

HESSEN SCHIENE

Nr. 89

Okt. - Dez. 2012



- Edertalbahn soll ab Ende 2014 wieder fahren
- Planung der Regionaltangente West geht weiter
- Jubiläum: 150 Jahre Lahntalbahn



MAHNWACHE "FRANKENBERG 21"

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, Marc Lerch, Christian Behrendt, Friedrich Lang, Jürgen Lerch, Hans-Peter Günther, Jürgen Schmied, Stefan Sitzmann, Dr. Heribert Menzel, Andreas Christopher, Michael Kolb, Lars Kühnemund, Walter Söhnlein

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 18.11.2012
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,

Bahnen und Busse ermöglichen die umweltschonendste Art der Fortbewegung, sieht man von der Nutzung der eigenen Muskelkraft beim Laufen und Fahrradfahren einmal ab. Bei den Abgasemissionen und beim Primärenergieverbrauch sind die „Öffentlichen“ im Massentransport unschlagbar günstig. Die seit Jahrzehnten bewährte Antriebstechnik elektrischer Schienenfahrzeuge und Oberleitungsbusse bietet in Kombination mit den modernen erneuerbaren Energien die Möglichkeit zur „zero emission“, dem abgasfreien Fahren. Gerade in Städten ist das ein unschätzbare Vorteil.

Um ein Thema der Umweltdiskussion kommen aber auch Bahnen und Busse nicht herum. Auf Lärm reagiert die Bevölkerung zunehmend empfindlich. In Kreisen der Umwelt- und Verkehrsverbände wird das Thema gerne einmal ausgeklammert. Schließlich möchte man den Umwelt-Bonus des Verkehrssystems nicht gefährdet sehen. Und überhaupt – so schlimm wird es schon nicht sein, sagen manche, die ein Häuschen im Grünen haben...

Die Sensibilität für das Thema Lärm steigt. Vieles, was vor zwei, drei Jahrzehnten noch hingegenommen wurde, sorgt heute für offenen Unmut. Und die Betreiber von Bahnen und Bussen tun gut daran, das Thema ernst zu nehmen. Denn das Prädikat, das Nachhaltigste aller Massenverkehrsmittel zu sein, muss ständig neu verdient werden. „Gute Bahn – schlechte Autobahn“, diese einfache Schwarz-Weiß-Formel aus der Umweltdiskussion der 1980er Jahre hat heute keine Gültigkeit mehr. Dass besonders das Rheintal mit seiner aus heutiger Sicht ungünstigen Ballung von Verkehrswegen unter dem Lärm leidet, müssen auch die Freunde des Schienenverkehrs erkennen.

Gut, dass es Lösungen gibt. Stellen Sie sich auf einen Bahnsteig an einer viel befahrenen Bahnstrecke und Sie werden unmittelbar erkennen, welche Güterwagen bereits mit „Flüsterbremsen“ ausgestattet sind und welche nicht. Da diese Kunststoffbremsen die Räder weniger aufrauen, sorgen sie auch dann für leiseres Fahren, wenn der Zug gerade nicht bremst. Kürzlich hat die DB in Bingen am Rhein öffentlichkeitswirksam ihre Pläne für die Reduktion des Schienenlärms präsentiert.

Auch eine andere gute Nachricht stammt aus dieser Kategorie: Aus Hessen für Hessen werden derzeit neue Dieselloks an die Deutsche Bahn AG geliefert. 20 Loks baut Bombardier in Kassel, die in Hessen auf dem „Stockheimer Lieschen“ zwischen Bad Vilbel und Glauberg-Stockheim die betagten Maschinen aus den 1960er Jahren ablösen werden. Bis zu 200 könnten es bundesweit werden. Die Maschinen sind mit vier Motoren ausgestattet, die einzeln geschaltet werden können, so dass die Lok gerade nur so viel Motorleistung erbringt, wie es für den Betrieb erforderlich ist.



Wolfgang Klapdor
Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.



Pinwand 4
Tipps und Infos 6



Reaktivierung Korbach - Frankenberg 7
Bahnhof Altmorschen wird wieder ein Schmuckstück 9
Fünftes Kurhessenbahnfest in Korbach 10
Überfüllte Wagen auf Kassels Straßenbahnlinie 1 12
Kasseler Verkehrsgesellschaft testet E-Bus 15



Rhönbahn-Nachtbus: Start gelungen 16
Kürzere Öffnungszeiten beim DB-Reisezentrum Fulda 17
Bahnhof Fulda seit einem Jahr ohne funktionierende Rolltreppe 19
Vogelsbergbahn: Fahrzeiten lassen Halt in Wallenrod zu 20



Erneute Chance für die Lumdatalbahn 22
Kommen die neuen Talent 2-Züge zum Fahrplanwechsel? 25
Lahn-Dill: Zahlreiche Buslinien wechseln ihren Fahrplan im Sommer .. 27



Planung der Regionaltangente West geht weiter 29
Verzögerung beim Stadtbahnbau in Bad Homburg 30
Bad Vilbel: Neue Bahnstufunterführung eröffnet 32
Bahnhöfe zwischen Hanau, Friedberg und Fulda werden erneuert 34
Zwei Tunnelstationen der S-Bahn Rhein-Main werden modernisiert 35



Reisetipp: 150 Jahre Lahntalbahn 41
Büchertipp: Güterverkehr auf der Lahntalbahn 43
Bahngeschichte: Schienen nach Bad Orb 44
Streckentelegramm 46
Schlusslicht 50

Titelbild: Auch wenn die Schienenbusse natürlich nicht wiederkommen, wird die Edertalbahn zwischen Frankenberg und Korbach ab Ende 2014 wieder eine der landschaftlich schönsten Bahnstrecken in Hessen sein. Im Bild erreicht am 27. August 1989 eine Schienenbusgarnitur den Bahnhof Ederbringhausen. Foto: Jürgen Schmied

*Rückseite: Abendstimmung im Bremer Hauptbahnhof
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
01.11.12 18:30 Uhr	Rv-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
05.11.12 20:00 Uhr	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein
14.11.12 18:15 Uhr	Rv-Treff Osthessen	Landesgeschäftsstelle Lauterbach, Nordbahnhof
28.11.12 19:30 Uhr	Rv-Treff Nordhessen	Umwelthaus Wilhelmsstraße 2 Kassel

Unsere Aktiven vor Ort:

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

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

Regionalverband Osthessen e.V.
Regionalleiter 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

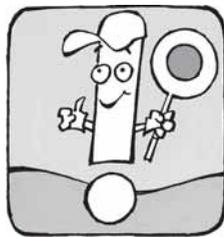
Zentrale, Geschäftsstelle Lauterbach
Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27
info@probahn-bus.org

Neue Doppelstockwagen zwischen Fulda und Frankfurt

(cb) Auf der Kinzigtalbahn Fulda – Frankfurt/M werden in den gemeinsamen Zugumläufen Fulda – Frankfurt/M – Wächtersbach – Frankfurt/M – Fulda seit August 2012 je Zug meist mindestens ein Doppelstockwagen mit Niederflureinstiegen eingesetzt. Die Fahrzeuge besitzen zwischen den Einstiegsbereichen einen großzügigen, durchgängigen Mehrzweckraum und eignen sich damit besonders gut für den Transport von Fahrrädern. Im Oberdeck gibt es erstmals an allen Vierer-Sitzgruppen und einigen ausgewählten Sitzreihen Steckdosen. Eingebaut ist ferner eine Videoüberwachung. Zusammen mit den gewohnten Niederflurbereichen in den Doppelstock-Steuerwagen bieten die Wagen somit deutliche Verbesserungen bei Einstieg, Mehrzweck-Kapazität und Komfort.

Ebenfalls neu ist der Einsatz der Ellok 114 009, eines für 140 km/h zugelassenen Umbaus aus der bekannten Baureihe 143, die zusammen mit weiteren Schwestermaschinen Schritt für Schritt die heu-

te dort eingesetzte Baureihe 111 ersetzen soll. Auf die unbefriedigende Pünktlichkeits-situation der überlasteten Kinzigtalbahn dürfte dieser Tausch jedoch kaum nennenswerte Auswirkungen haben.



Buchtitel vergessen

(jl, hpg) In der letzten Ausgabe der Hessenschiene berichteten wir über eine Neuerscheinung von historischen Tagebüchern aus Diez. Leider ging bei der Berichterstattung sowohl der Buchtitel als auch die Bestellnummer des Buchs vergessen, was wir hiermit nachholen möchten:

Alfred Meurer: Die Kriegstagebücher der Lucie Meckel..., 248 Seiten mit 16 Abbildungen, 21,0 x 14,8 cm, Paperback, 14.95 Euro, ISBN: 978-3-943738-01-8



Die neuen Doppelstockwagen besitzen an allen Vierer-Sitzgruppen eine Steckdose (links neben dem Abfallbehälter) Foto: Ch. Behrendt

Reaktivierung Korbach – Frankenberg

(js, jl) Wie bereits in der Hessenschiene 88 berichtet, steht der Unterschrift zur Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg nichts mehr im Wege. Nachdem inzwischen das positive Gutachten vorliegt, hat auch das Land Hessen seine Zustimmung gegeben.

Auch der Kreistag des Landkreises Waldeck-Frankenberg hat sich in seiner Sitzung am 17. September mit großer Mehrheit für die Reaktivierung zwischen Korbach und Frankenberg ausgesprochen. Der Landkreis wird sich mit 3 Millionen Euro an der Reaktivierung und mit 200.000 Euro jährlich zur Deckung der Betriebskosten beteiligen. Die Reaktivierung ist damit gesichert. Die ersten Züge sollen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 rollen. Dabei werden die Fahrten auf der Burgwaldbahn von Marburg nach Frankenberg alle zwei Stunden über Korbach nach Brilon Wald bzw. Brilon Stadt verlängert.

Nachdem die Meldung der Reaktivierung in der regionalen Presse verbreitet wurde, schäumten die Emotionen über. Seit nunmehr drei Monaten finden sich

täglich Meldungen oder Leserbriefe zu diesem Thema in den Zeitungen, eine solche Aufmerksamkeit rund um die Eisenbahn hat es im Landkreis noch nie gegeben. Dabei ist festzustellen, dass die Berichte zur Reaktivierung eher positiv verfasst sind, die Leserbriefe und Meinungsäußerungen aber zweigeteilt. Während die eine Hälfte die geplante Wiedereröffnung unbedingt begrüßt, sieht die andere Hälfte größte Probleme auf den Landkreis zukommen, Panikmache inklusive.

Die Gegner wiederholen immer wieder dieselben Argumente, die dadurch allerdings auch nicht korrekter werden. So wird immer wieder das Verkehrschaos



Ab Ende 2014 fahren wieder jeden Tag Züge durch das Edertal Foto: J. Schmied



vorgebracht, das angeblich durch geschlossene Bahnübergänge in der Stadt Frankenberg verursacht werden soll. Rätselhaft ist allerdings, wie ein Zugverkehr im Zwei-Stunden-Takt für mehr Beeinträchtigungen sorgen soll, als die derzeitige städtische Großbaustelle, bei der mehrere Straßen zurückgebaut und verengt werden. Dabei sind eine Einbahnstraßenregelung (Innenstadtring) und mehrere Baustellenampeln im Einsatz.

Von den Befürwortern der Strecke wurde ein möglicher Güterverkehr ins Gespräch gebracht. Dies griffen die Bahngegner auf, um weitere Panikmache zu erzeugen. Man vergleicht Frankenberg mit der Rheintalbahn und befürchtet nun, dass Güterzüge im 5-Minuten-Takt die Nachtruhe zerstören. Mit solchen Argumenten versucht man nun, gegen die Reaktivierung vorzugehen.

Als weiteres Argument werden immer wieder die „viel zu hohen Kosten von 14 Millionen Euro“ angegeben, die für die Reaktivierung von 36 km Bahnstrecke anfallen sollen. Für diesen Betrag bekommt man meist nicht mehr als 2 km Bundesstraße, was dagegen als vertretbar empfunden wird. Von den Gegnern wird immer wieder behauptet, dass es niemanden gebe, der die Strecke überhaupt wolle...

Ein Regionalpolitiker hat allen Ernstes vorgeschlagen, anstelle der Zugverbindung eine „Schnellbuslinie“ einzuführen. Das sei kostengünstiger, außerdem würde der Schnellbus eine viel kürzere Fahrzeit erzielen können als der Zug. Leider blieb der „Experte“ die Antwort schuldig, wie der Busverkehr beschleunigt werden könne. Soll der Bus vielleicht per Polizeieskorte mit 120 km/h über die Bundes-

straße rasen, oder spart man sich einfach das leidige Abfahren von der Bundesstraße in die Dörfer hinein? Dann kann zwar unterwegs niemand mehr einsteigen, aber Hauptsache, der Bus ist 10 Minuten schneller am Ziel.

Den größten Lapsus haben sich allerdings drei Mitglieder der CDU-Frankenberg erlaubt. In ihrer Verzweiflung schrieben sie einen Brief an ihren Parteigenossen, den Hessischen Ministerpräsidenten Bouffier, er möge sich doch bitte höchst persönlich darum kümmern, dass dieses „unsinnige Projekt“ endlich gestoppt würde und er solle dafür keine Gelder freigeben. Darauf erhielten sie postwendend Schelte aus den Reihen der FDP, dass es wenig demokratisch zugeht, wenn drei Parteimitglieder versuchen, einen Mehrheitsbeschluss des Kreistages im Nachhinein zu stoppen.

Anfang September erklärte nun der hessische Wirtschaftsminister Florian Rentsch (FDP), dass alle Voraussetzungen für die Unterzeichnung der Verträge erfüllt seien und nur noch ein Termin gesucht werde, um die Unterschriften zu leisten. Es handele sich dabei konkret um den Realisierungs- und Finanzierungsvertrag zur Modernisierung der Strecke und um eine Vereinbarung des Landkreises Walddeck-Frankenberg und des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) zur Beteiligung an den jährlichen Betriebskosten.

Der bestehende Saisonverkehr zwischen Frankenberg und Herzhausen mit Anschluss an die Buslinien 555 nach Korbach und 556 nach Hemfurth wird unverändert auch im Jahr 2013 angeboten werden.

