahreskarte in den RMV-Verkaufsstellen mit dem weiß-blauen eTicket-Logo erwerben. Die bunte Plastikkarte ist für die Kunden nicht nur praktischer, sie bietet auch zusätzliche Vorteile. Wer sie verliert, kann sie sperren lassen. Wer sich registrieren lässt, bekommt die Jahreskarte ersetzt, sogar die übertragbare. Alle Änderungen – etwa Wohnortwechsel oder eine andere Kombination des Tarifgebiets – können ab März selbst vom eigenen Computer aus vorgenommen werden. Die Änderungen werden dann von einem Lesegerät an Automaten mit dem eTicket-Logo auf den Chip übertragen.

Erhältlich ist eTicket RheinMain an allen RMV-Verkaufsstellen mit dem hellblauen eTicket-Logo sowie im RMV-TicketShop. In Frankfurt, Wiesbaden und

Mainz startet der Verkauf erst im Frühjahr (Frankfurt) beziehungsweise Sommer 2012 (Mainz/Wiesbaden).



## Touch&Travel auch im RMV

(jl) Fahrgäste nutzen heute nicht nur ein Verkehrsmittel, sie erwarten übergreifende Mobilitätslösungen. Nur mit integrierten Lösungen für den Nah- und Fernverkehr lassen sich Zugangsbarrieren zum Öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) abbauen. Mit der Integration des Frankfurter Stadtgebiets und aller Bahnstationen des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) in den mobilen elektronischen Fahrausweis Touch&Travel weiten der RMV und die Deutsche Bahn (DB) den erfolgreichen Piloten aus. Touch&Travel-Kunden können nun auch im Nahverkehr des RMV unterwegs sein.

## Informationen zur Straßenbahn in Kassel

(jl) Zahlreiche Informationen zur Straßenbahn und RegioTram in Kassel hält die Homepage [www.tram-kassel.de](http://www.tram-kassel.de) bereit. Deren Betreiber Dr. Heribert Menzel konnte im November 2011 den einmillionsten Besucher seit dem Start im Jahr 1995 verzeichnen. Der Besuch dieser Seite kann jedem empfohlen werden, der sich über die in der Hessenschiene erschienenen Beiträge hinaus für noch mehr Informationen über den Kasseler ÖPNV interessiert.

## Vom Wilhelmshöher Bergpark in den Vellmarer Ahnepark Tramverbindung Kassel – Vellmar eröffnet

**(hh)** Zwei Jahre wurde an der 4 km langen Neubaustrecke zwischen der bisherigen Endhaltestelle in Kassel „Holländische Straße“ und der neuen Endhaltestelle Vellmar Nord gebaut. Acht neue Stationen wurden eingerichtet. Am 22. Oktober 2011 wurde die Strecke feierlich eröffnet.

Ab der Wendeschleife Holländische Straße fahren die Bahnen auf einer Strecke von etwa 1,5 km im Linksverkehr, damit Mittelbahnsteige eingerichtet werden konnten. Anschließend erklimmen sie eine Steigung von 7 % zum Kreisel Dörnbergstraße – in der Gegenrichtung 7,5 % bergab. Das ist das zweitstärkste Gefälle im gesamten Streckennetz der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG). Nach der Haltestelle Dörnbergstraße mit ihren 50 Park & Ride-Parkplätzen führt die Trasse zum Festplatz. Am Rathausplatz verläuft die Strecke auf einem Teilstück von etwa 120 Metern eingleisig. Ein sogenanntes Zwillingsgleis, bei dem zwei Rillengleise aneinander geschweißt werden, löst das Platzproblem in diesem Straßenbereich.

### Park & Ride-Parkplätze an der Wendeschleife



Von der Kreuzung Rathausplatz führt die Trasse über die Nordstraße und das Musikerviertel zur Wendeschleife Vellmar Nord. An dieser Endhaltestelle für Trams und Busse wurde ein weiterer Park & Ride-Platz mit etwa 100 Stellplätzen für PKW sowie eine Bike & Ride-Anlage mit Boxen und Bügeln für Fahrräder errichtet.

In Spitzenzeiten fährt die Linie 1 im 7,5-Minuten-Takt, der 15-Minuten-Takt ist

*KVG-Vorstand Dr. Thorsten Ebert, der Kasseler Oberbürgermeister Bertram Hilgen, der Vellmarer Bürgermeister Dirk Stochla, die Fahrerin Melanie Römer und der Hessische Verkehrsminister Dieter Posch stellen sich vor dem Eröffnungszug den Fotografen.*  
Foto: Dr. H. Menzel





*Der Eröffnungszug mit dem Triebwagen 621 erreicht in Vellmar die Haltestelle Festplatz*

*Foto: Dr. Heribert Menzel*

vellmar und Frommershausen.

Der Bau der neuen Strecke einschließlich des Umbaus der Wendeschleife Holländische Straße hat 37,7 Millionen Euro gekostet. Das

die Regel. Am Abend bzw. am Sonntag gilt der 30-Minuten-Takt. Für die Fahrt vom Kasseler Königsplatz bis zur Vellmarer Stadtmitte benötigt die Tram 19 Minuten. Alle Vellmarer Linienbusse fahren seit 22. Oktober nach einem neuen Fahrplan. Mehr als die Hälfte der gut 4 Kilometer langen Neubaustrecke trägt umweltfreundliche Rasengleise.

Land Hessen hat davon 28,6 Millionen Euro getragen, die Stadt Vellmar vier Millionen Euro, die Stadt Kassel 600 000 Euro, der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) 500 000 Euro. Die KVG wird den Rest von 4 Millionen Euro tragen.

Seit dem Durchstich unter dem Kasseler Hauptbahnhof im Jahr 2007 erreicht die Regiotram aus Hofgeismar (RT3) und aus Wolfhagen (RT4) über die Vellmarer Stadtteile Obervellmar und Vellmar West die Kasseler Innenstadt. Parallel hierzu fährt jetzt die Straßenbahnlinie 1 durch die Vellmarer Stadtteile Nieder-

Am Eröffnungstag durfte die alle 7 Minuten verkehrende Tram zwischen der Wendeschleife Holländische Straße und Vellmar Nord kostenlos benutzt werden. Die Bahnen waren gut besetzt. Verkehrs-

*Verkehrsminister Dieter Posch hält vor der Ahnatahschule in Vellmar die Eröffnungsrede*

*Foto: Hermann Hoffmann*







*An der Endstation Vellmar-Nord herrschte am Eröffnungstag Hochbetrieb. Auf dem Neubauabschnitt war die Benutzung der Straßenbahnen kostenlos; die KVG setzte auf der Linie 1 insgesamt 16 Fahrzeuge ein*

*Foto: Dr. Heribert Menzel*

minister Dieter Posch war bei der Eröffnungsfeier über die große Menschenmenge auf dem Hof der Ahnatschule beeindruckt. Durch das neue Schienenangebot könnten täglich 2000 Menschen vom Auto auf die Straßenbahn umsteigen. Außerdem sprachen Kassels Oberbürgermeister Bertram Hilgen, Vellmars Bürgermeister Dirk Stochla, NVV-Geschäftsführer Klaus-Peter Güttler und KVG-Vorstand Dr. Thorsten Ebert. Letzterer erwähnte weitere Ausbauprojekte im ÖPNV-Bereich Kassel, wofür Gelder bei Land und Bund beantragt werden sollten.

### **Job-Ticket für Arbeitnehmer in Vellmar**

Ende November vereinbarten KVG-Vorstand Dr. Ebert und Vellmars Bürgermeister Stochla, den 216 städtischen Mitarbeitern ein Job-Ticket anzubieten: Wer dieses Angebot nutzt, kann ein ganzes Jahr lang mit einem Preisnachlass von

7% Busse und Bahnen im Gebiet Kassel-Plus benutzen. Das Ticket gilt auch am Wochenende. Darüber hinaus geht die Stadt Vellmar laut KVG-Mitteilung einen in Nordhessen bisher nicht bekannten Weg: Sie ermöglicht auch Vellmarer Betrieben, die weniger als 5 Mitarbeiter beschäftigen, durch eine Sammelbestellung den Erwerb eines Job-Tickets. Der Bürgermeister denkt hier besonders an die zahlreichen kleineren inhabergeführten Geschäfte im Stadtzentrum und an Praxen in den Ärztehäusern. Job-Tickets vermindern den Autoverkehr und machen Parkflächen frei.

Sicher lohnt es, mit dem Hessenticket aus Richtung Frankfurt-Gießen bzw. Fulda-Bebra nach Kassel-Wilhelmshöhe zu fahren, um die Linie 1 nach Vellmar zu besteigen. Radwanderer könnten von der Haltestelle Festplatz den Ahnefluss abwärts bis zur Kasseler Universität kommen bzw. weiter in die Fuldaaue.

## Guntershausen: Neues Stellwerk – neue Bahnsteige

**(hh) Vor 100 Jahren stiegen im Bahnhof Guntershausen neben Kaiser Wilhelm auch der russische Zar bzw. der englische König um. In Guntershausen zweigen sich die Main-Weser-Bahn Kassel – Gießen – Frankfurt und die Mitte-Deutschland-Verbindung Ruhrgebiet – Kassel – Bebra – Erfurt. Allerdings halten heute nur noch Nahverkehrstriebwagen von und nach Kassel, Melsungen und Treysa.**

Der Knotenbahnhof ist trotzdem hoch belastet mit Güterzügen und zahlreichen Personenzügen des Regional- und Fernverkehrs. Jetzt wurde die Signaltechnik umfassend modernisiert.

Seit Montag, 31. Oktober 2011 sind die Signale, die per Muskelkraft über Hebel und Drahtzüge bewegt wurden, durch moderne Technik ersetzt. Hunderte neue

Signale wurden aufgebaut. Die Schienenabschnitte zwischen Felsberg-Gensungen, Melsungen und Kassel-Oberwehren werden vom Fahrdienstleiter aus einer Computerzentrale in Guntershausen kontrolliert.

Laut Bahnsprecher Torsten Sälinger wurden hierfür über 40 Millionen Euro investiert. Künftig bekommen die Lok-

*Rechts einer der beiden neuen Außenbahnsteige. Das historische Bahnhofsgebäude links wird wohl bald abgerissen. Foto: Hermann Hoffmann*



führer die freie Fahrt oder den Halt durch Lichtsignale angezeigt. „Wenn wir die Stellwerkstechnik nicht erneuern, werden bald keine Züge mehr fahren“, erläuterte der Bahnsprecher. Mit dem Start Ende Oktober verschwanden zudem die Stellwerke in Grifte, Guxhagen und Körle. Die Bahnbediensteten werden an anderer Stelle eingesetzt. In Guntershausen arbeiten künftig 10 Fahrdienstleiter im Schichtbetrieb – immer 2 pro Schicht. Die neue Technik ermöglicht bessere Taktzeiten der Züge. Mit den Vorteilen zweier neuer

Bahnsteige in Guntershausen soll bald die Regiotram komplett im Halbstundentakt rollen, laut Auskunft des NVV wahrscheinlich ab Ende 2012.

Leider war es weder der DB noch der Stadt Baunatal gelungen, das historisch und architektonisch bedeutende Bahnhofsgebäude zu nutzen. Es liegt in Insellage zwischen den Gleisen. Wird nicht bald eine sinnvolle Lösung für das alte Gebäude gefunden, muss es abgerissen werden.

## **Strecke Brilon-Wald – Brilon-Stadt wieder in Betrieb genommen**

**(js, jl) Ganz still und leise wurde seit dem 1. September 2011 eine bereits seit Jahren im Personenverkehr stillgelegte Strecke wieder in Betrieb genommen. Es handelt sich dabei um den sieben Kilometer langen Abschnitt zwischen Brilon-Wald und Brilon-Stadt im benachbarten Nordrhein-Westfalen.**

Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 startete der offizielle Personenverkehr. Da der Stadtbahnhof direkt am Eingang zur Fußgängerzone liegt, war dieser Schritt eigentlich schon lange überfällig. Die Züge bewältigen den Streckenabschnitt in 8 Minuten und verkehren meist einmal pro Stunde. Sie entstanden in der Regel aus der Verlängerung der Linie von Dortmund/Hagen/Bestwig.

Dank der engen und guten Zusammenarbeit mit dem RWL (Nahverkehr Westfalen/Lippe) und dessen für Brilon zuständigen Unterverband ZRL (Zweckverband Ruhr/Lippe) sowie der reibungslos funktionierenden Arbeitsabläufe im Hoch- und Tiefbau konnte in nur anderthalb Jahren die Wiederinbetriebnahme erreicht werden. Günstig für das Vorhaben war,

dass die Holzfirma Egger langfristige Verträge mit der Bahn hat und die Strecke für ihre Transporte ertüchtigte (Kosten: 6 Mio Euro). Das Bahnhofsprojekt hat im Bereich Hoch- und Tiefbau 1,2 Millionen Euro gekostet, wovon die Stadt aber nur 15% tragen musste.

Die neue Verkehrsstation in Brilon-Stadt ermöglicht sowohl den Bahn- als auch den Busverkehr einschließlich „Park & Ride“ und „Bike & Ride“. Fahrgäste können zwischen den Zügen und Bussen barrierefrei umsteigen. Gegen schlechtes Wetter schützt eine 20 Meter lange verglaste Warthalle und auch die Räder müssen bei 12 überdachten Fahrradeinstellplätzen nicht nass werden. Ein moderner widerstandsfähiger Toilettenblock (Benutzung 50 Cent) sowie natürlich der



*Der neue Stadtbahnhof in Brilon Mitte November: Der kombinierte Bahn-/Bussteig ermöglicht kurze Umsteigewege. Im Hintergrund der alte Bahnhof 2 Fotos: Thomas Lütke*

Fahrkartenautomat machen das Bild vom neuen alten Bahnhof komplett.

Während Montag bis Freitag noch annähernd ein Stundentakt besteht, dessen Ankunfts-/Abfahrtszeiten sich allerdings im Laufe des Tages verschieben, verändert sich dies am Samstag zu einem 25/95-Minuten-Takt, der aber über den Tag einigermaßen stabil bleibt. Am Sonntag

verkehren die Züge wieder meist taktlos in jeder Stunde, zu ständig wechselnden Zeiten. Während sich die Abfahrtszeiten im Stadtbahnhof an Werktagen zwischen 5:40 Uhr und 21:03 Uhr bewegen, kommen die Züge dort zwischen 6:36 Uhr und 22:49 Uhr wieder an. Samstag und Sonntag ist der Betriebsbeginn etwa eine Stunde.

