

HESSEN SCHIENE

Nr. 88

Juli - Sept. 2012



- Frankenberg - Korbach wird wiedereröffnet
- Aartalbahn Diez - Zollhaus kommt wieder
- 25 Jahre Mitternachtsbusse zum Prämienmarkt



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, Hans-Peter Günther, Jürgen Schmied, Stefan Sitzmann, Dr. Heribert Menzel, Andreas Christopher, Michael Kolb, Lars Kühnemund, Manuel Zimmermann

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 04.09.2012
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,

wir befinden uns im Jahr 2012 nach Christi. Ganz Hessen ist von den Preisriesen im Nahverkehr besetzt. Ganz Hessen? Nein, eine Anzahl von Dörfern und Städten ganz im Südwesten wehrt sich erfolgreich. Der Landkreis Bergstraße gehört dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) an. Der folgt einer anderen Fahrpreis-Philosophie – und kann RMV und NVV in vielfacher Hinsicht als Vorbild dienen. VRN-Fahrkarten gelten in einem knapp 10.000 Quadratkilometer großen Gebiet mit gut 3 Millionen Einwohnern zwischen der hessischen Bergstraße und der Grenze zum Elsass sowie zwischen der Westpfalz und dem Taubertal. Den Kern bilden die Städte Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg. Im Vergleich dazu umfasst beispielsweise der RMV ca. 14.000 Quadratkilometer, in denen ca. 5 Mio Menschen leben.

Der VRN bietet mit dem „Rhein-Neckar-Ticket“ eine Jahresnetzkarte für knapp 875 Euro. Die Karte gilt für eine einzige Person – nicht mehr und nicht weniger. Im RMV kann man beispielsweise für knapp 770 Euro gerade einmal eine Großstadt wie Frankfurt bereisen – oder eine vergleichbare Strecke „auf dem Land“. Zugegeben, die RMV-Karte bietet die Mitnahmeregelung, ist übertragbar und Fahrräder und Hunde haben freie Fahrt. Aber gerade das ist der Punkt, den andere sich vom VRN anschauen könnten. Die Karten, auch die Einzelkarten, sind in der Regel günstiger – und gelten ausschließlich für die Beförderung einer Person. Wer ein Fahrrad mitnehmen möchte zahlt dafür. Gleiches gilt für die Mitnahme eines Hundes.

Gerade wenn ein Verbund seine Dienstleistungen zu einem hohen Preis verkaufen will oder muss, sollte es „pur“-Varianten für die Nutzung durch eine einzige Person geben. Bezahlen, was der Kunde wirklich benötigt und an entbehrlichen Punkten sparen. Eine Single-Variante würde auch das Hessenticket noch attraktiver machen. Wer jemanden oder etwas mitnehmen möchte – Angehörige, Hunde oder Fahrräder – darf ruhig etwas mehr zahlen. Übrigens bietet auch der VRN die Jahresnetzkarte mit Mitnahmeberechtigung und als übertragbare Variante, aber ohne Fahrrad- und Hundemitnahme, an. 1752 Euro kostet diese Version. Das ist mehr als doppelt so viel wie das günstige „Rhein-Neckar-Ticket“ – aber immer noch weniger als die 2332,40 Euro teure RMV-Jahresnetzkarte.



Wolfgang Klapdor
Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.



Pinwand 4
Tipps und Infos 6



Neuer Glanz im Bahnhof Melsungen 7
Haltestellenverlängerungen in Wilhelmshöhe 8
Zahlreiche Sonderverkehre zu Märkten der Region 10



25 Jahre Mitternachtsbusse: Eine Erfolgsgeschichte 13
ÖV-Qualitätskontrolle in osthessischen Bahnhöfen 16
Neuer Fahrradweg trennt Gleisanschluss ab 17



Bahnhof und Busbahnhof in Wetzlar bestehen Hessentagstest 19
Gießen: Bahnhofsvorplatz wird endlich erneuert 23
Fürfurt: Wenn mangelnde Planung die Modernisierung verteuert 25
Balduinstein widerspricht Planungen der Bahn 27
Westerburg - Rennerod: Fahrt frei für die Draisinenbahn 29
Aartalbahn: Signale stehen für Reaktivierung auf Grün 31



Bahnhofsgebäude in Oberursel neu eröffnet 33



Bahnstrecke Korbach - Frankenberg geht wieder in Betrieb 35
Stundentakt auf der Main-Weser-Bahn bis Kassel? 36
Politik fördert Nachtverkehre zu wenig 40
Kürzungen treffen alle 42

Reisetipp: documenta13 in Kassel 43

Medientipp: Die Kriegstagebücher der Lucie Meckel aus Diez 45

Streckentelegramm 46

Schlusslicht 50

Titelbild:

Zwei Triebwagen der Kurhessenbahn überqueren die Lahn bei Ludwigshütte im oberen Lahntal

*Rückseite: Ein Triebwagen der Hessischen Landesbahn ist am 13. Mai 2012 auf
der Rhönbahn unterwegs kurz vor dem Haltepunkt Altenfeld*

Foto: Stefan Sitzmann

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
02.08.12 18:30 Uhr	RV-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
12.09.12 18:45 Uhr	Rv-Treff Osthessen	Gaststätte Mainzer Rad (Phulkari) Kurfürstenstraße 2, Fulda
26.09.12 19:30 Uhr	RV-Treff Nordhessen	Umwelthaus Wilhelmsstraße 2 Kassel
03.09.12 20:00 Uhr	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein

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 Marc Lerch
Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27
osthessen@probahn-bus.org

Regionalverband Mittelhessen
Regionalleiter Jürgen Lerch
Bismarckstraße 3, 35510 Butzbach
Telefon (0 60 33) 1 60 47
mittelhessen@probahn-bus.org

Regionalverband Rhein-Main
Regionalleiter Gernot Hornik
Feldgasse 5, 65510 Hünstetten
Telefon und Telefax (0 61 26) 5 76 60
rheinmain@probahn-bus.org

Regionalverband Südhessen
Ansprechpartner: Wolfgang Klapdor
Zeppelinstraße 16, 67578 Gimsheim
Telefon 0177 788 118 2
suedhessen@probahn-bus.org

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

Tage der Industriekultur an Rhein und Main im Zeichen der Mobilität

10. Tag der Verkehrsgeschichte in Frankfurt

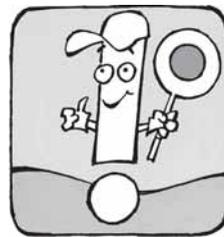
(fl) Das Programm der 10. Tage der Industriekultur Rhein-Main präsentiert sich umfangreicher denn je: Zum Jubiläum erwartet die Teilnehmer vom 7. bis 12. August 2012 ein bunter Veranstaltungsreigen rund um das Thema „Unterwegs“. Das diesjährige Programm umfasst über 360 Veranstaltungen an 170 Orten für die sechs Tage der Industriekultur Rhein-Main (Dienstag bis Sonntag).

Es gibt viele lokale Führungen, von Bingen bis Alzenau, und regionale Touren (Schiffstouren, Bustouren und 14 Radtouren), in Aschaffenburg gar einen Triathlon mit Rad, Bahn und Schiff. Höhepunkt und Ende ist am Sonntag, 12. August: Unter dem Motto „Unterwegs in die Zukunft“ fahren historische Eisenbahnen von Hanau, Mainz und Darmstadt aus zu einer Sternfahrt nach Frankfurt-Höchst und von dort zur „Drei Bäder Tour“ nach Bad Homburg, Bad Vilbel und Bad Nauheim, nach Rüsselsheim (Opel wird 150 Jahre alt) und zu einer Flughafen-Rundfahrt.

Historisch unterwegs in der Stadt

Im Rahmen des 10. Frankfurter Tages der Verkehrsgeschichte am 12.08. bieten die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main und der Verein Historische Straßenbahn der Stadt Frankfurt am Main e.V. (HSF) mit Unterstützung von traffiQ ei-

nen Pendelverkehr mit historischen Straßenbahnen und Bussen zwischen den Veranstaltungsorten in Schwanheim, im Rebstockpark und dem Haltepunkt der Historischen Eisenbahn am Eisernen Steg an.



Nähere Informationen:

Kulturregion FrankfurtRheinMain

www.krfrm.de

Poststraße 16, 30329 Frankfurt

Ein Monat quer durch Deutschland

(jl) Heute nach München, morgen nach Berlin und übermorgen nach Hamburg, mit dem Deutschland-Pass können Fahrgäste bis Ende August einen Monat in ganz Deutschland unterwegs sein und jederzeit spontan entscheiden, welche Stadt sie am nächsten Tag entdecken möchten. Das aktuelle Angebot der Deutschen Bahn gilt in der zweiten Klasse, auch in den Fernverkehrszügen Intercity und ICE.

Preislich ist das Angebot besonders für junge Leute attraktiv: Bis 18 Jahre: 99,- Euro, bis 26 Jahre: 249,- Euro, ab 27 Jahre: 299,- Euro, 2 Personen: 449,- Euro. Eine Zugbindung ist nicht notwendig. Es muss mindestens eine Teilstrecke in Zügen der Produktklassen ICE, Intercity oder Eurocity zurückgelegt werden. Züge des Nahverkehrs sind im Vor- und Nachlauf möglich. ICE Sprinter-Nutzung ist gegen Aufpreis möglich.

Neuer Glanz im Bahnhof Melsungen NVV-InfoPoint und naher Busbahnhof nehmen Betrieb auf

(hh) Was bereits in Eschwege realisiert wurde, in Bebra sich noch in Planung befindet, wird in Melsungen bis zum Sommer 2012 beendet sein: das Projekt Bahnhof. Am 24. Mai eröffneten Hessens Verkehrsminister Dieter Posch (selbst Melsunger), NVV-Chef Wolfgang Dippel und Vertreter der Stadt Melsungen den Info Point im Bahnhofsgebäude, den neuen Busbahnhof sowie Bäckerei mit Cafe.

Im Auftrag des NVV kümmern sich Mitarbeiter der Bäckerei Klabunde um den Fahrkartenverkauf und um DB-Auskünfte. Geöffnet ist Montag bis Freitag 6,30 Uhr bis 17 Uhr und Samstag 8 bis 13 Uhr. Eine barrierefreie öffentliche Toilettenanlage ist direkt neben dem Info Point zu finden. Zwei Linienbusse können in Bahnsteignähe halten. Der Übergang ist barrierefrei. NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel erklärt: „Melsungen

erhält eine Perle.“ Der Bahnhof sei ein Bekenntnis zum öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV). Pro Tag gibt es 90 Bahnverbindungen: Cantus-Triebwagen zwischen Kassel und Fulda sowie Regionstramzüge von und nach Kassel. Außerdem fahren sieben Buslinien den Bahn-



Der neue Busbahnhof in Melsungen Foto: Hermann Hoffmann



*Bahnhof Melsungen mit
NVV-Kundenzentrum*

Foto: Hermann Hoffmann



hof an.

Noch einige Wochen wird im Bahnhofsgebäude gebaut. Im Sommer 2012 werden ein 80 qm großer Wartesaal fertig sein sowie im Obergeschoss Räume für eine Musikschule und die Volkshochschule. Der Umbau kostete bisher 2,9 Millionen Euro. Die Europäische Union und das Land Hessen förderten das Projekt mit 2,5 Millionen.

Vor einem Jahr bewies die Stadt Melsungen mit Eröffnung des neuen Haltepunktes „Bartenwetterbrücke“ ihre ÖPNV-Nähe. Die gut durchdachte Renovierung des „alten“ Bahnhofs aus dem Jahre 1848 unterstreicht dies wieder.

Haltestellenverlängerung in Wilhelmshöhe

(hm) Die Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) startete am 2. Mai 2012 ihr Programm zur Verlängerung von sieben Haltestellen entlang der Straßenbahnlinie 1. Der erste Abschnitt umfasst die Haltestellen Wilhelmshöhe, Kurhessen-therme und Hessischer Rundfunk und war am 6. Juni, rechtzeitig vor Beginn der documenta, abgeschlossen.

Die Bauarbeiten, die in drei Etappen erfolgen und im Jahr 2013 enden sollen, sehen die beidseitige Verlängerung der Haltestellen von 30 auf 60 Meter vor, damit die Stationen künftig von Doppeltraktionen der Linie 1 angefahren werden können.

Der zweite Bauabschnitt, der nach der documenta im September 2012 beginnen

wird, sieht die Verlängerung der Haltestellen Mombachstraße und Hegelsbergstraße vor. Im dritten Bauabschnitt werden 2013 die bereits provisorisch verlängerten Haltestelleninseln Weigelstraße und Murhardstraße umgebaut. Hier wird zum Beispiel auch je ein Fußgängerüberweg ergänzt. Diese sollen Fahrgästen einen sichereren und bequemerer Zugang zu den Haltestellen und dem in der Nähe

*Im Bereich der Endhaltestelle
Wilhelmshöhe wurde die
gesamte Haltestellenanlage
erneuert (26. Mai 2012)
Foto: Dr. Heribert Menzel*



liegenden Standort der Universität Kassel sowie zur Jacob-Grimm-Schule bieten. Nach dem Abschluss der Arbeiten können an allen 28 Haltestellen der Linie 1 von Wilhelmshöhe bis Vellmar-Nord Doppeltraktionen halten. Wo der Platz für eine Verlängerung nicht vorhanden ist, wie etwa an der Haltestelle Kunoldstraße, stoppen die Bahnen so, dass immer die erste Niederflertür eines Wagens mit der Rollstuhlrampe am erhöhten Bahnsteig steht.

mehrstufiges Betriebskonzept erarbeitet, das derzeit mit der Stadt Kassel abgestimmt wird.

Die Gesamtkosten dieses Projekts sind auf etwa 3,45 Mio. Euro beziffert. Davon bezuschusst das Land Hessen mehr als 1,8 Mio. Euro. Vorgesehen ist zunächst der Einsatz von Doppeltraktionen für Großveranstaltungen wie etwa die Museumsnacht sowie an einzelnen Tagen mit Wasserkünsten im Bergpark. Um die Beförderungskapazitäten auf der Linie 1 durch den Einsatz von Tram-Traktionen zu erhöhen, hat die KVG ein

Wegen der Umbauarbeiten in Wilhelmshöhe konnten die Straßenbahnen vom 2. Mai 2012 bis 6. Juni 2012 die Haltestellen Kurhessentherme, Weißensteinstraße und Wilhelmshöhe nicht bedienen. Sie endeten in diesem Zeitraum an der Haltestelle Hessischer Rundfunk und wendeten im Betriebshof Wilhelmshöhe, ebenso wie der SEV-Bus nach Wilhelmshöhe.