Kassel – Bebra Bahnhof Altmorschen wird wieder ein Schmuckstück

(hh) Der beim Bau der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn im Jahr 1848 errichtete Bahnhof war über 100 Jahre lang in gutem Zustand. Als in den letzten Jahrzehnten Güterverkehr (Gipswerke) und Personenverkehr zurückgingen, hatte weder die DB noch die Gemeinde Morschen ein Interesse an dem historischen Gebäude. Viele Jahre bot der Bahnhof ein Jammerbild.

In den Jahrzehnten, in denen der Bahnhof verwaist war, hatte sich der gemeine Hausschwamm ausgebreitet. Was dies zur Folge hat, erklärt der Kasseler Architekt Ulf Möller: „Alle Holzteile mussten entfernt werden. Fenster, Türen, Treppen und Decken wurden ausgebaut.“

Zur Rettung des Gebäudes ersteigerte die Medizintechnikfirma B. Braun, Melsungen, im Jahr 2009 den Bahnhof. Das Gebäude soll zur Weiterbildung der Mitarbeiter dienen. So wird z.B. im Erdgeschoss ein Intensivzimmer eingerichtet, in dem medizinisches Personal mithilfe von Dummies auf die Aufgaben in

einer Intensivstation trainiert werden soll. Beim Betrachten des äußeren Gebäudes fallen die neuen Eichenfenster auf, die oben in einen Halbkreis münden. Dessen Sprossen sind so angeordnet wie die Speichen der Räder einer Dampflokomotive. Die Mauerbögen darüber verstärken den optischen Effekt. „Für damals war das ein Hightechbau“, erklärt Möller. Und dafür diente eine Dampflok als Vorbild.

Sowohl in Altmorschen als auch im benachbarten Melsungen werden historische Bahnhofsgebäude zu Fortbildungszwecken hergerichtet und sinnvoll genutzt. Nun ist Pro Bahn & Bus neugierig, wie sich das viel größere Bahnhofsgebäude zwischen den Gleisen 3 und 8 im Bahnknotenpunkt Bebra entwickelt.



Der Bahnhof Altmorschen erstrahlt im neuen Glanz

*Foto:
Hermann Hoffmann*

5. Kurhessenbahnfest rund um Korbach

(js) Am 1. und 2. September 2012 fand in und um Korbach das 5. Streckenfest der Kurhessenbahn statt. Am Samstag verkehrten alle Züge zwischen 8 und 18 Uhr zwischen Korbach und Brilon-Wald im Stunden-Takt mit historischen Dieselloks.

Zum Einsatz kamen verschiedene Loks der Baureihen 212 und 218. Im zweistündigen Wechsel verkehrten die Züge weiter bis Brilon-Stadt bzw. nach Messinghausen. An diesem Tag verkehrten alle Züge weitestgehend planmäßig.

Am Sonntag fuhren die historischen Züge im Zwei-Stunden-Takt zwischen Korbach und Brilon-Stadt. Außerdem wurde die Strecke von Korbach nach Wolfhagen mit historischen Zügen im

Zwei-Stunden-Takt bedient, während die planmäßigen RE-Züge aus Triebwagen der Baureihe 646 nach Kassel den Verkehr bis Wolfhagen zu einem Stundentakt verdichteten.

Leider blieben an diesem Vormittag zwei Züge, darunter auch die Dampflok der Baureihe 23, zwischen Korbach und Brilon liegen, was den Fahrplan auf dieser Strecke völlig durcheinander brachte. Die Folge waren Verspätungen von

218 105-5 erklimmt am 1. September 2012 mit ihrem Sonderzug die Steigung aus dem Bahnhof Brilon-Wald in Richtung Willingen.

3 Fotos: Jürgen Schmied





218 387 der Kurhessenbahn verlässt Korbach am 1. September 2012 in Richtung Brilon

teilweise über einer Stunde. Nachmittags sorgte auch noch ein Schienenbus für weitere Verzögerungen. Dagegen verkehrten die Züge nach Wolfhagen weitgehend fahrplanmäßig, lediglich nicht mit den vorgesehenen Fahrzeugen.

Die Probleme mit der Dampflok 23 042 sorgten dann auch dafür, dass die Maschine durch eine Diesellok ersetzt wurde. Bei der dritten Fahrt wurde die Dampflok dann schließlich mit einer Diesellok nach Wolfhagen geschleppt, immerhin ein kleiner Trost für die Fans.

Neben dem Fahrtenprogramm war in Korbach eine

Fahrzeugausstellung organisiert sowie Führerstandsmitfahrten, ein Modellbahn-Ausstellungswagen, Filmvorführungen, ein Zugsimulator und weitere Unterhaltungsprogramme für die ganze Familie. Weiterhin gab es Vorführungen, Rahmenprogramme und Stadtfeste in Wolfhagen, Bad Arolsen und Volkmarsen.

212 376-8 wartet am 1. September 2012 mit ihrem Sonderzug im Bf. Messinghausen an der oberen Ruhrthalbahn



Überfüllte Wagen auf Kassels Straßenbahnlinie 1 Doppeltraktionen und ein dichteres Regiotramnetz bringen Entlastung

(hh/fl) Seit Jahrzehnten verbindet die Straßenbahnlinie 1 Wilhelmshöhe mit der Holländischen Straße. Diese Linie hat die wenigsten Kurven im Kasseler Netz und ist wegen ihrer Geschwindigkeit begehrt. Sie verbindet das Schloss und den Bergpark Wilhelmshöhe über den ICE-Bahnhof sowie den Uni-Standort Wilhelmshöher Allee mit der Einkaufsmeile Königsstraße.

Im weiteren Linienvverlauf werden der äußerst nachfragestarke Universitätsstandort Holländischer Platz und eine wichtige Bus-Umsteigestelle (Holländische Straße) bedient. Seitdem im Herbst 2011 die Linie 1 nach Vellmar verlängert wurde und die Studentenzahlen zunehmen, wird über eine Taktverdichtung der heute tagsüber im 15-Minuten-Intervall verkehrenden Linie nachgedacht.

Schon heute muss der 15-Minutentakt in den Hauptverkehrszeiten durch Einsatzfahrten verstärkt werden. Eine Alternati-

ve bietet die Umstellung der Fahrten auf Doppeltraktionen. Hierbei würden zwei Straßenbahnen aneinander gekuppelt. Die Bahnen hätten dann – ähnlich wie die Regiotram – eine Länge von 60 Metern. Manche Geschäftsleute bzw. Autofahrende Kunden sehen hier eine Behinderung des Fußgängerverkehrs in der Königsstraße. Die IGÖV Kassel (Interessengemeinschaft öffentlicher Nahverkehr) widerspricht: In anderen Städten wie Basel und Erfurt funktionieren Doppeltraktionen auch in Straßen mit engerem Querschnitt – verglichen mit der Kasseler Königs-

So wie hier bei einer Doppeltraktion-Testfahrt nach Hessisch-Lichtenau am 11. März könnten in Zukunft auch Straßenbahnen durch die Holländische Straße fahren Foto: Dr. Heribert Menzel



In Spitzenzeiten genügt ein Triebwagen auf der Linie 1 nicht mehr, um alle Fahrgäste mitnehmen zu können.

In der Hauptverkehrszeit kommen dann zusätzliche Kurse zum Einsatz.



straße. Die IGÖV wünscht eine Umsetzung so bald als möglich.

Mittlerweile weitet sich der Streit um die Doppeltraktionen auf der Linie 1 zu einer Provinzposse aus, die auch schon das Hessen-Fernsehen beschäftigt hat. Nahverkehrskritische Lokalzeitungsredakteure und weitere Bedenkenräger sehen in den Doppeltraktionen eine Gefahr für das Stadtbild in Kassels Fußgängerzone – ungeachtet der Tatsache, dass die Bahnen voller potenzieller Kunden für die Innenstadtgeschäfte sind. Kassels neueste Straßenbahnen vom Typ Bombardier NGT8 bringen in Doppeltraktion pro Fahrt bis zu 350 Fahrgäste in die Innenstadt, von denen ein Großteil an den Zentrumshaltestellen Am Stern, Königsplatz, Friedrichsplatz und Rathaus aus- oder umsteigen. Nebenbei – oder ganz gezielt – werden dabei Einkäufe getätigt und Gastronomiebetriebe frequentiert.

Für diese Kunden wird kein einziger Parkplatz benötigt und außer der band-

förmigen Straßenbahntrasse kein einziger Quadratmeter Straßenraum gebraucht. Wenn man Kunden bis vor die Geschäfte fahren will, dann ist die Straßenbahn das einzige brauchbare Verkehrsmittel, denn sie ist vor Ort abgasfrei, leise und ihr Verkehrsweg ist so deutlich erkennbar, dass er von Fußgängern als berechenbar eingestuft wird.

Allerdings ist der Einsatz von Doppeltraktionen auf der Linie 1 bereits beschlossene Sache. Derzeit werden im westlichen Linienast nach Wilhelmshöhe mehrere Haltestellen für die rund 60 Meter langen Einheiten ertüchtigt. Zunächst sollen sie für den Veranstaltungsverkehr genutzt werden. Ein hohes Verkehrsaufkommen ergibt sich beispielsweise regelmäßig bei den Wasserspielen im Bergpark. 2013 richtet Kassel außerdem den Hessestern aus. Auf der Holländischen Straße, in deren Umfeld auch die aufkommensstärksten Universitätsstandorte liegen, sind größere Umbauarbeiten erforderlich, damit hier einerseits die Doppeltrak-



Auch die Regiotram könnte bei einem Ausbau in die Holländische Straße weiterfahren

tionen der Stadtlinie 1 und andererseits die gegenüber den Stadtfahrzeugen etwas breiteren Regiotrams verkehren können.

Die Kasseler Verkehrsgesellschaft KVG hatte Alternativen zum Einsatz der Doppeltraktionen auf der Linie 1 prüfen lassen, darunter ein ergänzendes Busnetz im Universitätsviertel und ergänzende Straßenbahnstrecken. Der Ausbau der klassischen Strecke durch die Holländische Straße lasse sich nach Angaben der KVG aber am schnellsten verwirklichen und sei am kostengünstigsten.

Gerade die Linie 1 kommt häufig schon überfüllt im Univiertel an, weil sie viele Fahrgäste aus Vellmar mitbringt. Außerdem sind die Linien 1 und 5 (letztere verkehrt auf der Teilstrecke bis zur Wendeschleife Holländische) gut mit dem Busnetz verknüpft, so dass auch viele Bus-Fahrgäste die Tram zur Innenstadt frequentieren.

Auch die Regiotrams, die zum Teil auf dem DB-Schienennetz die Umgebung mit der Kasseler Innenstadt verbinden, zeigen Fahrgastzuwächse. Seit 2007 durchqueren die weißgrauen Bahnen den

Hauptbahnhofstunnel. Nach Angaben von NVV-Sprecher Steffen Müller waren es damals 1,8 Millionen Fahrgäste auf den Strecken nach Wolfhagen, Hofgeismar und Melsungen. Auch durch die zusätzliche Linie nach Schwalmstadt-Treysa hat die Regiotram deutlich zugelegt. Der NVV rechnet mit 4,5 Millionen Fahrgästen pro Jahr.

Neben den genannten Doppeltrams der Linie 1 sollen nach den Plänen des NVV Ende 2013 auch die RT3 (Hofgeismar) und die RT4 (Wolfhagen) bis zur Wendeschleife Holländische Straße fahren. Die Melsunger RT5 soll nach Pressesprecher Steffen Müller alle 30 Minuten das Auestadion erreichen. Wenn die Hofgeismarer und die Wolfhager Regiotrams nach dem Umbau im Bahnhof Obervellmar ebenfalls einen 30-Minuten-Takt erhalten, gäbe es zwischen Vellmar, Jungfernkopf, Harleshausen, Kirchditmold und der Innenstadt einen 15-Minuten-Takt. Das Uni-Gelände bei der Holländischen Straße könnte mit den Straßenbahnlinien 1 und 5 sowie mit RT3 und RT4 in einem sehr dichten Takt erreicht werden.

Die Linie RT9 nach Schwalmstadt-Treysa wird allerdings künftig nicht mehr die Innenstadt erreichen. Sie soll nach der Betriebsübergabe an den Ausschreibungsgewinner Hessenbahn wieder als klassische Regionalbahn im Hauptbahnhof enden. Die Hessenbahn folgt mit ihrem Fahrzeug-Konzept den Vorgaben des Nordhessischen Verkehrsverbundes NVV und setzt den Typ „Flirt“ ein, der auch auf anderen Regionalbahn-Linien rund um Kassel bei der Cantus-Verkehrsgesellschaft zu finden ist.

Kasseler Verkehrsgesellschaft testete E-Bus

(jl) „Angenehm überrascht“: So lautet die Bilanz von KVG-Vorstand Dr. Thorsten Ebert nach dem zehntägigen Probetrieb des Elektrobusses der Firma Solaris in Kassel. Der fast neun Meter lange Midibus vom Typ Urbino 8,9 LE electric fuhr vom 28. August 2012 bis zum 6. September 2012 täglich auf einem Teil der Documenta-Linie d13 und wurde auch auf anderen KVG-Strecken getestet.

Ein für das Fahrpersonal und die Passagiere angenehmes Reisen, eine flotte Beschleunigung und ein modernes, frisches Innendesign. Mit diesen Vorzügen hat der Elektro-Midibus von Solaris bei der KVG gepunktet. „Wir und unsere Fahrgäste haben einen sehr guten Eindruck von diesem Bus gewonnen“, bilanziert Oliver Kriegel, der gemeinsam mit seinem Kollegen Michael Schuß das Fahrzeug täglich über die etwa 67 Kilometer lange Strecke lenkte. Das Fahren habe viel Spaß gemacht. „Wir haben viele positive Rückmeldungen erhalten.“ Deutlich spürbar sei zudem die Strom-Rückspeisung beim Bremsen gewesen, durch den stufenlosen Antrieb war die Fahrweise ruhiger als bei einem Bus mit Getriebe und als sehr angenehm empfanden alle die geringe Geräuschkulisse im Innenraum.