*Gleiche Perspektive am 10. Dezember: Der Eröffnungszug ist in Brilon Stadt eingetroffen*



## Reaktivierung der Edertalbahn Die unendliche Geschichte

**(js) Das Thema Reaktivierung der Edertalbahn kommt auch weiterhin nicht aus den Schlagzeilen der Presse und bleibt dadurch dauerhaftes Gesprächsthema im Landkreis. In den vergangenen Wochen erschienen neben Berichten auch wieder verstärkt Leserbriefe in der Presse, die sich je zur Hälfte für oder gegen die Wiederinbetriebnahme aussprachen. Diese gehen allerdings weiterhin mit den altbekannten Argumenten einher und haben wenig Neues bieten.**

Wie bereits in der Hessenschiene 85 gemeldet wurde, hat die Kurhessenbahn inzwischen die Reaktivierungs- und Betriebskosten neu kalkuliert. Die Kosten, die vor dem Ausstieg des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) errechnet wurden, entstanden aufgrund des seinerzeit geplanten 1-Stunden-Taktes zwischen Frankenberg und Korbach, außerdem waren die Gesamtkosten als Paket mit dem Ausbau der Burgwaldbahn Frankenberg – Marburg kalkuliert worden. Inzwischen wurde die Burgwaldbahn bereits modernisiert und die Planungen für die Edertalbahn auf einen 2-Stunden-Takt reduziert. So konnten die Bau- und Betriebskosten bereits erheblich gesenkt werden.

Inzwischen signalisieren das Land Hessen, der Landkreis Waldeck-Frankenberg sowie der Nordhessische Verkehrsverbund ihre Zustimmung zu dem Projekt. Die Kurhessenbahn als Betreiberin der Strecke hat bei einer abermaligen Neuberechnung der Betriebskosten diese weiter von jährlich 1,7 Millionen Euro auf immerhin 900.000 Euro senken können. Der Landrat Dr. Reinhard Kubat signalisiert eine Beteiligung des Landkreises von 100.000 Euro an den Betriebskosten, sofern der Kreistag seine Zustimmung er-

teilt. Trotzdem klafft noch eine Lücke von 800.000 Euro, welche wohl kaum vom NVV geschlossen werden wird, da das Land die Zuschüsse an die Hessischen Verkehrsverbände im kommenden Jahr um 20 Millionen Euro kürzen will.

Die Kurhessenbahn gibt sich derzeit alle Mühe, um die Kreistagsabgeordneten von der Wichtigkeit des Projektes zu überzeugen. Anfang Dezember werden die Abgeordneten dazu eingeladen, mit dem Bus der Kurhessenbahn von Korbach nach Marburg zu fahren. Dort wartet dann eine moderne Triebwagengarnitur der Baureihe 646, die eigens aus dem Nordnetz nach Marburg gebracht wird, um die Entscheidungsträger über Frankenberg nach Herzhausen zu bringen. Auf diese Art soll versucht werden, die Unterschiede des umständlichen Busverkehrs gegenüber einem modernen Schienenverkehr zu verdeutlichen. Schließlich verlängern sich die Busfahrzeiten mit jeder neuen Ortsumgehung, da der Bus jedes Mal die Umgehungsstraße verlassen muss, um die Reisenden im Ort abholen zu können. Aufgrund von oft fehlenden Buswendeschleifen steht dann ein Wenden in engen Dorfgassen an, um dann wieder auf der Umgehungsstraße die Fahrt fortzusetzen.

## Modernisiertes Reisezentrum im Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe vorgestellt

### Ein Warteraum fehlt immer noch

**(hh)** Das modernisierte DB Reisezentrum im ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe wurde am 2. Dezember 2011 feierlich eröffnet. Insgesamt wurden mehr als 250 000 Euro investiert. In diesem Jahr feierte der Fernbahnhof sein 20-jähriges Bestehen. Ebenso alt war das Reisezentrum. Inzwischen sind hier die Bereiche für Kunden übersichtlicher geworden.

So liegen das NVV-Kundenzentrum und der „1. Klasse-bahn.comfort-Bereich“ nah am Eingang, so dass die Kunden für diese beiden Bereiche durch das Aufrufsystem für den übrigen Bereich nicht irritiert werden.

Mit Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte Reisende sind drei von neun Schaltern in ihrer Höhe rollstuhlgerecht einstellbar. Ein Schalter ist mit einer induktiven Hörschleife für Nutzer von Hörgeräten versehen. Ein Leitstreifen für Sehbehinderte führt vom Eingang an der Stele des Aufrufsystems vorbei zu dem barrierefreien Schalter.

Während die Reisenden problemlos Fahrkarten und Reiseinformationen bekommen, müssen sie weiterhin unbequem Wartezeiten verbringen. Nachdem der Warteraum im Sommer 2008 einer McDonald's-Filiale weichen musste, bleiben den Fahrgästen nur die Stahlbänke im Quergang und an den Gleisen. In der Hessischen Allgemeinen steht am 3.12. folgender Text:

„Ein Defizit macht auch Hermann Hoffmann, Vorsitzender des Fahrgastverbandes PRO BAHN Nordhessen, aus. Jetzt investiert die Bahn viel Geld in die Verschönerung ihres Reisezentrums. Aber

an einem Warteraum, der Reisenden wirklich hilft, wird gespart. In anderen Bahnhöfen gebe es ansprechende Wartebereiche. Auf einem Fernbahnhof sei es ein Unding, wenn so ein Angebot fehle.

Ein Wartesaal werde kaum benötigt, kontert Bahnsprecher Torsten Sälinger. Die Umstiegszeiten hätten sich so verkürzt, dass es keine längeren Aufenthalte mehr gebe. Sollten Fahrgäste doch auf einen verspäteten Zug warten müssen, biete der Bahnhof viele gastronomische Angebote.“

Hier übersieht die DB zwei wichtige Dinge:

- 1) Man kann nicht jedem Fahrgast, der Esswaren bei sich hat und vielleicht rechnen muss (Familien mit Kindern), zumuten, einen Gastronomiebetrieb aufzusuchen.
- 2) Nicht immer gibt es kurze Umstiegszeiten. Wenn z.B. ein ICE aus München oder Frankfurt verspätet in Kassel-Wilhelmshöhe ankommt, können Anschlusszüge in Richtung Paderborn oder Korbach nur selten warten.

Allerdings sollten Warteraumbenutzer nach gültigen Fahrkarten kontrolliert werden.

## Verwirrung beim abendlichen Rhönbahnangebot

**(si) Als vor einigen Jahren die beiden abendlichen Rhönbahnzüge aufgrund der Kürzungen der ÖV-Mittel auf Schienenersatzverkehr (SEV) umgestellt wurden, gab es heftige Proteste und insbesondere von unserem Verband die Forderung, dieses Angebot wieder auf der Schiene zu fahren.**

Die Hoffnung war groß, dass mit Ausschreibung und Betreiberwechsel nun endlich dieser Wunsch umgesetzt wird. Die Enttäuschung war umso größer, als in den ersten Fahrplanentwürfen in den Zeitlagen 20.25 Uhr und 21.25 Uhr weiterhin SEV enthalten war. Dies haben wir auch öffentlich kund getan. Und plötzlich passierte das kaum Vorstellbare: Wenige Wochen vor Fahrplanwechsel wurde aus dem bislang nur samstags sowie an Sonn- und Feiertagen verkehrenden Abendzug um 21.22 Uhr nach Gersfeld und 22.08 Uhr retour nach Fulda eine tägliche Zugleistung.

Die Freude darüber wäre noch größer, wenn damit nicht der komplette Wegfall des SEV-Verkehrs der Linie 592 verbunden wäre. Dies bedeutet nämlich, dass zwischen 19.19 Uhr und 21.22 Uhr nun kein ÖPNV-Angebot nach Gersfeld mehr angeboten wird. Dass dies so ist, wurde so erst vier Tage vor Fahrplanwechsel bestätigt. In allen Fahrplanauskünften der Bahn oder des RMV waren bis dahin ent-



*Der Bus Fulda ab 20.25 Uhr (am letzten Betriebstag mit 36 Fahrgästen) fährt im neuen Fahrplan nicht mehr*

weder noch beide SEV-Busse vermerkt (Homepage der Bahn) oder der SEV-Bus um 20.25 Uhr und der Zug um 21.22 Uhr (Homepage des RMV).

Selbst eine Nachfrage beim RMV am 5. Dezember 2011 bestätigte zunächst, dass in der Zeitlage 20.25 Uhr der SEV-Bus verkehre, wie in der Fahrplanauskunft vermerkt. Einen Tag später kam das Dementi. So sehr wir uns über das abendliche Zugangebot in die Rhön freuen, so ist der spontane Wegfall der ÖPNV-Verbindung um 20.25 Uhr nach Gersfeld nicht akzeptabel. In einigen gedruckten Plänen steht die Verbindung drin, fährt aber nicht. Wie kundenunfreundlich ist denn so etwas?

*Ab Fahrplanwechsel fährt die Rhönbahn jeden Tag Fulda ab 21:22 Uhr nach Gersfeld und zurück*



## Bahnhof Bebra Modernisierung soll 2012 beginnen

**(fl) Die Planungen zum Umbau des Bahnhofes Bebra kommen Stück für Stück voran. Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) rechnet fest damit, dass im Sommer 2012 mit der Modernisierung begonnen werden kann.**

„Wir warten jetzt auf die Genehmigung des Eisenbahn Bundesamtes, dem wir die Planungen für den Umbau der Gleisanlagen als ersten Schritt der Modernisierung vorgelegt haben. Ich rechne fest damit, dass wir noch in diesem Jahr das erwartete positive Signal von dort erhalten, so der Geschäftsführer des NVV Wolfgang Dippel. Seit 2009 wird an der Genehmigungsplanung zum „Barrierefreien Ausbau und Verbesserung der

Eisenbahnverkehrsinfrastruktur des Bahnhofes Bebra“ gearbeitet.



Der Bahnhof in Bebra soll in mehreren Schritten so modernisiert und umgebaut werden, dass er besser zu erreichen ist, die Aufenthaltsqualität erhöht wird und behindertengerechte Bahnsteiganlagen

*Der wichtige Knotenbahnhof Bebra soll ab 2012 modernisiert werden Foto: Hermann Hoffmann*





*Die Bahnsteige sollen auf 55cm Höhe angehoben werden*

*Foto:  
H. Hoffmann*



entstehen. Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen in der Planung berücksichtigt:

- Barrierefreie Erschließung der Bahnsteige durch Aufzüge;
- Modernisierung der Fußgängerunterführung (Nord) und Erneuerung der Treppenanlagen;
- Rückbau von nach Angaben des NVV nicht mehr notwendigen Bahnsteiganlagen wie bspw. Bahnsteig 1 und sonstige Bahnsteigüberlängen;
- Erhöhung der Bahnsteige in den erforderlichen Längen auf 55 cm über Schienenoberkante (SO);
- Sanierung der vorhandenen, aber gekürzten Bahnsteigdächer sowie Ergänzung der Bahnsteigmöblierung mit modernen Ausstattungselementen;
- Erneuerung der Beleuchtungs- und Beschallungsanlagen;
- Barrierefreier Umbau der vorhandenen Eingangssituation auf der Westseite der Reisendenunterführung.
- Schaffung eines attraktiven Bahnhofsvorplatzes

mit direktem Übergang zu einem modernen Umsteigebereich für die Busse

- Umbau des Osteinganges der Fußgängerunterführung

Die drei beteiligten Partner Stadt Bebra, NVV und Deutsche Bahn stimmen zurzeit auch den Realisierungs- und Finanzvertrag ab, der dem Gesamtvorhaben den rechtlichen Rahmen gibt. Bisher flossen 620.000 Euro in die Planung, die von der Stadt Bebra und dem Nordhessischen Verkehrsverbund zu gleichen Teilen finanziert wird. Durchgeführt wird die Planung der umfangreichen Baumaßnahmen am Bahnhof in Bebra von der Deutschen Bahn.

Für sämtliche Maßnahmen wird nach heutigem Stand mit einem Investitionsvolumen von ca. 10 Millionen Euro gerechnet, das in großen Teilen durch Bundes- und Landesmittel bezuschusst werden soll.

## Modernisierte Vogelsbergbahn

**Neue Streckenhöchstgeschwindigkeit 120 km/h – die durchschnittliche Reisezuggeschwindigkeit beträgt jedoch nur etwa 61,2 km/h**

**(fl) „In neuen Zügen quer durchs Land“ so lautet das Motto der Hochglanzbroschüre von RMV und Hessischer Landesbahn (HLB) anlässlich der Betriebsaufnahme auf Lahntal-, Vogelsberg- und Rhönbahn.**

„Die Strecke ist jetzt umfassend modernisiert und lässt deutlich höhere Geschwindigkeiten zu. Damit kann erstmals auf der Vogelsbergbahn ein stündlich vertaktetes Angebot mit attraktiven Fahrzeiten durchgängig zwischen Gießen und Fulda gefahren werden.“, wird in der besagten Broschüre verkündet.

Die Realität ist jedoch: einen durchgängigen Stundentakt gab es in den 1990er Jahren auch schon (bevor das Angebot gekürzt wurde) und die Fahr-

zeiten sind keineswegs attraktiver geworden. Obwohl die Streckenhöchstgeschwindigkeit von Gießen nach Fulda von dereinst 70-90 km/h auf nunmehr abschnittsweise 120 km/h erhöht wurde, ist dies bei den Reisezeiten nicht spürbar angekommen, da nun keine Regional-Expresszüge mehr gefahren werden sondern ausschließlich „beschleunigte“ Regionalbahnen.

Während im Jahr 1991 durchgängige Züge zwischen Gießen und Fulda nur eine

*Bereits über einen Monat vor Fahrplanwechsel wurden einzelne Züge auf der Vogelsbergbahn von der Hessischen Landesbahn gefahren. Eine Regionalbahn verlässt den Bahnhof Wallenrod, wo in Zukunft keine Personenzüge mehr halten*

*Foto: Alexander Otto*



Stunde 31 Minuten Fahrzeit benötigten (69,9 km/h), so sieht die „attraktive Fahrzeit“ nunmehr im Schnitt 1 Stunde und 44 Minuten vor (61,2 km/h), manche Züge brauchen gar weit über zwei Stunden für die 106 Kilometer lange Relation. Attraktive Fahrzeiten sehen da anders aus. Was fehlt ist eine wirklich schnelle RE-Verbindung Gießen - Grünberg – Alsfeld – Lauterbach – Bad Salzschlirf – Fulda, um Durchgangsreisende auf die Ost-West-Quer Verbindung zu bekommen. Mit diesen Fahrzeiten wird dies nur schwerlich gelingen.