*Am 6. Juni kontrollieren KVG-
Mitarbeiter die fertig gestellten
Baumaßnahmen
Foto: Dr. Heribert Menzel*

Burgwaldbahn / Obere Edertalbahn Zahlreiche Sonderverkehre zu Märkten der Region

(js) Die Kurhessenbahn zeigt sich immer gern als „Bahngesellschaft vor Ort in der Region“. Dazu gehört nicht nur, dass Ansprechpartner vor Ort erreichbar sind und gerne auf Einladung von Gemeinden oder Gremien an Sitzungen teilnehmen, sondern auch die Planung und Durchführung von Sonderzügen oder Sonderhalten bei Veranstaltungen in der Region.

Solche Aktivitäten werden immer recht unkompliziert und kostengünstig für den Veranstalter durchgeführt, oft mit der Unterstützung von örtlichen Fahrgastverbänden. Dazu gehört natürlich auch, dass der Veranstalter auf den Bahnanschluss hinweist, nicht nur bei Sonderhalten, sondern auch für den Planverkehr.

In diesem Sommer führt die Kurhessenbahn zu verschiedenen Sonderveranstaltungen wieder Sonderzugfahrten bzw. Sonderhalte durch.

Pfingstmarkt in Frankenberg

Die Ederberglandbahn verkehrt in diesem Jahr vom 1. April bis zum 28. Oktober 2012 zwischen Frankenberg und Herzhausen am Edersee. Daher lag es nahe, diese Züge auch in diesem Jahr wieder an den Pfingstfeiertagen (27. und 28. Mai) am Haltepunkt Frankenberg-Goßberg halten zu lassen. Traditionell findet in Frankenberg der „Pfingstmarkt“ statt, eines der größten Volksfeste in Nordhessen am Pfingstwochenende. Das Festgelände des Pfingstmarktes liegt in unmittelbarer Nähe des Haltepunktes. Auf die Sonderhalte wurde nicht nur über die Presse und Fahrplanaushänge, sondern auch durch Lautsprecherdurchsagen vor dem Bahnhof Frankenberg aufmerksam

gemacht, allerdings erst recht kurzfristig. Dementsprechend wurde der Sonderhalt auch von zahlreichen Festbesuchern genutzt.

Eder-Bike-Tour

Am 10. Juni 2012 fand auch wieder die Eder-Bike-Tour statt. Diese Veranstaltung lädt Radfahrer zu einer Tour von Dodenau bei Battenberg bis nach Fritzlar entlang der Eder und des Edersees ein. Die Strecke verläuft ausschließlich über Radwege, daher gibt es keine Straßensperrungen wie bei der Veranstaltung „Lahn total“, die in diesem Jahr ausgefallen ist. Jede Gemeinde lädt die Radler durch Events zum Verweilen ein. Zusätzlich zur Eder-Bike-Tour fand in Herzhausen auch wieder das Drachenbootrennen auf dem Edersee statt.

Wie bereits in den vergangenen Jahren, hat die Kurhessenbahn auch in diesem Jahr wieder sechs Sonderzüge im Zwei-Stunden-Takt zwischen Frankenberg/Eder und Battenberg eingesetzt, während zwischen Frankenberg und Herzhausen ein zusätzliches Zugpaar verkehrte. In Verbindung mit den Zügen der Ederberglandbahn entstand so eine radwegparallele Zugverbindung von Battenberg über Frankenberg bis Herz-

hausen. Leider wurde erst drei Tage vor dem Termin per Pressemitteilung darauf hingewiesen, dass die Sonderzüge verkehren. Nach Auskunft der Kurhessenbahn war die Freigabe für den Fahrbetrieb vom Eisenbahn-Bundesamt (EBO) erst vier Tage vor dem Termin erfolgt.

Hugenottenmarkt

Am Sonntag, dem 24. Juni lud das Dorf Wetter-Todenhausen erstmals zu einem Hugenotten- und Waldensermarkt ein. Mit französischem Flair, vielen Marktständen und handwerklichen Traditionen soll an die Geschichte der Einwanderer erinnert werden. Natürlich dürfen auch die historischen Waldensertrachten nicht fehlen. Aus diesem Anlass ließ die Kurhessenbahn alle Züge der Burgwaldbahn an diesem Sonntag am ehemaligen Haltepunkt Todenhausen halten. Da der alte Bahnsteig bereits vor einigen Jahren entfernt wurde, musste für diesen Anlass die Fläche neu geplant werden. Als Ein- und Ausstiegshilfe dienten zwei

mobile Podeste, die an den Türen der Triebwagen aufgestellt wurden. Der Sonderhalt unterstreicht den Wunsch der Gemeinde, in Todenhausen wieder einen planmäßigen Zughalt einzuführen.

Dieser Wunsch wird durch eine Umfrage im Dorf untermauert, bei der rund 70 Personen geäußert haben, die Bahn regelmäßig nutzen zu wollen. Die Umfrage ergab 34 Berufspendler, 38 Schüler, sowie weitere Personen, die die Bahn gelegentlich unter der Woche nutzen wollen. Über 30 Personen wünschen sich einen Zughalt für Freizeitaktivitäten am Wochenende. Bereits im Januar des vergangenen Jahres hat der Ortsbeirat Kontakt mit der Bahn aufgenommen, um die Wiedererrichtung des Haltepunktes anzustoßen. Die Kosten für einen Bahnsteig wurden mit 250.000 Euro für die Stadt Wetter angegeben, wovon 85 % förderfähig sind. Todenhausen ist ein Stadtteil von Wetter. Der Magistrat der Stadt wird nun eine Kostenaufstellung erarbeiten, damit die Mittel bereits für das Jahr 2013 in den Haushalt eingestellt werden können. Für den Sonderhalt aus



Etwa 80 Festbesucher nutzten den extra eingerichteten Haltepunkt der Kurhessenbahn, um zum Hugenotten- und Waldensermarkt am 24. Juni 2012 in Todenhausen zu kommen

Anlass des Hugenotten- und Waldensermarktes wurden bereits 70 Tonnen Schotter aufgeschüttet und vom Bauhof der Stadt mit einem Bagger planiert. Die Aktivitäten können schon als Vorarbeiten für den zukünftigen Bahnsteig angesehen werden. Dieser würde aber wohl nur als Bedarfshaltestelle errichtet.

Pferdemarkt in Fritzlar

Weitere Sonderhalte sind zum Pferdemarkt in Fritzlar an der Strecke Wabern – Bad Wildungen geplant. In der Nähe des Festgeländes wurde hier ebenfalls ein Gelände neben der Bahnstrecke planiert, das ausreichend groß für die Triebwagen der Baureihe VT 646 dimensioniert ist. Das Gelände befindet sich auf Höhe der Vorsignaltafel aus Richtung Bad Wildungen. Ein Parkplatz und ein Zugang zum Festgelände über die Eder sind dort ebenfalls vorhanden. Derzeit sind die Zughalte nur am Samstag, dem 14.7. sowie Sonntag, dem 15.7. geplant. Nach Angaben der Kurhessenbahn wären Zug-



halte am Freitag ebenfalls sinnvoll, würden aber aufgrund der längeren Bedienzeiten einen höheren Aufwand erfordern.



Todenhausen: Bei Sonne und Regen halfen Mitglieder des Arbeitskreises Schienenverkehr Südwestfalen (ASF) und der Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs (AFS) beim Ein- und Ausstieg mit den Einstiegstreppen.

3 Fotos: Jürgen Schmied

25 Jahre Mitternachtsbusse: eine Erfolgsgeschichte

(si) Anfang der 1980er Jahre gab es auf der alten Vogelsbergstrecke (Lauterbach -) Gedern - Stockheim Sonderzüge anlässlich des „Kalten Marktes“ in Ortenberg. Davon inspiriert versuchte im Jahre 1987 das damals neu in den Verband gekommene Mitglied Stefan Sitzmann einen Sonderzugverkehr anlässlich des jährlich stattfindenden Lauterbacher Prämienmarktes zu organisieren.



Ein geplanter Sonderzugverkehr zwischen Grebenhain und Lauterbach scheiterte jedoch am Widerstand der Deutschen Bundesbahn, die auf inzwischen fehlende Bahnsteige entlang der Bahnhöfe verwies und dieses Vorhaben aus Sicherheitsgründen ablehnte. Aber gerade Gründe der Verkehrssicherheit waren es, die Sitzmann danach drängten, etwas in Sachen ÖPNV während dieses Festes zu organisieren. Immer während des Prämienmarktes kam es zur damaligen Zeit zu schweren Verkehrsunfällen mit betrunkenen jungen Leuten, die nachts vom Volksfest kamen. Gerade am Hauptmarkttag war es besonders schlimm,

da hier traditionell tausende Besucher unterwegs sind.

Daher wurde der Gedanke geboren, den ohnehin abends von Fulda kommenden Bahnbus der Linie 5055 versuchsweise einfach weiter in Richtung Vogelsberg fahren zu lassen. Verhandlungen mit der Bahnbusgesellschaft führten zum Erfolg und am 1. Juni 1988 fuhr um 22.45 Uhr der erste Prämienmarkt-Sonderbus. Zwar konnten nur neun Fahrgäste gezählt werden, aber der Anfang war gemacht. Im darauf folgenden Jahr wurde das Angebot nochmals ähnlich gefahren, diesmal saßen 18 Fahrgäste im Bus.

Der Bahnbusbetreiber stieg aus, da ihm Aufwand und Ertrag zu gering waren. Die Kreisstadt Lauterbach, die das Projekt begrüßt und beobachtet hatte, sprang ein. Der Fahrgastverband erweiterte das Angebot um eine Linie nach Ulrichstein und verlegte die Abfahrtszeiten auf Mitternacht,



Der erste Sonderbus zum Prämienmarkt 1988 kurz vor der Abfahrt

*Foto:
Archiv Landesgeschäftsstelle*

Sonderbus der Bundesbahn beim Prämienmarkt

Lauterbach (-). Die Deutsche Bundesbahn, Geschäftsbereich Bahnhof (GBB-Kurbussen), wird anlässlich des 218. Lauterbacher Prämienmarktes erstmals einen Sonderbus von Lauterbach nach Ibsenhäuser über Blitzenrod, Lantzenhain und Hochwaldhausen einsetzen.

Wie der Bürgermeister zur Förderung des Schienenverkehrs, BFS Hessen e. V., in einer Presseerklärung mitteilt, sei es ihm durch Verhandlung mit dem GBB-Kurbussen gelungen, daß erstmals am Prämienmarkts-Haupttag, 1. Juni 1988, ein Sonderbus vom Lauterbacher Busbahnhof in Richtung Vogelsberg verkehre. Wie der Vorsitzende des BFS-Regionalverbandes 18 (Lauterbach/Vogelsberg), Stefan Sitzmann, weiter mitteilt,

sei man angenehm überrascht, daß sich hierzu die Bundesbahn bereit erklärt habe. Die Bundesbahn wolle, so Sitzmann, damit einen aktiven Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten.

Die Bundesbahn werde jedoch ihrerseits prüfen, inwieweit diese Sonderbusfahrt von den Besuchern des Prämienmarktes genutzt werde.

Der BFS ruft deshalb alle Mitbürgerinnen und Mitbürger auf, die entlang dieser Bahnlinie wohnen, den eigenen Pkw am 1. Juni einmal stehenzulassen, und öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Dadurch könnte jeder Bürger einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz leisten. Außerdem könne so mancher Festbesucher einmal ein Bierchen trinken, da ihn die Bundes-

bahn sicher nach Hause fahren werde.

Die Abfahrtszeit des Busses wurde auf 22.45 Uhr gelegt, damit die Festbesucher die Illumination der Altstadt sowie das Feuerwerk miterleben können. Sollte dieser Sonder-

bus von der Bevölkerung gut angenommen werden, so werde man auch künftig Sonderbusfahrten organisieren.

Weitere Informationen gibt BFS-Regionalverband 18, c/o Stefan Sitzmann, Obergasse 22, 6420 Lauterbach 1.



Die Tierchau am Hauptmarkttag ist besonders für Kinder ein Erlebnis. Bild: Greb

Artikel in Lauterbacher Anzeiger vom 27. Mai 1988 über den ersten Sonderbus beim Prämienmarkt Archiv Landesgeschäftsstelle

zudem war das Angebot für die Nutzer im Jahre 1990 kostenfrei. Dies schlug ein wie eine Bombe.

Die beiden Busse waren gut gefüllt und im Folgejahr kam eine dritte Fahrt nach Schlitz hinzu, die ebenfalls auf Anrieb stark nachgefragt war, obgleich ab dem Jahr 1991 wieder Fahrpreise erhoben wurden. Auch 1992 waren bei gleichem Angebot die Busse voll, jedoch musste die Stadt Lauterbach fast 1.500 DM aufzahlen, da einige Busfahrer einfach nicht kassierten.

Auf der Suche nach einer Lösung des Problems übernahm der Fahrgastverband ab dem Jahr 1993 den Sonderbusverkehr in eigener Regie, mit einer Ausfallbürgschaft der Stadt Lauterbach jedoch

in der Hinterhand. Nunmehr wurden vier Linien gefahren, erstmals auch nach Alsfeld, und dank Ausschreibung und Kassierung durch unsere ehrenamtlichen Helfer betrug das Defizit Null – bzw. es blieb sogar etwas Gewinn übrig. Und daran hat sich bis zum heutigen Tage nichts geändert.

Stück für Stück wurde das Angebot der ständig gestiegenen Nachfrage angepasst und ausgeweitet. Bis zum Jahr 2002 fuhren fünf Busse, ab 2003 sechs und seit 2004 absolvieren jeweils in der Nacht des Hauptmarkttag zwischen Mitternacht und 3 Uhr in der Frühe sieben Sonderbusse insgesamt 21 Fahrten in nunmehr 83 Orte in das nähere und weitere Umland von Lauterbach. Zwischen 800 und 1.300 Fahrgäste werden so jedes Jahr „Si-

cher nach Hause“ gefahren, so lautet auch das Motto des Sonderverkehrs. Im Laufe der 25 Jahre konnten so schon ca. 20.000 Fahrgäste befördert werden.

Besonders erfreulich ist jedoch, dass seit Einführung der Mitternachtsbusse keine schweren Verkehrsunfälle am Hauptmarkttag im weiten Umkreis von Lauterbach mehr zu verzeichnen gewesen sind. Damit hat sich das Engagement und der manchmal nicht ganz so einfache Einsatz der bis zu zehn ehrenamtlichen nächtlichen Pro Bahn & Bus-Helfer mehr als gelohnt. Zwischenzeitlich wird unser Tun sogar von der Polizei bewacht, um sofort eingreifen zu können, wenn stark alkoholisierte Fahrgäste Leute bedrängen oder aggressiv werden. Der Dank geht daher an alle Mitstreiter, die jedes Jahr für das reibungslose Gelingen sorgen.