Trotz der vielen lobenden Worte: Der Bus zeigte auch Schwächen, die jedoch kurzfristig behoben wurden. Am dritten Testtag konnte er nicht auf seine Strecke geschickt werden. Neu eingespeiste Software hatte die Kommunikation zwischen der Strom-Ladesäule und den beiden Batterien gestört und so das vollständige Auf-

laden der 121 kWh-Stromspeicher verhindert. Der Lapsus lag somit nicht an dem Fahrzeug selbst, sondern an der Software der Ladetechnik. „Wir hatten nicht damit gerechnet, dass der Test insgesamt so gut verläuft“, sagt dazu Dr. Ebert. „Uns war bewusst, dass es sich hier um eine völlig neue und äußerst komplexe Technik handelt, die noch nicht vollständig ausgereift sein kann.“

Dem kleinen Linientest des Midi-Elektrobusses von Solaris soll im Frühjahr 2013 ein großer folgen. Zwei Jahre lang will die KVG einen Solo-Elektrobus im täglichen mehrstündigen Linienbetrieb prüfen. Das Fahrzeug soll auf Strecken mit sehr unterschiedlicher Topographie sowie bei Großveranstaltungen, darunter etwa während des Hessentages in Kassel im Juni 2013, eingesetzt werden.

Zehn Tage absolvierte ein Elektrobus von Solaris Testfahrten in Kassel

Foto: Dr. Heribert Menzel



Rhönbahn-Nachtbus: Start gelungen

(si) Die Planungen des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus für den ersten Nachtbus-Verkehr in der Region Fulda begannen erst im Juni, die Umsetzung erfolgte bereits im Rahmen des Fuldaer Schützen- und Volksfestes Ende Juli/Anfang August.

So wechselhaft wie das Wetter war am ersten Schützenfestwochenende auch die Nachfrage – anfangs eher ernüchternd. Am zweiten Festwochenende wurden die freitags und samstags jeweils um 23.20 Uhr und 1 Uhr ab der Ochsenwiese über ZOB entlang der Rhönbahn bis Gersfeld verkehrenden Busse schon deutlich stärker frequentiert.

Ein besonderer Dank gilt hier auch der zuständigen Genehmigungsabteilung beim Regierungspräsidium Kassel sowie dem Schützenfest-Generalunternehmer Heiner Distel aus München für seine hervorragende Unterstützung.

Trotzdem hat der Fahrgastverband die erste „Aktion sicher nach Hause“ in der

Region Fulda mit einem dicken Minus abgeschlossen und hofft, dass die eine oder andere Anliegerkommune oder Institution/Firma dem gemeinnützigen Verband Pro Bahn & Bus noch ein paar Euro Spende zukommen lässt (Konto: 0772260600, bei der Commerzbank AG Fulda, BLZ: 530 800 30).



Stefan Sitzmann vom Fahrgastverband stellt fest: „Das Ergebnis war zu erwarten, da der Bekanntheitsgrad erst noch aufgebaut werden muss und die Fahrpreise moderat gestaltet wurden. Die gleichen Erfahrungen haben wir anfangs auch in Lauterbach gemacht.“ In der benachbar-



Direkt gegenüber dem Festplatz fuhren die Nachtbusse Richtung Gersfeld ab

*Foto:
Stefan Sitzmann*

ten Kreisstadt Lauterbach fährt der Verband seit nunmehr 25 Jahren anlässlich des Prämienmarktes überaus erfolgreich „Mitternachtsbusse“. Dank des dortigen Bekanntheitsgrades dieser Sonderbuslinien sind die insgesamt 21 Busfahrten in Lauterbach zwischenzeitlich jedes Jahr proppenvoll und als Heimfahrerservice gar nicht mehr wegzudenken.

Überaus positiv ist hingegen insgesamt diese Nachtbus-Aktion bei den Festbesuchern und der Bevölkerung angekommen. Viele wünschen sich eine Ausweitung des Angebotes auch auf die direkte Stadtregion Fulda. Auch wurde der Wunsch nach einem dauerhaften bzw. regelmäßigen Nachtbusangebot sehr häufig an die ehrenamtlich tätigen Fahr-

gastbetreuer Michael Kolb und Stefan Sitzmann herangezogen.

Diese Erfahrungen und Anregungen werden nun gesammelt, ausgewertet und für künftige Planungen verwendet. Pro

Bahn & Bus wird mit den politisch Verantwortlichen in Kontakt treten, um ein für die Region Fulda neues Kapitel im öffentlichen Verkehr erfolgreich zu gestalten.



Kürzere Öffnungszeiten beim DB-Reisezentrum Fulda

(si) Seit dem 9. Juli 2012 sind die Öffnungszeiten des Reisezentrums der Deutschen Bahn AG im Bahnhof Fulda um wöchentlich knapp sieben Stunden gekürzt. „Diese erneute Reduzierung der Geschäftszeiten, verbunden mit einem permanenten Personalabbau im Servicebereich, lässt für die Zukunft des Fuldaer Reisezentrums mittelfristig nichts Gutes erwarten,“ so Michael Kolb, Vorstandsmitglied beim Fahrgastverband Pro Bahn & Bus Regionalverband Osthessen.

Diese Entwicklung verwundert umso mehr, als noch vor Wochen öffentlich der Bestand des Fuldaer Fahrkartenverkaufstandortes im Bahnhof als gesichert propagiert wurde. Wenn nun das Reisezentrum montags und dienstags bereits um 18.45 Uhr (bisher um 19 Uhr) schließt, mittwochs, donnerstags und freitags sogar um 17.45 Uhr dicht macht (bisher ebenfalls um 19 Uhr), samstags um 15.45 Uhr schließt (bisher um 16 Uhr) und an Sonn- & Feiertagen erst um 10 Uhr öffnet

(bisher um 9 Uhr) und bereits schon um 17.45 Uhr wieder die Kundenberatung einstellt (bisher um 19 Uhr), dann entspricht diese Leistungskürzung keineswegs dem Bedürfnis nach kundenfreundlichen Öffnungszeiten in einem Fernverkehrs-ICE-Bahnhof.

Während der Einzelhandel von Jahr zu Jahr die Geschäftszeiten ausweitet, fährt die Deutsche Bahn diese entgegen dem sich verändernden Kundenverhalten stetig zurück. Seit Öffnung des modernisier-

ten Reisezentrums im Bahnhof Fulda vor über zwanzig Jahren wurden die Geschäftszeiten um über 25 Prozent (ehemals fast 100 wöchentliche Öffnungszeiten, nunmehr knapp 74 Stunden) gekürzt. In den osthessischen Kreisstädten Bad Hersfeld und Lauterbach öffnen die dortigen DB Reisezentren mittlerweile an den Wochenenden überhaupt nicht mehr. Zudem werden die Bahnkunden auf den Automaten- und Internetverkauf gedrängt, obwohl dies die persönliche Reiseberatung auch zukünftig nicht ersetzen kann.

Sukzessive wird der Personalbestand auf ein historisches Minimum reduziert. Dies führt bisweilen zu massivem Personalmangel im Fahrkartenverkauf, der

bei krankheitsbedingten Personalausfällen in der jüngsten Vergangenheit schon öfters dazu geführt hat, dass in Bad Hersfeld und im Lauterbacher Nordbahnhof tagelang die Schalter geschlossen waren.

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus fordert daher ein Ende des Personalabbaus in diesem Servicebereich und eine dauerhafte Festschreibung von kundenfreundlichen Kernöffnungszeiten der verbliebenen DB Reisezentren in Osthessen. Seitens der Deutschen Bahn erklärte eine Sprecherin, dass von den Kürzungen lediglich die Randzeiten betroffen seien. Der Ticketverkauf sei demnach im Reisezentrum um 56 Prozent (!) in den vergangenen Jahren zurückgegangen. Ein Abbau von Personal sei nicht geplant.

Im ICE-Bahnhof Fulda wurden die Öffnungszeiten der Fahrkartenausgabe erneut gekürzt



Bahnhof Fulda seit einem Jahr ohne funktionierende Rolltreppe

(si) Der Bahnhof Fulda ist ein zentraler Bahnknotenpunkt in Deutschland und Hessen. Das Stationsentgelt von 11,46 Euro für jeden Zughalt scheint jedoch seit mindestens einem Jahr nicht gerechtfertigt, weil ein wichtiges Teil der Infrastruktur nicht funktioniert.

Denn mindestens so lang läuft die Rolltreppe nicht. Hinzu kommt, dass der Aufzug regelmässig seinen Dienst versagt. Der Bahnhof Fulda gibt ein trauriges Bild ab, wenn solch wichtige technische Hilfsmittel funktionsuntüchtig sind.

Zum nunmehr einjährigen Jubiläum der "vorübergehend" stillgelegten Rolltreppe im Bahnhof Fulda gratuliert der Pro Bahn & Bus Regionalverband Osthessen. Die Rolltreppe von der Tiefebene (Durchgang/ReiseZentrum) zu den Zügen nach Frankfurt und in den Vogelsberg ist in die Jahre gekommen und soll ausgewechselt werden.



Die Rolltreppe im Bahnhof Fulda steht seit einem Jahr still Foto: Stefan Sitzmann



Es passiert allerdings nichts - abgesehen davon, dass der alternative Aufzug öfters auch "außer Betrieb" ist und einen eher schmutzigen und verschmutzten Eindruck hinterlässt. Für mobilitätseingeschränkte Personen ein unhaltbarer Zustand in einem Vorzeige-ICE-Bahnhof.

Die Bahn bittet um Verständnis, aber nach solch langer Zeit des Stillstands geht das Verständnis der Fahrgäste irgendwann zu Ende

Vogelsbergbahn: Fahrzeiten lassen Halt in Wallenrod zu

(ml/fl) Seit Dezember 2011 halten im Lauterbacher Stadtteil Wallenrod (900 Einwohner) keine Regionalbahnen mehr. Dagegen erhob sich starker und sehr kreativer Protest, unter anderem mit einem Pfeifkonzert der Anwohnerinnen und Anwohner – die Hessenschiene berichtete.

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV hatte den Halt zusammen mit dem benachbarten Renzendorf in seinem neuen Fahrplankonzept für die Vogelsbergbahn gestrichen, angeblich primär wegen Fahrzeitproblemen zwischen den System-Kreuzungsbahnhöfen Ehringshausen und Lauterbach.

Ob eine finanzielle Bilanz bei einer Einzelbetrachtung der Station Wallenrod jemals positiv, war kann sicherlich bezweifelt werden, aber dies dürfte selbst auf die großen Stationen zwischen Gie-

ßen und Fulda zutreffen. Der Zug fährt aber sowieso, weil für die Vogelsbergbahn mit dem Ausbaukonzept erfreulicherweise eine Grundsatzentscheidung zum langfristigen Erhalt getroffen wurde. Es ist für Wallenrod also „nur“ der Halt zu bezahlen, der sich zuletzt seltsamerweise verteuert hat. Satte 2,84 Euro betrug die Stationsgebühr zum Schluss, umgerechnet knapp 40.000 Euro im Jahr wären also fällig, wenn jeder HLB-Zug Wallenrod anfahren würde und Leute ein- und aussteigen könnten.

*An einem nebligen Morgen im Herbst 1991 kreuzen zwei Schienenbusse im Bahnhof Wallenrod
Foto: Stefan Sitzmann*



Angeblich war der Preis aber nicht maßgebend für die Schließung der Halte Wallenrod und Renzendorf, sondern der Zeitverlust. „Aus fahrplantechnischen Gründen...“ hieß es offiziell stets als Begründung beim RMV und beim zuständigen Zweckverband, „...können die Züge nicht in Renzendorf und Wallenrod halten, sonst schaffen wir die 27 Minuten zwischen Ehringshausen und Lauterbach nicht“.

Probleme gab es sehr schnell auch mit dem Ersatzverkehr, vor allem mit der Bestellung des Anruf-Linientaxis ALT. Die hatte anfangs mindestens eine Stunde vor Abfahrt zu erfolgen, für die frühmorgendlichen Fahrten sogar bereits am Abend zuvor. Inzwischen wurde das Problem mittels eines Gespräches zwischen dem ALT-Unternehmer und dem Pro Bahn & Bus Regionalverbandsvorsitzenden abgemildert. Was bleibt, ist das Problem des sehr unübersichtlichen ALT-Fahrplanes. Einige Fahrten finden nur Montag bis Freitag statt, einige nur am Samstag, einige nur am Sonntag, und überhaupt viele nur an Schultagen. Für viele ist der Fahrplan nur schwer zu durchschauen... Die Mitnahme von Fahrrad, Kinderwagen und Rollstuhl ist ausgeschlossen bzw. problematisch. Rollatoren können von einigen Autos des ALT/Taxi-Unternehmens aber transportiert werden.

Nach Ansicht des Pro Bahn & Bus Regionalverbandes Osthessen lässt sich der Halt Wallenrod durchaus in den Vogelsbergbahn-Fahrplan integrieren. An der Mindest-Aufenthaltszeit von drei Minuten je Fahrtrichtung in Lauterbach

auf Grund der veralteten Signaltechnik kommt derzeit kein Fahrplangestalter vorbei, die neue Streckenhöchstgeschwindigkeit der Vogelsbergbahn von 120 km/h wird aber noch nicht konsequent genutzt. Außerdem verringern zustands- und baubedingte Langsamfahrstellen nach wie vor die Geschwindigkeit. Die hohe Anfahrbeschleunigung der Hessenbahn-Triebwagen vom Typ LINT kompensiert die Verzögerungen aber zumindest teilweise.

Völlig unproblematisch wäre der Halt bei denjenigen Zügen einzuführen, die in Alsfeld beginnen oder enden. Eine Fahrzeitverlängerung von zwei bis drei Minuten für einen zusätzlichen Halt fällt hier überhaupt nicht ins Gewicht, würde den Wallenroder Bürgerinnen und Bürgern aber die Teilnahme am frühmorgendlichen Pendlerverkehr ermöglichen. Tagsüber könnten die Halte Zellromrod und Wallenrod alternierend, also jeweils zweistündlich, angefahren werden. Damit würde an zwei Stationen mit ähnlichem Fahrgastpotenzial ein Zweistundentakt angeboten. Aus Sicht unseres Verbandes ein schmerzlicher, aber gerechter Kompromiss bis zur Modernisierung der Signaltechnik, die dann weitere Fahrzeitverkürzungen ermöglicht.