„Die drei Strecken Lahntal-, Vogelsberg- und Rhönbahn verbinden die Regionen Mittel- und Osthessen miteinander...“ schwärmt man in der Broschüre weiter. Das mag anschlussmäßig zwischen Lahntal- und Vogelsbergbahn größtenteils auch funktionieren - nur von Mittelhessen in die Rhön per Bahn zu kommen, das wird schon etwas anspruchsvoller. Da die Vogelsbergbahnzüge zur Minute 28 in Fulda ankommen und die Rhönbahnzüge zur Minute 19 abfahren, bedeutet dies 51 Minuten Wartezeit in Fulda. In umgekehrter Richtung ist es nicht besser: Rhönbahn Ankunft zur Minute 56 in Fulda, Abfahrt der Vogelsbergbahnzüge zur Minute 34, also 38 Minuten Übergang.

Und wer an Sonn- und Feiertagen (bis 1. Mai und ab 28. Oktober ) um 10.56 Uhr mit der

ersten sonntäglichen Rhönbahn in Fulda ankommt und nach Gießen weiter möchte, der muss 98 Minuten bis 12.34 Uhr warten, da in der Wintersaison an Sonn- und Feiertagen auf der Vogelsbergbahn vormittags bis nachmittags nur zweistündig gefahren wird. Auch ein absolutes Unding.

### Abschnitt Fulda – Lauterbach – Alsfeld

Grundsätzlich halten sich Verbesserungen und Verschlechterungen eher die Waage. Zwar fährt nunmehr an Samstag- und Sonntagabenden „endlich“ um 20.34 Uhr ein „Spätzug“ ab Fulda, dafür verkehrt der letzte durchgängige Zug nach Gießen bereits über eine halbe Stunde früher als bisher (bislang 19.10 Uhr – nun 18.34 Uhr) – und das, obwohl die Strecke im Abschnitt Alsfeld – Gießen abends fast zwei Stunden länger besetzt ist (bis ca. 23 Uhr). Samstags beginnt der Zugverkehr eine halbe Stunde später. Der erste Samstagzug erreicht nunmehr erst



*Auch in Renzendorf fahren die Züge  
seit Fahrplanwechsel durch*

Statt Fahrkarten



**PROBAHN & BUS**  
Ihr Fahrgastverband

Nach über 141 Jahren endet nun vorerst die Zu(g)kunft für den

## Zughalt Wallenrod

\* 30. 10. 1870 † 10. 12. 2011

In stillem Gedenken  
Bürger und Bahnkunden

Im Namen aller Fahrgäste: [www.probahn-bus.org](http://www.probahn-bus.org)  
Pro Bahn & Bus e.V., Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach

Die Verabschiedung findet am **Samstag, 10. Dezember 2011** um  
**19.46 Uhr** und um **20.14 Uhr** am **Bahnhof Wallenrod** statt.  
Um zahlreiche Beteiligung wird höflichst gebeten.

*Mit dieser Anzeige machte am 9. Dezember 2011 im Lauterbacher Anzeiger der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus auf die Schließung des Zughalts Wallenrod aufmerksam*

um 7.28 Uhr Fulda, bisher war dies um 6.59 Uhr der Fall (mit guten Übergängen zum RE um 7.08 Uhr ins Rhein-Main-Gebiet). Der Wegfall eines Berufsverkehrszuges um 16.05 Uhr ab Fulda ist völlig unverständlich, dafür gibt es an Schultagen mal wieder einen Zug von Fulda bis Mücke (den gab es bereits vor Jahren schon einmal – aber nicht nur an Schultagen!).

Vom Streckenausbau und der Erhöhung der Geschwindigkeiten ist im Abschnitt Fulda – Lauterbach – Alsfeld kaum etwas zu spüren. Die Fahrzeit Fulda – Lauterbach hat sich kaum verändert. In dem 27 Kilometer langen Abschnitt verkürzt sich die Fahrzeit von 26-28 Minuten (ca. 60 km/h) auf durchschnittlich 25 Minuten (64,8 km/h). Im Jahr 1991 wur-

den diese Fahrzeiten auch schon locker erreicht, ein RE brauchte damals gar nur 21 Minuten (77,1 km/h). Durch den stündlichen Kreuzungsaufenthalt in Lauterbach von 6 Minuten der nach Gießen fahrenden Züge werden die Zeitvorteile wieder aufgefressen. Während bislang der RE von Lauterbach nach Alsfeld für die 19 Kilometer 14 Minuten benötigte (ca. 81,4 km/h), so sind es nunmehr 13 Minuten (87,7 km/h). Umso unplausibler erscheint die dringende Notwendigkeit der Auflassung der Halte Wallenrod und Renzendorf. Insbesondere beim Halt Wallenrod ist die vorhandene Infrastruktur in Ordnung, das Fahrgastpotential vorhanden und der geplante Gleisanschluss zum Großholzwerk Heggenstaller wird nun definitiv gebaut und bis zum Jahr 2013 fertig gestellt sein.

## Die neue Vogelsbergbahn

### Betrachtung des Streckenabschnittes Nieder Ohmen – Gießen

**(hl) Um es gleich vorweg zu nehmen: Mit der Veröffentlichung des neuen HLB-Fahrplans wurden die meisten Erwartungen der Pendler, aber vor allem der Fernpendler, auf null zurückgefahren. Dieser Fahrplan, der in der Öffentlichkeit als Fortschritt präsentiert wird, ist aus deren Sicht noch unattraktiver als die Pläne der vergangenen Fahrplanperioden.**

In diesem Zusammenhang drängt sich die Frage auf: Wo ist die versprochene Fahrzeitverkürzung geblieben bei Investitionen von mehr als 25 Mio Euro für die Streckenerüchtigung auf 120 km/h, wo sind in Gießen in der Hauptverkehrszeit die Anschlüsse auf die schnellen Züge Richtung Frankfurt geblieben? Leider wird der betroffene Pendler im neuen Fahrplan diesbezüglich nicht fündig. Liegt es vielleicht daran, dass die Strategen des RMV ihre Azubis mit den Bestellvorgaben betraut hatten, oder liegt es daran, dass der RMV die DB AG mit der Fahrplangestaltung beauftragt hat, die wiederum dem RMV eins auswischen will, weil sie die Ausschreibung verloren hat.

Die Fahrgäste werden es vermutlich nicht erfahren, müssen es aber ausbaden. Was aus den Fahrplandaten hervorgeht, ist die Tatsache, dass nahezu alle Züge in den alten DB-Zeitlagen, aber mit unterschiedlichen Halten verkehren. Dabei werden kürzere Fahrzeiten an den Stationen nahezu immer abgebummelt oder es

entstehen betriebliche Zwangspausen. Von den frühmorgendlichen längeren Fahrzeiten dieses Streckenabschnittes sind z.B. jene Pendler betroffen, die gegen 7 Uhr in Frankfurt ihre Arbeit beginnen und bei gleicher Anschlusszeit in Gießen ca. 10 Min. früher an ihrem Ausgangsbahnhof losfahren müssen. Bei der Beibehaltung dieses Fahrplans wird die Vogelsbergbahn spätestens mit der Inbetriebnahme der Ortsumgehung von Lindenstruth und Reiskirchen enorm „Federn lassen“ müssen.

Bei dem nachstehenden Vergleich zwischen dem DB- und dem HLB-Fahrplan weist letzterer an Wochentagen mehr Verbindungen auf, lässt allerdings keine Aussage über die Zeitlagen der Verbindungen zu.

An Wochenenden und Feiertagen fährt die vom RMV beauftragte HLB allerdings lieber jede zweite Stunde ohne Halt durch den aufkommensstärkeren Bahnhof Nieder-Ohmen und bedient dafür im

*Verbindungsvergleich, Fahrtenhäufigkeit in der Relation Nieder Ohmen – Gießen*

	DB Fahrplan bis 09.12.2011			HLB Fahrplan ab10.12.2011		
	Ndr. Ohmen n. Gießen	Mücke n. Gießen	Grünberg n. Gießen	Ndr. Ohmen n. Gießen	Mücke n. Gießen	Grünberg n. Gießen
Mo - Fr	14	17	19	16	21	24
Samstag	14			8		
Sonntag	9			6		

	DB Fahrplan bis 09.12.2011			HLB Fahrplan ab 10.12.2011		
	Gießen n. Ndr. Ohmen	Gießen n. Mücke	Gießen n. Grünberg	Gießen n. Ndr. Ohmen	Gießen n. Mücke	Gießen n. Grünberg
Mo - Fr	13	17	19	14	19 *	22
Samstag	14			9		
Sonntag	10			8		

*Verbindungsvergleich, Fahrtenhäufigkeit in der Relation Gießen- Nieder Ohmen*

*\* Mit dem neuen Fahrplan halten im Berufsverkehr die Verdichter nach Mücke nicht mehr in Lehnheim. Betroffen sind die Abfahrten um 16:20 Uhr / 17:20 Uhr / 18:20 Uhr ab Gießen*

Stundentakt die außerhalb des Gießener Einzugsgebietes liegenden kleineren Stationen Burg- und Nieder Gemünden und Ehringshausen. Die samstäglichenden Berufstätigen werden es dem RMV danken!

**Wegen massiver Leistungseinschränkungen und Fahrpreiserhöhungen sind betroffene Fernpendler stinkesauer**

Fernpendler des Streckenabschnittes Alsfeld – Mücke, die vor 8 Uhr den Frankfurter Hauptbahnhof erreichen müssen, trifft es ganz besonders hart: Die bisher genutzte Regionalbahn RB 15904 entfällt und der Ersatzzug beginnt erst im Bahnhof Mücke. Diese Nutzer müssen entweder die P+R Anlage in Mücke an-

fahren oder bereits gegen 5 Uhr das Haus verlassen. Mit ein wenig gutem Willen von allen Seiten hätte für diese Pendler eine vertretbare Lösung geschaffen werden können, wenn man auf die von den Pendlern bereits am 18. Oktober 2011 eingereichten konstruktiven Vorschläge eingegangen wäre.

Diese Vorschläge betrafen die Züge HLB 24786 (Gießen an 7:02 Uhr) und HLB 24945 (Gießen ab 7:05 Uhr) Die bei der Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO) eingereichten Vorschläge sahen eine Fahrzeitstraffung der HLB 24786 um 2 Minuten und die Verschiebung der Abfahrtszeit der HLB 24945 um eine Minute auf 7:06 Uhr vor. Somit wäre eine ausreichende Übergangszeit von 6 Minu-

*In Lehnheim fahren jetzt nachmittags mehrere Regionalbahnen ohne Halt durch*



ten von Gleis 11 auf Gleis 1 erreicht worden und mit der Ankunft um 7:53 Uhr in Ffm Hbf wäre bis 8:15 Uhr die Erreichbarkeit der Arbeitsorte gewährleistet. Auch die im bisherigen Vorlaufbetrieb festgestellten Fahrzeiten hätten dies erlaubt.

Die VGO unterstützte mit ihrer Rückmeldung diese Vorschläge, aber die anderen Verantwortlichen ließen sich nicht „in die Suppe“ spucken. Bereits eine Woche später konnte man in der Verbindungsauskunft der DB AG die geänderten Fahrzeiten feststellen. Aber nicht wie von den Pendlern gewünscht, nein, man hatte die Fahrzeit der HLB 24786 jetzt um 2 Minuten gestreckt und erreicht somit Gießen erst um 7:04 Uhr. Seit dem 17. November kann man sich bei der elektronischen Fahrplanauskunft des RMV über die gewünschten Verbindungen informieren. Bei der Anzeige dieser Verbindung wird hier ein Anschluss mit einer (!) Minute Übergang zwischen den beiden Zügen aufgezeigt. Aus diesem Sachverhalt resultiert die Tatsache, dass der RMV hier bewusst die Fahrgäste täuscht. Aber dessen Kundenorientierung ist bei den Betroffenen ja hinlänglich bekannt und nichts Neues.

Auf die Nachfrage bei der HLB bezüglich der hier vom RMV aufgezeigten Anschlussbeziehung wurde wie folgt am 1. Dezember 2011 schriftlich geantwortet: „Zum Fahrplanwechsel hat der RMV den Ihnen bekannten Fahrplan bei uns bestellt. Ihr Zug 24786 wird künftig um 7.04 Uhr in Gießen ankommen, 24945 wird um 7.05 Uhr in Richtung Frankfurt abfahren. Eine frühere Ankunft in Gießen ist nicht möglich und wurde bereits von DB Netz als Infra-



*Ein neuer HLB-Zug fährt in den Bahnhof Großlüder ein Foto: Alexander Otto*

strukturbetreiberin geprüft. Zug 24945 kann nicht die Ankunft Ihres Zuges abwarten, da die Main-Weser-Bahn stark belastet ist und nur wenige Minuten später bereits der nächste Zug in Richtung Frankfurt abfährt.“ Der Verweis der HLB auf den nächsten, wenige Minuten später abfahrenden Zug betrifft den RE 15793 (Gießen ab 7:14 Uhr) der bis Friedberg an jeder Station hält und erst um 8:11 Uhr in Frankfurt Hbf eintrifft.

Die Fahrplanverantwortlichen sollten sich einmal verinnerlichen, dass durch ihre Unflexibilität von 2-3 Minuten die Betroffenen täglich nicht nur vier, sondern mindestens noch ein Stunde mehr für den Arbeitsweg aufwenden müssen. Würden die Planer selbst solche Reisezeiten auch für sich in Kauf nehmen? Die betroffenen Pendler sind inzwischen auf der Suche nach neuen Fahrtmöglichkeiten abseits der Schiene, auch eine Neuaufgabe der „LINEA-BUS-Pendlerinitiative“ ist im Gespräch.