Diese Erfahrungen haben wir auch bei der Planung und Durchführung von weiteren Sonderbusverkehren anlässlich diverser Großveranstaltungen umgesetzt. Über viele Jahre hinweg hat Pro Bahn & Bus äußerst erfolgreich eine Wochenend-

bedienung am „Kalten Markt“ in Ortenberg organisiert, auch die Einführung eines Sonderverkehrs zum „Schlitzlerländer Heimat- & Trachtenfest“, welcher bis heute noch äußerst

erfolgreich gefahren wird, wurde von uns geplant und durchgeführt, zwischenzeitlich jedoch an andere Aufgabenträger abgegeben.

Derweil plant der Regionalverband Osthessen anlässlich des Fuldaer Schützen- und Volksfestes einen „Rhönbahn Nachtbusverkehr“ im August. In Anbetracht einiger schrecklicher Verkehrsunfälle der letzten Zeit mit jungen Leuten im Raum Fulda will Pro Bahn & Bus hier ein erstes Zeichen für die Einführung von Event-Freizeit-Disco- bzw. Nachtbusverkehren setzen, da bislang dies in dem Raum gänzlich fehlt, obgleich die Freizeitangebote vorhanden sind. Bisher haben

Politik und Verkehrsgesellschaften dieses Defizit noch nicht erkannt bzw. weigern sich, selbst aktiv zu werden.

Prämienmarkt 2012: Das Angebot der Nachtbusse für die Fahrt nach Hause wird rege genutzt

*Foto:
Pro Bahn & Bus Osthessen*



ÖV-Qualitätskontrolle sorgt für „frischen Wind“ in osthessischen Bahnhöfen

(si) Vor gut zwei Jahren wurde beim Pro Bahn & Bus Regionalverband Osthessen eine Arbeitsgruppe „ÖV-Qualitätskontrolle“ gegründet mit dem Ziel, die Bahn- und Bus Stationen im Bereich Osthessen einer regelmäßigen Begutachtung aus Fahrgastsicht zu unterziehen. Dazu zählen die Ausstattung der Haltestellen und die Suche nach mehr oder weniger relevanten Mängeln.

Vom Fehlen des Fahrplans bis zur defekten Bahnsoftruhr oder Bahnsteigbeleuchtung: Alles wird erfasst und an die zuständigen Stellen zur Mängelbehebung weitergeleitet. So wurde erst jüngst die abendliche Ausleuchtung des Fuldaer ZOB deutlich verbessert, nachdem dem Kontrollteam die schummerige Beleuchtung nach 21 Uhr aufgefallen war und an die Stadt Fulda weitergeleitet wurde. Nun wurden defekte Röhren erneuert und schon „erstrahlt“ der ZOB auch am Abend, was dem Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste entspricht.

Alter Postbriefkasten im Bahnhof Fulda mit seitlichen Einwurfschlitz



Wichtig erscheint es auch, dass zumindest an den größeren Bahnhöfen ein Mindestmaß an Infrastruktur vorgehalten wird. Dazu zählen auch öffentliche Telefonapparate und Postbriefkästen. Bei letzteren wurde erst im Frühjahr 2012 in Osthessen die Anzahl der Bahnsofstandorte mit Sonn- und Feiertagsleerungen erheblich reduziert. Nur noch die

*Neuer Briefkasten mit Fronteinwurfschlitz
3 Fotos: Stefan Sitzmann*



beiden stärksten Briefkasten-Bahnstandsstandorte in Osthessen, Fulda und Lauterbach Nord, werden weiterhin sonntags bedient - Alsfeld, Hünfeld, und Bad Hersfeld wurden gestrichen. Dabei erreichte die Arbeitsgruppe jedoch zumindest, dass der vergammelte Postbriefkasten im Fuldaer Bahnhof gegen ein modernes Modell ausgewechselt wurde. Die rechte Einwurfsklappe war bislang nicht nutzbar und der Spalt zwischen Kasten und Briefmarkenautomat diente als Dreckspalte. Nun wurde alles von der Post gesäubert und ein zeitgemäßer Briefkasten mit Querschlitzz-Fronteinwurf installiert.

Wenn dies alles auch nur Kleinigkeiten sind, so sind sie für das Erscheinungsbild der Bahnhöfe und ÖV-Stationen jedoch insgesamt nicht unwichtig.



Eingeworfene Bahnhofsuhren tragen sicherlich nicht zum besseren Erscheinungsbild oder zur Pünktlichkeit des ÖPNV bei

Rhönbahn:

Neuer Fahrradweg trennt Gleisanschluss ab

(si) Entlang der Rhönbahn Fulda - Gersfeld wird zwischen Eichenzell und dem Ortsteil Welkers ein beleuchteter Fuß- und Radweg gebaut. Dies ist ja grundsätzlich zu begrüßen, jedoch schneidet der neue Fahrradweg den zwar stillgelegten, aber noch vorhandenen Gleisanschluss zu einem großen Gewerbegebiet endgültig ab.

In unmittelbarer Nähe zum Rhönbahnhaltepunkt Welkers befindet sich eines der größten Industrie- und Gewerbegebiete im Landkreis Fulda. Etwa 4.000 Menschen arbeiten hier, sogar das Briefzentrum 36 der Deutschen Post befindet sich nur wenige Meter neben der Rhönbahn.

Wer glaubt, es existiere hier noch ein Güterverkehrsanschluss auf der Schiene,

der darf sich folgendes Bild mit großem Erstaunen ansehen. Bis vor wenigen Jahren gab es noch einen Gleisanschluss der Firma SULO, heute Veolia. Doch die Bedienung wurde eingestellt, die Weiche aus dem Streckengleis der Rhönbahn ausgebaut. Gleissperre sowie Anschlussgleis liegen zwar noch, wurden jetzt aber im Rahmen des Fuß-/Radwegebaus einfach zugepflastert. Wer braucht schon einen Gleisanschluss, Hauptsache die LKW's



Zugepflasterter Gleisanschluss zum Industriegebiet Welkers

Foto: Stefan Sitzmann

Bedienung des Gleisanschluss Welkers am 17.09.1990

Foto: L. Münzer, Marburg.

können ungehindert auf die A 7 und A 66 fahren. Das ist die Realität in Deutschland; von wegen "Güter gehören auf die Bahn".

Realität war einmal, dass Mitte der 1960er Jahre, als die



Rhönautobahn gebaut wurde, sogar die Rhönbahn von Bronnzell bis zum damaligen Deckenbaubahnhof Welkers für schwere Güterzüge elektrifiziert wurde. In Welkers befand sich ein Betonwerk, in dem Betonfertigteile für den Autobahnbau hergestellt wurden. Einzelne Fundamente der Oberleitungsmaste sind noch heute zu finden und zeugen von einer Zeit, in der Gelder problemlos flossen, wenn es um den Bau von neuen Straßen ging.

Elektrifizierungsarbeiten Mitte der 60er Jahre am Anschluss zum Deckenbaubahnhof in Welkers

Foto: Archiv Landesgeschäftsstelle

Bahnhof und Busbahnhof in Wetzlar bestehen den Hessentags-Test

Bahnhofs-Umbau dauert an – Service-Store eröffnet

(fl, hpg) Vom 1. bis zum 10. Juni 2012 fand der 52. Hessentag in Wetzlar mit ca. 1.25 Millionen Besuchern statt. Gearbeitet wurde buchstäblich bis zur letzten Minute an den neuen Verkehrsanlagen rund um den Bahnhof Wetzlar. Komplett fertig gestellt waren der markante neue Busbahnhof und der neu gestaltete Bahnhofsvorplatz.

Die Deutsche Bahn AG machte aus ihren Verkehrsanlagen ein gut funktionierendes Provisorium. Die Bahnsteige 3, 6 und 7 waren mit den neuen, höheren Bahnsteigkanten versehen. Gleis 6/7 hatte auch das neue Dach erhalten, auf welches Gleis 3 auf Dauer verzichten muss. Alle Bahnsteige waren barrierefrei erreichbar. Der Zugang zur Bahnhofsnordseite erfolgte durch eine mittlerweile wieder abgebaute Stahltreppe. Hier wird zur besseren Anbindung des Stadtteils

Niedergirmes noch ein dauerhafter Zugang mit Rampe geschaffen – die Hessen-Schiene berichtete. Bereits geöffnet war der neue Bahnhofsladen „Service-Store“, der aber erst am 29.06. offiziell eingeweiht wurde. Ausnahmsweise auch an Samstagen, Sonn- und Feiertagen war das DB-Reisezentrum im Bahnhof geöffnet, das Reisende nach dem Hessentag an diesen Tagen wieder geschlossen vorfinden. Die Anzahl der Fahrausweis-Automaten wollte DB Vertrieb nach dem

Der neue Busbahnhof in Wetzlar wurde rechtzeitig zum Hessentag fertig



Hessentag von vier auf drei Geräte reduzieren.

Intensiv genutzte Zugangebote

In Wetzlar teilen sich die Deutsche Bahn und die Hessische Landesbahn HLB das Verkehrsangebot. Der RMV hatte erst spät Verstärkungen für die Wochenendzüge der HLB auf der Lahntalbahn bestellt. Für tägliche Zusatzleistungen in den Abendstunden zwischen Weilburg und Gießen kamen vier Desiro-Triebwagen von der Kahlgrundbahn an der Lahn zum Einsatz. Auf der Vogelsbergbahn startete täglich um 0:40 Uhr in Gießen ein Zusatzzug nach Alsfeld. Auf der Main-Weser-Bahn bediente der letzte Zug täglich über Treysa hinaus alle Stationen bis nach Kassel. Das Fahrplanangebot der Dillstrecke wurde nur unwesentlich erweitert – hier besteht ein Regelfahrplan bis etwa Mitternacht. Verschiedentlich mussten Reisende wegen überfüllter Züge zurückbleiben. Problematisch gestaltete

sich teilweise die Nacht auf den Fronleichnamstag, als der Radiosender FFH eine Großveranstaltung bis in die frühen Morgenstunden ausdehnte. Die Zusatzfahrten in dieser Nacht waren dem Ansturm nicht immer gewachsen.

Positive Bilanz der Lokalen Nahverkehrsgesellschaften (LNG)

Zwei lokale Nahverkehrsgesellschaften – die Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil GmbH (VLDW) und die LNG der Stadt Wetzlar – zogen selbst eine positive Bilanz aus dem Hessentagsverkehr. Acht Linien bzw. Liniengruppen hatte die VLDW mit Sonderfahrplänen ausgestattet, die Stadt Wetzlar verstärkte ihre neun Stadtbuslinien und auch der eigenwirtschaftliche Betreiber Erletz setzte vermehrt Busse auf seiner Linie 24 ein – allerdings mit einigen Tagen Verzögerung und nach öffentlichem Protest. Nachstehend die Erklärung der VLDW zum Hessentagsverkehr 2012:



„In einer Betriebszeit von zum Teil morgens 4:54 (an Wochentagen) bis 1:59 Uhr (letzter Bus an allen Tagen nach Braunfels) wurden in der Zeit vom 1. bis 10. Juni ca. 125.000 Fahrgäste befördert. Die 30 Gelenkbusse

Zahlreiche Fahrgäste nutzten die verlängerten Züge der Hessischen Landesbahn, wie hier zur Rückfahrt Richtung Gießen

Foto: Friedrich Lang

Die Busse der Hessentagslinie nutzten rund 140.000 Fahrgäste

Foto: Friedrich Lang

und 45 Standardbusse legten eine Strecke von fast 100.000 km in ca. 3.000 Stunden zurück.

Für unsere Fahrgäste ist meist nicht vorstellbar, welche Organisation und Disposition hinter den Kulissen steckt. Es waren an den 10 Tagen insgesamt 80 Fahrer im Schichtbetrieb auf allen Linien der beiden beteiligten Verkehrsunternehmen im Einsatz. Zusätzlich waren die Leitstellen immer bis nachts um 2:30 Uhr besetzt, bis der letzte Bus wieder auf dem Betriebshof war.

Die VLDW war sehr erfreut von der regen Nutzung des erweiterten Angebotes im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durch die umliegenden Kommunen, so dass schon nach dem ersten Hessentagstag am Freitag die Fahrzeugkapazitäten nochmals erweitert werden mussten. Am Wochenende und am Feiertag konnten die Großfahrzeuge ab morgens komplett im Einsatz sein. Da die Gelenkbusse an Wochentagen noch bis nachmittags im Schülerverkehr unterwegs sind, wurden diese ab 15 Uhr umgehend auf die Hessentagsfahrten getauscht. Reichten die Kapazitäten dennoch nicht aus, wurden Verstärkerfahrten (außerhalb des Stadtverkehrsnetzes und nicht für Orte mit zusätzlichem Bahnanschluss) angesetzt. Insgesamt rückten 53 Verstär-



kerfahrzeuge aus, wobei auf den Betriebshöfen immer noch Busse in Rufbereitschaft zur Verfügung standen. (...)

Die Fahrgäste zeigten sich zufrieden mit dem Angebot, obwohl es im Bus manchmal eng war oder Wartezeiten entstanden bis die Verstärkerfahrzeuge da waren. Nur eine geringe Anzahl von Kundenbeschwerden erreichte uns für die Hessentagszeit. In zwei Fällen mussten die Busse von Verunreinigungen gesäubert werden. (...)

Es war eine große Herausforderung für alle Beteiligten, verbunden mit viel Arbeit, aber es hat Spaß gemacht den ÖPNV mal von einer anderen Seite zu zeigen und wir bedanken uns bei allen, die zum Gelingen beigetragen haben. Für rückblickende Kommentare unserer Kunden wären wir dankbar. Diese können per e-mail (mobi-wetzlar@vldw.de) oder über unser Kontaktformular auf der Internetseite (www.vldw.de) eingegeben werden.“

Ähnlich stolz zeigt sich die Stadt Wetzlar bzw. deren „In-House-Verkehrsunternehmen“ Werner Gimmler/Wetzlarer Verkehrsbetriebe. 315.000 Fahrgäste hat das Unternehmen in bis zu 75 eingesetzten Bussen gezählt. Der normale Linienbetrieb erfordert 48 Fahrzeuge. 140.000 Fahrgäste hat alleine die kostenlose „Hessentagslinie“ befördert, die

leider recht weit entfernt von vielen Veranstaltungs-Schwerpunkten verlief. Alle Stadtlinien hatten an allen Veranstaltungstagen einen Taktverkehr bis in die späten Abendstunden. Diese logistische und fahrplantechnische Leistung steht leider in starkem Kontrast zum regulären Busverkehr der Domstadt an Abenden und am Wochenende...