Diesen Vorschlag unterbreitete Pro Bahn & Bus Osthessen allen Mitgliedern des Vogelsberger Kreistages Anfang September 2012 in einer Rundmail. Die Öffentlichkeit erfuhr davon in einer Pressemitteilung. Dies führte am 10. September dazu, dass das Thema im Kreistag verschoben wurde und mit dem neuen Fahrplanentwurf zurück in den zuständigen Ausschuss geschickt wurde.

Erneute Chance für die Lumdatalbahn

(fl) Die mittelhessische Lumdatalbahn verband im Personenverkehr zuletzt, das heißt bis zum Mai 1981, die Kernorte von Rabenau (Londorf) und Allendorf/Lumda sowie drei Stadtteile von Staufenberg (Treis, Mainzlar, Daubringen) mit dem Industriestandort Lollar und der Universitätsstadt Gießen. Bereits zwei Jahrzehnte vorher endete der Personenverkehr auf der Weiterführung nach Grünberg.

Das mittlere Lumdatal ist heute eine weitgehend industriefreie Wohnregion mit stagnierenden oder bereits rückläufigen Einwohnerzahlen. Für einen nennenswerten Tourismus fehlen landschaftliche und kulturelle Höhepunkte. Die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln beschränkt sich auf Landesstraßen und eine darauf verkehrende Buslinie mit akzeptabler Vertaktung, aber zu langen Fahrzeiten.

Die im Landkreis Gießen seit 2010 amtierende Landrätin Anita Schneider (SPD) hat die Stärkung des ländlichen Raumes zu einem ihrer hauptsächlichen Arbeitsgebiete erklärt. Auch in den Anliegerkommunen der Lumdatalbahn setzt sich die Ansicht durch, dass dem drohenden Einwohnerverlust nur mit einer bestmöglichen Infrastruktur begegnet werden kann, was sich in aktuellen Koalitionsverträgen äußert. Dazu gehört für die Lumdatalbahn AG die Wiedereröffnung der Lumdatalbahn. Nur mit einem schnellen und komfortablen Nahverkehrsmittel, insbesondere für Pendler, Schüler und Senioren, wird das Lumdatal als Wohnort attraktiver, um den demographischen Trend „weg vom Land“ umzukehren. Wenn Familien heute ein Zweit- oder sogar ein Drittauto benötigen, um mobil zu sein, dann wird der Vorteil niedriger Wohnkosten schnell durch hohe Fahrtkosten

zunichte gemacht.

Im Sommer 2012 wurde auf Basis von Koalitionsverträgen eine Vereinbarung zwischen den vier Anrainerkommunen (Rabenau, Allendorf/Lumda, Staufenberg, Lollar) dem Landkreis Gießen und der Lumdatalbahn AG getroffen. Ziel der Vereinbarung ist die gemeinsame Beauftragung eines Planungsbüros für eine Vorstufen-Untersuchung zu einer erneuten Nutzen-Kosten-Untersuchung. Vorstufen-Untersuchungen werden durchgeführt, um preiswert abzuschätzen, ob sich die Durchführung der sehr viel aufwändigeren und teureren Nutzen-Kosten-Analyse überhaupt lohnt. Die Vorstufen-Untersuchung wird von den Beteiligten gemeinsam finanziert. Die inhaltliche Arbeit, beispielsweise in einem begleitenden Arbeitskreis, wird gleichberechtigt zwischen den Vertragspartnern erfolgen.



Die heutige Arbeit der Lumdatalbahn AG

An den großen Verkehrsverbänden RMV und NVV geht im hessischen Schienenverkehr heute kein Weg vorbei. Die Zuständigkeiten sind klar geregelt. Ohne eine Bestellung aus Hofheim oder Kassel fährt in den Verbundgebieten kein

*Ohne Fleiß (und Schweiß)
kein Preis. Die Arbeitskraft
weniger Ehrenamtlicher und
die Gelder der ...*



Regionalzug. Träumereien von einer „Bahn von unten“ mit hohem Ehrenamts-Anteil und kleinem Budget haben in Hessens realer Verkehrswelt keinen Platz. Bundesweit gibt es ohnehin nur etwa ein halbes Dutzend Bahnstrecken mit Schienen-Personenverkehrs-Charakter, die sich aus idealistisch motivierten Anfängen heraus zu regulär bestellten und finanzierten Regelverkehrsstrecken entwickelt haben. Als Beispiele seien die baden-württembergische Ermstalbahn und die brandenburgische „Prignitzer Eisenbahn“ genannt. Der bescheidene „Boom“ der idealistisch motivierten Eisenbahnen fand in den ersten Jahren nach der Bahnreform statt. Derzeit sind Neugründungen die absolute Ausnahme.

Erfolgversprechender als der gut gemeinte Versuch, eine „Bürgerbahn“ zu entwickeln, wie es die LB AG etwa in den ersten zehn Jahren ihres Bestehens versuchte, ist es sicher, Überzeugungsarbeit innerhalb des bestehenden hochkomplizierten Systems aus politischen Gremien, Bestellorganisationen und Verkehrsunternehmen zu leisten. Dieser Weg führt auch in Hessen bisweilen zum Erfolg, wie der aktuelle Beschluss über die Wieder-

inbetriebnahme der Strecke Frankenberg – Korbach unterstreicht. Das Bürgerengagement im Edertal wurde hauptsächlich innerhalb der Verbände VCD, Pro Bahn & Bus / AFS und PRO BAHN sowie innerhalb eines Teils der politischen Parteien geleistet. Im Lumdatal ist das Bürger-Engagement noch deutlicher sichtbar, denn ohne die ehrenamtlich geleistete Arbeit wären die Schienen schon lange unter hohen Bäumen verschwunden. Auf politischer Ebene wurde nach den letzten Kommunalwahlen die Lumdatabahn Gegenstand der Koalitionsverträge in Lollar, Staufenberg und im Gießen (Kreisparlament).

Der Ruf nach der Wiederinbetriebnahme der Lumdatabahn muss allerdings sehr viel lauter und vielstimmiger ausfallen, wenn er in Wiesbaden und Hofheim tatsächlich gehört werden soll. Es gibt innerhalb des RMV-Gebietes einen Verteilungskampf der Regionen. Südhessen steht in der Regel gut da, wenn es um Investitionen in den Schienen-Nah-



... LB AG-Aktionäre sorgen dafür, dass die Lumdatalbahn noch immer als intakter Verkehrsweg zur Verfügung steht.

mehr als 20 Jahre nach Einstellung des Güterverkehrs eine wertvolle Infrastruktur, die jederzeit wieder für Verkehrsaufgaben zum Wohle der Region genutzt werden kann.

Die Lumdatalbahn braucht eine weitere Chance

verkehr geht. Beispielsweise wurde die Odenwaldbahn als eine der wenigen RMV-Strecken generalsaniert. Mittelhessen verhält sich dagegen viel zu ruhig im Wettbewerb der Regionen.

Die Lumdatalbahnstrecke zwischen Staufenberg-Mainzlar und Rabenau-Londorf wurde auch 2011 weiter von Bewuchs freigehalten und es wurden kleinere Reparaturen durchgeführt. Die Arbeiten dienen dem Erhalt der Infrastruktur und werden nach wie vor von wenigen Aktiven ausgeführt, die für die Lumdatalbahn AG seit vielen Jahren ehrenamtlich und ohne Bezahlung aktiv sind. Seit Ende 2010 kümmert sich auch der Verein Lumdabahn e.V. darum, neues Leben auf die Schienen zu bringen.

Finanzielle Mittel fließen lediglich in den Kauf von Arbeitsmaterialien. Dabei ist Sparsamkeit oberstes Prinzip, damit die Strecke noch möglichst lange erhalten werden kann. Die obere Lumdatalbahn bleibt somit auch mehr als 30 Jahre nach Einstellung des Personenverkehrs und

Die Zahl der Fahrgäste im öffentlichen Personennahverkehr steigt bei den ca. 450 ÖPNV-betreibenden Mitgliedsunternehmen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) seit 2001 jährlich um etwa ein Prozent ⁽¹⁾. Die jährliche Ertragssteigerung aus Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichszahlungen liegt derzeit sogar deutlich darüber⁽¹⁾. Wer Busse und Bahnen benutzt, schont die Umwelt, denn der Energieeinsatz pro Reisendem liegt in öffentlichen Verkehrsmitteln 40 Prozent unter dem Wert für PKW-Nutzer⁽¹⁾. Faktisch bessern sich also die Rahmenbedingungen für den Nahverkehr, auch auf der Schiene, wenngleich nicht alle deutschen Landesregierungen diesem Trend mit verbesserten Angeboten Rechnung tragen können – oder wollen.

Quelle: (1) Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV – Broschüre ÖPNV / Güterverkehr – Daten & Fakten 2011/2012.

Kommen die neuen Talent 2-Züge zum Fahrplanwechsel auch nach Mittelhessen?

(lk) Nachdem der Großraum Berlin-Brandenburg die Talent 2 - Züge erhalten hat (damit sollte u.a. der neue Großflughafen bedient werden, dessen Eröffnung jüngst auf Oktober 2013 verschoben worden ist), erhält zurzeit das E-Netz Franken-Thüringen die neuen Züge. Zum Fahrplanwechsel im Dezember sollen die Fahrgäste dort ohne Umsteigen von Nürnberg nach Sonneberg in Thüringen oder nach Jena fahren können. Angebunden an das Netz sind beispielsweise auch Bamberg, Coburg und Würzburg.

Für den geplanten Einsatz in Mittelhessen beim Mittelhessenexpress Frankfurt – Treysa/Dillenburg sowie bei der Regionalbahnlinie Hanau – Gießen finden sich hingegen kaum Informationen. Der für die Bestellung zuständige Rhein-Main-Verkehrsverbund schreibt auf eine Anfrage: „Die aktuellen Planungen sehen

ab Dezember den Einsatz neuer Fahrzeuge des Typs Talent 2 auf den RMV-Linien 30, 40 und 33 vor. Damit werden u. a. die bislang eingesetzten Fahrzeuge auf der RMV-Linie 33 sowie die RB-Züge zwischen Gießen und Friedberg ersetzt. Wir freuen uns infolge der wettbewerblichen Vergabe der Verkehrsleistungen den

In Nürnberg sind die neuen Talent 2-Fahrzeuge bereits im Einsatz



*Blick in den
Innenraum
des neuen
Triebwagens*



Fahrtkomfort auf den beiden Linien erhöhen zu können und gleichzeitig zwischen Hanau und Friedberg auch sonntags wieder direkte Fahrangebote machen zu können“. [...]

Weiter schreibt der RMV: „Zusätzliche Fahrten während der laufenden Vertragslaufzeit bis Dezember 2012 an Sonntagen sind nicht vorgesehen. Damit verbunden wären Kostenmehraufwände vor allem im Personalbereich, denen keine ausreichende Finanzierung gegenüber steht“. Dies überrascht, da eine Aufnahme des Sonntagsverkehrs im Abschnitt Hanau-Friedberg bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 vorgesehen worden war. Derzeit verkehren dort leihweise Züge des Typs GTW 2/6 der Hessischen Landesbahn, besetzt mit Personal von der Deutschen Bahn.

Die Frage nach dem Zulassungsstatus der Garnituren für das Mittelhessenetz

beantwortete das Eisenbahn-Bundesamt in Bonn Ende Juli mit folgender Auskunft: „Die „Talent 2-Fahrzeugvarianten für das Mittelhessenetz sind noch nicht vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zugelassen. Aktuell liegen uns hierfür auch keine Unterlagen zur Prüfung vor.“

Fahrgäste können nur hoffen, dass bis Dezember auch die Betriebsgenehmigung für die mittelhessischen Züge vorliegt. Die Züge stellen auf jeden Fall eine Verbesserung gegenüber den ungeliebten Triebwagen der Baureihen 425/426 dar. So haben die neuen Züge einen wesentlich großzügigeren Innenraum, bequemere Sitze mit mehr Beinfreiheit, durchgehende Gepäckablagen sowie eine Spaltüberbrückung, die den Spalt zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug beim Ein- und Aussteigen verschwinden lässt. Außerdem nerven die Züge nicht durch laute Antriebsgeräusche, wie es bei ihren Vorgängern oft der Fall war.

Lahn-Dill – zahlreiche Buslinien wechseln ihren Fahrplan mitten im Sommer

(fl) Einen Planwechsel mitten in der laufenden Fahrplan-Periode gab es am 13. August 2012 für zahlreiche Linien rund um Wetzlar. Die lokale Nahverkehrsgesellschaft Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (VLDW) hat insbesondere für die Gemeinde Schöffengrund und die Stadt Braunfels zum Teil völlig neue Linienführungen gewählt.

So erreicht zum Beispiel die Linie 160 Brandoberndorf – Oberwetz – Niederwetz – Schwalbach – Wetzlar nicht mehr Wetzlar, sondern wurde auf einen Ringverkehr innerhalb der Großgemeinde Schöffengrund umgestellt. Es ist jetzt laut Fahrplan grundsätzlich ein Umsteigen von und zur Linie 170 in Schwalbach vorgesehen, in der Praxis werden aber auch durchgehende Fahrten mit Wechsel der Linienbezeichnung angeboten. Der neue Fahrplan bringt zwischen Wetzlar und Schöffengrund ein besser vertaktetes Angebot – und prinzipiell auch die fahrplantechnische Voraussetzung, die jetzt untergeordnete Linie 160 auf einen Kleinbus- oder Anrufsammeltaxi-Verkehr umzustellen.