## Obere Lahntalbahn Bahnhof Friedensdorf modernisiert

**(js) Bereits in der letzten Hessenschiene berichteten wir vom Umbau des Bahnhofs Friedensdorf/Lahn auf der Oberen Lahntalbahn. Zur offiziellen Eröffnung des modernisierten Bahnhofs Friedensdorf organisierte die Kurhessenbahn ein Bahnhofsfest.**

Dieses fand am Sonntag, dem 30. Oktober 2011 statt. In einem Festzelt neben dem Bahnhof wurden die Gäste mit Musik und Tanz bei Laune gehalten. Mit einem Dampfsonderzug sollten die Fahrgäste zum nostalgischen Reisen auf der modernisierten Strecke animiert werden. Der Dampfzug mit der Lok 52 8106 der Eisenbahnfreunde aus Treysa pendelte hierzu dreimal pro Richtung zwischen Buchenau und Biedenkopf. Um den Fahrgästen die Fahrten schmackhaft zu machen, konnten Tageskarten zum Preis von 4,- Euro für den Dampfzug gelöst werden, der von der Kurhessenbahn bestellt worden

war. Daneben verkehrten die planmäßigen Triebwagen der Baureihe 628 sowie die zusätzlichen Fahrradzüge, die in den Sommermonaten den Verkehr ergänzen. Leider muss an dieser Stelle erneut festgestellt werden, dass die Vermarktung und Werbung für diese, an sich gute, Veranstaltung viel zu kurz kam. Erst wenige Tage vor dem Bahnhofsfest wurden Fahrpläne an Fahrgastverbände und Insider verschickt, und in den Zügen ausgehängt. Erst zwei Tage vor dem Event kam eine Pressemitteilung heraus. Trotz der extrem kurzfristigen Ankündigung war die Veranstaltung dennoch gut besucht.

*Dampfsonderzug mit Dampflok 52 8106 und ein planmäßiger Triebwagen der Kurhessenbahn kreuzen beim Bahnhofsfest im Bf. Friedensdorf am 30. Oktober 2011. Foto: Jürgen Schmied*





## Mittelhessenexpress Keine Talent 2 zum Fahrplanwechsel

**(lk/rmv/db) In einigen Regionen in Deutschland sollte der Triebzug eigentlich schon seit zwei Jahren rollen, in anderen seit einem Jahr und seit dem 11. Dezember auch als Mittelhessenexpress in der Relation Frankfurt-Treysa/Dillenburg sowie neu auch zwischen Hanau, Friedberg und Gießen.**

22 moderne Fahrzeuge des Typs Talent 2 von Bombardier waren angekündigt (Drei- und Vierteiler), so war es zumindest Mitte Januar noch in einer Pressemitteilung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) zu lesen.

Mitte Oktober wurde aber seitens des Ausschreibungsgewinners DB Regio Hessen GmbH mitgeteilt, dass die Fahrzeuge nicht zur Verfügung stehen werden. Der Grund: Zulassungsprobleme. „Unsere Fahrgäste wurden die Annehmlichkeiten neuer leistungstarker Züge versprochen. Wir sind extrem verärgert, dass der Fahrzeughersteller seine Zusagen nicht einhält“, so Charlott Lutterbeck,

Vorsitzende der Regionalleitung für DB Regio Hessen. „Wir werden selbstverständlich alles dafür tun, die Auswirkungen für unsere Kunden so gering wie möglich zu halten und das bisherige Angebot auch nach dem Fahrplanwechsel weiter sicherstellen.“

Entsprechend wurde ein Ersatzkonzept präsentiert, welches nach Ansicht von Pro Bahn & Bus aber keines ist. Denn Verbesserungen für die Fahrgäste wird es keine geben. Weiterhin Vorlieb nehmen müssen die Pendler mit den wenig beliebten Triebwagen des Typs ET 425/426, die schon bisher als Mittelexpress verkehren. Auf der Strecke Friedberg-Hanau sollen

*Blieben den  
Mittelhessen  
noch eine  
Weile  
erhalten:  
Triebwagen  
der Baureihe  
425*





*Bis zum Fahrplanwechsel wurden zwischen Hanau und Friedberg von der Hessischen Landesbahn neue Triebwagen vom Typ LINT zu Personalschulungszwecken eingesetzt. Wann die Deutsche Bahn wieder hier fährt, steht bis jetzt noch nicht fest*

weiterhin die GTW 2/6 der Hessischen Landesbahn fahren, somit entfällt auch bis auf weiteres die geplante Durchbindung nach Gießen. Besonders ärgerlich für die Kunden: Auch der versprochene Sonntagsverkehr im Abschnitt Friedberg-Hanau wird nicht angeboten.

Der Fahrgastverband ist der Ansicht, dass sich Besteller und Betreiber aufgrund der schon seit über zwei Jahren bekannten Verzögerungen und Probleme mit dem Talent 2 in anderen Bundesländern zeitig mit einem Ersatzkonzept hätten beschäftigen müssen, welches den vollen vereinbarten Leistungsumfang bietet. „Schließlich werden ja auch zum Fahrplanwechsel die Preise im RMV erhöht, und da erwarten die Kunden auch ver-

besserte Leistungen“ so Lars Kühnemund vom Fahrgastverband.

Die Inbetriebnahme der neuen Züge wurde zunächst um ein halbes Jahr verschoben. Ob sich der neue Termin zum Juli 2012 halten lässt, darüber lagen Pro Bahn & Bus Ende November keine Informationen vor. Anfang Dezember wurden die ersten Talent 2-Triebwagen im Nürnberger S-Bahnnetz eingesetzt. Danach sind als weitere Einsatzpunkte die Moselstrecke Koblenz - Trier und die Strecke Siegen - Köln - Aachen vorgesehen.



## Fehlende Übergangstarife: Ist Diez ein Teil des RMV – oder etwa doch nur Diez Ost?

(hpg) Vor nicht allzu langer Zeit haben Deutsche Bahn (DB) und Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) alle Fahrausweis-Automaten an den Stationen im RMV-Gebiet erneuert. Dort kann man sowohl Fahrausweise für den Verbund, als auch die Angebote der DB erwerben. Erstmals war es jetzt möglich, dort Einzel-, Gruppen- und sogar Monatskarten aus Hessen in die rheinland-pfälzische Nachbarstadt Diez ganz offiziell zum RMV-Tarif zu erwerben.

Unklar blieb allerdings, in welchen Verkehrsmitteln diese Karten anerkannt werden, denn eine Vereinbarung mit dem Rhein-Mosel-Verkehrsverbund (VRM) hat es – trotz der seit rund zehn Jahren laufenden Verhandlungen – bis heute nicht gegeben.

Dementsprechend überrascht zeigte sich VRM-Geschäftsführer Stephan Pauly, als er von den in Hessen bestehenden Möglichkeiten erfuhr. Er wünscht sich seit langem, dass es einen Übergangstarif in die jeweilige Nachbarregion gibt: VRM-Kunden aus dem Rhein-Lahn-Kreis könnten mit einer Karte bis Limburg – die im Rhein-Main-Gebiet oder Mittelhessen tätigen Pendler mit der RMV-Karte bis nach Diez bzw. ein festzulegendes Tarifgebiet fahren. Derzeit kann man über die Landesgrenzen hinaus nur Monatskarten zum DB-Tarif für die Bahnstrecken erwerben. Eine anschließende Weiterfahrt im ÖPNV ist damit aber nicht möglich.

### Alles nur ein Irrtum?

Die Mitarbeiter im DB-Reisezentrum in Limburg und bei der RMV-Mobilitätszentrale waren über

die neuen Angebote ihrer „elektronischen Kollegen“ sehr erstaunt. RMV-Pressesprecher Peter Vollmer erklärte auf Nachfrage, dass keine RMV-Fahrkarten bis nach Diez genutzt werden können und auch kein VRM-Übergangstarifgebiet existiere. Bei der „dargestellten Tarifoption“ handele es sich um ein „dem RMV bekanntes Missverständnis“, erläuterte Vollmer. Für Fahrgäste sei „nicht direkt ersichtlich, dass die Fahrtberechtigung nicht das Ziel Diez an der Strecke Limburg-Koblenz beinhaltet“. Er kündigte jedoch an: „Zur Vermeidung von Irritationen bei unseren Fahrgästen werden wir mit dem anstehenden Tarifwechsel nur noch Diez Ost als Ziel-Auswahlmöglichkeit anbieten.“

*Der Bahnhof Diez: Hier ist der Tariftschungel zuhause Foto: Hans-Peter Günther*



## Übergangstarif erforderlich

Diez und Limburg bilden in der Regionalplanung – gemeinsam – ein „Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums“, die Landesgrenze spielt dabei keine große Rolle. Ganz anders sieht es für die Bewohner aus, wenn sie mit dem ÖPNV unterwegs sind. Wer als Pendler mit Bussen und Bahnen über die Landesgrenzen fahren muss, benötigt normalerweise zwei getrennte Monatskarten. Der hessische RMV und der VRM in Rheinland-Pfalz konnten sich bislang auf keinen Übergangstarif einigen, wie er

zwischen Mainz und Wiesbaden, dem Rheingau-Taunus-Kreis und Nastätten bzw. Katzenelnbogen inzwischen selbstverständlich ist. „Gerade im Bezug auf Verkehrsreduzierung zur Luftreinhaltung wären übergreifende Tarife besonders wichtig, um die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen“, sagte ein Sprecher der Arbeitsgruppe Mobilität in der „Lokalen Agenda 21“ der Stadt Limburg. Unabdingbar wird die Schaffung eines Übergangstarifes spätestens mit der Reaktivierung der Aartalbahn zwischen Limburg und Zollhaus, wenn sie von Reisenden angenommen werden soll.

## Sechs Unternehmen, vier Tarife

Die derzeitige Tarifvielfalt zwischen Limburg und Diez zeigt ein Vergleich von Einzelfahrschein, Wochen- und Monatskarte für die unterschiedlichen Unternehmen (ohne die verschiedenen Ermäßigungen) zwischen den beiden Städten:

Deutsche Bahn und vectus

Einzel: 1,40, Woche: 13,70, Monat 47,10 €

Linie 530 (Limburg-Diez-Montabaur), Rhein-Mosel-Bus, Haustarif:

Einzel: 2,20, Woche: 14,00, Monat: 47,50 €

Linie 540 (Limburg-Holzappel), Martin Becker, entspricht dem VRM-Tarif:

Einzel: 2,50, Woche: 17,90, Monat: 61,90 €

Linie 567 (Limburg-Aartal), DB Busverkehr Hessen, entspricht dem VRM-Tarif

Linie 580 (Limburg-Nastätten-St. Goarshausen), Nassauische Verkehrs Gesellschaft (NVG), Haustarif: Einzel: 1,80, Woche: 13,90, Monat: 47,90 €

Als Vergleich dazu die Preise der bis zum Fahrplanwechsel vom Rhein-Main-Verkehrsverbund über die Automaten an den DB-Stationen verkauften Karten:

Einzel: 1,60, Woche: 10,80, Monat: 36,80 €

Diese Fahrausweise wurden jedoch weder in den Zügen von DB und vectus, noch einem der unterschiedlichen Busunternehmen zwischen Limburg und Diez als gültig anerkannt. Nur in den Zügen der vectus von Limburg bis zum Haltepunkt Diez-Ost sind sie gültig, da dieser zum RMV-Gebiet gehört.

## Bürger-Bus: Perspektive für ländlichen Raum?

**(hpg) Zu einer „Bürgerbus-Konferenz“ hatte der rheinland-pfälzische Landtagsabgeordnete Frank Puchtler (SPD) eingeladen und zahlreiche Mandatsträger, Vertreter von Busunternehmen und Bürger aus der näheren und weiteren Umgebung waren der Einladung gefolgt.**

Gerade für die Bevölkerung des ländlichen Raumes ist das Angebot im ÖPNV oftmals sehr eingeschränkt. Die früher vorhandenen örtlichen Strukturen brechen weg, die ehemaligen „Tante-Emma“-Läden haben schon lange geschlossen, ebenso die Poststelle, auch die fahrende Bank-Filiale gibt es nicht mehr. Außer bei Fahrten zu Schulen und Kindergärten besteht in vielen Orten keine Busanbindung in das nächste „Grundversorgungszentrum“, in dem Geschäfte und Ärzte besucht werden können.

Ausschreibungsverfahren von Buslinien werden in Rheinland-Pfalz bislang nur bei den „RegioLinien“ der beiden Zweckverbände durchgeführt. Da die Finanzierung der eigenwirtschaftlichen Busverkehre wegen geringer werdender Schülerzahlen in den kommenden Jahren immer schwieriger wird, sucht man Alternativen.

Eine Perspektive für die notwendige Mobilität könnten Einrichtungen wie der „Einrich-Bus“ der Verbandsgemeinde (VG) Katzenelnbogen bieten. Um sich vor Ort über dieses Angebot zu informieren, war der Minister des Inneren, für Sport und Infrastruktur, Roger Lewentz, zur Konferenz gekommen. Harald Gemmer, Bürgermeister der VG Katzenelnbogen stellte dieses Pilotprojekt aus dem Rhein-Lahn-Kreis vor.

Bei zahlreichen Treffen im Rahmen der „ILE“ (Integrierte ländliche Entwicklung) stand das Thema ÖPNV und Mobilität an oberster Stelle. 2007 informierten sich Ratsmitglieder über das Modell des „Hohensteiner Bus‘je“ im Rheingau-Taunus-Kreis und erstellten daraufhin 2008 ein Konzept, das 2009 genehmigt wurde. Seit dem 15. August 2009 fungiert der „Einrich-Bus“ mit seinen acht Sitzen als Zubringer zu Haltestellen verschiedener Buslinien oder Bahnstationen und als Verbindung zwischen den Ortsgemeinden und Katzenelnbogen, wenn es kein anderes Angebot mit Linienbussen gibt oder die zeitliche Lücke mehr als eine Stunde beträgt.

Koordiniert werden die Fahrten von der Mobilitätszentrale der VG, die einen individuellen Fahrplan, unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel, heraus sucht. Gefahren werden die inzwischen zwei Busse von ehrenamtlichen Fahrern, die für Fahrten und Bereitschaftszeiten eine Vergütung gemäß dem geltenden Tarifreuegesetz bzw. Manteltarifvertrag, erhalten.

Erreichbar sind die Fahrer 98 Stunden pro Woche, werktags von 8 bis 22 Uhr, in den Nächten auf Samstag bis 1 Uhr und auf Sonntag sogar bis 2 Uhr. Am Sonntag besteht von 13 bis 22 Uhr eine Fahrgelegenheit. Insgesamt wurden bislang 16.725 Personen befördert, aktuell rund 650 pro Monat.