Geschichtlicher Exkurs:

1993 sorgte Pro Bahn & Bus für den Hessentags-Verkehr

(fl) Im Jahr 1993 fand der Hessentag in Lich statt. Die Veranstaltung lockte eine bis dahin nicht erreichte Zahl von Besuchern an, 860.000 Menschen fanden den Weg in die mittelhessische Kleinstadt. Das öffentliche Verkehrsangebot war damals noch sehr bescheiden. Die Lahn-Kinzig-Bahn verkehrte montags bis freitags, nicht aber an den besucherstarken Wochenendtagen. Die damals noch existierende „Deutsche Bundesbahn“ verstärkte lediglich den lokalen Busverkehr. Es lag an unserem Verband, der in diesen Jahren den Namen „PRO BAHN Hessen“ trug, dass wenigstens am aufkommensstärksten zweiten Sonntag des Landesfestes die Hessentagsstadt auf dem Schienenweg erreichbar wurde. Bestellt wurde von uns auf eigenes Risiko eine Wagenzuggarnitur für den Pendel Gießen – Lich und einer der damals recht neuen Triebwagen vom Typ VT 628 für einen weiteren Pendel Hungen – Lich. Das Fahrgastaufkommen übertraf alle Erwartungen. Der Licher Bahnhof erlebte einen Ansturm wie in seinen allerbesten Zeiten.

Auch in anderen Jahren rückte der Hessentag bestimmte Bahnstrecken in den Fokus der Eisenbahnfreunde und der verkehrspolitisch interessierten Öffentlichkeit. 1980 brachten Sonderzüge Besucherinnen und Besucher über die gerade kurz zuvor still gelegte Ohmthalbahn von Kirchhain über Burg- und Niedergemünden nach Grünberg und zurück. 1997 wurde eine weitere Strecke nochmals für den Verkehr geöffnet: Via Edertalbahn konnte man von Marburg über Frankenberg nach Korbach reisen. Die Verkehrsleistungen erbrachte teilweise die Hessische Landesbahn mit ihren VT 628-Triebwagen. Erfreulicherweise hat der Sonderverkehr zu den Hessentagen auf der Schiene heute eine ungleich höhere Bedeutung erlangt. Baunatal und Hessisch-Lichtenau erhielten Anschluss an das Kasseler Straßenbahn-Netz. In beiden Fällen dürften die Planungen für das Landesfest den Ausbau der Infrastruktur beschleunigt haben. Bei den drei letzten Hessentagen in Stadtallendorf, Oberursel und Wetzlar wurden ebenfalls Millionenbeträge in die Sanierung der Bahnhöfe und Stadtbahn-Stationen investiert.

Gießen – Bahnhofsvorplatz wird endlich erneuert

(fl) Mitte Juli beginnen die vorbereitenden Arbeiten für den Umbau des Giessener Bahnhofsvorplatzes. Mit Beginn des Monats wurden alle Bushaltestellen in angrenzende Straßen und sogar auf die Westseite der Main-Weser-Bahn in den Bereich der alten Stückguthalle verlegt. Die Umsteigewege haben sich dadurch erheblich verlängert. Ende 2012 soll der Bahnhofsvorplatz wieder von Bussen angefahren werden können. Endgültig beendet werden die Arbeiten aber erst Anfang 2014(!) sein.

Um die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes wurde bis zuletzt gerungen. Das chronische Haushaltsdefizit der mittelhessischen Universitätsstadt erforderte dann auch erhebliche Abstriche gegenüber der ursprünglichen Planung. Schon in einer früheren Phase wurde der Bau eines Fahrrad-Parkhauses und die ohnehin stark umstrittene Neugestaltung der Treppenwege zum Steg über den Oberhessischen Bahnhof gestrichen. Hier wäre ein Zugangsbauwerk mit einem Lift entstanden. Auch alle übrigen Bauten wurden nochmals auf Einsparungen hin untersucht. Folgende Kompromisse wurden gefunden:

- Ersatz der vorgesehenen Stahl-Stelenwand entlang des Gleises 1 durch eine einfachere Zaunkonstruktion.
- Einfachere Betonpflaster.

- Einfachere Bepflanzung und „Möbelierung“

Die an das Bahnhofsgebäude angrenzende Expressguthalle wird abgerissen, so dass sich der Vorplatz erweitert. Die Stadtbusse bekommen Haltepositionen, die alle parallel zum Gleis 1 angelegt sind. Die Regionalbusse halten wie bisher auf dem Bahnhofsvorplatz, allerdings um 90 Grad versetzt zu den bisherigen Haltepositionen. Fahrgäste mit Kinderwagen oder Rollstühlen finden leider nur von der dem Bahnhofsgebäude abgewandten Seite her einen ebenen Zugang zu diesen Bussteigen. Die Reisenden der Main-Weser-Bahn erhalten künftig sehr kurze



*Im Bild die zum Abriss vorgesehene Expressgutabfertigung sowie die Anfang Juli verwaisten ehemaligen Regionalbus-Haltestellen
Foto: Friedrich Lang*

*An dieser Bahnsteigkante hat
nie ein Zug zum Ein- und
Aussteigen gehalten - ab
spätestens 2014 soll hier aber
ein direkter Einstieg in die
Stadtbusse möglich sein
Foto: Friedrich Lang*



Umsteigewege zu den Stadtbussen, während die Fahrgäste der Lahntalbahn, der Lahn-Kinzig-Bahn und der Vogelsbergbahn doch erhebliche Fußwege zurücklegen müssen. Das Fahrradparkhaus wird durch eine überdachte Abstellanlage ersetzt, die 180 statt 230 Fahrräder be-

herbergen kann. Es entstehen aber weitere unüberdachte Stellplätze.

Kommentar:

Eine Landesgartenschau trotz knapper Kassen durchziehen, teils gegen erheblichen Protest aus der Bürgerschaft, und auf wichtige Infrastrukturprojekte wie den Bahnhofsvorplatz verzichten – in diese Falle ist die Stadt Gießen nun doch nicht getappt. Die Kompromisse beim Umbau des Platzes sind verkraftbar. Teure Antikpflaster nutzen schließlich den Betonwerken mehr als den Fahrgästen. Auch der Verzicht auf den Aufzug zum Oberhessischen Steg hat positive Seiten. Eine Rampe, sofern sie den gängigen Normen entspricht, spart Wartungskosten und Strom – und funktioniert immer.

Schmerzlich ist der lange Umsteigeweg vom Oberhessischen Bahnhof zum Stadtbus. Es werden einfach gehaltene Wartehäuschen aufgestellt, eine aufwändigere Dachkonstruktion wie in Limburg, Wetzlar oder Bad Nauheim ist nicht vorgesehen. Gerade in Gießen mit seinem hohen Fahrgastaufkommen wäre eine größere überdachte Fläche sicher wünschenswert gewesen. Aber dies ist man in Gießen gewohnt. Auch an der zentralen Bushaltestelle Marktplatz wird der Wetterschutz seit der Modernisierung klein geschrieben.

Friedrich Lang

Wenn mangelnde Planung die Modernisierung verteuert

Gefährlicher Überweg am erneuerten Bahnsteig in Fürfurt beseitigt

(hpg) Am 4. Oktober 2011 hatten Klaus-Peter Güttler, als Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) und Susanne Kosinsky, die Leiterin des Regionalbereichs Mitte der DB Station & Service AG in Gießen gemeinsam den Startschuss für die Modernisierung kleinerer Bahnhöfe in Mittelhessen gegeben. Unter den fünf ausgewählten Stationen war auch der Haltepunkt Fürfurt an der Lahntalbahn, der vor allem von Rad- und Kanutouristen gut genutzt wird.

Über mehrere Monate erstreckten sich die Arbeiten zur Erneuerung des Hausbahnsteigs. Auf 140 Metern Länge wurden die Bahnsteigkanten auf einheitlich 38 cm Höhe angehoben und anschließend ein Rechteckpflaster und taktile Elemente verlegt. Das Ergebnis dieser Arbeiten konnte uns als Fahrgastverband allerdings nicht überzeugen, da mit dem Umbau ein höchst gefährlicher Zugang zum Mittelbahnsteig entstanden war. Um die Höhendifferenz von fast 40 Zentimetern zum einzig verbliebenen Reisenden-Überweg zu verringern, hatte die DB nachträglich

eine extrem schmale „Notstufe“ montieren lassen.

Da die DB-Pressestelle in Frankfurt Anfragen seit Kurzem nur noch beantwortet, wenn eine Zeitungsredaktion der Absender ist, fragte das Weilburger Tagblatt an, ob nachträglich noch eine Entschärfung dieses Überwegs geplant sei. Auf die konkrete Frage teilte ein Bahnsprecher jedoch lediglich mit: „Durch kundenfreundliche Einzelmaßnahmen, die alle den gesetzlichen Anforderungen und Auflagen entsprechen, konnte eine

Nachdem die Arbeiter Fürfurt verlassen hatten, bildete ein schwarzer, etwa 15 cm tiefer Strail-Block die von oben nur schwer erkennbare Stufe zum Überweg.

Nach unserem Hinweis wurde sie zunächst mit oranger Sprühfarbe deutlicher gekennzeichnet.





Offenbar auf Anweisung des EBA senkte die DB Anfang Juni sieben gerade erst neu gesetzte Kantsteine ab und verschob den Überweg an das Bahnsteigende. Die neu montierte H-Tafel soll verhindern, dass ein Fahrgastwechsel im abgesenkten Bereich stattfindet. 2 Fotos: H.-P. Günther

deutliche Erhöhung des Aufenthaltskomforts für unsere Fahrgäste erreicht werden.“

Diese Auffassung der Deutschen Bahn AG teilte die Aufsichtsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt, jedoch offensichtlich nicht, der wir den Sachverhalt geschildert hatten. So rückten Anfang Juni nochmals Bauarbeiter an, entfernten sieben neu gesetzte Kantsteine inklusive der Fundamente und senkten den Bahnsteig ab. Der Überweg für die Reisenden in Richtung Limburg wurde, wie von uns vorgeschlagen, zum Bahnsteigende hin verschoben und eine neue Haltetafel für Züge in Richtung Weilburg aufgestellt.

Nach unseren Recherchen musste am Haltepunkt Furfurt bereits zum zweiten

Mal kostenaufwendig nachgebessert werden. Bei der vor Jahren erfolgten Erneuerung des schmalen Mittelbahnsteigs war der Neubau erheblich zu kurz geraten und musste anschließend verlängert werden, damit ein gefahrloser Ein- und Ausstieg an allen Türen erfolgen konnte.

Ob das Geld jetzt noch für die geplante neue Beleuchtung reichen wird, die bis Ende Juli montiert werden sollte, bleibt abzuwarten. Aus denkmalpflegerischer Sicht stehen die bislang schon in Stockhausen und Solms errichteten Leuchten aufgrund ihrer überdimensionalen Ausleger in erheblichem Widerspruch zum Denkmalschutz, den die Lahntalbahn zwischen Limburg und Wetzlar als Sachgesamtheit genießt.

Balduinstein widerspricht Planungen der Bahn Gemeinde schlägt Alternativen für Bahnsteige und Bahnübergang vor

(hpg) Die Deutsche Bahn AG plant seit vielen Jahren für die Lahntalbahn zwischen Niederlahnstein und Diez eine Umstellung der Signaltechnik. Anstelle der bislang zehn Eisenbahner, die entlang der Strecke als Fahrdienstleiter, Block- oder Schrankenwärter Dienst tun, soll ein zentral von Diez aus gesteuertes elektronisches Stellwerk (ESTW) diese Aufgaben übernehmen.

Nach aktuellen Aussagen der DB wird die geplante Inbetriebnahme für den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 „angestrebt“. Für die dazu im Vorfeld notwendigen umfangreichen Umbauten hat die DB den Streckenabschnitt in neun Teilmaßnahmen aufgeteilt. In der Teilmaßnahme 2 sind die Umbauten im Bereich von Balduinstein zusammengefasst, die Thema unseres Beitrages sind.

Neue Technik für BÜ

Noch werden vom Fahrdienstleiter die beiden außergewöhnlich langen Schrankenbäume des nahe gelegenen Bahnübergangs mit einer Kurbel über Seilzüge bedient. Zukünftig soll der BÜ eine von den Zügen ferngesteuerte Anlage mit vier Schrankenbäumen und zahlreichen Lichtzeichen erhalten. Der Schließvorgang wird dann von einer Gefahrenraum-Freimeldeanlage kontrolliert, die mittels Radar überprüft, dass keine Personen oder Fahrzeuge eingeschlossen wurden. Erst danach erhalten die Züge freie Fahrt. Zahlreiche Probleme gibt es bei der Neuplanung aufgrund der geringen Breite der Bahnhofstraße, dem Einmündungsbereich einer Seitenstraße und dem Lkw-Verkehr zur Firma Thust, einem Steinmetzbetrieb.

Das Planungsbüro aus Hannover hatte seine Planungen der Gemeinde bei ei-

nem Ortstermin erläutert. Dabei stellte sich heraus, dass die Ingenieure den bislang auf der Südseite des BÜ vorhandenen Fußgängerüberweg einsparen wollen, da Platz für einen Schrankenantrieb benötigt wird. Ein Hochbord soll die technische Einrichtung vor dem Anprall durch Fahrzeuge schützen und damit wäre die weitere Nutzung des Gehwegs ausgeschlossen.

Die Bahnsteigfrage

Ein zweites Ingenieurbüro ist von der DB beauftragt, die Verkehrsstationen so umzubauen, dass auch ohne örtliches Personal ein sicheres Ein- und Aussteigen für Fahrgäste gewährleistet wird. In Balduinstein möchte die DB einen zentralen 140 Meter langen und 55 cm hohen Mittelbahnsteig errichten, zu dem die Reisenden allerdings ein Gleis ebenerdig überqueren müssten. Da die DB zukünftig das historische Bahnhofsgebäude nicht mehr als Zugang und Wartemöglichkeit nutzen will, soll der Zugang zum neuen Bahnsteig über den unbefestigten Bereich am ehemaligen Güterschuppens erfolgen. Von dort soll ein mit Schranken zu sichernder Weg zunächst ein Gleis queren und dann nach fast 40 Meter leicht ansteigend den neuen, aus vorgefertigten Modulen bestehenden 3,40 m breiten Bahnsteig erreichen, auf dem ein einzi-

ger kleiner Unterstand als Wetterschutz geplant ist. Für die Anlage des Bahnsteigs ist die Verschwenkung des Gleises 2 auf fast 400 Metern Länge erforderlich.