Beim Braunfelser Stadtverkehr wurde hingegen der bisherige Ringverkehr der Linie 182 aufgegeben und durch Pendelfahrten Braunfels – Philippsstein – Altenkirchen ersetzt. Ein neues vertaktetes Angebot verbindet als Linie 174 Braunfels mit Schöffengrund-Schwalbach und ersetzt in den beiden Braunfelser Stadtteilen Bonbaden und Neukirchen wiederum die entfallenden Fahrten der „Stadtlinie“ 182.

Weitere Änderungen betrafen etwa den Busverkehr ins Lempthal. Die Fahrten der Linie 200 Wetzlar – Aßlar – oberes Lempthal – Ehringshausen wurden grundsätzlich aufgeteilt, die Fahrten zwischen dem oberen Lempthal und Ehringshausen

verkehren jetzt als Linie 202. In Ehringshausen wurden zwei neue, allerdings selten bediente Haltestellen in einem Wohngebiet eingerichtet.

Auf den Schöffengrunder und Braunfelser Linien verlor ein Teil der Fahrpläne dann zum 1. Oktober schon wieder seine Gültigkeit. Kanal-Bauarbeiten in Bonbaden bedingen hier umfangreiche Umleitungsverkehre, unter anderem bei der erst zum 13. August neu gestalteten Linie 174. Auch hier erfolgte die öffentliche Ankündigung äußerst kurzfristig.

Kurze und zum Teil unvollständige Ankündigungen von Straßensperrungen durch „Hessen-Mobil“ (früher Amt für Straßen- und Verkehrswesen) sind im Lahn-Dill-Kreis mittlerweile zum generel-

Zahlreiche Fahrpläne von Buslinien im VLDW-Gebiet wurden im Sommer geändert

Foto: F. Lang



len Problem geworden, worunter auch der Busverkehr leidet. Es wäre sehr wünschenswert, wenn hier ähnlich langfristig und umfangreich informiert würde, wie es beim Schienenverkehr der Deutschen Bahn mittlerweile üblich geworden ist.

Sehr spät erfolgte die Fahrgastinformation auch bei den umfangreichen Planänderungen zum Schuljahresbeginn. Die Wetzlarer Neue Zeitung konnte erst am Samstag, den 11. August 2012 in einem größeren Artikel über die ab dem darauf folgenden Montag erfolgenden Änderungen berichten. Aus Fahrgastsicht sind Planwechsel während der laufenden Fahrplan-Periode ohnehin problematisch, denn die

gedruckten Fahrplan-Bücher verlieren so ihre Gültigkeit.

Alle betroffenen Linien werden übrigens vom global aktiven Verkehrsunternehmen Transdev betrieben. Transdev fusionierte mittlerweile mit Veolia Verkehr. Aus dem Betrieb der Lahn-Dill-Linienbündel zu den festgeschriebenen Konditionen möchte das Unternehmen wohl am liebsten aussteigen. Zuvor waren die Linien bei der „Verkehrsgesellschaft Mittelhessen (VM)“ angesiedelt, einem ehemaligen Zusammenschluss von mittelständischen Unternehmen, der dann wiederholt seinen Eigentümer wechselte. In der VM-Zeit waren überdurchschnittlich viele Fahrgastbeschwerden zu verzeichnen.

Stellungnahme des VLWD

Wegen der ungewöhnlichen Fahrplan- und Linienänderungen im Fahrplanjahr baten wir die Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (VLDW) um eine Stellungnahme. Hier die Antwort:

...“Die Fahrplanoptimierungen waren aus wirtschaftlichen Gründen notwendig und Vorgabe unseres Aufsichtsrates. Die Veränderungen wurden im Vorfeld mit den Kommunen abgestimmt und einzelne Pressemitteilungen für die jeweiligen Kommunen zur Veröffentlichung in den Gemeindeblättern am 19.07.2012 versand. Lediglich die allgemeine Pressemitteilung wurde zeitnah zum Umsetzungstermin am 13.08.2012 an die örtliche Presse versand. Der Umsetzungszeitpunkt wurde für die drei Linienbündel im südlichen Kreis nach den Sommerferien gewählt, weil generell zum Schuljahresbeginn, schulbedingte Anpassungen durchzuführen sind und weil zum Fahrplanwechsel im Dezember weitere Optimierungsmaßnahmen auf drei anderen Linienbündeln anstehen. Diese Veränderungen wurden aus planungstechnischen Gründen auf zwei Zeitpunkte aufgeteilt.

Mit freundlichen Grüßen

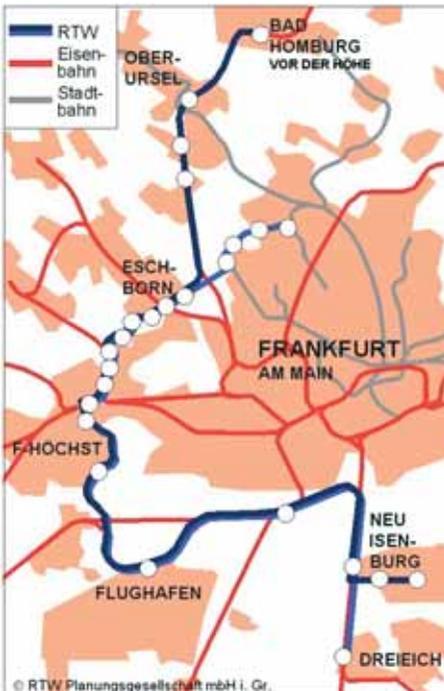
i.A. Simone Friedrich
Planung & Marketing

Planung der Regionaltangente West geht weiter

(ws) Am 12. September 2012 haben Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung der Planungsgesellschaft für eine Regionaltangente West (RTW) einstimmig beschlossen, dass die Planung über das Jahresende 2012 weitergeführt werden soll. Damit endet die Unsicherheit über eines der größten Bauvorhaben für den ÖPNV im Rhein-Main-Gebiet.

In den letzten Monaten führte die finanzielle Lage der Kommunen und des Landes Hessen zu Besorgnissen, ob dieses Projekt, das Investitionen im Umfang von rund 380 Millionen Euro erfordert, weiterhin eine realistische Chance auf seine Verwirklichung habe. Bei der RTW, die sowohl die Frankfurter Nordweststadt als auch Bad Homburg und Oberursel über Eschborn und Frankfurt-Höchst mit dem Flughafen und im weiteren Verlauf

mit Dreieich und Neu-Isenburg im Landkreis Offenbach verbinden soll, bestand die Gefahr, dass der Vertrag zum Jahresende 2012 ausgefallen wäre, wenn nicht durch die Gesellschafter – die Städte Frankfurt und Bad Homburg, die Kreise Hochtaunus, Maintaunus und Offenbach sowie den RMV – eine Verlängerung beschlossen worden wäre. Alle bisher aufgewandten Planungskosten wären damit verloren gewesen.



Um dieses Ende zu vermeiden und einen positiven Beschluss vorzubereiten, hatte der Bad Homburger Oberbürgermeister Michael Korwisi für Mitte August die Vertreter der Kommunen und des Verkehrsverbundes eingeladen. Diese Initiative stieß auf ein positives Echo, und die Beteiligten appellierten an das Land Hessen, seine früheren Zusagen zu bestätigen.

Das Hessische Verkehrsministerium wies anschließend darauf hin, dass die RTW im Koalitionsvertrag enthalten, allerdings von einer Kostenbeteiligung des Bundes abhängig sei.

Auch die Landtagsabgeordneten Dr. Frank Blechschmidt (FDP) und Holger Bellino (CDU), zugleich Geschäftsführer



ihrer Landtagsfraktionen, sprachen sich für den Bau der Tangentenbahn aus, ebenso die Kreistage Offenbach und Main-Taunus. Der Landrat des Main-Taunus-Kreises, Michael Cyriax, und der Verkehrsdezernent der Stadt Frankfurt, Stefan Majer, betonten, dass die RTW ein überaus sinnvolles Projekt für das Rhein-Main-Gebiet sei, weil es dessen westliche Regionen miteinander verbinde, ohne die schon stark belasteten Schienenwege der Stadt Frankfurt zusätzlich zu belasten. Es müsse in den kommenden Monaten alles getan werden, um die Trasse frei zu halten und das Baurecht zu schaffen.

Immerhin ist vorgesehen, 25 Kilometer der insgesamt 44 Kilometer langen Strecke neu zu bauen.

Auch bestehende Strecken, wie hier die S5 bei Bad Homburg, sollen in die Regionaltangente West einbezogen werden

Verzögerung beim Stadtbahnbau in Bad Homburg

(ws) Hoffentlich wird nicht der Bau der Regionaltangente West (RTW) zu einer ähnlich „unendlichen Geschichte“ wie die derzeit geplante Verlängerung der Stadtbahnstrecke in Bad Homburg. Seit Ende des Jahres 1971, als die Überlandstraßenbahnlinie 25 Frankfurt – Bad Homburg zur Stadtbahnlinie U2 wurde und ihren Endpunkt „vorübergehend“ vom heutigen Rathausplatz nach Gonzenheim verlegte, wird mit wechselnder Intensität versucht, die Bahn wieder näher an das Stadtzentrum anzuschließen.

Derzeit läuft das Planfeststellungsverfahren, das bis zum Jahresende 2012 abgeschlossen werden wird. Bis dahin sollen 210 Einwendungen von Trägern öffentlicher Belange und 1075 Einwendungen von Privatpersonen bearbeitet sein.

Am 8. Mai 2012 trafen sich die Vertreter der Städte Frankfurt und Bad Homburg sowie aller anderen Beteiligten und erklärten einmütig die Zustimmung und Unterstützung des Projekts, das einen guten Kosten-Nutzen-Faktor aufweisen kann.



Der Bahnhof Bad Homburg soll Endpunkt der Stadtbahnlinie U2 werden. Neue Forderungen einer Landesbehörde nach alternativen Planungen verzögern das Vorhaben

Eine Verzögerung könnte sich jedoch durch die Stellungnahme des Landes Hessen, vertreten durch das Straßen- und Verkehrs-Management Hessen mobil, ergeben. Diese Behörde ist für die Förderung aller ÖPNV-Baumaßnahmen zuständig. Sie macht nun die Gewährung eines finanziellen Zuschusses von einer Alternativplanung abhängig. Darin soll berechnet werden, welche Kosten bei einem rein oberirdischen Trassenverlauf entstünden im Vergleich zu der in Gonzenheim geplanten teilweise unterirdischen Führung.

Diese Forderung des Landes kommt für alle Beteiligten unerwartet, denn man hatte im Vorfeld der Planung lange die Vor- und Nachteile beider Möglichkeiten

gegeneinander abgewogen. Daher wirkt dieses Verhalten als Verzögerungstaktik.

Sollte die Behörde nur die oberirdische Lösung befürworten, könnte das die Planung und Realisierung des gesamten Vorhabens um viele Monate zurückwerfen oder gänzlich verhindern. Im Zweifelsfall würde sich der Zuschuss des Landes erheblich vermindern, so dass die Stadt Bad Homburg die Mehrkosten allein übernehmen müsste.



Bad Vilbel: Neue Bahnstufunterführung er6ffnet

(jl) Mit einer „Teilbetriebnahme“ hatte die Stadt Bad Vilbel am 31. August zur Einweihung der neuen Bahnstufunterf6hrung am Nordbahnhof eingeladen. Auch wenn das insgesamt 7,5 Millionen Euro teure Projekt noch nicht ganz abgeschlossen ist, k6nnen die Bahnfahrgeäste die Unterf6hrung bereits nutzen.

Neben dem abgeschlossenen Bau eines elektronischen Stellwerks ist die Inbetriebnahme der Unterf6hrung ein weiterer wichtiger Schritt f6r den viergleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn im Abschnitt Bad Vilbel - Frankfurt-West. „Die Unterf6hrung ist ein ganz wichtiger Schritt f6r die Nutzer der Bahn, aber auch f6r die Stadt,“ sagte Bad Vilbels B6rgermeister Thomas St6hr. Das alte Bauwerk sei nicht barrierefrei, klein und von vielen Nutzern kritisiert worden. Trotzdem habe das Eisenbahnbundesamt zun6chst daf6r pl6diert, die alte Unterf6hrung nur zu „ert6chtigen“.

Um trotz der Klage gegen den viergleisigen Ausbau mit dem Bau beginnen

zu k6nnen, hat die Stadt die Bauherrschaft 6bernommen. „Gratulation!“, lobte Klaus Vornhusen, als Konzernbevollm6chtigter f6r Hessen der oberste Bahnmanager f6r Hessen. F6r den viergleisigen Ausbau der Strecke gebe es „gute Signale“. Nachdem die Klage ausger6umt sei, gehe es jetzt darum, Finanzierungsvertr6ge und Nachbesserungen beim Ersch6tterungsschutz zu planen. Der Ausbau stehe jedoch „nicht unmittelbar“ an. Auch f6r das Bahnstufgeb6ude hat die Bahn derzeit keine Nutzungspl6ne.

Die Zeiten des alten, d6steren Tunnels am Nordbahnhof sind vorbei. Seit September kann neben der neuen Unterf6hrung auch eine barrierefreie Rampe genutzt werden, die den Zugang f6r Radfahrer und mobilit6tseingeschr6nkte Personen erm6glicht. Zu den Bahnstufen f6hren neben Treppen auch je



Eingang zur Unterf6hrung von der Stadtseite her. Von rechts f6hrt die Rampe zur Unterf6hrung hin



Die Rampe kann gegenüber einem Fahrstuhl nie ausfallen, so dass auch für mobilitätseingeschränkte Personen ein Zugang der Unterführung immer möglich ist

und verfüllt. Das alte Empfangsgebäude wurde zum 19. April verschlossen. Durch den Teilabbruch der alten Fußgängerunterführung konnte dann die behindertengerechte Rampe auf der Ostseite fertiggestellt werden.