## Kleine Stationen bekommen neuen Schliff

(hpg) Anfang August wurde im Bahnhof Limburg eine Rahmenvereinbarung zur Modernisierung von 93 Bahnstationen in Hessen unterzeichnet (wir berichteten). Im Landkreis Limburg-Weilburg war nur der Haltepunkt von Lindenholzhausen darin aufgeführt. Umso überraschender kam die Einladung für die Vertreter von Runkel, Villmar und Weinbach zu einem Termin in Gießen.

Dort wurde den Bürgermeistern und Beigeordneten von RMV-Geschäftsführer Klaus-Peter Güttler und Susanne Kosinsky, Leiterin des Regionalbereichs Mitte der DB Station&Service AG, mitgeteilt, dass insgesamt sechs Stationen in Mittelhessen kurzfristig modernisiert würden. Dafür sind drei Millionen Euro vorgesehen. An der Lahnstrecke haben die Arbeiten begonnen, und zwar an den Haltepunkten in Arfurt, Aumenau und Furfurt.

### Maßnahmen im Einzelnen

Aumenau: Sanierung des Hausbahnsteigs auf 140 m Länge mit 38 cm Höhe. Anstelle des Teerbelages soll ein Rechteckpflaster verlegt werden. Da das Bahnhofsgebäude versteigert wurde, ist ein neuer Zugang erforderlich, der am Beginn des Bahnsteigs und damit näher zum Ort angelegt werden soll. Von dort soll zukünftig auch der mit einer fernbedienten Schranke zu sichernde Zugang

*Keine Erhöhung, aber einen neuen Belag erhält der Hausbahnsteig in Aumenau*

*Foto: Ronny Köppel*





*Der Bahnsteig in Arfurt vor...*

stein-Elemente“ für eine Einstiegshöhe von 38 cm. Außerdem soll sich der Zugang zu den Bahnsteigen verbessern und ein Wetterschutz-Unterstand auf der Lahnseite entstehen. Das gesamte tonnenschwere Bau- und Abbruchmaterial wird dabei über einen schmalen Waldweg transportiert, der nach dem Ende der Arbeiten wohl der nächste Sanierungsfall sein wird.

Fürfurt: Nachdem der schmale Mittelbahnsteig vor wenigen Jahren höher gelegt und erneuert worden ist, soll jetzt der Hausbahnsteig auf 140 m Länge eine Höhe von 38 cm und einen gepflasterten Belag erhalten. Außerdem soll eine „Zugangsrampe“ entstehen.

zum sehr schmalen und niedrigen Mittelbahnsteig erfolgen. Dessen extrem stark beschädigten und ausgebrochenen Betonkanten sind allerdings nicht Teil der aktuellen Maßnahme und sollen später saniert werden. Als Aufenthaltsmöglichkeit für die Reisenden ist ein neues Wetterschutzhaus geplant.

Anfang Dezember kamen die begonnenen Arbeiten jedoch zum Stillstand. Das kleine regionale Bauunternehmen wurde bis Mitte Januar 2012 an eine „wichtigere Bahnhofs-Baustelle“ abgezogen.

Arfurt: In den abseits des Runkeler Ortsteils gelegenen und auch von Einwohnern aus dem etwa zwei Kilometer entfernten Villmar-Seelbach genutzten Haltepunkt sollen die meisten Mittel fließen. Die beiden Außenbahnsteige erhalten auf jeweils 140 m Länge anstelle der wassergebundenen Oberflächen einen „Öko-Pflasterbelag“. Darüber hinaus erfolgt eine Erneuerung der Bahnsteigkanten. Auf massive Fertigungsfundamente kommen „Winkel-

Abschließend ist für alle Stationen bis zum Sommer 2012 eine Erneuerung der Bahnsteigbeleuchtungen vorgesehen. Nach Aussagen der RMV-Pressestelle stammen die Mittel aus dem Wirtschaftsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes. Normalerweise werden mit dem finanziellen Anteil die Kosten für die Planung übernommen und die DB trägt die Baukosten.



*...und nach der Modernisierung  
2 Fotos: Hans-Peter Günther*

Weilburg/Wetzlar

## Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil aus der Taufe gehoben

**(hpg) Zwei Landkreise, 42 Kommunen, 433 000 Einwohner, zusammen 12,3 Mio. Bus- und Zug-Kilometer - und ab sofort eine Verkehrsgesellschaft, die das alles managt: Die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Limburg-Weilburg (LNG) und der Verkehrsverbund Lahn-Dill (VLD) sind zur neuen Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil - kurz VLDW - verschmolzen.**

Drei Jahre hatte es gedauert, bis das interkommunale Verkehrsprojekt zusammengefügt war, seit dem 26. August 2011 ist die VLDW im Handelsregister eingetragen. 44 Gesellschafter bilden die neue lokale Nahverkehrsgesellschaft (die 42 Kommunen plus die beiden Kreise). Da die Kreise Limburg-Weilburg und Lahn-Dill je fünf Anteile halten, hat die Gesellschafterversammlung insgesamt 52 Mitglieder.

Deren Vorsitzender ist der Wetzlarer Landrat Wolfgang Schuster (SPD), vertreten wird er von seinem Limburg-Weilburger Amtskollegen Manfred Michel (CDU). Der Aufsichtsrat hat zwölf Mitglieder, sechs aus jedem Landkreis. Vorsitzender des Aufsichtsrats ist der parteilose Weilburger Bürgermeister Hans-Peter Schick, sein Vertreter ist Landrat Manfred Michel.

Die Geschäfte der neuen Verkehrsgesellschaft führen Dirk Plate (zuständig für Planung und Verkehr, auch für Schülertransport) und Kira Lampe (Bereich Finanzen). Beide haben reichlich Erfahrung aus Funktionen der beiden Vorgängergesellschaften.

Über Arbeit werden sie nicht klagen können: 9,4 Mio. Kilometer Busleistungen pro Jahr, 2,9 Mio. Zug-Kilometer müssen sie organisieren, 73 lokale und 21 regio-

nale Buslinien unter einen Hut bekommen, die von neun Verkehrsunternehmen betrieben werden und etwa 1100 Haltestellen anfahren. Der neue VLDW hat eine Bilanzsumme von rund 16,3 Mio. Euro/Jahr. Insgesamt hat die VLDW 16 Mitarbeiter und bildet zwei Lehrlinge im kaufmännischen Bereich aus.

### "Paradebeispiel für interkommunale Zusammenarbeit"

Bürgermeister Schick dankte allen Verantwortlichen in den Kreisen, Städten und Gemeinden dafür, dass dieser überregionale Zusammenschluss möglich geworden ist. Mit dieser Größenordnung lasse sich die Effizienz im Nahverkehr merklich steigern, eine bessere Wirtschaftlichkeit, eine ständige Qualitätskontrolle und ein stetiger Ausbau des Angebots gewährleisten. Gemeinsam könne man auch bei Ausschreibungen bestimmter auftreten oder - wie geschehen - wegen Unzufriedenheit mit dem Anbieter notfalls Verträge kündigen.

Eine Besonderheit des VDLW sei, dass die Verkehrsgesellschaft zwei personenbesetzte Fahrkartenschalter unterhält - eine in Weilburg im Bahnhof (mit DB-Agentur) und einen in Wetzlar am Karl-Kellner-Ring 49.



## Streckenreaktivierungen in Rheinland-Pfalz: Land fordert Aktualisierung der Untersuchungen

(hpg) Rheinland-Pfalz ist bundesweites Beispiel für erfolgreiche Reaktivierungen von regionalen Bahnstrecken. Insgesamt vier Strecken werden derzeit untersucht, auf denen im Rahmen des Konzepts „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ wieder der Personenverkehr aufgenommen werden soll.

Im Süden sind dies die Zellertalbahn (Monsheim–Langmeil) und - gemeinsam mit dem Saarland - die stillgelegte und teilweise sogar abgebaute Strecke Homburg–Zweibrücken, als zukünftigem Teil des S-Bahn-Netzes. Im Norden stehen zwei Projekte an: Die 52 Kilometer lange „Eifel-Querbahn“ zwischen Kaisersesch und Gerolstein und der nur 11

Kilometer lange Abschnitt der Aartalbahn zwischen Diez und Zollhaus.

Da die zwischenzeitlich von Ingenieurbüros ermittelten Investitionskosten im Einzelfall erheblich von den ursprünglich geschätzten Beträgen abweichen, hat Infrastruktur-Minister Roger Lewentz (SPD) für alle vier Strecken eine Über-

*Besondere Bedeutung für die Zukunft der Aartalbahn hat die Entscheidung, ob in Zukunft auch Güterverkehr möglich bleiben soll. Noch ist nicht abschließend geklärt, ob die Firma Schaefer Kalk in Hahnstätten ihren Gleisanschluss behalten und auch nutzen will, wie dies im Juli 1986 noch der Fall war.*

*Foto: Andreas Tscharn*



arbeitung der Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) gefordert. Diese bereits Ende September formulierte Forderung, mit dem Wunsch einer zeitnahen Auftragsvergabe und Abgabe des Endberichts Anfang November, wurde allerdings erst am 7. Dezember der Verbandsversammlung des Zweckverbands SPNV Nord in Koblenz zur Entscheidung vorgelegt und dort auch einstimmig beschlossen. Damit ist jedoch einige Zeit verstrichen und mit Ergebnissen kann frühestens Ende Januar 2012 gerechnet werden.

### **Folgen für die Aartalbahn?**

Das Schreiben des Ministeriums fordert eine Überarbeitung der NKU aus dem Jahr 2009. Es sollen die bei den Kostenschätzungen ermittelten aktuellen Beträge eingearbeitet werden, und zwar sowohl für den Fall mit einem zukünftig möglichen Güterverkehr als auch ohne diese Option und damit einer ausschließlichen Nutzung für den Personenverkehr.

Der Unterschied der beiden Varianten liegt im signal- und gleistechnisch notwendigen Aufwand für Güterkunden. Für die Firmen Schaefer Kalk in Hahnstätten und möglicherweise auch das stark expandierende Unternehmen ACO-Guss im hessischen Aarbergen wäre dann keine Schienenanbindung und Bedienung mehr realisierbar.

Nach Aussage von Verbandsdirektor Dr. Thomas Geyer hat man von Seiten des Zweckverbands SPNV die Vorgabe gemacht, dass die Gleisanlagen für eine 20-jährige Nutzung ausgelegt sein sollen.

Damit möchte man eine Kosten- und Planungssicherheit für den anschließenden Betrieb haben, und nach Aussage von Dr. Geyer, „nicht jede Schwelle einzeln beurteilen.“ Ob tatsächlich ein Neubau von Schwellen und Gleisen betrieblich erforderlich sein wird, ist aber noch offen.

### **Reaktivierung an der Aar auf gutem Weg**

Wie Hans-Ulrich Schöberl als Vertreter des Rhein-Lahn-Kreises in der Sitzung deutlich machte, sind die bereits erfolgten Vertragsabschlüsse und Verhandlungen so weit gediehen, dass auch die neuerliche Untersuchung das Projekt nicht gefährden dürfte. Es gibt bereits die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land und der Deutschen Bahn zur Anbindung der Aarstrecke an das neu zu errichtende elektronische Stellwerk in Diez.

Das Ausschreibungsverfahren für die Bedienung der Strecke läuft, in Kürze beginnen die mindestens ebenso wichtigen Verhandlungen für eine Einbindung des Aartals in eine länderübergreifende Tarifvereinbarung zwischen Rheinland-Pfalz und Hessen. Auch die Verhandlungen zum Ankauf der Trasse durch die Verbandsgemeinden Hahnstätten und Diez stehen kurz vor der Entscheidung und die „Westerwaldbahn des Kreises Altenkirchen GmbH“ – als möglichem zukünftigen Betreiber der Infrastruktur – steht „Gewehr bei Fuß“, wie deren Betriebsleiter Horst Klein noch vor wenigen Tagen bestätigte.

## 150 Jahre Eisenbahn an Sieg, Dill, Heller und Lahn Großes Jubiläum mit Sonderfahrten, Ausstellungen und Festen

**(fl)** Am 12. Januar 1862 wurde die Eisenbahn-Teilstrecke Burbach – Dillenburg – Herborn – Wetzlar – Gießen der Strecke (Köln) Deutz – Gießen in Betrieb genommen. Auch die ehemalige „Nassauische Staatsbahn“ im Lahntal zwischen Nassau und Weilburg wurde 1862 in zwei Teilabschnitten eröffnet.

Die Kreisverwaltung des Lahn-Dill-Kreises hat viele Beteiligte an einen Tisch geholt und ein umfangreiches Festprogramm aufgestellt. Für die wirtschaftliche Entwicklung war die Inbetriebnahme der Eisenbahn ein ausschlaggebender Impuls, der heute noch seine Früchte trägt. Das Jahr 2012 kann somit als Jubiläumsjahr dieser Eisenbahnstrecken gelten, in dem das Ereignis „150 Jahre Eisenbahnen an Sieg, Heller, Dill und

Lahn“ – das Bestehen der Strecken Burbach–Gießen und Nassau–Weilburg – gebührend gefeiert werden soll. Darüber haben sich Vertreter aus Landkreisen, Kommunen, Institutionen und den Vereinen verständigt.

Höhepunkt: Am Sonntag, 6. Mai 2012 werden zwei Dampfsonderzüge auf der Strecke Betzdorf – Gießen / Gießen – Betzdorf sowie ein weiterer Sonderzug

*Wird nächstes Jahr zum Bahnjubiläum im Einsatz sein: Der Dampfzug der Betzdorfer Eisenbahnfreunde*

*Foto: Lahn-Dill-Kreis*



mit Dampflok im Lahntal (Wetzlar – Nassau – Wetzlar) verkehren. Zur Mitfahrt sind besondere, nur in diesen Zügen gültige Fahrausweise erforderlich. Preise und Fahrpläne stehen im Entwurf schon fest. Hierzu gibt es ein Informations-Faltblatt, in dem auch die Vorverkaufsstellen für die Sonderfahrkarten zu finden sind. Die drei Dampfzüge sollen die Strecke Betzdorf – Gießen vier mal und die Strecke Nassau – Wetzlar zwei mal hin- und zurück befahren.