Diese Planung war bereits 2011 vorgestellt worden und auf Ablehnung gestoßen. Stattdessen befürwortet die Gemeinde die Anlage von zwei Außenbahnsteigen, davon einen parallel der Straße Am Brühl. Ein zunächst von der DB erhobener Einwand, dort gäbe es keinen Platz für einen baulich vorgeschriebenen, ausreichend breiten Fußweg, auf dem zwei Rollstühle aneinander vorbei passen müssten, konnte vor Ort entkräftet werden. Da der bislang bestehende

niedrige Mittelbahnsteig entfernt wird, kann das Gleis 2 (Richtung Diez) auf etwa 200 Metern Länge näher an das Gegengleis verschoben werden. Damit würde sowohl der notwendige Platz am Bahnübergang, als auch für die Anlage eines Außenbahnsteiges entstehen. In einer vom Gemeinderat genehmigten Stellungnahme wurde der DB diese Alternativplanung aufgezeigt.

Anlässlich einer kürzlich erfolgten Besprechung zu den Umbauprojekten im Lahntal beim Zweckverband SPNV Nord in Koblenz hat die DB die Überprüfung der Pläne für den Bahnübergang und die Bahnsteige zugesichert.

ESTW untere Lahn: Maßnahmenpaket der DB Netz

(hpg) Gemäß dem Konzept des Zweckverbands SPNV-Nord sind die Stationen barrierefrei herzurichten oder umzubauen. Dies soll bei mehreren Stationen durch den Bau technisch gesicherter schienengleicher Reisendenquerungen zu den neuen Mittel- oder Außenbahnsteigen realisiert werden. Erstmals soll Nassau, für den neu zu bauenden Mittelbahnsteig (Gleis 2 und 3), eine Unterführung mit Aufzügen erhalten. Alle neuen Bahnsteige werden mit 140 m Länge und 55 cm über Schienenoberkante konzipiert.

Im Einzelnen: **Friedrichssegen:** Neubau Außenbahnsteig mit zusätzlicher Reisendenquerung über beide Gleise. **Nievern:** Neubau zentraler Mittelbahnsteig mit Reisendenquerung über ein Gleis. **Bad Ems West, Bad Ems, Dausenau:** keine Umbauten für ESTW-Inbetriebnahme erforderlich. **Nassau:** Neubau Personen-Unterführung mit zwei Aufzügen und Mittelbahnsteig Gl. 2 und 3. **Obernhof:** Neubau Außenbahnsteig mit Treppen- und Rampeanlage zur Lahnseite. **Laurenburg:** Neubau Außenbahnsteig mit Reisendenquerung über beide Gleise. **Balduinstein:** Neubau zentraler Mittel-

bahnsteig mit Reisendenquerung über ein Gleis (alternativ: Außenbahnsteig ohne zusätzliche Reisendenquerung, siehe Beitrag). **Fachingen:** keine Umbauten für ESTW erforderlich, da Außenbahnsteige vorhanden. **Diez:** Umbauten für Wiederinbetriebnahme Aartalbahn notwendig. DB hält bis zu vier Aufzüge oder Rampen für erforderlich und lehnt bislang schienengleiche Reisendenquerungen ab. Im Bereich der von der Stadt Diez vorgeschlagenen Überwege soll das ortsbediene und mit Fahrdienstleitern besetzte ESTW-Gebäude errichtet werden.

Strecke Westerburg - Rennerod: Fahrt frei für die Draisinenbahn

(mz) Die IG Westerwald-Querbahn (IWQ) e.V. feiert in diesem Jahr das 10jährige Bestehen. Am 24. Oktober 2002 wurde der gemeinnützige Verein mit dem Ziel gegründet, die Eisenbahnstrecke Westerburg - Rennerod zu reaktivieren. Verschiedene Konzepte, vom Güterverkehr bis zur Touristikbahn hat der Verein erarbeitet. Nun, im Jahr 2012, scheinen die Signale auf dem Teilstück der Westerwald-Querbahn mehr denn je auf „Fahrt“ zu stehen.

Der Verein strebt eine Touristikbahn mit Draisinen an, die sich einerseits als einmalige Attraktion im Oberwesterwald etablieren soll und andererseits die vielfältigen weiteren Attraktionen der Verbandsgemeinden Rennerod, Westerburg und Bad Marienberg miteinander verknüpfen würde. Hierbei soll zunächst der sechs Kilometer lange Streckenteil zwischen Rennerod und Fehl-Ritzhausen

befahren werden, später ist eine Weiterführung über Höhn nach Westerburg geplant. Hierzu hat der Verein nicht nur ein umfassendes Tourismuskonzept verfasst, sondern vor allem in unzähligen Arbeitsstunden „Hand angelegt“.

Nach dem Abschluss eines Gestattungsvertrages mit der DB Netz AG hat der Verein in den letzten zwei Jahren den

Die freigeschnittene und instandgesetzte Bahnhofseinfahrt von Rennerod

Foto: Manuel Zimmermann





Freigeschnittene Bahnstrecke bei Rennerod

Foto: Manuel Zimmermann

gesamten Bahnhof Rennerod sowie den etwa drei Kilometer langen Streckenabschnitt von Rennerod bis zum Bahnübergang in Neustadt vom Bewuchs befreit. Von der „grünen Hölle“ ist fast nichts mehr übrig geblieben. Zusätzlich wurden die Weichen im Bahnhof Rennerod wieder gangbar gemacht und die Spurrillen an insgesamt fünf Bahnübergängen frei gekratzt. Diese mühevollen Arbeiten wurden allesamt von Hand erledigt, das Schnittgut mit Rollwagen zu Sammelstellen transportiert.

Mittelfristig benötigt der Verein Baufahrzeuge, um auch weiterführend an der Strecke arbeiten zu können und beispielsweise Gleise und Schwellen zu erneuern. Die Fahrzeuge sind da, dank der Kooperation mit einem Verein aus dem Raum Hanau. Leider fehlt es zur Zeit an finanziellen Mitteln, um wenigstens eines der historischen Fahrzeuge aufarbeiten zu können.

Mitte Mai 2012 kam dann endlich

wieder Bewegung in den Bahnhof Rennerod. Mit einer Handhebelraisine wurde die Strecke von Rennerod nach Neustadt von Vereinsmitgliedern befahren, um die Beschaffenheit der Strecke zu

überprüfen sowie die Möglichkeit eines Betriebes mit solchen Fahrzeugen zu erproben. Denn das 10jährige Jubiläum soll mit einem Bahnhofsfest in Rennerod verknüpft werden, an dem nicht nur eine Ausstellung zu sehen sein soll, sondern auch wieder Eisenbahnbetrieb.

Am 11. und 12. August 2012 sollen dann Handhebelraisinen durch den Bahnhof Rennerod fahren, was der Öffentlichkeit nicht nur Spaß bereiten, sondern auch die Ziele des Vereins und die touristischen Möglichkeiten einer Draisinenbahn näher bringen soll. Die Planungen hierfür laufen auf Hochtouren, und es wird noch einiges an schweißtreibenden Stunden zusammenkommen, damit der Bahnhof Rennerod für das Fest gerüstet ist und vielleicht der Anfang für eine Erfolgsgeschichte „Touristikbahn Westerburg - Rennerod“ gemacht ist.

Mehr Infos über den Verein und seine Tätigkeiten sind auf der Internetseite www.westerwald-querbahn.de zu finden.

Aartalbahn:

Signale stehen für Reaktivierung auf Grün

(hpg) Den Mitgliedern der 43. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV Nord) wurden am 20. Juni 2012 die Ergebnisse der überarbeiteten Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) für die Reaktivierung von Eifelquerbahn und Aartalbahn vorgelegt.

Dabei zeigen die Zahlen für die Aarstrecke, dass der gesamtwirtschaftliche Nutzen bei einer Wiederaufnahme von Personen- und Güterverkehr höher liegt, als die notwendigen Kosten.

Trotz der voraussichtlich höheren Investitionskosten für die Infrastruktur und Fahrzeuge wird von dem beauftragten Planungsbüro der Quotient mit 1,31 angegeben. Nach den aktuellen Zahlen soll sich der ursprünglich zugrunde gelegte Betrag für die Infrastrukturkosten um 1,24 Mio. Euro auf nunmehr 6,12 Mio. Euro erhöhen. Einen besonders hohen Anteil der Kosten würde dabei die Anbindung an die Lahntalbahn im Bahnhof Diez verursachen.

Damit der Personenverkehr, wie geplant, zum August 2015 zwischen Limburg, Diez und Zollhaus wieder aufgenommen werden kann, müssen jetzt die weiteren Entscheidungen möglichst zeitnah getroffen werden. Der rheinland-pfälzische Abschnitt der im Jahr 2000 stillgelegten Strecke befindet sich noch im Eigentum der DB. Er soll vom Einfahrsignal in Freindiez bis zur Landesgrenze bei Schiesheim von den Verbandsgemeinden Diez und Hahnstätten gekauft werden. Gleichzeitig muss der Kreistag in Altenkirchen zustimmen, ob die Westerbahnbahn des Kreises Altenkirchen

GmbH (Weba) zukünftig Betreiberin der Infrastruktur wird. Danach ist zu entscheiden, in welchem Umfang die Gleisanlagen für die Anforderungen des Personen- und möglicherweise auch des Güterverkehrs herzurichten sind. Trotz zusätzlicher Stationen in Niederneisen, Holzheim und Freindiez sowie dem Neubau in Zollhaus, Hahnstätten, Oberneisen und Flacht soll der pendelnde Triebwagen die zwölf Kilometer lange Strecke von Limburg - mit Fahrtrichtungswechsel in Diez - bis Zollhaus in 24 Minuten zurücklegen. Ein entsprechendes Konzept ist die Basis für die aktuelle Ausschreibung im Netz Eifel-Westerwald-Sieg.

Güter auf die Schiene

Erst vor kurzem hatte sich die im hessischen Michelbach ansässige ACO Guss GmbH bei einer Veranstaltung in Aarbergen für eine Nutzung der Aartalbahn im Güterverkehr und eine mögliche Verlängerung des Personenverkehrs über Zollhaus hinaus ausgesprochen. Das Unternehmen erweitert in den kommenden Jahren seine Produktion erheblich zu einem der größten Kanalguss-Hersteller in Europa. Vor allem Kunden in der Schweiz setzen auf die Schienen, die in Michelbach mitten durch die Werksanlagen verlaufen. Damit Aarbergen auf den jetzt anrollenden Zug noch aufsprin-



Ab Mitte 2015 sollen wieder Personenzüge auf der Aartalbahn fahren.

Foto: (1.12.1982) Andreas Tscharn

gen und die B 54 vor weiterem Schwerlastverkehr bewahren könnte, müsste länderübergreifend gehandelt und entschieden werden. Vom zweiten großen Industriebetrieb an der Strecke, dem Kalkwerk Schaefer in Hahnstätten, fehlt bis heute eine deutliche Aussage zugunsten der Schiene.

Chance für Eifelquerbahn?

Ob die zweite zur Reaktivierung vorgesehene Strecke im nördlichen Rheinland-Pfalz noch eine Chance hat, bleibt zunächst offen. Heinz Onnertz, Landrat des Kreises Vulkaneifel, hatte erhebliche Zweifel an den vorgelegten Berechnungen in der überarbeiteten NKU und meldete Erläuterungsbedarf vor einer Ent-

scheidung an. Für die 52 Kilometer lange Strecke von Kaisersesch nach Gerolstein werden gegenüber der ersten NKU fast doppelt so hohe Investitionskosten angeführt.

Die Eifelquerbahn wird derzeit von einem in Gerolstein ansässigen Eisenbahn-Unternehmen sowohl von der Infrastruktur, als auch im Güter- und Freizeitverkehr betrieben. Die Versammlung vertagte daraufhin die Entscheidung. Vor allem das Land hatte darauf gedrängt, alle weiteren Planungen für eine Reaktivierung aufgrund des NKU-Ergebnisses einzustellen. Allerdings konnten die betroffenen Kreise vor der Sitzung keinen Einblick in die Gutachten nehmen.

Hessentag wirkt nachhaltig: Bahnhofsgebäude in Oberursel neu eröffnet

(pbb) Am Samstag vor Pfingsten wurde das restaurierte Bahnhofsgebäude von Oberursel (Taunus) offiziell eingeweiht und seiner neuen Bestimmung übergeben. Bürgermeister Hans-Georg Brum (SPD) überreichte dabei gemeinsam mit dem Geschäftsführer der städtischen Entwicklungsgesellschaft SEWO, Dr. Justus Förschner, den neuen Mietern einen riesengroßen symbolischen Schlüssel.

Bereits zum Hessentag im Juni 2011 konnten die umgestalteten Bahnhofsanlagen zur Benutzung freigegeben werden. Mit der neuen Personenunterführung wurde nicht nur via Rampe und Aufzug ein barrierefreier Zugang zum Bahnsteig hergestellt, sondern es konnte damit auch eine Rad- und Fußwegverbindung zwischen dem Zentrum und dem Stadtteil Bommersheim eingerichtet werden.

Der Bahnhof Oberursel ist Knotenpunkt der S 5 (Frankfurt – Friedrichsdorf) und der Taunusbahn (Frankfurt – Brandobendorf) mit der U 3 (Frankfurt – Oberursel-Hohemark) und einigen Regional- und Stadtbuslinien.

Früher hatte der Bahnhof eine ähnlich wichtige Funktion für den Güterverkehr. Auch bestand ein Verbindungsgleis zwischen Staatsbahn und Straßenbahn. Heute werden Weichen und Signale von Bad Homburg aus gestellt. Es verblieb der Fahrkartenschalter, übrigens mit einem sehr kompetenten Bahnbediensteten. Aber die Deutsche Bahn schloss auch diese Einrichtung. Dem Abwärtstrend sollte jedoch Einhalt geboten werden. Nun befindet sich im einst heruntergekommenen Bahnhofs-



Das frisch renovierte Bahnhofsgebäude Oberursel von der Stadtseite aus gesehen. Im Vordergrund die Haltestelle der U-Bahnlinie U3 (Oberursel-Hohemark - Frankfurt)



Bahnsteig mit aus Frankfurt-Süd ankommender S-Bahn, Treppenabgang und Aufzug

gebäude ein ansprechender Nutzungsmix aus Gastronomie, Kultur- und Freizeitfunktionen, Einzelhandel und Dienstleistungen – keine Angst, Fahrkarten bekommt man dort inzwischen auch wieder.