Die Unterführung wird etwa 7,5 Millionen Euro kosten. Davon trägt die Bahn eine Million, das Land vier bis fünf Millionen und die Stadt den Rest von etwa zwei Millionen Euro, erläuterte Stöhr. Ende des Jahres werde das gesamte Bauwerk fertiggestellt. Im Frühjahr sollen dann die Zugänge an beiden Seiten gestaltet werden. Fördermittel würden beantragt, um später auch den Bahnhofsvorplatz neu zu gestalten, der zum Teil der Bahn gehört. Die neue Unterführung wird von sechs Gleisen überquert; zwei Durchfahrts- und vier Nebengleise. Auf der Ostseite wird das alte, nicht mehr genutzte Gleisfeld nicht untertunnelt.

ein Aufzug pro Bahnsteig. Im neuen Tunnel gibt es viel Licht und Werbung für die Burgfestspiele sowie andere städtische Highlights.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Fußgängerunterführung konnte die alte Fußgängerunterführung außer Betrieb genommen, teilweise abgebrochen und verfüllt werden. Ebenso werden die alten Bahnsteigdächer und Treppezugänge abgebrochen



Breit und übersichtlich präsentiert sich die Unterführung

Weitere Bahnhöfe zwischen Hanau, Friedberg und Fulda werden erneuert

(fl) „Im Kinzigtal wurden in den vergangenen zehn Jahren über 16 Millionen Euro in die Bahnhofsinfrastruktur investiert, unter anderem in Flieden (9,2 Millionen Euro in 2006; 1.400 Reisende/Tag), Wächtersbach (1,8 Millionen Euro; 3.900 Reisende/Tag) und Neuhaus (1,6 Millionen Euro; 1.200 Reisende/Tag).

Zahlreiche Bahnhöfe wurden mit Mitteln aus dem Konjunkturpaket des Bundes baulich aufgewertet, so z. B., Hailer-Meerholz (ca. 205.000 Euro für die Sanierung von Personenunterführung und Treppeneinhausung), Steinau (Straße) (ca. 300.000 Euro für Dachsanierung), Maintal Ost (ca. 250.000 Euro für neue Bahnsteigbeläge) und Nidderau (ca. 250.000 Euro für Bahnsteige und die Sa-

nierung der Personenunterführung). Zusätzlich wurde flächendeckend in neue Wetterschutzhäuser und verbesserte Fahrgastinformation investiert.“ So erfreulich die Pressemeldung der Deutschen Bahn AG über die Bahnhofsmodernisierungen auch ist, so regt sie den heimatkundlich Interessierten doch zum Schmunzeln an, denn von den sieben genannten Stationen liegen gerade einmal

Über die neue Rotunde erfolgt jetzt am Wächtersbacher Bahnhof der Zugang zu den Gleisen. Neben einem überdachten Treppenabgang steht auch eine langgezogene Rampe zur Verfügung

Foto: Friedrich Lang



drei tatsächlich im Kinzigtal...

Und weiter: „Zukünftig sollen mit der im August 2011 zwischen dem Land Hessen, den Verkehrsverbänden und der DB abgeschlossenen Rahmenvereinbarung Personenbahnhöfe in den kommenden sieben Jahren rund 258 Millionen Euro in die hessische Bahnhofsinfrastruktur investiert werden. Teil der Rahmenvereinbarung ist im Kinzigtal der barrierefreie Ausbau für die Bahnhöfe Wächtersbach (5 Millionen Euro – hat begonnen; 3.900 Reisende/Tag), Bad Soden-Salmünster (5,9 Millionen Euro vsl. ab 2014; 2.100 Reisende/Tag), Schlüchtern (7,4 Millionen Euro vsl. ab 2015; 2.200 Reisende/Tag), Ostheim (1,9 Millionen Euro nach 2016; 400 Reisende/Tag) und Bruchköbel (3,3 Millionen Euro nach 2016; 800 Reisende/Tag). Im Rahmen der geplanten Bauprojekte Nordmainische S-

Bahn, Ausbau Hailer-Meerholz–Gelnhausen und der ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda sollen auch die Bahnhöfe Hanau Hbf, Gelnhausen und Hailer-Meerholz modernisiert werden.“

Auch hier geht die Deutsche Bahn recht großzügig mit der Geographie um. Aber sicher können auch Bruchköbel und Ostheim die Investitionen ähnlich gut gebrauchen wie die tatsächlich im Kinzigtal liegenden übrigen Bahnhöfe. Pro Bahn & Bus begrüßt die vorgesehenen Verbesserungen – und bedauert, dass sich der wichtige Bahnhof Gelnhausen noch lange – eventuell sogar sehr lange – gedulden muss. Denn die Planung für die Aus- und Neubaustrecke kommt äußerst langsam voran. Gelnhausen ist Sitz der Main-Kinzig-Kreisverwaltung, der Bahnhof bietet außerdem Umsteigemöglichkeiten zur Lahn-Kinzig-Bahn.

Zwei Tunnelstationen der S-Bahn Rhein-Main werden modernisiert

(fl) An zwei Tunnelstationen der S-Bahn Rhein-Main wurden im Sommer 2012 größere Unterhaltungsarbeiten durchgeführt. Die ältesten Tunnelstationen Frankfurt Hauptbahnhof, Frankfurt Taunusanlage und Frankfurt Hauptwache sind mittlerweile seit 34 Jahren in Betrieb.

Die seit Mai 1978 in Betrieb stehende Station Taunusanlage wird derzeit einer umfassenden Erneuerung unterzogen. Künftig wird die Station über einen Aufzug verfügen, der barrierefrei zur Gleisebene führt. Mit der Umgestaltung der Decken und Wände entsteht ein neues gepflegtes Erscheinungsbild. Ein durchgängiges Farb-Licht-Konzept erleichtert die Orientierung und in die neuen Fußböden werden Lichtstreifen für Sehbe-

hinderte integriert. Das Bauvorhaben wird von der Stadt Frankfurt und der DB Station&Service AG gemeinsam durchgeführt. Die Gesamtinvestition beträgt rund 6,5 Millionen Euro.

Bei der 1995 eröffneten Station Offenplatz Markplatz stand der Brandschutz im Zentrum der Erneuerungsarbeiten. Die Stadt Offenbach, der RMV und die Deutsche Bahn haben insgesamt 1,2 Milli-



Bauarbeiten am S-Bahn-Haltepunkt Taunusanlage. Zur Zeit ist ein Abgang zur Gleisebene gesperrt Foto: Anke Cuntz

onen Euro in diesen Bahnhof investiert. Allein für 1,1 Millionen Euro verbesserte die Deutsche Bahn den Brandschutz in der unterirdischen Verkehrsstation, unter anderem durch die Installation von Rauchschürzen, die im Brandfall die Ausbreitung des Rauches in die Fluchtwege verzögern, eine Brandmeldeanlage und Rettungswegkennzeichen.

Während die Investitionen in den Brandschutz die Sicherheit in der Station erhöhen, dienen weitere Investitionen direkt dem Kunden bzw. verbessern das Erscheinungsbild der Station. So erneu-

erte die Deutsche Bahn die beiden Personenaufzüge für insgesamt 260.000 Euro.

In der S-Bahn-Station waren in der Vergangenheit regelmäßig die Glasscheiben bei den Treppenaufgängen eingeschlagen bzw. eingetreten worden. Ein fortlaufender Ersatz der zerstörten Scheiben war durch den anhaltenden Vandalismus nicht mehr sinnvoll. Daher wurden die Glasscheiben für 125.000 Euro gegen nicht-rostende Lochblechplatten ausgetauscht. Die Zwischenebene vor dem Aufzug wurde mit neuen Platten gefliest. Der RMV beteiligte sich mit 74.000 Euro, die Stadt Offenbach mit 31.000 Euro, die DB mit 20.000 Euro an der Installation der Lochblechplatten und der Erneuerung des Plattenbelages.

Erneuerungsbedarf gibt es auch bei der 22 Jahre alten Frankfurter Tunnelstation Ostendstraße. Diese wegen der anschließenden Main-Querung tief liegende Station hat bautechnisch bedingt einen „Tunnelcharakter“ mit vielen dunklen Ecken. Der grau gewordene Wandbelag trägt dazu bei, der Station ein düsteres Aussehen zu geben. So wird zwar die Assoziation mit dem berühmten Londoner „East End“ geweckt, die Anforderungen an transparente, sichere und fahrgastfreundliche Verkehrsanlagen werden aber nicht erfüllt. „Ostendstraße“ wird nach der Ausrüstung der „Taunusanlage“ mit Aufzügen außerdem die letzte Station im Frankfurter Citytunnel sein, die nicht barrierefrei ist.



Mainz: Planfeststellung für die Lerchenberg-Linie hat begonnen

(fl) Anfang 2012 reichte die Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren zum Bau der als „Mainzelbahn“ bezeichneten neuen Straßenbahnstrecke in den Stadtteil Lerchenberg bei der zuständigen Genehmigungsbehörde ein.

Im Mai 2010 hatte der Mainzer Stadtrat den Grundsatzbeschluss für die Planung der neuen Strecke gefasst. Vorab gab es mehrere Workshops mit Bürgern und Vertretern von Politik, Institutionen, Vereinen und gesellschaftlichen Gruppen in jedem der betroffenen Stadtteile und in deren Verlauf eine ganze Reihe von wichtigen Änderungen und Verbesserungen an der Trassenführung. So wird die Mainzelbahn beispielsweise nicht mehr bis zum Lerchenberger Bürgerhaus fahren, sondern bereits am Schulzentrum enden. Auch die Universität wird wegen der Nähe des Max-Planck-Instituts nicht mehr auf der ursprünglich angedachten Strecke durchfahren - stattdessen gibt es eine Verbindung über die Fachhochschule.

könnte vielleicht schon Ende 2012 der Planfeststellungsbeschluss erfolgen. 2013 stehen dann vorbereitende Arbeiten auf dem Programm und es muss die Finanzierung endgültig geklärt werden.

2014 soll Baustart sein für die etwa neun Kilometer lange Strecke. 2016 ist die Eröffnung der „Mainzelbahn“ geplant. Insgesamt sollen 70 Millionen Euro in das ambitionierte Infrastrukturprojekt gesteckt werden. Das derzeit 19 Kilometer lange Mainzer Schienennetz wird durch die Neubaustrecke um fast 50 Prozent erweitert – und endlich der Siedlungsstruktur der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt angepasst.

Aufgrund der guten Erfahrungen im Rahmen der Bürgerbeteiligung hoffen die MVG-Geschäftsführer Jochen Erlhof und Gunter Rebahl auf ein zügiges Genehmigungsverfahren. „Wenn alles optimal läuft,

Das Mainzer Straßenbahnnetz wird in den nächsten Jahren um eine neue Strecke zum Lerchenberg erweitert
Foto: Friedrich Lang



Aartalbahn:

Absichtserklärungen aus dem Taunus Arbeitsgemeinschaft Aartalbahn tagte zum ersten Mal

(hpg) Bereits Anfang Februar 2012 hatte der Kreisausschuss des Rheingau-Taunus-Kreises (RTK) die Zusammensetzung einer länderübergreifenden „Arbeitsgemeinschaft zur Reaktivierung der Aartalbahn“ festgelegt. Dass es überhaupt zur Bildung einer solchen „Arge“ gekommen ist, ist einem Antrag der Kreistagsfraktion von Bündnis90/Die Grünen zu verdanken. Im September fand die erste Sitzung des Gremiums statt, in der es zunächst darum ging, alle Mitglieder auf den gleichen Informationsstand zu bringen.

In der anschließend veröffentlichten Pressemitteilung des Rheingau-Taunus-Kreises heißt es, dass der Kreis weiterhin ein großes Interesse an der Erhaltung der Aartalstrecke und der Reaktivierung habe. Hans-Joachim Becker vom Fachdienst Kreisentwicklung erläuterte, dass der Kreis in seinem Haushalt für den Kauf der Aartalstrecke Finanzmittel in Höhe von 250.000 Euro eingestellt habe, schränkte aber ein: „Ein Ankauf der Bahnstrecke auf Kreisgebiet macht aber nur dann Sinn, wenn eine Anbindung an die Wiesbadener Innenstadt möglich ist.“

Laut Jörg Gerhard, der als Vertreter der Stadt Wiesbaden und der ESWE Verkehrsgesellschaft auftrat, gibt es in Wiesbaden neue Debatten zur Umstrukturierung des städtischen ÖPNV. Dabei geht es vor allem um den Einsatz von Stadtbahnen. So treibe die Stadt die Planung für eine innerstädtische Stadtbahn-Verbindung, von der Siedlung Kohlheck über die Innenstadt in Richtung Mainzer Straße, weiter voran. Eine Anbindung über die Stadtgrenzen in Richtung Taunusstein ist derzeit nicht Teil der Planungen, auch wenn Gerhard in der Sitzung sagte: „Eine Anbindung an die Aartal-

bahn müsse dabei noch geprüft werden.“

Durchgehender Verkehr

Hans-Ulrich Schöberl machte als Vertreter des Rhein-Lahn-Kreises deutlich, dass eine durchgängige Reaktivierung der Aartalbahn zwischen Limburg/Diez und den Landeshauptstädten Wiesbaden und Mainz das Ziel bleiben müsse. Die Teilnehmer der Sitzung plädierten dabei für ein Konzept einer „leistungsfähigen Aartalbahn“ mit kurzen Fahrtzeiten. In der Pressemeldung findet sich keine Aussage, welche Haltung der zuständige Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) zu den Reaktivierungsplänen einnimmt.

Auf unsere Anfrage erklärt Peter Vollmer, Sprecher des RMV, dass man einer Reaktivierung der Aartalbahn positiv gegenüber stehe, allerdings hätten die bisher untersuchten Varianten nicht den erforderlichen Kosten-Nutzen-Quotienten über 1,0 erreicht. Dieser ist für eine Förderung aus Bundesmitteln aber notwendig. „Als einzig realistische Möglichkeit, erscheint daher die Variante, wonach die Stadtbahn in Wiesbaden über die Eiserne Hand bis nach Taunusstein / Bad Schwalbach verlängert wird,“ erläu-

tert Peter Vollmer und ergänzt: „Dementsprechend wird vom RMV empfohlen, diese Variante in einem gemeinsamen lokalen Nahverkehrsplan der Stadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunuskreises vertieft zu untersuchen.“

Trasse kaufen

Die Teilnehmer hätten ihrer Hoffnung Ausdruck gegeben, dass es möglichst bald zum Ankauf des durch den Kreis verlaufenden Abschnitts der Aartalbahn durch den Rheingau-Taunus-Kreis kommt. Udo Scheliga, Bürgermeister von Aarbergen, formulierte seinen Wunsch für eine Anbindung allerdings nur schriftlich und

sehr zurückhaltend: „Der Erwerb der Strecke würde vor allem den touristischen Betrieb sicherstellen und könnte bei Bedarf auch eine Option für den schienengebundenen Güterverkehr von Aarbergen in Richtung Norden ermöglichen.“ Ein nachdrücklicher Einsatz für das Unternehmen ACO-Guss – und einer damit möglichen Entlastung der B 54 vom Schwerlastverkehr – sieht nach Ansicht von Pro Bahn & Bus anders aus.