An weiteren Veranstaltungen sind geplant:

- Bahnhofsfeste in Nassau, Weilburg und Wetzlar
- Eröffnungsfest für den neu gestalteten Wetzlarer Busbahnhof
- Themenausstellungen in Wetzlar (Bahnhofsgeschichte), Balduinstein

(Besuch des historischen Dienstrau- mes), Burbach (Bahnhofsgeschichte) und Herborn (Modellbahn).


- Verschiedene „Themenmeilen“ in Burbach, u.a. zu Heimat, Sport, „Blaulicht und Verkehr“.
- Kulturelle Veranstaltungen wie Theater in Burbach-Würgendorf und voraussichtlich ein Boogie Woogie-Konzert in Dillenburg.

Das Infoblatt ist unter [www.lahn-dill-kreis.de](http://www.lahn-dill-kreis.de) abrufbar. Eine eigene Netzseite ist in Vorbereitung. Vorverkaufsstellen für die Dampfzüge sind die RMV-Mobilitätszentralen in Wetzlar, Weilburg und Limburg, die Gemeindeverwaltung Burbach, die Tourist-Informationen in Gießen, Nassau und Braunfels, das Stadtmarketing in Herborn und die Eisenbahnfreunde Betzdorf.

Herzlich willkommen! Fahrplan für Sonntag, 6. Mai 2012 Jubiläumsfahrt - Eisenbahn Sieg / Heller / Dill und Lahn

**Grüßwort der Landräte / der Landrätin zum Jubiläum "150 Jahre Eisenbahn" im Jahr 2012**

Am 12. Januar 1862 fuhr der erste Zug durch Hellertal und Dilltal - Städte und Gemeinden hatten Streckenanschluss und somit auch eine Eintrittskarte für den wirtschaftlichen Aufschwung.




Auch die ehemalige „Nassauische Staatsbahn“ im Lahntal zwischen Wetzlar und Nassau wurde in dieser Zeit in Teilabschnitten eröffnet. Das Ereignis „150 Jahre Eisenbahn“ - das Bestehen der Strecke Burbach-Gießen und Wetzlar-Nassau - werden die Anreiner-Landkreise gebührend feiern! Nun geht es mit Vollidampf durch Hellertal, Hickengrund, Dill- und Lahntal. Dazu laden wir alle Interessierten herzlich ein: Das vielfältige Programm rund um „150 Jahre Eisenbahn“ stellt einen ganz besonderen Beitrag für das gemeinsame Er- und Zusammenleben in der Region dar.

Danke für das Engagement all' der Menschen und Institutionen, die an den Vorbereitungen für das Jubiläum lange und zeitintensiv gearbeitet haben. Danke auch für die Entschlossenheit, dieses „Abenteuer“ durchziehen und publikumswirksam in Szene zu setzen. Die Menschen der Region - und darüber hinaus - werden es danken.

**Wir freuen uns auf Sie!**

Wolfgang Schwäbe    Anja Schneider    Paul Breuer  
 Lahn-Dill-Kreis    Landkreis Gießen    Kreis Siegen-Wittgenstein

Michael Lieber    Günter Kern    Manfred Michel  
 Kreis Altenkirchen    Rhein-Lahn-Kreis    Kreis Limburg-Weilburg



Wetzlar → Limburg → Nassau Sonderfahrplan 150 Jahre Eisenbahn				Nassau → Limburg → Wetzlar Sonderfahrplan 150 Jahre Eisenbahn			
Bahnhof:	Uhrzeit:			Bahnhof:	Uhrzeit:		
Wetzlar	ab	9:45 14:45		Nassau	ab	12:00 17:00	
Weilburg	an	10:10 15:10		Balduinstein	an	12:25 17:25	
Weilburg	ab	10:12 15:12		Balduinstein	ab	12:27 17:27	
Runkel	an	10:37 15:37		Diez	an	12:33 17:33	
Runkel	ab	10:39 15:39		Diez	ab	12:35 17:35	
Limburg	an	10:48 15:48		Limburg	an	12:40 17:40	
Limburg	ab	10:50 15:50		Limburg	ab	12:42 17:55	
Diez	an	10:55 15:55		Runkel	an	12:51 18:04	
Diez	ab	10:57 15:57		Runkel	ab	12:53 18:06	
Balduinstein	an	11:05 16:05		Weilburg	an	13:18 18:31	
Nassau	an	11:25 16:25		Weilburg	ab	13:20 18:33	
				Wetzlar		13:45 18:58	

Gießen → Wetzlar → Herborn → Dillenburg → Haiger → Betzdorf Sonderfahrplan 150 Jahre Eisenbahn				Betzdorf → Haiger → Dillenburg → Herborn → Wetzlar → Gießen Sonderfahrplan 150 Jahre Eisenbahn			
Bahnhof:	Uhrzeit:			Bahnhof:	Uhrzeit:		
Gießen	ab	7:00 11:00 13:00 17:00		Betzdorf (Sieg)	ab	8:00 10:00 14:00 16:00	
Wetzlar	an	7:16 11:16 13:16 17:16		Herdorf	an	8:09 10:09 14:09 16:09	
Wetzlar	ab	7:20 11:20 13:20 17:20		Herdorf	ab	8:12 10:12 14:12 16:12	
Herborn	an	7:45 11:45 13:45 17:45		Neunkirchen	an	8:18 10:18 14:18 16:18	
Herborn	ab	7:47 11:47 13:47 17:47		Neunkirchen	ab	8:20 10:20 14:20 16:20	
Dillenburg	an	7:53 11:53 13:53 17:53		Burbach	an	8:30 10:30 14:30 16:30	
Dillenburg	ab	7:55 11:55 13:55 17:55		Burbach	ab	8:35 10:35 14:35 16:35	
Haiger	an	8:03 12:03 14:03 18:03		Würgendorf	an	8:42 10:42 14:42 16:42	
Haiger	ab	8:05 12:05 14:05 18:05		Würgendorf	ab	8:43 10:43 14:43 16:43	
Würgendorf	an	8:23 12:23 14:23 18:23		Haiger	an	8:59 10:59 14:59 16:59	
Burbach	an	8:30 12:30 14:30 18:30		Haiger	ab	9:00 11:00 15:00 17:00	
Burbach	ab	8:40 12:40 14:40 18:40		Dillenburg	an	9:08 11:08 15:08 17:08	
Neunkirchen	an	8:50 12:50 14:50 18:50		Dillenburg	ab	9:10 11:10 15:10 17:10	
Neunkirchen	ab	8:55 12:55 14:55 18:55		Herborn	an	9:18 11:18 15:18 17:18	
Herdorf	an	9:00 13:00 15:00 19:00		Herborn	ab	9:20 11:20 15:20 17:20	
Herdorf	ab	9:01 13:01 15:01 19:01		Wetzlar	an	9:45 11:45 15:45 17:45	
Betzdorf (Sieg)	an	9:10 13:10 15:10 19:10		Wetzlar	ab	9:47 11:47 15:47 17:47	
				Gießen	an	10:02 12:02 16:02 18:02	

Änderungen vorbehalten!

## Gießen

**Neubau des Bahnhofsplatzes vorerst gestoppt**

**(fl) Mitte November 2011 stoppte die rot-grüne Stadtregierung in Gießen sehr kurzfristig alle Planungen für die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Voran gegangen war ein Veto des Regierungspräsidiums Mittelhessen gegen den stark defizitären Haushalt der Universitätsstadt. Die Stadtregierung will die Ausrichtung der Landesgartenschau 2014 auf keinen Fall gefährden.**

Für die Landesgartenschau sind umfangreiche und kostspielige Bauten erforderlich, unter anderem mehrere große Fußwegbrücken im Hauptausstellungsareal am Schwanenteich. Gießen darf in den kommenden Jahren maximal Kredite in Höhe von 17,4 Millionen Euro pro Jahr aufnehmen.

Aktuell wird in der Gießener Stadtpolitik darüber gestritten, wie der äußerst marode Vorplatz doch noch eine Verbesserung erfahren kann. Es ist absehbar, dass nicht alle vorgesehenen Elemente ausgeführt werden. Die CDU-Fraktion schlägt beispielsweise einen Verzicht auf das vorgesehene Fahrrad-Parkhaus vor und möchte auch den Umbau der Treppenanlage zum Steg über den „Oberhessischen Bahnhof“ stark vereinfachen. Dadurch soll das Projekt im vorgesehenen Haushaltsrahmen von 7 Millionen bleiben.

Pro Bahn & Bus erachtet Verbesserungen am Vorplatz der wichtigsten mittelhessischen Umsteigestation als äußerst dringlich. Wenn die Umgestal-

tung in Etappen kommt, ist das sicher eher zu verschmerzen als ein genereller Verzicht auf wichtige Elemente wie beispielsweise die Fahrrad-Abstellanlage. Oberste Priorität genießt die Verkürzung der Umsteigewege zwischen dem Bahnhofseingang und den Stadtbus-Haltestellen. Wetterschutz, Beleuchtung und Wegeleitung sind auf dem Niveau der 1950er Jahre stehen geblieben.

Ursprünglich solle die Umgestaltung Anfang 2012 beginnen. Für die am Bahnhof beginnenden und endenden Buslinien waren bereits Ersatzhaltestellen vorgesehen. Die kurzfristige Planänderung führte unter anderem dazu, dass die Gießener Ausgabe des RMV-Fahplanbuches nicht rechtzeitig erscheinen konnte, weil die Haltepositionen nochmals zu überarbeiten waren.

*Ausgefahrene Busbuchten, keine wettergeschützten Wartebereiche: Auf dem Gießener Bahnhofsvorplatz geht nichts voran*



## Land Hessen kürzt Nahverkehrs-Finanzierung um 20 Millionen Euro pro Jahr

**(fl) Das Land Hessen kürzt die Zuschüsse an die drei im Land aktiven Verkehrsverbände um 20 Millionen Euro im Haushaltsjahr 2012. Begründet wird die Kürzung mit Einsparungen im Rahmen der so genannten „Schuldenbremse“, die sich die Landesregierung von den Wählerinnen und Wählern legitimieren ließ.**

Die Regierung hält die Einsparung für angemessen, denn es gehe nur um einen geringen Anteil des gesamten Zuschuss-Volumens. Vorgesehen war ursprünglich eine Zuschuss-Summe von 646,4 Millionen Euro. Als mögliche Kompensationsmechanismen werden Preiserhöhungen und Leistungskürzungen beim Fahrtenangebot diskutiert.

Für Pro Bahn & Bus stellt die Mittelkürzung – unabhängig von der Höhe des Betrages – eine Ungleichbehandlung der Verkehrsträger dar. Denn gleichzeitig mit der Kürzung der Nahverkehrsmittel stockt die Landesregierung die Mittel für andere Verkehrsträger auf. Der Straßenbau profitiert aktuell von einem Sonderfonds in Höhe von 100 Millionen und auch der Flugplatz Calden darf sich eine Kostensteigerung erlauben, die ungefähr der Höhe der eingesparten Mittel bei Bahnen und Bussen entspricht.

Drei weitere Faktoren werden sich in den nächsten Jahren auf die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs in Hessen nachteilig auswirken. Erstens gibt es keine Nachfolge-Regelung für die in zwei Jahren auslaufenden Bundeszuschüsse, die unter dem Namen „Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz“ (GVFG) bekannt geworden sind. Zweitens wird eine deutliche Kostensteigerung bei den Trassen-

preisen erwartet. Und drittens darf von einem weiteren Rückzug der eigenwirtschaftlich durch die Deutsche Bahn AG erbrachten Fernzugleistungen

ausgegangen werden, die einen – wenn auch kleinen – Anteil an innerhessischen Verkehren abdecken. Das Ende des Eurocitys zwischen Frankfurt, Gießen und Siegen dürfte nicht die letzte Kürzung in diesem Segment gewesen sein.



### Auch die Infrastruktur-Finanzierung wird schwieriger

Die auslaufenden Bundeszuschüsse betreffen ausschließlich die Bereitstellung und den Ausbau der Infrastruktur, also Investitionen in innerstädtische Schienenstrecken oder Umsteige-Haltestellen für Bahnen oder Busse. Zuletzt waren die Länder relativ frei in der Aufteilung der Mittel auf die verschiedenen Verkehrsträger. Zum Glück haben alle drei hessischen Städte mit innerstädtischen Schienenverkehrsnetzen – Kassel, Frankfurt und Darmstadt – in diesem Jahr noch wichtige Strecken fertig stellen können. Was aber passiert, wenn sich Wiesbaden dazu durchringt, endlich ein der Größe und Bedeutung der Stadt angemessenes spur-

geführtes Massenverkehrsmittel zu installieren? Die Anschub-Finanzierung wird schwierig bis unmöglich. Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt werden weiter auf bessere Luft, leisere und sichere Straßen sowie einen angemessenen Komfort auf ihren Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln warten müssen.

### Preiserhöhungen oder Leistungsabbau?

Wie jedes Jahr erhöhen RMV und NVV auch zum Fahrplanwechsel 2011/2012 wieder die Preise. Vergleichsuntersuchungen, beispielsweise vom Verkehrsclub Deutschland VCD, weisen für die beiden großen hessischen Verbände

bereits ein ausgesprochen hohes Preisniveau nach. Den Verantwortlichen dürfte klar sein, dass an der Einnahmenseite allein durch Preiserhöhungen keine weitere Aufwärtsentwicklung mehr zu erwarten ist. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass der Rhein-Main-Verkehrsverbund 2010 mit 667 Millionen Fahrgästen ein Rekordergebnis erzielen konnte.

In Nordhessen, wo die demografische Entwicklung „weg vom Land“ früher und heftiger einsetzt, dürfte in den nächsten Jahren eine breite Diskussion einsetzen, an welchen Stellen noch „angebotsorientierte“ Fahrpläne finanzierbar sind – und wo nur noch die Pflichtaufgaben wie Schülertransport erledigt werden kön-

*Während es im Großraum-Rhein-Main in den vergangenen Jahren zu keinen Kürzungen kam (im Bild Wiesbaden Hauptbahnhof), wurden auf Zweigstrecken bereits Züge in Tagesrandlagen gestrichen*



nen. Der NVV arbeitet unter dem Titel „Mobilfalt“ bereits an einer Art „Mitfahr-börse“, bei der PKW-Besitzer gegen Entgelt autolose Bewohner des ländlichen Raumes mitnehmen sollen. Offen spricht der Verbund davon, dass künftig viele Regionen seines Verkehrsraumes nicht mehr mit angebotsorientierten Busfahrplänen bedient werden können. Warum die hessische Landesregierung ausgerechnet in diesem Umfeld ausreichend Potenzial für einen Regionalflugplatz Calden sieht und diesen auch bereitwillig finanziert, bleibt ein Geheimnis.