Im Gebäude findet man nun die so genannte Lounge mit Empore und Biergarten, eine Tanzschule und einen bilingualen Mini-Kindergarten, zudem kann ein Multifunktionsaal angemietet werden. Ein Feinkostladen befindet sich im

Erdgeschoss, verbunden mit einer Außengastronomie. Mieter im Anbau ist der „DB Service-Store“ mit Reisebedarf- und Fahrkartenverkauf. Auch eine öffentliche Toilettenanlage ist vorhanden.

Die Eröffnung des Bahnhofsgebäudes wird als Meilenstein für eines der wichtigsten Stadtentwicklungsprojekte in Oberursel gesehen. Auch das Bahnhofsumfeld wird nach und nach weiter umgestaltet. Derzeit entsteht gegenüber dem Bahnhof ein Ärztehaus. Angestrebt wird noch die Anpassung der Bahnsteighöhen an das S-Bahn-Niveau.

S-Bahn-Triebwagen Richtung Frankfurt-Süd, im Vordergrund die provisorische Fahrrad-Abstellanlage



Das renovierte Bahnhofsgebäude mit Gastronomie und Läden



Bahnstrecke Korbach – Frankenberg geht wieder in Betrieb

Verkehrsverbände haben erfolgreich gekämpft

(fl) Anfang Juli 2012 beschloss der NVV-Aufsichtsrat die Wiederinbetriebnahme der Edertalbahn zwischen Frankenberg und Korbach. Verkehrsverbände wie der Arbeitskreis zur Förderung des Schienenverkehrs AFS (Mitglied von Pro Bahn & Bus), PRO BAHN oder der Verkehrsclub Deutschland VCD hatten über Jahre hinweg für den wichtigen Lückenschluss gekämpft.

Vorgesehen ist ein vereinfachter Ausbau der Strecke für einen Zwei-Stunden-takt (die Hessen-Schiene berichtete). Kreuzungsbahnhöfe wird es voraussichtlich keine geben.

„Wenn die jahrelange Hängepartie jetzt beendet wird, ist das ein großer Schritt in eine bessere Zukunft für die Region Waldeck-Frankenberg“ ist sich VCD-Landesvorsitzender Udo Messer sicher. Mit der Strecke wird eine Lücke im Netz der Kurhessenbahn geschlossen und erhebliche Umwege vermieden. Zudem ist die Wiederinbetriebnahme mit 14 Mio. für 30 km Strecke sehr kostengünstig. Messer: „Das ist etwa ein Zwanzigstel des Flughafens Kassel-Calden. Nur dass am Flughafen weniger los sein wird.“

Die Strecke ermöglicht schnelle Verbindungen in das Rhein-Main-Gebiet, nicht nur für die Menschen in Korbach, sondern auch für die Fahrgäste der Zulaufstrecken aus Brilon, Willingen oder Bad Arolsen. Messer: „Zukünftig kommt man wieder mit der Bahn von Frankfurt nach Willingen oder an den Edersee und kann Skier und Fahrrad mitnehmen, das war im bisherigen Angebot schwierig.“ Frankenberg und der Nationalpark Kellerwald-Edersee werden besser an das

Ruhrgebiet angeschlossen.

Der VCD Hessen hat sich unter anderem mit einer Postkartenaktion für diese Bahnstrecke eingesetzt. Dabei stieß er fast nur auf positive Reaktionen. Aktive Mitglieder von AFS und Pro Bahn & Bus haben beispielsweise wiederholt bei den Sonderzügen mitgeholfen, die gezeigt haben, welche Leistungen die Strecke im stetig wachsenden Freizeitverkehr erbringen kann.

Alle Verkehrsverbände haben Gespräche geführt und die Zeitungen der Region mit Fakten versorgt. Engagiert hat sich auch der Infrastrukturbetreiber DB Kurhessenbahn gezeigt. Die öffentliche Meinung von der „trägen Bahn AG“ haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmens kräftig durcheinandergewirbelt: Haltepunkte zwischen Frankenberg und Herzhausen wurden in Eigenleistung renoviert, viele freiwillige Arbeitsstunden geleistet.



Stundentakt auf der Main-Weser-Bahn bis Kassel?

(j!) Jedem Ende wohnt ein neuer Anfang inne. Ab Fahrplanwechsel 2014 ersetzen zwischen Treysa und Kassel vier dreiteilige Stadler-Flirts der Hessischen Landesbahn (HLB) die bisherigen Regiotramfahrzeuge. Damit entfällt ab 2014 auch die Einfädelung dieser Regiotrams in die Kasseler Innenstadt. Die HLB-Flirts enden dann wie alle anderen Züge am Kasseler Kulturbahnhof.

Anlass genug, über einen neuen Fahrplan dieser Linie zu diskutieren. Doch zunächst ein Blick zurück.

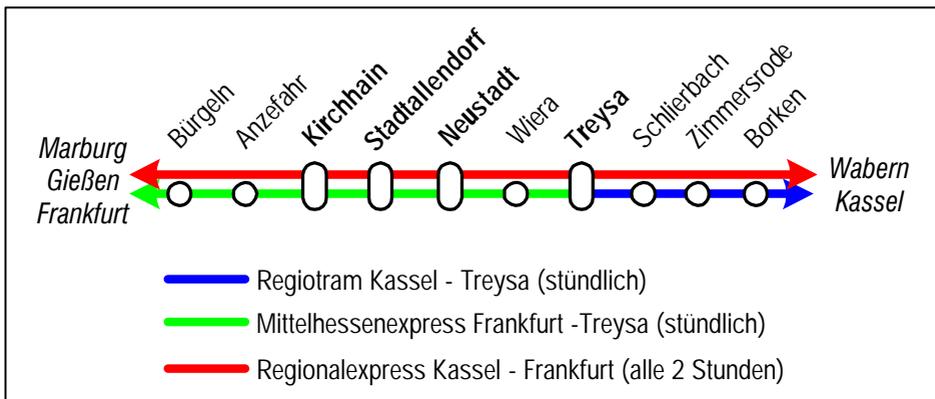
Problem: Umsteigen und lange Fahrzeiten

Während das 2006 eingeführte Regiotramkonzept des NVV auf allen anderen Verkehrsachsen zu deutlichen Fahrgaststeigerungen geführt hat, stagnieren die Fahrgastzahlen auf der Regiotramlinie 9 zwischen Kassel und Treysa. Die Ursachen sind vielfältig und können unter anderem an den langen Umsteigezeiten in Treysa (bis zu 20 Minuten aus dem flotten RE aus Frankfurt und über 30 Minuten

aus dem Mittelhessenexpress) und der langen Fahrzeit der Regiotram festgemacht werden.

Benötigte eine Regionalbahn zwischen Treysa und Kassel Hbf zu Beginn der 90er Jahre noch rund 57 Minuten, so dauert es heute für die gleiche Strecke 68 Minuten. Mit der alle zwei Stunden stattfindenden IC-Überholung in Wabern sind es schon über 75 Minuten. Fahrzeiten, die mit dem Ausbau der A49 nicht mehr konkurrenzfähig sind. Besonders für Fahrgäste aus dem weiter von Kassel entfernten gelegenen Wiera, Schlierbach, Zimmerode und Borken-Singlis ist die Verbin-

Bedienung heute alle 2 Stunden am Übergang RMV/NVV: Mittelhessenexpress und Regiotram treffen in Treysa ein. Der Regionalexpress Frankfurt-Kassel hält nur an den großen Stationen. In Treysa bestehen gute Anschlussmöglichkeiten von und zum Regionalexpress



dung mit der Regiotram keine wirkliche Alternative zum Auto, wenn die Fahrzeit weiter unverändert bleibt.



Ab 2014 mögliche Neuordnung der Verbindung

Mit den neuen HLB-Fahrzeugen vom Typ Flirt, die ab 2014 zwischen Treysa und Kassel eingesetzt werden, bietet sich eine Neuordnung des Fahrplans an, mit der nicht nur die Fahrzeit wieder auf das Niveau von 1994 gesenkt werden kann, sondern die Linie generell attraktiver gestaltet werden könnte.

Die neuen Triebwagen sind kompatibel mit den auf dem Main-Sieg-Netz eingesetzten HLB-Fahrzeugen, können also

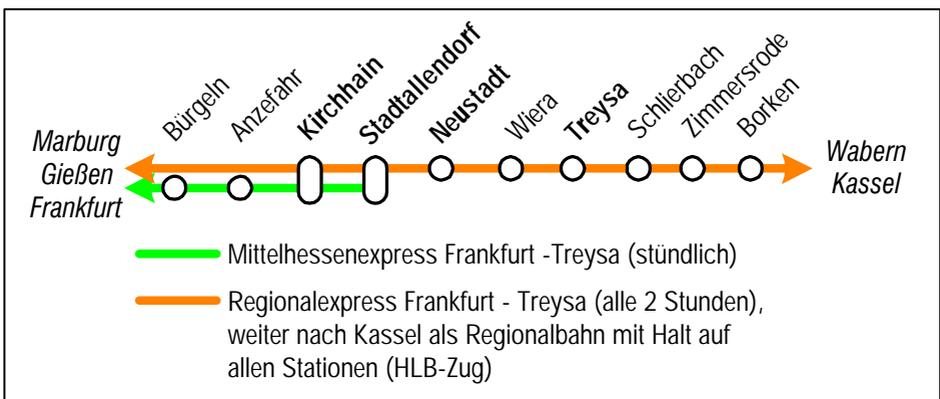
mit deren Triebwagen gekuppelt werden. Zum einen sollten die Zugangebote in Treysa besser verzahnt werden, zum anderen die Durchbindung zum „HLB-Südnetz“ angeregt werden, um neue überregionale Fahrgäste mit dem regionalen Fahrgastaufkommen zu einer höheren Gesamtfahrgastzahl zu steigern.

Stundentakt zwischen Frankfurt und Kassel

Bisher verkehrt der DB-Regionalexpress zwischen Frankfurt und Kassel im Zweistundentakt. Im Südabschnitt der Strecke von Frankfurt bis Gießen ergibt sich schon jetzt mit den Zügen der HLB ein RE-Stundentakt. Ein Flügel verkehrt weiter nach Siegen, der andere jedoch als Regionalbahn nach Marburg.

Das bisherige Konzept lässt sich aber mit einfachen Mitteln zu einem Stunden-

Mögliche Bedienung ab 2014 in der Stunde, in der der RE Frankfurt-Kassel nicht verkehrt: Die HLB-Züge werden über Marburg hinaus bis Stadtallendorf verlängert und verkehren als Regionalexpress. Ab dort hält der Zug auf jeder Station und fährt weiter bis Kassel. Der Mittelhessenexpress endet in dieser Stunde in Stadtallendorf, Fahrgäste können innerhalb 10 Minuten Richtung Treysa /Kassel umsteigen



takt bis Kassel verdichten. Vor dem Hintergrund der Idee, den RE-Studentakt mit den HLB-Zügen bis Stadtallendorf zu ergänzen (die Hessenschiene berichtete), könnte man die Züge auch direkt weiter über Treysa bis Kassel durchbinden, um so ab Treysa die bisherige Regiotram zu ersetzen. Der HLB-Zug würde dann im RMV als Regionalexpress verkehren, und im NVV als Regionalbahn bis Kassel weiterfahren, ohne dass im Bereich des NVV Zusatzbestellungen nötig wären.

Hierfür müsste nur der Takt der bisherigen Regiotram umgestellt werden. Ab Treysa würde dann die HLB-Regionalbahn bereits ca. zur Minute 53 weiterfahren, um nach ca. 52-55 Minuten mit den spurtarken Flirts den Kasseler Hbf zu erreichen. Damit würde auch die lästige und kaum genutzte Überholung in Wabern entfallen und der Zug ca. vier Minuten vor dem IC in Kassel-Wilhelmshöhe eintreffen.

Südwärts würde der HLB-Zug als Regionalbahn kurz nach dem IC abfahren und ab Treysa in den Regionalexpress-Takt wechseln, um von dort nach Frankfurt weiterzufahren. Um eine Stunde versetzt würde eine Regionalbahn nur zwischen Kassel und Borken/Treysa im gleichen Takt pendeln, die in Borken/Treysa unmittelbaren Anschluss zum DB-RE von und nach Frankfurt hat. Daraus ergäbe sich nicht nur ein sauberer Studentakt, sondern in Treysa auch schnelle Fahrzeiten und gute Anschlüsse mit den Zielen Frankfurt wie Kassel zugleich.

Auch könnte man künftig aus jedem geographischen Unterzentrum der Main-

Weser-Bahn alle Ziele zeitnah erreichen, wie es vor Einführung des Mittelhessenexpress üblich war, als die Züge in Treysa noch nicht gebrochen wurden.

Mit dem neuen Konzept muss der Mittelhessenexpress in seinem Takt nicht verändert werden. Der Zug konzentriert sich aber vornehmlich von Treysa bis Gießen auf die Bedienung der kleinen Unterwegshalte, während der flotte HLB-Zug das Regionalexpressangebot ab Treysa zu einem Studentakt für Nordhessen nach Frankfurt verdichtet. Zwischen Treysa und Frankfurt hält dann der HLB-Zug auf allen Bahnhöfen wie der DB-RE aus Kassel, allerdings mit einem zusätzlichen Stopp in Wiera, das südlich von Treysa liegt. Die Gründe hierfür finden sich nachfolgend.

Zugkilometer bleiben praktisch unverändert

Da der DB-Mittelhessenexpress, der von Gießen bis Treysa bisher über eine Stunde benötigt, keine gute Alternative für Fernpendler nach Frankfurt ist, könnte man ihn zweistündlich bereits in Kirchhain oder Stadtallendorf enden lassen, da die restlichen Ziele bis Treysa - also die zwei Halte in Neustadt und Wiera- auch gut mit dem aus Frankfurt bis Kassel verkehrenden HLB- Angebot abgedeckt werden könnten, um Zugkilometerkosten zu sparen.

Zugkilometer-Mehrleistungen im RMV müssten nur zwischen Marburg und Stadtallendorf aufgewendet werden, wie sie ja schon bisher geplant sind, käme es zu einer Ausweitung des Angebotes. Vor



Heute bedient die RegioTram alle Stationen zwischen Treysa und Kassel. Ab Ende 2014 übernimmt die Hessische Landesbahn die Verbindung, was eine durchgehende Verbindung bis nach Frankfurt ermöglichen würde Foto: Stefan Grasshoff

dem Hintergrund der Durchbindung der Züge von Frankfurt bis Kassel ist aber mit deutlichen Fahrgaststeigerungen und Mehreinnahmen zu rechnen, die die Aufwendungen wieder ausgleichen sollten. Das Angebot sollte auch mit den bisherigen und den vier zusätzlich von der HLB bestellten Flirts realisierbar sein, wie die Initiative „Main-Weser-Bahn im Takt“ in einer Simulation durchspielte.