Mit dem Streckenerwerb einhergehend sollte ein privates Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen gefunden werden, das mit dem Eigentümer kooperiert und die

Am 25. August 2009 hatte ein nicht genügend abgesenkter Arm eines Hydraulikbaggers, der auf einem Tieflader transportiert wurde, die Stahlkonstruktion der Aartalbahn-Brücke bei Michelbach gerammt und die B 54 war unpassierbar. Anfang September 2009 hoben Kräne die Brückenteile ab. Obwohl die Aartalbahn unter Denkmalschutz steht, haben die Stadtwerke Wiesbaden (ESWE Verkehr) als Pächter der Strecke bis heute keine Instandsetzung veranlasst. Foto: Günther



baldige Nutzung der Strecke in Angriff nimmt. Die in der Sitzung als Beispiel genannte Hessische Landesbahn (HLB) betreibt inzwischen allerdings nur noch Strecken, die in einer regelmäßigen öffentlichen Nutzung stehen. Im Jahr 2009 hatte die HLB das letzte Teilstück der mit der Aartalbahn vergleichbaren Hersfelder Kreisbahn an einen Museumsverein veräußert, vorher bereits die Museumsstrecke der Kassel-Naumburger Eisenbahn. Auf Anfrage erklärte Susanne von Weyhe, HLB-Pressesprecherin, dass die HLB den Sachverhalt prüfe, wenn eine entsprechende Anfrage erfolge.

Von Seiten der Nassauischen Touristik-Bahn, die sich in ehrenamtlicher Arbeit seit vielen Jahren um einen Museumsverkehr auf dem Streckenabschnitt

zwischen Wiesbaden-Dotzheim, Bad Schwalbach und Hohenstein engagiert, wurde jetzt ein Konzept für eine Übernahme der Infrastruktur erstellt. Seit 2009 ruht der Museumsbetrieb, nachdem eine Brücke im Wiesbadener Stadtgebiet von einem Lkw stark beschädigt wurde und Gutachter den Zugverkehr untersagten. Obwohl die Genehmigung zum Neubau der Brücke seit geraumer Zeit vorliegt, wurden noch keine Aufträge erteilt.

Der rund 40 Kilometer lange hessische Abschnitt zwischen Wiesbaden Ost und der Landesgrenze bei Zollhaus ist nach wie vor im Eigentum der Deutschen Bahn und von der ESWE Verkehrsgesellschaft gepachtet. Aufgrund von Brückenschäden gibt es seit Jahren keinen Anschluss an das übrige Streckennetz der DB.

Das Foto der planmäßigen Zugkreuzung in Kettenbach ist im Juli 1983 entstanden. Heute kann man sich über den geringen Einsatz des Bürgermeisters von Aarbergen für eine Reaktivierung zumindest bis ins Aco-Werk (ehemals Passavant) nur wundern... Foto: Hans-Peter Günther



150 Jahre Lahntalbahn

Sonderausstellung in Diez / weitere Veranstaltungen

(hpg) Am 14. Oktober 1862 wurde der fahrplanmäßige Verkehr auf der Lahntalbahn zwischen Limburg und Weilburg aufgenommen. Aus Anlass des 150-jährigen Jubiläums werden ab Oktober bis in den Dezember hinein in Weilburg, Runkel, Limburg und Diez verschiedene Ausstellungen gezeigt und Vorträge gehalten.

Den Anfang machte das „Museum im Grafenschloss“ in Diez. Die Sonderausstellung widmet sich der Geschichte der Lahntalbahn aus unterschiedlichen Blickwinkeln: den Baumeistern, der Architektur, dem Betrieb, der Kunst und der Eisenbahn als Spielzeug oder Modell. Museumsleiter Dr. Alfred Meurer dankte bei der Eröffnungsfeier allen Leihgebern für die Bereitstellung der vielen Exponate, die in dieser Form erstmals der Öffentlichkeit gezeigt werden können.

Vielfältige Leihgaben

Da die Stadt Limburg selbst keine Ausstellung mit wertvollen Originalen zum Eisenbahnjubiläum zeigt, stellt das Limburger Stadtarchiv nicht nur die, 1859 vom Wiesbadener Maler Anton Dieffenbach (1831–1914) gemalten Port-

raits von Moritz Hilf und seiner Ehefrau Bertha, sondern auch seine Ehrenbürger-Urkunde, eine dekorative Fahne des „Fahrbeamten-Vereins“ von 1926 und zahlreiche Fotos zur Verfügung. Ein besonderer Schatz des Diezer Stadtarchivs ist der gewichtige Band mit den großformatigen Planzeichnungen des belgischen Ingenieurs Frans Spingard von 1851 für eine Bahnlinie durch das Lahn- und Dilltal.

Der Werbeaufdruck für das Fachinger Mineralwasser verbindet eine Vielzahl von Eisenbahnmodellen verschiedener Spurweiten ab den 1920er Jahren eines Fachinger Sammlers. Die seltenen Fahrkarten und Geldscheine der französischen „Regiebahn“ von 1923, Inflationsgeld der Reichsbahn, Frachtbriefe und weitere sehenswerte Exponate stammen aus dem Heimatarchiv Nievern bei Bad Ems. Drei Originalpläne sind aus der in Limburg erhaltenen Plansammlung der Deutschen Bahn zu sehen, die thematisch von Hausteinen aus pfälzischem Sandstein und einem mit



*Die Ausstellung zeigt auch eine Sammlung von Modellgüterwagen mit Aufdruck des Fachinger Mineralwassers
Foto: H.-P. Günther*

RLB. (für Rhein-Lahn-Bahn) gekennzeichnetem Trassierungsstein aus Lahnmarmor ergänzt werden.

Im Museum ist in diesem Monat auch ein Objekt mit direktem Bezug zu Weilburg ausgestellt: Ein Stück der Zeppelin-

hülle vom zerschellten Z II und ein Zeitzeugenbericht.

Die Sonderausstellung ist bis zum 19. Dezember zu sehen, während der Herbstferien (bis zum 14. Oktober) jedoch nur nachmittags von 14 bis 17 Uhr.

Veranstaltungen und Vorträge zum 150-jährigen Jubiläum der Lahntalbahn

3. Okt. bis 19. Dezember 2012
Museum im Grafenschloss in Diez
Sonderausstellung 150 Jahre Lahntalbahn
Schwerpunkte: Originalpläne von F. Spingard (1851), Moritz Hilf (Portrait, Ehrenbürgerurkunde), Originalpläne (Tunnelportale), Frachtbriefe, Fahrausweise (aus Nievern), hist. Eisenbahnmodelle (Spur I etc), Trassierungsstein der RLB. usw.
www.museum-diez.de

Dienstag. 9. Oktober bis zum 22. Oktober 2012
150 Jahre Eisenbahn in Limburg
Ausstellung von Fotografien in der »WERKStadt« Limburg, ehem. AW
Ausrichter: Stadt Limburg und WERKStadt

8. Oktober – 9. November 2012
150 Jahre Eisenbahn in Weilburg
Schwerpunkte: Historische Pläne, Dokumente, Fotos
Ausrichter: BI Alt-Weilburg e.V.
Herausgabe einer Broschüre mit SW-Fotos, (48 S., Format DIN A5, Preis: 4 Euro)
Ort: Kreissparkasse Weilburg, Odersbacher Weg, Schalterhalle (während der Schalteröffnungszeiten)

Weitere Vorträge:

Freitag. 26. Oktober 2012, 19 Uhr
Weilburg, Bergbau- und Stadtmuseum
Vortrag von Arno Baumann, Diez
Zur Geschichte der Lahntalbahn
BI Alt-Weilburg e.V.

Do. 8. November 2012, 20 Uhr
Limburg, Konferenzraum der Stadthalle
Vortrag von Bernhard Hager, Frankfurt
„Von der Herzoglich Nassauischen Staats-Eisenbahn zur Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt (Main)“
Leben und Wirken von Heinrich Hendel (1813–1887)
Verein für Nass. Altertumskunde, ZV Limburg

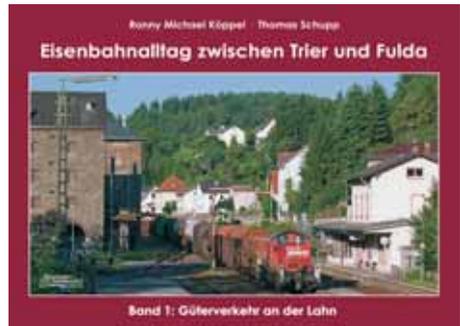
Freitag. 16. November 2012, 19 Uhr
Diez, Museum im Grafenschloss Diez
Vortrag von Bernhard Hager, Ffm
Zur Geschichte der Lahntalbahn
Museums- und Geschichtsverein Diez

Do. 6. Dezember 2012, 20 Uhr
Limburg, Konferenzraum der Stadthalle
Lichtbilder-Vortrag von Hans-Peter Günther, Limburg
»Von der Limburger Zentralwerkstatt zum Bundesbahn-Ausbesserungswerk«
Verein für Nass. Altertumskunde, ZV Limburg

Büchertipp: Güterverkehr auf der Lahntalbahn

(hgg, jl) Zahlreiche Publikationen haben die Schönheit der Lahntalbahn bereits in Szene gesetzt, dabei kamen der Güterverkehr und Betriebsalltag aber oft zu kurz. Der jetzt in Runkel-Schadeck vorgestellte erste Band über den „Eisenbahnalltag zwischen Trier und Fulda“ widmet sich vor allem dem Güterverkehr an der Lahn.

Mit den beiden in Villmar lebenden Autoren Ronny Michael Köppel und Thomas Schupp können sich die Leser auf eine sehenswerte Reise durch fünf Jahrzehnte Eisenbahnalltag begeben. Köppel ist dabei für Hessenschiene-Leser kein Unbekannter: Schon mehrmals waren Bilder von ihm auf der Titel- oder Rückseite unserer Zeitschrift zu finden. Bisher unveröffentlichte Einblicke in den Betrieb des Güterverkehrs werden mit historischen und aktuellen Bilddokumenten eindrucksvoll illustriert. Der Schwerpunkt liegt dabei in den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts und in der Zeit nach 2000. Zahlreiche kleine Geschichten erzählen aus der großen Familie der Eisenbahner.



Hohe Anforderungen

Mit Michael Resch vom Coburger Eisenbahn-Fachbuch-Verlag haben die beiden Autoren einen Drucker und Verleger gefunden, der ihren hohen Ansprüchen an die Bildwiedergabe gerecht wird.

Das Buch im DIN A4-Querformat wird im Digitaldruck hergestellt und enthält über 150 Fotografien, davon die Mehrzahl in Farbe, und wird im Verkauf 39,90 Euro kosten.

Eisenbahn-Fachbuch-Verlag, Coburg

ISBN: 978-3-944237-00-8

*Übergabe bei Weilburg
Foto: Ronny Michael Köppel*



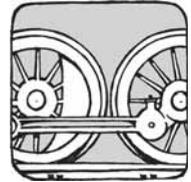
Schienen nach Bad Orb

(fl, cb) Der Kurort Bad Orb im Spessart hat seit 1901 eine Schienenanbindung. Die 6.5 Kilometer kurze Strecke in das benachbarte Wächtersbach kann eine Menge an Besonderheiten aufweisen. Da gab es zunächst auf der bis zum RMV-Start 1995 im Regelbetrieb stehenden Privatbahn eine markante dunkelrote Wendezuggarnitur, an die sich viele noch erinnern werden.

Gezogen bzw. geschoben wurden diese einzigen beiden Personenwagen der Bahn durch winzig wirkende Diesellokomotiven des Herstellers MaK. Drei Stück davon gab es auf der zuletzt den Kreiswerken Gelnhausen gehörenden Strecke. Die beiden Personenwagen waren bei Credé in Kassel gebaut worden und verströmten bis zuletzt das Flair der späten 1950er Jahre.

In starkem Kontrast zum kleinbahn-

typischen Fuhrpark stand (und steht) das markante Bahnhofsgebäude in Bad Orb. Es wurde in den Jahren 1925 und 1926 im „Heimatstil“ errichtet. Im Inneren dominieren Wandmalereien des Malers Hans Brasch. Der Bahnhof beherbergt heute eine Gaststätte, die stilvolle Bahnhofshalle ist im Regelfall leider nicht zugänglich.



Lokomotive „Emma“ ist heute das Zugpferd auf der Strecke von Wächtersbach nach Bad Orb



*Heute ist die Bahnhofshalle mit ihren schönen Wandmalereien nur bei Führungen zu besichtigen
3 Fotos: Friedrich Lang*

Beschleunigt wurde das Ende der Bahn durch einen Unfall an einem durch Blinklichter ordnungsgemäß gesicherten Bahnübergang der Martinusstraße. In einem umstrittenen Gerichtsurteil war der Kleinbahn die alleinige Schuld an dem Geschehen gegeben worden. Aber auch vorher war eine erbitterte Diskussion um die Kosten und den Nutzen der Bahn geführt worden. Zweifellos hätte in die Strecke investiert und ein völlig neues Betriebskonzept mit Direktzügen nach Frankfurt/M realisiert werden müssen, was jedoch bereits damals an der Überlastung der Kinzigtalbahn sowie am Fehlen moderner Elektrotriebwagen scheiterte.