Gerade in Nordhessen wäre es auch angebracht, zur Deckung der Finanzierungslücke auf die Suche nach neuen Nutzergruppen zu gehen. Eine Gästekarte für Urlauber als Freifahrtschein für den Nahverkehr nach dem Vorbild erfolgreicher deutscher Ferienregionen wäre sicher angebracht, übersteigt aber noch das Vorstellungsvermögen vieler Beteiligten.

### Fehlender Protest der Verbände

RMV und NVV als Hauptbetroffene protestieren nur sehr verhalten gegen die Mittelkürzung des Landes. Mit der Unabhängigkeit der Verbände ist es bekanntlich nicht allzu weit her, wenn beispielsweise das Amt der RMV-Aufsichtsratsvorsitzenden an eine profilierte Politikerin der großen hessischen Regierungspartei vergeben ist. Immerhin lässt RMV-Geschäftsführer Professor Kurt Ringat die Alarmglocken läuten, wenn er für die kommenden Jahre von einer „riesigen Kostensteigerung“ spricht und konkret einen Mehrbetrag von 8 Millionen Euro an Trassen- und Infrastrukturkosten für 2012 nennt.

Hier schließt sich übrigens wieder der Kreis, denn fehlende Bundeszuschüsse gepaart mit einer Verweigerungshaltung der Deutschen Bahn AG, Regionalstrecken an Dritte abzugeben, verschärfen den bekannten Rationalisierungstau. Wäre es gelungen, weitere Strecken nach dem Vorbild der Taunusbahn (Friedrichsdorf – Brandoberndorf) zu kommunalisieren und zu modernisieren, dann könnten sicher deutlich mehr Fahrgäste von niedrigeren Trassenkosten profitieren.

Zu befürchten ist, dass sich im Kampf um die Mittel künftig stärker als bisher ein innerhessischer Nord-Süd-Konflikt herauskristallisiert. In der Rhein-Main-Region mit ihrer unbestrittenen Wirtschaftskraft und ihrer starken Lobby wird bereits heute kritisch bis überheblich wahrgenommen, dass in Nordhessen leere Busse durch verwaiste Dorfkernere fahren.

Protest gegen die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger in Hessen kommt vorwiegend von den betroffenen Interessengruppen und von Städten und Landkreisen, die nicht konservativ- „bürgerlich“ regiert werden. Dabei wäre es längst an der Zeit, dass sich auch die Verkehrsunternehmen, die im Transport tätigen Gewerkschaften und die Hersteller von ÖPNV-Infrastruktur am Protest beteiligen. Die letztlich erfolgreiche Regionalisierung des Schienenverkehrs hat auch in Hessen viele Arbeitsplätze entstehen lassen, die durch eine verfehlte Zuschusspolitik der hessischen Landesregierung gefährdet sind.



## Keine Zukunft für vectus Verkehrsgesellschaft? Unternehmen beteiligt sich nicht an neuen Ausschreibungen

**(hpg)** Anlässlich der Vorstellung der neuen Fahrzeuge für die Strecken Limburg – Gießen – Fulda – Gersfeld wurde bekannt, dass es für die im Juli 2003 in Diez gegründete vectus Verkehrsgesellschaft mbH in der bislang bestehenden Form offenbar keine Zukunft gibt.

Vectus ist ein Tochterunternehmen der Hessischen Landesbahn, die daran einen Anteil von 74,9 Prozent hält, und der „Westerwaldbahn des Landkreises Altenkirchen“, die mit 25,1 Prozent beteiligt ist. Das Unternehmen wurde eigens für das seit Dezember 2004 in Rheinland-Pfalz und Hessen befahrene „Westerwald-Taunus-Netz“ gegründet.

### Höhen und Tiefen

In den Anfangsjahren war das Unternehmen recht erfolgreich, die hohe Pünktlichkeit und Kundenzufriedenheit brachten zusätzliche Erfolgsprämien der Aufgabenträger. Noch 2005 zahlte der RMV zusätzliche 215.000 Euro an vectus aus. Der Rheinland-Pfalz-Tag in Bad Ems und der Hessentag in Weilburg wirkten sich positiv auf das überregionale Bekanntwerden aus.

*Die vectus-Züge fahren in  
eine ungewisse Zukunft*



Laut den Geschäftsberichten ergaben sich Gewinne in den Jahren 2005 (184.656 Euro), 2006 (22.849 Euro) und 2007 (103.691 Euro). Einen hohen Verlust von 251.891 Euro musste vectus allerdings im Jahr 2008 verbuchen. Mit dem 2009 erwirtschafteten Jahresüberschuss von 123.967 Euro verblieb für 2010 ein Verlustvortrag von 127.924,20 Euro. Der Geschäftsbericht für 2010 liegt noch nicht vor.

Wesentlich bessere Zahlen konnte die Hessische Landesbahn aufweisen, die in der Vergangenheit Jahr für Jahr eine Million Euro an ihren Eigentümer, das Land Hessen, zahlte. Der eigene Gewinnanteil von meist etwas über einer Million Euro wurde für betriebliche Rückstellungen verwendet.

### Keine Beteiligung

Veit Salzmann, Geschäftsführer der Hessischen Landesbahn (HLB) und von 2003-2008 auch einer der beiden Geschäftsführer von vectus, erklärte anlässlich eines Pressetermins in Gießen, dass die in Limburg ansässige Verkehrsgesellschaft nach Ablauf des derzeit noch laufenden Vertrages nicht mehr in dieser Konstellation weiterbestehen wird. Die Betriebsaufnahme des neuen Netzes „Eifel-Westerwald-Sieg“ ist momentan für den August 2015 geplant. Eine nachträglich vom ausschreibenden Zweckverband SPNV in Koblenz veröffentlichte Ergän-

zung lässt die Beteiligung von Gesellschaften mit 75 Prozent-Anteilen zu. Inwieweit die Westerwaldbahn nach einem eventuellen Zuschlag für das EWS-Netz an die HLB an den Verkehrsleistungen beteiligt ist, kann derzeit noch niemand sagen.

Interesse an den neuen Ausschreibungen für das Netz Eifel-Westerwald-Sieg hat im Rahmen des am 21. Oktober beendeten Beteiligungsverfahrens nur die HLB signalisiert, nicht jedoch die vectus. Aus informierten Kreisen ist zu erfahren, dass auch DB Regio Hessen kein Angebot abgeben wird, sondern nur

DB Regio Südwest.

Von den insgesamt rund 75 Beschäftigten der vectus ist die Mehrzahl im Fahrdienst beschäftigt. Mit der Aussage von Salzmann wurden die bereits seit Mai kursierenden Gerüchte zu einem Ende der Firma im Jahr 2015 jetzt erstmals bestätigt. Damit erklären sich, nach Ansicht der Lokführer-Gewerkschaft GDL, auch die sehr schleppenden Verhandlungen in der Tarifaueinandersetzung. Einige Angebote des Arbeitgeberverbandes zielten vor kurzem noch auf Zeiten, die erst nach 2015 wirksam geworden wären.

## Deutschlands bekanntester Denkmalpfleger Professor Kiesow gestorben

**(hpg) Prof. Dr. Dr.-Ing. h.c. Gottfried Kiesow war von 1966 – 96 Präsident des Landesamtes für Denkmalpflege Hessen. Angeregt durch positive Erfahrungen mit dem Denkmalschutz in England gründete Gottfried Kiesow 1985 zusammen mit Vertretern der deutschen Wirtschaft die „Deutsche Stiftung Denkmalschutz“.**

Deren Vorstandsvorsitzender war er bis Ende 2010. Kurz nach seinem 80. Geburtstag ist er in der Nacht zum 7. November 2011 in Wiesbaden gestorben.

### Auch Eisenbahnen sind Denkmale

Während seiner Zeit als Präsident des Landesamtes für Denkmalpflege Hessen rettete Kiesow zahlreiche Denkmäler vor dem Untergang. So verhinderte er den vorgesehenen Abbau der »Langenschwalbacher Bahn« zwischen Wiesbaden und Bad Schwalbach, indem er die gesamte Aartalbahn auf dem hessischen Abschnitt unter Denkmalschutz stellte. Diesem positiven Einsatz für Bauwerke der Verkehrsgeschichte ist u.a. der Ensemble-Schutz der Lahntalbahn im Landkreis Limburg-Weilburg zu verdanken.

Unter Kiesows Leitung entwickelte sich das Landesamt zu einer starken Denkmal-Fachbehörde, dessen Stellungnahmen nicht immer bequem, aber immer von dem uneingeschränkten Einsatz für das hessische Kulturerbe geprägt waren. Dazu gehörte es auch, die Öffentlichkeit zu begeistern: Hessen war das erste Bundesland, das sich an dem in Frankreich ins Leben gerufenen „Tag des offenen Denkmals“ beteiligte.



Gottfried Kiesow  
Foto: Wikipedia

## Die Jägerseebahn: Eine Entdeckungsreise von Stefan Sitzmann Vergessene Feldbahn fristet Dornröschendasein

(si) Feldbahnen gab es in Hessen eine Vielzahl. Aber haben Sie schon einmal etwas von der Jägerseebahn gehört? Ich bis dato auch noch nicht und nur durch den sprichwörtlichen Zufall habe ich mich auf Spurensuche begeben. Auf einem Flohmarkt fand ich vor einigen Wochen ein Buch von Winfried Barth mit dem Titel „Feldbahnen in Hessen“ aus dem Jahre 1992.

Neben der Nennung, Auflistung und Streckendarstellung der mir aus der Kindheit noch bekannten Feldbahn zur Heilmoorgewinnung im Roten Moor bei Gersfeld in der Rhön, die 1985 eingestellt wurde, fand sich da ein Hinweis auf die Jägersee-Bahn bei Hünfeld-Roßbach. Davon berichtete ich Vereinsmitglied Michael Kolb, der in schallendes Geläch-

ter ausbrach. Seine Familie war mit ihm Mitte der 1980er-Jahre mit großen Erwartungen in den Freizeitpark am Jägersee gefahren. Die Enttäuschung war groß, als man den künstlich angelegten See gefunden hatte und das dort angebotene Freizeitangebot begutachtete. Aber so ganz konkret waren die Erinnerungen nicht mehr.

*Idyllisch liegt der Jägersee bei Hünfeld-Roßbach. Im Vordergrund eine Weiche der Feldbahn des ehemaligen Freizeitparks Foto: Michael Kolb*



Nun war mein Interesse geweckt und ich „googelte“ im Internet. Zuerst war in Hünfeld-Roßbach nichts von einem See zu sehen, doch dann, dank einer Luftbild-Aufnahme, kam etwas Seeähnliches zum Vorschein. Und da soll eine Feldbahn gefahren sein. Interessant! Wenige Tage später machte ich mich mit dem Vereinskollegen auf Entdeckungstour und da lag er: der gut eingezäunte Jägersee. Nicht groß, aber so winzig nun auch nicht. Also mussten wir die Anlage umrunden und waren anfangs enttäuscht, da von den Gleisen und der Bahn nichts zu sehen war.

Nach den zwischenzeitlich erfolgten Recherchen war das Gelände sowie die Felbbahnanlage Anfang der 1980er-Jahre auf privater Basis angelegt worden. Die Streckenlänge betrug etwa 800 Meter (Spurbreite 600 mm). Vor den zwei selbstgebaute Personenwagen kam eine Diesellok (Diema 2699/Bj. 1964, Typ DL 8) zum Einsatz. Die 11 PS starke Diesellok wurde ursprünglich auf der Feldbahn der Ziegelei Karl Weber oHG in Gersfeld-Rommers eingesetzt, bevor sie nach Hünfeld-Roßbach kam. Diese Garnitur ist an Samstagen, Sonn- und Feiertagen rund um den Jägersee eingesetzt worden. Der Einsatz dauerte jedoch nur wenige Jahre, da das Konzept der Freizeitanlage Jägersee nicht richtig funktionierte und die Anlage Mitte/Ende der 1980er-Jahre eingestellt wurde. Zwischenzeitlich ist das Gelände verkauft und wird von einem Angelverein genutzt.

Halb den See umrundet, war erst einmal an einer Wellblechgarage Schluss. Mein Verdacht, hier muss der Lokschuppen sein, war anfangs nur eine Vermutung, die sich aber nach dem Rückweg



*In diesem Schuppen soll immer noch der Feldbahnzug stehen Foto: Michael Kolb*

zum Ausgangspunkt und zur Begutachtung der rechten Seeseite letztlich bestätigen sollte. Endlich waren Gleise zu sehen, die sich kurz vor der Wellblechgarage verzweigten. Damit war klar, die Wellblechgarage musste der Lokschuppen der Jägersee-Bahn sein. Dies wurde kurze Zeit später von einem Spaziergänger bestätigt, der davon berichtete, dass er vor einiger Zeit in dem Gelände war und auch die Zuggarnitur gesehen habe, die noch immer in der Wellblechgarage stehe und so langsam vor sich dahin roste. Vielleicht findet sich ja durch diesen Artikel jemand, der den Jägerseebahn-Zug sowie die Jägersee-Bahn wachküst.

*Zugewachsene Gleise Foto: Michael Kolb*



## Korbach - Kassel

### NVV-Linie R4

#### Spätzug um eine Stunde verlegt

(js) Hier gibt es eine Änderung des Zuges in der Nacht von Samstag auf Sonntag: Der bisherige Zug 22:11 Uhr ab Korbach, Ankunft um 23:33 Uhr in Kassel-Wilhelmshöhe, verkehrt etwa eine Stunde später: Korbach ab um 23:15 Uhr und Kassel-Wilhelmshöhe an um 0:31 Uhr. Ansonsten bleibt der Fahrplan, abgesehen von wenigen Verschiebungen im Minutenbereich, unverändert.