In Kassel Hbf müsste eine Wendezeit von rund 10-12 Minuten ausreichen, was bei den hohen Pünktlichkeitsquoten der HLB realistisch ist. Möchte man diese Kurzwende nicht, muss allerdings ein Fahrzeug mehr eingesetzt werden.

Lediglich im dicht belegten Abschnitt zwischen Gunterhausen und Kassel-Wilhelmshöhe (zusätzliche Züge, die aus Bebra einmünden) müsste der bisherige Fahrplan hierfür etwas entzerrt oder angepasst werden. Der Güterverkehr sollte dagegen keine besondere Rolle spielen, weil die Nahverkehrsangebote auf teuren „Takttrassen“ verkehren und mit wenigen Ausnahmen Priorität genießen.



Politik fördert Nachtverkehre zu wenig

(mk) Das Leben auf dem Land kann schön und ruhig sein. So ganz fernab großer Zentren und stinkender abgasverseuchter Luft ist es für viele sehr schön, im Grünen zu Leben. Doch für manche Menschen im Vogelsberg wird das Leben auf dem Land immer unattraktiver. Sprit- und Fahrkartenkosten sind für viele zu hoch.

Das Freizeitangebot in ländlichen Regionen scheint für viele Personen zwischen 16 und 35 Jahren dagegegen ziemlich uninteressant zu sein. Die junge Generation möchte etwas anderes sehen, Spaß haben, eine Party machen oder einfach nur mal ins Kino gehen. In vielen ländlichen Regionen, wie etwa der Rhön und dem Vogelsberg, setzen sich jedes Wo-

chenende zahlreiche junge Menschen in Ihre Autos und fahren nach Gießen, Fulda, Hanau; eben dorthin, wo man etwas erleben kann.

Mitten in der Nacht fahren Sie dann müde und teilweise auch mit Alkohol im Blut mit ihrem Auto in Richtung Heimatort. Eine andere Fahrgelegenheit gibt

Bahnhof Gießen: Fast 0.30 Uhr und immer mehr Fahrgäste fahren mit dem Sonderzug Richtung Alsfeld Foto: Michael Kolb



es nicht, wenn Sie sich mit ihren Freunden treffen möchten. Ein Taxi kostet für 30, 40, 50 Kilometer sehr viel Geld. Einen Nachtzug oder Nachtbus gibt es in Rhön und Vogelsberg leider nicht. Der RMV und die zuständigen Verkehrsgesellschaften verweisen auf die fehlenden finanziellen Mittel sowie den angeblich fehlenden Bedarf.

Wie groß aber der Bedarf an Nachtverkehren sein kann, zeigte sich am Sonntagmorgen des 10. Juni 2012. Auf der Rückfahrt vom Hessentag in Wetzlar nahm der Verfasser den letzten Spätzug auf der Vogelsbergbahn nach Alsfeld. Der um 0.40 Uhr in Gießen abfahrende Sonderzug fuhr während des Hessentages täglich.

Leider war dieses Zusatzangebot im Vorfeld schlecht beworben worden. Wenige Tage zuvor hatte kaum ein Fahrgast von diesem Angebot etwas gewusst. Umso mehr war ich von den zahlreichen Fahrgästen um diese Uhrzeit überrascht. Bereits um 0.20 Uhr waren etwa 40 Fahrgäste im Zug, welche offenbar gar nichts mit dem Hessentag zu tun hatten. Am Halt „Gießen Licher Straße“ gab es einen weiteren Zustieg einer größeren Zahl von Fahrgästen. In dem mit zwei Triebwagen fahrenden Zug konnten etwa 120 Fahrgäste gezählt werden. Außer in Lehnheim und Saasen stiegen überall Menschen aus, die in der Altersgruppe ab etwa 14 bis 35 Jahre angesiedelt waren. Zuletzt stiegen in Alsfeld etwa 50 Fahrgäste aus.

Dieses Angebot gab es leider nur 10 Tage lang. Der Spätverkehr zeigt aber, wie schnell solch ein Angebot angenom-



men wird und wie groß der Bedarf dafür ist. Die Politik ist hier gefordert, sich mehr für Spätverkehre mit Bus und Bahn zu engagieren, statt im ÖPNV-Haushalt regelmäßig die Mittel zu kürzen. Für den Neubau und Ausbau von Straßen ist hingegen tendenziell mehr Geld übrig.

Andere Regionen machen es vor. Im Hochsauerland fahren in den Nächten von Samstag auf Sonntag und auf folgende Feiertage Nachtbusse bis morgens um drei Uhr. Bei Marburg fahren Überlandbusse bis um etwa ein Uhr in der Nacht im ganz normalen Linienverkehr.

Das Ausgehverhalten der Menschen hat sich im Laufe der Jahre stark verändert. Oftmals wird die Nacht zum Tag gemacht. Aber die Nacht und der Partyrausch birgt auch viele Gefahren. Die Politik reagiert nur hilflos und ohnmächtig auf tot gefahrene Jugendliche. Erste Konsequenz sollte sein, die Finanzierung des ÖPNV zu sichern und aufzustocken. Für alle Bürger. Jeden Alters.

Auch am Wochenende und nachts.

Erlebnisbericht aus dem hohen Norden: Kürzungen treffen alle

(lk/ndr) Die schlechten Nachrichten dürften auch in Hessen nicht mehr lange auf sich warten lassen. Auch das Urlauberland Mecklenburg-Vorpommern ist von Kürzungen im ÖPNV betroffen. Im kommenden Dezember diesen Jahres sollen auf 17 (!) Strecken weniger Nahverkehrszüge fahren, vor allem am Wochenende oder bei Früh- und Spätverbindungen.

Auch Angebote zwischen größeren Städten wird dies treffen (Hagenow-Landeshauptstadt Schwerin oder Lübeck-Bad Kleinen). Ebenso auf den beliebten Urlauberinseln Usedom und Rügen soll gekürzt werden. Eine Strecke soll ganz eingestellt werden. Der zu hörende Grund: Zu wenig Fahrgäste. In Wahrheit geht es aber ums Sparen und um Fördermittel. Bisher „großzügige“ Zuwendungen vom Bund und der EU (hier die neue EU-Förderperiode ab 2014) für Mecklenburg-Vorpommern fallen weg. Insgesamt sollen aber nicht mehr als vier Prozent der bestellten Zugkilometer wegfallen. Auch gestiegene Energiekosten machen dem Land zu schaffen, da viele Strecken nicht elektrifiziert sind und auch Diesel teurer wird.

Dabei ist das Zugfahren hier meist ein Erlebnis. In den letzten zwanzig Jahren

wurden viele Strecken ertüchtigt und die Bahnhöfe hergerichtet. Fast überall ist ein barrierefreier Zugang möglich, anders als in Hessen wo dieser noch an vielen Bahnhöfen fehlt. Auf Usedom ist mancher Bahnhof noch mit Personal besetzt und jeder Zug ebenso. Die Fahrkarten können ohne Aufpreis im Zug erworben werden. Vandalismus kommt glücklicherweise seltener vor.

Neben dem Zugverkehr soll auch der Straßen- und Radwegebau betroffen sein, ist zu hören. „Wichtige“ Straßenprojekte seien aber nicht gefährdet. Hierzu zählt der Ausbau der Bundesstraße auf Rügen, der dort auf großen Protest stößt.

Ein falsches Signal, findet der Autor dieser Zeilen. ÖPNV ist auch in schwach besiedelten Gebieten wichtig, die ja auch in Hessen vorhanden sind. ÖPNV ist

Daseinsfürsorge und sichert Mobilität für alle. Es bleibt zu hoffen, dass die Proteste an den richtigen Stellen gehört werden.

Zug der Usedomer Bäderbahn in Swinoujscie Centrum

Foto: Lars Kühnemund



documenta 13

(jl, sg) Noch bis zum 16. September dauert die documenta13 in Kassel an. Die weltgrößte Ausstellung zeitgenössischer Kunst erstreckt sich diesmal auf ganz Kassel und ist die Idee der Kuratorin Carolyn Christov-Bakargiev. Wer dieses Mal zur documenta13 fährt, sollte sich auf die Ausstellung allerdings gut vorbereiten, weil die Kunstschau kaum an einem Tag zu schaffen ist.

Kunstkenner sprechen von mindestens fünf Tagen, die man für diese documenta13 aufwenden müsste, um alles gesehen zu haben. Denn die Besucher müssen viel laufen, wenn sie alle Örtlichkeiten aufsuchen wollen, an denen Kunst geboten wird. Auswärtige Besucher stehen vor der schwierigen Frage, ob man alles in einem Schnelldurchgang abhaken oder sich bestimmten Werken intensiver widmen sollte. Der ehemalige Direktor des Kölner Museums Ludwig, Kasper König, einer der bekanntesten deutschen Kuratoren und Experte für zeitgenössische Kunst, empfiehlt die Konzentration auf bestimm-

te Werke, die einen besonders interessieren. Als Vorbereitung für den Besuch empfiehlt sich daher die Bestellung des über 500 Seiten schweren Begleitbuches zur documenta, das versandkostenfrei bei www.hatjecantz.de bezogen werden kann.

Örtliche Schwerpunkte sind die Kunsthalle *Fridericianum*, die *documenta-Halle*, die *Neue Galerie*, das *Ständehaus* und die *Orangerie*. Auch am Kasseler Hauptbahnhof (Nord- und Südflügel) sind zahlreiche Installationen anzutreffen, die einen Besuch wert sind. *In der Karlsaue und am Weinberg trifft man die Kunstwerke auch*

„Man walking to the sky“ ist eine Skulptur des US-amerikanischen Künstlers Jonathan Borofsky. Der Himmelsstürmer gefiel den Kasselern bei der dokumenta 1992 so gut, dass sie die Skulptur kauften. Heute ist sie vor dem Kulturbahnhof zu finden Foto: Hermann Hoffmann



unter freiem Himmel an. In der Karlsaue stehen zudem viele kleinere Holzhütten, in denen die Künstler in der Abgeschiedenheit ihre Arbeiten zeigen. Abseits der Hauptplätze lohnt auch ein Besuch im Hugentottenhaus. Ein abbruchreifes Haus in Kassels Innenstadt wird von Künstlern, die während der documenta dort leben, renoviert, und ihnen kann man während der Ausstellung über die Schulter schauen.

Etwas aus dem Rahmen fällt das Angebot von der Chicagoer Kunstkritikerin Lori Waxman. Sie rezensiert auf der documenta 13 öffentlich Kunst. Etablierte Künstler, Studierende, aber auch Hobbymaler können nach vorheriger Terminabsprache Werke in Waxmans blauer Hütte an der Schönen Aussicht vorbeibringen.

Anreise und Fahrkarten:

Kassel ist mit Nah- und Fernverkehrszügen gleichermaßen gut zu erreichen. Wer eine etwas spätere Anreise nicht scheut, fährt über längere Strecken mit dem Hessenticket am günstigsten, am Wochenende mit dem Schönes Wochenende-Ticket. Im Fernverkehr bietet die Deutsche Bahn ein „Kultur-Ticket-Spezial“ an, welches für 39 Euro (2. Klasse, 59 Euro 1. Klasse) die An- und Abreise aus bis zu 300 km Entfernung ermöglicht. Dabei können IC und/oder ICE Züge genutzt werden. Die Fahrkarte gilt nur in Verbindung mit einer documenta-Eintrittskarte, die ebenfalls an der Fahrkartenverkaufsstelle gekauft werden kann.

In Kassel hat die Kasseler Verkehrsgesellschaft eine eigene Omnibuslinie eingerichtet, die Linie "d13". Sie verkehrt vom 6. Juni 2012 bis zum 16. September 2012 von 09:32 h bis 20:02 h ab Hauptbahnhof im 15-Minuten-Takt auf dem folgenden Linienweg:

Hauptbahnhof -> Scheidemannplatz -> Rathaus/Fünffensterstraße -> Am Weinberg -> Auestadion -> Damaschkebrücke -> Auedamm -> Orangerie -> Staatstheater -> Steinweg (Friedrichsplatz) -> Rathaus/Fünffensterstraße -> Scheidemannplatz -> Hauptbahnhof. Von den bedienten Haltestellen der d13 ist ein großer Teil der dOCUMENTA-Standorte schnell zu erreichen. Die Eintrittskarten der dOCUMENTA(13) gelten als Fahrschein für diese Linie. Fahrgäste ohne Eintrittskarte können die Busse der Linie d13 mit einem regulären NVV-Ticket benutzen.



„Freiendiez versorgte besonders gut das Militär mit Milch“

(hpg) Selten findet man Tagebücher aus der Zeit des 1. Weltkriegs, die nicht nur persönliche Erinnerungen, sondern zeitgleich auch regionale und überregionale Ereignisse – und darin auch Eisenbahngeschichte – dokumentieren. Eine Diezer Buchhändlerin hat vom 1. August 1914 bis in das Inflationsjahr 1923 insgesamt fünf Tagebücher geführt.

Die Tagebücher schildern in der Sprache der indirekt betroffenen Zeitzeugin den Krieg als Verbindung von Welt- und Lokalgeschichte, wie er in Diez – an einem von den Fronten weit entfernten „Nicht-Kriegsschauplatz“ – wahrgenommen wurde. Lediglich die zahllosen Militärzüge auf der Lahntalbahn, als eine der wichtigen Ost-West-Verbindungen, ließen die enormen Truppenbewegungen erkennen.

Zu Beginn des Krieges sorgte der „Vaterländische Frauenverein“ am Bahnhof Diez bei den täglich bis zu 24 durchfahrenden Truppenzügen für Erfrischungen der Soldaten. Meckel schreibt: *„Nicht allein Diez sorgte in der hiesigen Bahn für Esswaren, auch von der Aar kommen Lei-*

terwagen voll Brode, Schinken Eier + Fleisch zum verteilen hier an. Freiendiez versorgte besonders gut das Militär mit Milch, der Fachinger Brunnen giebt Fachinger Wasser in Hülle + Fülle den Soldaten.“

Im weiteren Verlauf des Krieges wurden Krankenträger und Helfer durch Trompetensignale informiert, wenn ein Zug mit Verwundeten am Bahnhof Diez eintraf und Transporte in die Lazarette anstanden. Aus der Zeit nach dem Krieg erfährt der Leser einiges über die französische Besatzung, Separatistenzeit und die „Regiebahn“.

Das 248 Seiten umfassende Buch aus dem Weilburger Lahnbrück-Verlag enthält mehrere Abbildungen und ist für 14,95 Euro im Buchhandel erhältlich.