Ab 2000 wurden die Gleise auf private Initiative hin von der Regelspur auf die „Feldbahn-Spur“ von 600mm umgebaut. Schrittweise wurde zwischen 2001 und 2006 dann ein historisch wirkender Dampf-Kleinbahnverkehr aufgenommen. Die 1923 gebaute Lok „Emma“ erfreut sich heute bei den Gästen der Stadt großer Beliebtheit, für die Verkehrsanbindung von Bad Orb hat sie aber keine besondere Bedeutung mehr.

Wer die Bad Orber Kleinbahn heute erleben möchte, statet ihr am besten an einem Sonntag zwischen Ostern und Ende Oktober einen Besuch ab, denn dann fährt „Emma“ drei mal nach Wächtersbach und



zurück. Die Originalloks VL12 (betriebsfähig) und VL11 (abgestellt) sowie der Wendezug befinden sich im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein. Die VL13 steht in einer Parkanlage in Birstein an der ehemaligen „Vogelsberger Südbahn“) direkt neben dem Vogelsberg-Südbahn-Radweg.

Die ehemalige Fahrkartenausgabe



Bad Hersfeld – Breitenbach am Herzberg Knüllwaldbahn

Weiterhin Holzzugverkehr von und nach Breitenbach

(mk) Befürchtungen, dass der regelmäßige Güterverkehr zu einem Holzplatz in Breitenbach nachlassen oder gar eingestellt würde, scheinen unbegründet. Die Bahnstrecke macht einen gepflegten Eindruck. So befuhr vor einiger Zeit ein Spritzzug zur Vegetationskontrolle die Strecke. Mehrmals pro Woche finden Holztransporte von Breitenbach und Niederaula zum Bahnhof Bad Hersfeld ihren Weg. Eine Übergabe fährt z.B. sonntags ab ca. 12 Uhr von Breitenbach Richtung Bad Hersfeld.



Ein Holzzug ist zwischen Breitenbach und Bad Hersfeld unterwegs Foto: Michael Kolb

Wiesbaden – Koblenz Rechte Rheinstrecke RMV-Linie 10

Kein Bahntunnel für Rüdesheim

(ac) Seit Jahren plant man im Bereich

Rüdesheim die Bahnstrecke in einen 1,6 Kilometer langen Tunnel zu verlegen, da die Schienen die Altstadt vom Rheinufer mit den touristisch wichtigen Schiffsanlegern abschneiden. Außerdem geht es um Lärmreduzierung.

Bund und Land und der Rheingau-Taunus-Kreis hatten sich 1998 vertraglich auf den Bau des Tunnels mit Verlegung der Bundesstraße 42 auf die Bahntrasse verständigt. Daraus wird nun nichts. Das Bundesverkehrsministerium hat mitgeteilt, dass das 250 Millionen Euro teure Projekt nicht wirtschaftlich ist.

Main-Lahn-Bahn Frankfurt – Limburg RMV-Linie 20

Wirksamer Wetterschutz

(hpg) Am Bahnhof Niedernhausen wurden nach eineinhalb Jahren die viel zu gering bemessenen Wetterschutz-Unterstände getauscht. Die ursprünglich vorhandenen geräumigen Beton-Wartehallen waren vor dem Winter 2010/11 abgerissen und erst im März 2011 durch neue

Viel zu klein geraten waren die neu gebauten Wartehäuschen im Bahnhof Niedernhausen, ...





... welche jetzt durch wesentlich größere ersetzt werden 2 Fotos: H.P. Günther

Unterstände aus Glas und Metall ersetzt worden. Allerdings waren dies Unterstände, wie man sie eigentlich nur an Bushaltestellen mit geringer Aufstellfläche findet. Sie boten bei Regen und Wind kaum einen wirksamen Schutz. Nach Aussage von Susanne Kosinsky von DB Station & Service, anlässlich eines Termins am Bahnhof Wetzlar im Mai 2011, wäre die Bestellung dieser Unterstände ein Fehler eines neuen Mitarbeiters gewesen. Dennoch dauerte der Austausch noch bis zum September 2012.

Auch an fast allen übrigen Stationen zwischen Bad Camberg und Limburg sind neue Unterstände

Der neue Eppsteiner Tunnel ist im Rohbau fertiggestellt.

Jetzt erfolgt der Innenausbau unter anderem mit Gleisen und Oberleitung
Foto: H.P. Günther



de entstanden. Am Haltepunkt Lindenhofholzhausen wurde dafür allerdings die historische, aber noch intakte Warthalle aus Holz geopfert, die mehr als doppelt so viel Platz bot. Um das breite Betonfundament gegen Absturz zu sichern, war daher die Montage eines zusätzlichen Geländers erforderlich.

Umbau Bahnhof Eppstein und Tunnel

Nach Abschluss der Arbeiten am neuen Tunnel und der Brücke über den Dasbach hat die Firma Baresel GmbH aus Leinfelden-Echterdingen die Baustelle geräumt. Die weiteren Arbeiten zur Umgestaltung der Station und Bahnsteiganlagen übernimmt die Firma H. Klostermann Baugesellschaft mbH aus Hamm. Zwischenzeitlich wurde der Hausbahnsteig am Bahnhof Eppstein mit einem Behelfsbahnsteig in Richtung Tunnel verlängert. Von den umfangreichen Gesteinsmassen, die zur weitgehenden Verfüllung des alten Tunnels inklusive des nördlichen Voreinschnitts gedacht sind, ist anscheinend bereits ein Teil abgefah-

ren worden, um mehr Platz für die Baustelle zu erhalten.

S-Bahnstation Niederjosbach

Nach mehreren Jahren scheint die „unendliche Geschichte“ einer nicht ausreichend geplanten Stromversorgung in diesem Jahr ihren Abschluss zu finden. Deshalb konnte der Aufzug an Gleis 1 erst mit erheblicher Verspätung in Betrieb genommen werden. Bis heute fehlt eine fest montierte und ausreichende Beleuchtung an den Treppen bzw. der Rampe an Gleis 2. Zwischenzeitlich wurden auf der gesamten Länge der beiden Bahnsteige neue Kabel verlegt und neue Masten für neue Lampen unmittelbar neben der bestehenden Beleuchtung aufgestellt. Sollten die Arbeiten gelingen, könnten die bereits seit mehreren Jahren dort von der Baufirma A. Weil aufgestellten und betriebenen Baustellenlampen endlich abgebaut werden.

Aartalbahn Wiesbaden – Bad Schwalbach – Diez ex KBS 548

Landesgartenschau 2018

(hpg) In Bad Schwalbach wird 2018 eine Landesgartenschau stattfinden, für deren Verkehrskonzept die Nutzung der Aartalbahn eine nicht unbedeutende Rolle spielen könnte, sowohl von Wiesbaden als auch aus dem Rhein-Lahn-Kreis. Als ein Zwischenschritt wird dabei eine touristische Nutzung des Abschnitts von Zollhaus bis Bad Schwalbach gesehen, wie sie seit zehn Jahren vom Arbeitskreis Aartalbahn praktiziert wird. Ohne die positiven Effekte, die der Verein mit den Drai-

sinen-Fahrten erzielt hat, wäre es mit großer Wahrscheinlichkeit zu keiner Reaktivierung im Rhein-Lahn-Kreis gekommen. Für eine Fortsetzung eines solchen Betriebes ist jedoch zunächst ein Wiederaufbau der zerstörten Brücke über die B54 und die Aar an der Sandersmühle erforderlich.

Niddertalbahn Bad Vilbel – Stockheim RMV-Linie 34

Fahrgastzahlen steigen / Ab Dezember mehr Triebwagen

(jl) Mit über 6600 Fahrgästen pro Tag hat die Nutzerzahl der Niddertalbahn einen neuen Höchststand erreicht. Dies berichtete der erste Kreisbeigeordnete des Main-Kinzig-Kreises, Dr. André Kawai bei einem Abstimmungsgespräch mit Bürgermeister Klaus Büttner (Niederdorfelden), Bürgermeisterin Conny Rück (Schöneck) und Monika Sperzel, Erste Stadträtin in Nidderau.

„Die stetig ansteigenden Fahrgastzahlen belegen, dass die Niddertalbahn in dieser westlichen Region des Kreises ein großer Standortvorteil ist“, unterstrich Dr. Kawai. Im Jahr 2004 wurden lediglich 5075 Fahrgäste täglich gezählt. Nun liegt das Ergebnis fast ein Drittel höher. Darüber freuen sich die Anliegerkommunen, die gemeinsam mit dem Main-Kinzig-Kreis die Linie 34 finanzieren und auf diese Weise für einen infrastrukturellen Vorteil in der Region sorgen.

Leisere Triebwagen und Loks

In naher Zukunft wird es auch deutlich



Noch fahren die Doppelstockzüge mit alten Dieselloks der Baureihe 218 durch das Niddertal. Ab nächstem Jahr sollen schrittweise leisere Lokomotiven eingesetzt werden

leiser auf der Strecke. Ab Fahrplanwechsel im Dezember erfolgt der erste Schritt. Dann kommen zur Grundlastabdeckung tagsüber und in den späten Abendstunden Triebwagenzüge der Baureihe VT 642 (Siemens Desiro) zum Einsatz. Die zweiseitigen Triebwagen bieten rund 110 Sitzplätze. Die Niederflurtriebwagen haben eine Fußbodenhöhe von knapp 58 Zentimetern. Aufgrund der hohen Bahnsteige von 76 Zentimetern an der Niddertalbahn geht es bei den neu eingesetzten Triebwagen beim Einsteigen fast 20 Zentimeter abwärts. Ein Zustand, an den man sich erst gewöhnen muss.

Im Laufe des darauffolgenden Jahres werden dann nach und nach die ersten Doppelstockzüge mit den neuen Loks der Baureihe 245 von Bombardier bespannt, so dass spätestens Mitte 2014 alle Züge leiser unterwegs sind. Die neuen Loks haben statt einem großen vier kleine Die-

selmotoren, die je nach Bedarf einzeln zu- oder abgeschaltet werden. Damit soll nicht nur Diesel gespart, sondern auch leiser gefahren werden. Bei Defekt eines Motors ist die Lok immer noch einsatzbereit und kann aus eigener Kraft die Strecke räumen.

Zwar sei die Hoffnung zunächst groß gewesen, bereits zu einem früheren Zeitpunkt die Umrüstung abgeschlossen zu haben. Dies sei jedoch nicht zu realisieren gewesen, da sich die Lieferzeiten in die Länge gezogen hätten.

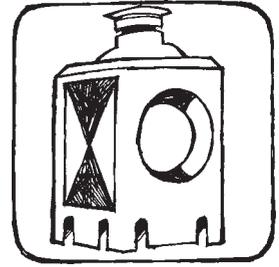
Die neuen Dieseltriebwagen sind bereits jetzt vereinzelt auf der Strecke zu Schulungsfahrten unterwegs, erläuterte Kawai. So könnten auch die Fahrgäste schon einmal die „bequeme Zukunft des Stockheimer Lieschens“ nutzen.

Der Robin Hood unter den RMV-Automaten

(fl) Was haben Robin Hood, der Schinderhannes Johannes Bückler und der Fahrkartenautomat am Bahnhof Lauterbach gemeinsam? Allen dreien wird nachgesagt, trotz aller Grausamkeiten gelegentlich auch Gutes getan zu haben beziehungsweise heute noch zu tun. Allerdings sind die Raubzüge des Fahrkartenautomaten nicht so spektakulär wie die seiner Kollegen aus dem Sherwood Forest und dem Hunsrück.

Die Vorgehensweise des Blechkameraden ist eher subtil: Hier 10 Cent zu viel, da 20 Cent. Nachweisen konnten es ihm die Gendarmen der Deutschen Bahn AG noch nie, es wird aber so einiges gemunkelt... Und der Mann am benachbarten

Fahrkartenschalter hält schon einen kleinen Vorrat an Münzen bereit, um entervte Kunden schnell und unbürokratisch zu entschädi-



gen. Weitaus weniger ausgeprägt als bei seinen historischen Vorbildern scheint auch der Gerechtigkeitsinn des roten Räubers zu sein, denn er schont weder Arme noch Reiche. Die Intelligenz der Technik stößt hier scheinbar an ihre Grenzen.

Genauso wahllos verteilt der Robin Hood des Rhein-Main-Verbundes auch seine Gaben. Am Abend des 1. Oktober des Jahres 2012 konnte ein jeder, ob arm ob reich, eine Fahrkarte zum Einheitspreis von 2,50 Euro erwerben. Die Strecke nach Alsfeld, die am Nachmittag noch für 4,10 Euro angeboten wurde, kostete nach Einbruch der Dunkelheit – wenn die Räuber erwachen – nur etwas mehr als die Hälfte.

Sollte es zu einem ähnlich spektakulären Prozess kommen, wie er im Mainz des Jahres 1803 gegen Johannes Bückler stattfand, dann wird dem Räuber vom Lauterbacher Nordbahnhof seine gute Tat vom Oktober 2012 sicher strafmildernd angerechnet. Heute rollen auch keine Köpfe mehr vom Fallbeil herunter. Vielmehr gilt für den noch recht jungen und unerfahrenen Automaten das Jugendstrafrecht. Wie wäre es mit einer Resozialisierungsmaßnahme in der Schweiz?



Broschüren und Schriften

Verkehrsknoten Frankfurt am Main

€ 19,80

(Ferdinand von Rügen) In bewährter Form und mit vielen bisher unveröffentlichten Bildern wird die vielfältige Verkehrsentwicklung der Mainmetropole dokumentiert. 30 x 21 cm, 112 Seiten, ca. 220 Abb. Eisenbahn-Kurier, 2012.

Darmstadt und seine Eisenbahn

€ 24,80

(Wolfgang Löckel) Verkehrsgeschichtliche Bilderstreifzüge rund um die Jugendstil-Stadt. 26 x 21,5 cm, 104 Seiten, ca. 160 Abb. Eisenbahn-Kurier, erscheint 2012.

Weinheim und seine Eisenbahn

€ 24,80

(Wolfgang Löckel) Verkehrsgeschichtliche Bilderstreifzüge rund um die Zweiburgensstadt. 26 x 21,5 cm, 104 Seiten, ca. 160 Abb. Eisenbahn-Kurier, erscheint 2012.

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

HS89

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