## Korbach - Brilon-Wald

### NVV-Linie R55

#### Neuer Spätzug am Samstag

(js) Auf dieser Strecke gibt es überwiegend Verschiebungen des Fahrplans im Minutenbereich, was auch auf eine Verkürzung der Fahrzeit um 3 Minuten bei einigen Zügen zwischen Brilon-Wald und Usseln zurückzuführen ist. Allerdings wurden die Fahrzeiten nicht bei allen Zügen gekürzt. Weiterhin verkehrt der letzte Zug von Brilon-Wald (19:16 Uhr) nach Korbach (19:46 Uhr) Montag bis Freitag im neuen Fahrplan ca. 20 Minuten später als bisher.

Für nachtaktive Reisende ist an Samstagen noch ein zusätzlicher Nachtzug eingeführt worden. Dieser verkehrt ab Korbach um 21:42 Uhr und erreicht Brilon-Wald um 22:15 Uhr, die Rückleistung verlässt Brilon-Wald um 22:42 Uhr und erreicht Korbach um 23:10 Uhr.

*Im goldenen Herbst bei herrlichem Sonnenschein fährt ein Triebwagen der Kurhessenbahn auf der Burgwaldbahn bei Ernsthäusen. Wie das schöne Wetter bieten auch die Fahrpläne der Kurhessenbahn erfreuliche Seiten.*

*Foto: Jürgen Schmied*





*Seit dem Bau der Buswendeschleife ist das Umsteigen in Herzhausen mit viel kürzeren Wegen für die Fahrgäste verbunden als in Frankenberg, wo der Bus vom Bahnhofsvorplatz abfährt.*

*Foto: Jürgen Schmied*

## **Edertalbahn Korbach - Frankenberg Ausflugsverkehr für 2012 bestellt**

(js) Wie bereits im vergangenen Sommer, ist auch für den Sommer 2012 wieder Zugverkehr auf der Edertalbahn vorgesehen. Die Züge verkehren an Sonn- und Feiertagen vom 1. April bis zum 28. Oktober. Dabei werden wieder die von Marburg kommenden fünf Zugpaare über Frankenberg bis Herzhausen verlängert. Dort besteht wieder Anschluss an die Busse nach Korbach sowie an die Edersee-Buslinie nach Edertal-Aquapark. Diese Busse erhalten wiederum in Waldeck-Teufelsgraben Anschluss an die Buslinie nach Bad Wildungen. Wie bereits im zurückliegenden Sommer wird die sonntägliche Buslinie 555 Frankenberg – Korbach durch die Züge der KBS 622.1 (Frankenberg – Herzhausen) ersetzt, so dass ein Parallelverkehr vermieden wird.

Die obere Edertalbahn Frankenberg – Battenberg wird auch im kommenden Jahr

nicht von fahrplanmäßigen Zügen bedient.

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

### **Holzverkehr schwächt sich ab**

(js) Seit Anfang Oktober kommen im Güterverkehr der Burgwaldbahn neue Loks der Baureihe 261 zum Einsatz, diese haben die bisherigen Maschinen der Reihe 294 aus ihren angestammten Diensten dieser Strecke verdrängt. Die Loks befördern die Güterzüge nach Frankenberg/Eder und Allendorf/Eder. Während nach Allendorf nur Gaswagen für die Firma Balzer transportiert werden, sind die Holzwagen für Frankenberg bestimmt.

Hinzu kommen noch große Mengen an Schadwagen, die im Bahnhofsgelände von Frankenberg abgestellt werden. Bei den Schadwagen handelt es sich zum großen Teil um Schiebewandwagen (Hbis) aber auch andere Fahrzeuge. Der Schadwagen-

*Neue Loks der Baureihe 261 haben den Güterverkehr auf der Burgwaldbahn übernommen. Die 261 031 hat am 26.10.2011 ihren Schotterzug zwar in Kirchhain abgeholt, allerdings wird diese Lok auch auf der Strecke nach Frankenberg eingesetzt.*

*Foto: Jürgen Schmied*



transport macht derzeit einen großen Anteil des Güterverkehrs auf der Burgwaldbahn aus. Dagegen neigen sich die Holztransporte nach Battenberg/Eder langsam dem Ende zu. Die Fahrten sind inzwischen sehr selten und unregelmäßig geworden und sollen zum Jahresende 2011 aufgrund maroder Gleisabschnitte bei Battenfeld endgültig eingestellt werden.

Ebenso rückläufig sind die Holzverkehre nach Breitenstein bei Wallau auf dem Reststück der ehemaligen Scheldetalbahn. Um die dortige Ladestelle besser auszulasten, sollen die übrigen Holzzüge, von Battenberg nach Breitenstein umgeleitet werden. Das Holz wird dann per Lastwagen über die steigungsreiche B-253 über die Sackpfeife nach Somplar zur Firma Ante-Holz transportiert werden.

## **Fahrplan Burgwaldbahn**

Die Züge der Burgwaldbahn fahren unverändert auch im neuen Fahrplanjahr.

## **Marburg - Bad Laasphe - Erndtebrück RMV-Linie 43**

### **Abendzug kommt wieder**

(js) Unter Protest der Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs im Raum Marburg e.V. (AFS) war vor wenigen Jahren der letzte Zug um 20:24 Uhr von Marburg nach Bad Laasphe gegen einen Bus ersetzt worden. Inzwischen wurde der Fehler wohl erkannt und rückgängig gemacht. Im neuen Fahrplan wird der Bus um 20:40 Uhr ab Marburg wieder gestrichen und durch einen Zug um 20:24 Uhr ersetzt. Der neue alte Zug erreicht Bad Laasphe um 21:18 Uhr.

Weiterhin entfallen zwei der bisher fünf Saison-Fahrradzüge, die nur in den Sommermonaten zwischen dem 1. Mai und dem 28. Oktober verkehren. Es entfallen die Züge um 11:24 Uhr und 15:24 Uhr ab Marburg (bisherige Ankunft 12:49 Uhr bzw. 16:49 Uhr in Feudingen, sowie die

Gegenleistungen 13:01 Uhr und 17:01 Uhr ab Feudingen mit der bisherigen Ankunft um 14:30 Uhr bzw. 18:30 Uhr in Marburg.

## **Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie 35**

### **Bahnhof Burg- und Nieder Gemünden sucht neuen Eigentümer**

(hl) Für den heruntergekommenen Bahnhof Burg- und Nieder Gemünden soll ein neuer Eigentümer gesucht werden. Interessenten konnten bzw. können sich mit einem Mindestgebot von 1.000 Euro bei dem Auktionshaus Karhausen AG in Berlin melden.

### **Überfüllte Züge mit neuen HLB-Triebwagen**

(hl) Seit Spätherbst 2011 fährt die HLB im Vorlauf mit den neuen LINT 41 Triebwagen diverse Leistungen auf Lahntal- und Vogelsbergbahn. Vermutlich ist dem für die Planung verantwortlichen Per-

*Überfüllte Regionalbahn HLB69711 am  
2.12.2011 aufgrund zu geringer Transport-  
kapazitäten Foto: Horst Lorenz*



sonenkreis nicht bekannt, dass der bisher in diesen Relationen eingesetzte Vt 628 mindestens 30 Sitzplätze mehr aufweist, von den separaten Fahrradabteilen erst gar nicht zu reden. So kommt es dann immer wieder in den am stärksten nachgefragten nachmittäglichen Verbindungen in Richtung Fulda (z. B. HLB 69711) zu Situationen wie in der Frankfurter S-Bahn zur rush hour.

## **Main-Weser-Bahn**

### **RMV-Linie 30**

### **Abschnitt Gießen - Frankfurt Regionalexpress ersetzt Eurocity**

(jl) Nach zwei Jahren wird der Betrieb des Eurocities von Siegen über Gießen und Frankfurt nach Kagenfurt im Abschnitt Siegen - Frankfurt eingestellt. Der Zug war nur schwach besetzt und konnte nicht rentabel betrieben werden. Aufgrund der Streichung der EC-Verbindung verkehrt in gleicher Zeitlage ein Regionalexpress Marburg - Frankfurt, der auf fast allen Unterwegsstationen zwischen Gießen und Friedberg hält. Zusätzlich stellt er aus Richtung Wölfersheim in Friedberg einen schnellen Anschluss Richtung Frankfurt her, sodass aus der Wetterau eine weitere Verbindung mit einer Reisezeit unter einer Stunde entsteht.

### **Bad Vilbel - Frankfurt-West: S-Bahngleise können gebaut werden**

(jl) Der viergleisige Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt-West und Bad Vilbel ist rechtens. Der hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel wies am 15. November 2011 alle 28 Klagen von Anwohnern der Strecke zurück und ließ



auch keine Revision mehr zu. Das Ziel des Ausbaus - die Trennung von Güter-, Regional- und S-Bahn-Zügen zum Zweck von mehr Pünktlichkeit - sei rechtmäßig, urteilte der Senat. Zugeständnisse macht das Eisenbahnbundesamt beim Erschütterungsschutz: Hier soll es weitere Verbesserungen für die Anwohner geben.

Mit dem Urteil besteht jetzt Baurecht. Die Deutsche Bahn kündigte bereits an, bald mit den Arbeiten beginnen zu wollen. Erleichtert zeigten sich die örtlichen Politiker und auch die Fahrgastverbände, dass die überlastete Strecke nun zügig ausgebaut werden kann.

Auch für den weiteren Streckenabschnitt Bad Vilbel - Friedberg laufen bereits die Planungen. Im Herbst legte die Bahn in den betroffenen Kommunen ihre Planungsunterlagen offen, Kommunen und Bürger konnten Einwendungen erheben. Auf besonderes Interesse stieß der Lärmschutz, wozu mehrere Bürgerversammlungen abgehalten wurden. Die Kommunen selbst haben einen eigenen Lärmschutzgutachter beauftragt, der die DB-Unterlagen gegenprüfte und Verbesserungsvorschläge machte. Diese fließen in die weitere Planung mit ein.

*Neue Bahnhofoberführung in Bad Vilbel*



## **Pfungstadtbahn Darmstadt - Pfungstadt RMV-Linie 66**

### **Pfungstadtbahn geht in Betrieb**

(jl) Ab Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 ist Pfungstadt wieder mit der Bahn zu erreichen. 1955 wurde die eingleisige Strecke bereits im Personenverkehr stillgelegt, 1997 auch im Güterverkehr. Die 1,8 Kilometer lange Stichstrecke zweigt von der Hauptbahn Frankfurt - Heidelberg bei Darmstadt-Eberstadt ab.

Der Fahrplan sieht unter der Woche einen Stundentakt bis 22:05 Uhr vor, am Wochenende ist nur ein Zweistundentakt geplant. Die Fahrzeit zwischen Pfungstadt und Darmstadt Hbf. beträgt 12 Minuten; der Zug hält auch in Darmstadt-Eberstadt und Darmstadt-Süd.

Eingesetzt werden die bekannten VIAS-Triebwagen. Teilweise wird es durchgehende Züge vom und in den Odenwald geben, die allerdings am Darmstädter Hauptbahnhof 17 Minuten Aufenthalt haben, um Anschlüsse in zahlreiche Richtungen wie Frankfurt, Heidelberg, Aschaffenburg und Mainz/Wiesbaden aufnehmen zu können.

Am Streckenende in Pfungstadt wurden neben dem Bahnsteig auch ein Busbahnhof, Radabstellplätze und ein Autoparkplatz errichtet. Wegen des neuen Bahnhofs werden die vorhandenen Buslinien neu ausgerichtet. Die Nahverkehrsgesellschaft richtet ihre Busse auf die Zuganschlüsse aus und bietet zukünftig auch ein Anruf-Sammel-Taxi-System mit 80 Mitnahmepunkten an.

## Pferde gefährdet

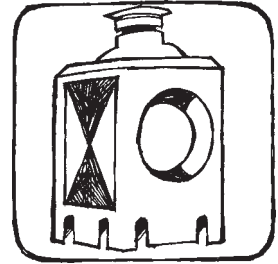
(fl) Fragwürdige Argumente gegen Straßenbahnen in Deutschlands Innenstädten haben eine gewisse Tradition. Die Hessenschiene berichtete letzstens über ein Beispiel aus Hessens größter Kurstadt.

Heute fürchten sich Geschäftsleute meist davor, dass die Straßenbahn zu viele potenzielle Kunden in benachbarte Städte oder Stadtteile wegbefördert. In Stadtteile, die mit dem Auto selbstverständlich kaum erreichbar sind.... Häufig ist die Tram auch zu laut. Oder sie ist zu leise, so dass MP3-Player tragende Passanten gefährdet werden.

Früher musste oft die Gefährdungslage der Pferde als Argument herhalten, wenn es darum ging, den Fortschritt aufzuhalten. Mal bestand Gefahr für die Pferde, die sich vor der zu lauten Straßenbahn erschrecken (oder vor der zu leisen Straßenbahn, wenn sich diese unbemerkt „heranschleicht“). Ein anderes Mal ging die Gefahr von den Pferden selbst aus. Nämlich dann, wenn sie in der vorelektrischen Ära die Bahnen zu ziehen hatten. Dann störte sich das Publikum häufig an den Emissionen, welche Pferde nun einmal in deutlich sichtbarer und riechbarer Form hinterlassen.

Ausgerechnet jetzt, mehr als hundert Jahre nachdem solche Dispute in den Leserbriefspalten der wilhelminischen Journaille ausgetragen wurden, bewahrt sich eine der damaligen Thesen. Und ausgerechnet in Kassel, der Stadt, die in der Fachwelt Lob und Anerkennung für die gelungene Integration der

Straßenbahn in ihre Einkaufsstraßen findet. Lesen Sie den dazu den Kasseler Polizeibericht vom 09.12.2011:



„Trotz zunächst hochdramatischer Szenen verlief ein Vorfall mit einer zweispännigen Hochzeitskutsche am heutigen Abend gegen 19.00 Uhr in Kassel dann doch relativ harmlos. Der 58-jährige Kutscher aus Frankenu war mit seinem Gespann auf dem Weg zum Kasseler Rathaus um dort ein Brautpaar nach der Trauung aufzunehmen. In Höhe der Kreuzung „Trompete“ wurden die beiden Pferde dann plötzlich durch eine vorbeifahrende Straßenbahn erschreckt und gingen durch. Der Kutscher fiel vom Kutschbock, wurde aber glücklicherweise nicht verletzt. (...) Das wartende Brautpaar musste in Folge der Ereignisse auf die romantische Fahrt verzichten und die Flitterwochen zunächst zu Fuß antreten“

Bild: Polizeipräsidium Nordhessen



# 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

HS86

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