Die Versorgung der Soldaten, die auch auf der Lahntalbahn zu den Kriegsschauplätzen transportiert wurden, stellten - vor allem zu Beginn des Krieges - die „vaterländischen Vereine“ sicher; die Spenden aus den Gemeinden und von Firmen erhielten.

Foto: Stadtarchiv Diez

Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt RMV-Linie 30 Baustelle Bahnhof Marburg/Lahn

(js) Kleine Fortschritte gibt es auch beim Umbau des Bahnhofs Marburg. Während neben dem früheren Ablaufberg bereits die neuen Studenten-Wohnhäuser aus dem Boden wachsen, wurden auf dem Bahnhofsgelände die angrenzenden Turmmaste der Quertragwerke versetzt. Nachdem vor einigen Jahren einige Güter- und Nebengleise gegenüber dem Empfangsgebäude abgebaut worden waren, überspannten die Quertragwerke teilweise eine Schotterwüste.

Diese Maste wurden nun neben das äußerste Betriebsgleis gesetzt, um das freier werdende Gelände zur Umnutzung freizugeben. Eine anderweitige Nutzung von Gelände, das von Oberleitungsdrähten überspannt wird, lässt die Bahn nicht zu. Die Fläche soll für Zugangswege zu den neuen Gebäuden genutzt werden.

Inzwischen wurden auch große Teile der Baugerüste vom Empfangsgebäude entfernt, welches sich nun nicht mehr in seiner bekannten gelben Farbe zeigt, sondern in einem ungewohnten silbergrau-blauen Farbton. Die Farbe ähnelt nach Angaben des Landesamtes für Denkmalpflege dem ursprünglichen Farbton des Gebäudes. Je nach Sonneneinstrahlung schimmert die Fassade nun in einem etwas unterschiedlichen Farbton. Die Fenstereinfassungen bestehen aus Sandstein und wurden gereinigt. Da die meisten Anbauten sowie Nebengebäude noch nicht gestrichen worden sind, zeigen sich diese derzeit noch in der alten gelben Farbe.

Ebenso wurde Anfang Juni das Baugerüst in der Empfangshalle abgebaut, das bisher den Blick auf die neu gestalteten Wände versperrt hatte. Zum Vorschein kam der gleiche Farbton, der das Gebäude auch schon von außen ziert, Farb-ornamente heben sich in einem kräftigen Blauton von der übrigen Wandfläche ab.



Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie 35 Vorerst kein Halt in Wallenrod

(si) Am 5. Juni fand im Lauterbacher Rathaus ein

*Das Empfangsgebäude in Marburg zeigt sich in neuer silbergrau-blauer Farbgebung
Foto: Jürgen Schmied*



Ohne Halt durch Wallenrod sollen nach dem Willen von RMV und Deutscher Bahn die Züge auch in Zukunft fahren

Foto: Stefan Sitzmann

Gesprächstermin zwischen RMV, Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV), Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO), Stadt Lauterbach, der Initiative „Halt statt ALT“ und Pro Bahn & Bus bezüglich der Situation um den Halt Wallenrod statt. Ernüchternd war das Ergebnis, da die Wiedereinführung des Zughaltes aus Fahrzeitgründen abgelehnt wird. Seitens der Initiativgruppen für die Reaktivierung des Bahnhofes wird nun nach Alternativlösungen gesucht.

Beim Gespräch wurden auch die Probleme mit dem derzeitigen Anruf-Lini-Taxi (ALT) und Rufbusangebot thematisiert. Pro Bahn & Bus hat derweil ein Fahrplankonzept erarbeitet, in dem Zell-Romrod und Wallenrod alternierend bedient werden könnten, um den Fahrzeitzwängen zwischen den Kreuzungsbahnhöfen Ehringshausen und Lauterbach gerecht zu werden. Dieses Konzept, welches morgens und abends eine stündliche Bedienung beider Halte vorsieht, lediglich tagsüber eine alternierende zweistündige Bedienung von Wallenrod

und Zell-Romrod, wird den politisch Verantwortlichen in den nächsten Wochen zur Diskussion vorgelegt.

Volle Züge zum Hessentag

(hl) Die fahrplanmäßige Durchbindung der Züge nach Limburg sorgte im Verlauf des Wetzlarer Hessentages für propfenvolle Züge auf der Vogelsbergbahn. Immer mehr Besucher aus dieser Region nutzten im Verlauf der Festwoche die Vogelsbergbahn für die „stressfreie“ An- und Abreise zum Fest der Hessen und zu den dortigen Veranstaltungen.

Eine dieser Veranstaltungen, die „Just White“-Party, fand am Vorabend zu Fronleichnam mit 32.000 Besuchern auf dem Open Air Gelände statt. Viele der jugendlichen Teilnehmer reisten mit dem ÖPNV an. Dies führte auf der Vogelsbergbahn bereits im Verlauf dieses Nachmittags zu chaotischen Zuständen in den solo fahrenden Triebwagen, und nicht nur dort. Auch am Vormittag von Fronleichnam waren die Züge der RB 35 Richtung Limburg sehr, sehr stark frequentiert. So

wurde berichtet, dass man unterwegs in Richtung Gießen bereits in Grünberg Fahrgäste am Bahnsteig zurücklassen musste. Vermutlich war man von dem nicht abebbenden Ansturm der Fahrgäste überrascht worden, reagierte aber pragmatisch indem ab der Mittagszeit dann vereinzelt Züge mit einer weiteren Einheit verstärkt wurden.

Auch in den Folgetagen waren in beiden Richtungen, aus der Erfahrung der vergangenen Tage heraus, die am stärksten frequentierten Züge um eine zusätzliche Einheit verstärkt worden. Ab/bis Gießen wurde mit einer weiteren angekuppelten Verstärkung in Dreifachtraktion nach Limburg gefahren.

Um auch den mit der Vogelsbergbahn angereisten Besuchern eine späte Heimfahrt anzubieten, wurde während der Hessentagsdauer erfreulicherweise ein Sonderzug von Gießen nach Alsfeld eingelegt. Dieser Zug fuhr als Doppeltraktion um 0:40 Uhr in Gießen ab. Dazu musste man aber bereits um 0:18 Uhr von Wetzlar aus nach Gießen starten, also bereits vor dem Ende der meisten kostenpflichtigen Veranstaltungen. Trotz diesem Manko wurde das Angebot gut angenommen.

Frankfurt: Streckenausbau Gutleuthof - Stadion geplant

(ac) Nach derzeitigen Planungen soll im Jahre 2016 der Ausbau der etwa vier Kilometer langen Strecke zwischen dem Abzw. Gutleuthof und dem Bahnhof Frankfurt-Stadion beginnen. Mit dem Projekt, welches rund 190 Millionen Euro

kosten wird, soll der Verkehr auf der stark überlasteten Strecke flüssiger werden. Es gehört zum Großprojekt „Ausbau Knoten Frankfurt“. Dabei sollen zwei zusätzliche Gleise errichtet werden, so dass nach dem Ausbau jeweils eigene Gleise für S-Bahnen, Fern- und Güterzüge zur Verfügung stehen. Damit verbunden ist der Bau einer zusätzlichen Mainbrücke und der Neubau bzw. die Erweiterung von acht Eisenbahnüberführungen. Auch eine knapp 1800 Meter lange Lärmschutzwand auf der östlichen Seite soll Niederrad vor dem Schall der Züge schützen. Die Bauzeit wird insgesamt sieben Jahre betragen.

Damit verbunden wird auch der Abriss des alten Niederräder Bahnhofsgebäudes sein, welches seit 1984 die bei Eisenbahnfreunden bekannte Gaststätte „Alter Bahnhof“ beherbergt. Das Lokal ist mit Sitzbänken aus alten Zugabteilen eingerichtet und mit vielen Fotos von Lokomotiven und Eisenbahnschildern dekoriert.

Frankfurt: Straßenbahn in der Stresemannallee verzögert sich

(ac) Eigentlich sollte noch 2012 mit dem Bau einer Straßenbahnverbindung durch die Stresemannallee zwischen Gartenstraße und Mörfelder Landstraße begonnen werden. Diese 1,2 Kilometer lange Strecke wäre ein sinnvoller Lückenschluss im Frankfurter Straßenbahnnetz, sie würde eine Direktverbindung zwischen dem Frankfurter Hauptbahnhof und Neu Isenburg schaffen.

Doch das Land Hessen wird in diesem Jahr keinen Zuschussbescheid mehr bewilligen, wie ein Sprecher der Verkehrsgesellschaft Frankfurt sagte. Wann mit dem Bau des Lückenschlusses gerechnet werden kann, ist momentan unklar.

Davon unberührt wird das Planfeststellungsverfahren ohne Verzögerung fortgeführt. Vom 2. Mai bis 4. Juni lagen die Pläne im Stadtplanungsamt zur Einsicht aus. Bis 18. Juni konnten die Bürger Einwände einreichen, und bis 16. Juli hatten Träger öffentlicher Belange Zeit, Bedenken zu formulieren.

RegioBahn für Wiesbadener Innenstadt

(hpg) Verkehrsdezernentin Sigrid Mörcke (SPD) stellte das Konzept für ein Stadtbahnsystem in Wiesbaden vor, das sich zunächst auf eine innerstädtische Kernstrecke konzentriert, die stark befahrene Korridore vom Busverkehr entlasten soll. Davon ausgehend sei in mehreren Entwicklungsstufen die Realisierung weiterer innerstädtischer Stadtbahn-Linienäste möglich. Die innerstädtischen Kernlinien sollen an mehreren Stellen Verknüpfungspunkte zu vorhandenen ÖPNV-Verbindungen in die Rhein-Main-Region bieten. Mittelfristig könne die Stadtbahn Wiesbaden sogar mit eigenen Zügen auf vorhandenen DB-Strecken verkehren und den Fahrgästen somit attraktive Verbindungen in die gesamte Region anbieten. „Ziel ist die Einführung und Weiterentwicklung einer regionaltauglichen Stadtbahn“, betont Mörcke.

Im Verlauf der ersten, innerstädtischen

Kernstrecke von Klarenthal/Kohlheck bis zur Hasengartenstraße im Quartier Mainzer Straße sollen überwiegend die Bezirke mit der höchsten Einwohner- und Arbeitsplatzdichte erschlossen werden. Dies wirke sich im Rahmen der NKU mit einem potentiellen Fahrgastgewinn von fast 11.000 zusätzlichen Fahrgästen pro Werktag aus. Hiervon könnten rund 8.000 Fahrgäste pro Werktag als Umsteiger vom Pkw zum ÖPNV-Schiene gewonnen werden. Dies entspreche einer Vermeidung von insgesamt 19 Mio Pkw-Kilometern und fast 4.000 Tonnen CO₂-Emissionen pro Jahr.

Nördlich des Hauptbahnhofs sei mit einer Nutzung der Stadtbahn mit fast 20.000 Fahrgästen pro Tag zu rechnen. Genauso viele Fahrgäste würden dort die verbleibenden Buslinien frequentieren. Mit Einführung der Stadtbahn könne das derzeitige Bussystem so weiterentwickelt und einzelne Linien neu verknüpft werden, dass sich 20 Busse einsparen ließen. Für den Stadtbahnbetrieb sind insgesamt elf Fahrzeuge erforderlich. Die neu entstehenden Betriebskosten des Stadtbahnsystems könnten somit größtenteils durch die Einsparungen im Busnetz ausgeglichen werden.

Sofern die Stadtverordnetenversammlung nach der Sommerpause einen Grundsatzbeschluss fasst, will die Dezernentin das Stadtbahn-Projekt noch in diesem Jahr für das Fördermittelprogramm anmelden und die weiterführenden Planungsleistungen vergeben. Der weitere Zeitplan sehe vor, das Planfeststellungsverfahren 2014 abzuschließen und 2015 mit dem Bau der Stadtbahntrasse zu beginnen.

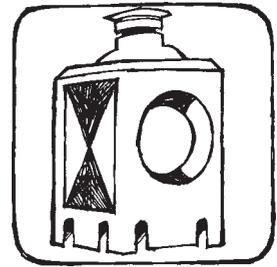
Der Schi-Stra-Bus im Jahr 2012

(fl) Der Schienen-Straßen-Bus – kurz Schi-Stra-Bus – gehört sicher zu dem Kuriosesten, was je auf deutschen Schienen unterwegs war. Das Gefährt sah aus wie ein normaler Bus der 1950er Jahre, konnte aber auf Eisenbahn-Drehgestelle gesetzt werden und seine Fahrt abseits der Straße auf Schienen fortsetzen. Zum Auf- und wieder Abgleisen genügte ein kurzes straßenbündig angelegtes Gleis.

Was wäre, wenn der Schi-Stra-Bus nicht vor 60 Jahren, sondern heute in der Zeit der Regionalisierung und Rationalisierung erfunden worden wäre? Könnte das Fahrzeug helfen, einige unserer heutigen zeittypischen Kuriositäten zu umfahren?

Betrachten wir den Fall, dass sich drei hessische Landkreise nicht auf die Bestellung einer kreisübergreifenden Zugverbindung einigen können. So etwas soll vorkommen. Der Schi-Stra-Bus könnte nun am letzten Bahnhof des zahlungsfähigen Landkreises ausgleisen, den Pleitekandidaten auf Nebenstraßen umfahren und später wieder die glücklichen Bewohner einer zahlungskräftigeren Gebietskörperschaft aufnehmen.

Aber auch für rationalisierungsliebende – oder sollte man lieber sagen: zerstörungswütige – Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen bieten sich neue Perspektiven. Die Zahl der Ausweichen auf eingleisigen Strecken ließe sich weiter reduzieren. Weiche raus reißen, ein Stückchen Straßenbahnschiene reinlegen



– fertig ist der Kreuzungsbahnhof. Oder betrachten wir den Fall, dass wieder einmal ein Bahnhof zum Fernverkehrsbahnhof erklärt wurde. Der Halt an solchermaßen gadelten Stationen kostet die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen bekanntlich einiges mehr an Stationsgebühren. Der Schi-Stra-Bus bietet auch hier eine Lösung: Runter vor der Schiene, den Halt diskret an der Straßenecke neben dem Bahnhof absolviert – und wieder rauf auf's Trasse.

Eine Frage wäre allerdings zu klären. Die BahnCard erkennt der größte hessische Verkehrsverbund bekanntlich ausschließlich in Zügen an – und nur in solchen, die den Gesetzen entsprechend als „Eisenbahn“ bezeichnet werden dürfen (hessische Fahrgäste müssen so etwas wissen...). Wie rechnen der RMV nun eine Fahrt ab, die erst über die Eisenbahnschienen, dann über die Straße und zuletzt wieder über Schienen führt?

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

HS88

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

