

HESSEN SCHIENE

Nr. 91

April - Juni 2013



- Kommt Gästekarte für Nordhessen?
- Neuer Eppsteiner Tunnel in Betrieb genommen
- Hessische Schienenprojekte für BVWP 2015

PROBA H & BUS
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,60 Euro





ES IST ANGERICHTET ...

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.pobahn-bus.org
AG Gießen VR 3732

Druck Druckhaus Gratzfeld, Butzbach
Auflage 1400 Exemplare

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Hermann Hoffmann, Christian Behrendt, Friedrich Lang, Jürgen Lerch, Hans-Peter Günther, Jürgen Schmied, Stefan Sitzmann, Andreas Christopher, Michael Kolb, Lars Kühnemund, Martin Böhm, Michael Marinc. Hans-Joachim Schmidt

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 02.06.2013

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,

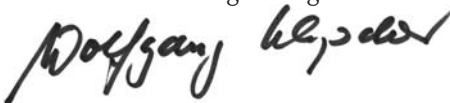
wenn es darum geht, von offizieller Seite Nahverkehrsleistungen im ländlichen Raum auf den Prüfstand zu stellen, dann muss seit kurzem ein besonderes Argument herhalten. Der „demographische Wandel“ erfordert die Streichung von Buslinien, von Bahnhalten auf kleinen Stationen und er verhindert die Reaktivierung von Bahnlinien. Nun hilft es wenig, den demographischen Wandel bestreiten zu wollen. Die Menschen auf dem Land werden weniger und sie werden im Durchschnitt älter, das ist Fakt. Die Frage ist aber, wie weit man dem Trend begeben kann - und will.

Schon unken prominente Stadtplaner darüber, dass ganze Dörfer aufgegeben werden müssen, ganz wie zuletzt in den Zeiten der Pest, der Hungersnöte und des dreißigjährigen Krieges. So weit wird es wohl nicht kommen, aber es droht eine gefährliche Abwärtsspirale. Denn für weniger Einwohner kostet es pro Kopf immer mehr, um Schulen, Sportstätten oder kulturelle Einrichtungen vorzuhalten.

Gleichwohl ist es eine Utopie, alles vor Ort im gewohnten Umfang erhalten zu können. Besonders an attraktiven Arbeitsplätzen mangelt es, wo früher die Landwirtschaft und althergebrachte Industriebetriebe für Beschäftigung sorgten. Menschen, die sich für das Leben auf dem Land entscheiden, müssen also mobil sein. Und hier kommt dem öffentlichen Verkehr eine Schlüsselstellung zu. Zweit- oder gar Drittautos stellen eine hohe finanzielle Belastung dar und sind auf dem Land wegen der längeren Fahrstrecken noch teurer als in Stadtregionen.

Mobilität von Ort zu Ort wie in den großen Städten wird es auf dem Land mit Bussen und Bahnen nicht geben. Die gab es in der notwendigen Qualität übrigens auch früher nicht, der Bus fuhr schon immer nur fünf oder sechs Mal am Tag. Ein Kompromiss ist, wenn es beispielsweise aus jeder Stadt und jeder Großgemeinde heraus an mindestens einem Punkt ein hochwertiges Nahverkehrsmittel gibt. Das sollte nach Möglichkeit der schnellere Zug sein, es kann aber auch eine deutlich beschleunigte Buslinie sein, denn viele Bahnlinien haben den Kahlschlag vergangener Jahrzehnte nicht überlebt. Von dort muss die Fahrt schnell und häufig erfolgen – und zu einem erschwinglichen Preis.

Ein Beispiel gefällig? Papa bringt Mama morgens zum Schnellbus nach Laubach, der die nächste Bahnstation Hungen in 15 Minuten erreicht. Die Horloffthalbahn wartet dort schon für die direkte Fahrt nach Frankfurt. Mama liest im Zug und genießt die Zeit als Freiraum, denn der RMV hat sich von seiner Strategie verabschiedet, das Platzangebot bei Ausschreibungen grundsätzlich zu knapp zu kalkulieren. Und sie freut sich über den fairen Preis von 1500 Euro, pro Jahr, welche die neue „Country-Card“ des Verbundes pro Jahr kostet, die speziell für die Einwohnerinnen und Einwohner ländlicher Regionen geschaffen wurde.





Pinwand 4
Tipps und Infos 6



Gästekarte soll für mehr Urlauber in Nordhessen sorgen 7
Happy Birthday, Nordhessenkarte 60plus! 9
Wiedereröffnung der Edertalbahn 10
Neue Diesellok in privatem Eisenbahnmuseum 13



Abends bewegt sich was auf dem Land 14
Narrensicher mit der Vogelsbergbahn zum Rosenmontagszug nach Fulda 16
Holztransporte von der Straße auf die Schiene 18



ÖPNV-Angebot im Landkreis Marburg-Biedenkopf nicht zufriedenstellend 20
Brücken der Lumdatalbahn sind in gutem Zustand 22
Mittelhessenexpress: Neue Fahrzeuge kommen langsam zum Einsatz 24



Neuer Eppsteiner Tunnel seit Ostern in Betrieb 26



Fordern und Fördern - die Kommunen und der Nahverkehr 28
Bahndreieck Spessart: Projekt-Planungsstart begrüßt 32
DB-Netzvorstand Oliver Kraft durch Frank Sennhahn ersetzt 34
Hessische Schienenprojekte für den Bundesverkehrswegeplan 2015 36



100 Jahre Hersfelder Eisenbahn GmbH (HEG) 38
Streckentelegramm 42
Schlusslicht 50

Titelbild: Letztmalig nutzten die Triebwagen der S2 auf ihrer Fahrt von Niedernhausen nach Dietzenbach am Gründonnerstag, 28. März 2013, den alten Eppsteiner Tunnel. In der 100 Stunden dauernden Sperrpause von Karfreitag bis Dienstag nach Ostern wurde der 339 m lange neue Eppsteiner Tunnel (links) in Betrieb genommen. Foto: J. N. Kühnen

Rückseite: Am 18. Mai 2012 ist eine Regionalbahn auf der Oberen Lahntalbahn zwischen Biedenkopf und Wilhelmshütte unterwegs. Foto: Jürgen Lerch

Unsere Treffen vor Ort:

Pro Bahn & Bus e.V. ist Mitglied
im Deutschen Bahnkunden-Verband e.V.



Datum	Veranstaltung	Ort
02.05.13 18:30 Uhr	Rv-Treff Nordhessen	Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen
06.05.13 20:00 Uhr	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein
26.06.13 19:30 Uhr	Rv-Treff Nordhessen	Umwelthaus Wilhelmsstraße 2 Kassel
01.07.13 20:00 Uhr	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein

Hinweis für Osthessen: Themenorientierte Regionaltreffen finden bei Bedarf an wechselnden Orten statt. Informationen erhalten Sie telefonisch bei der Landesgeschäftsstelle oder unter www.probahn-bus.org

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 Gimbshheim
Telefon 0177 788 118 2
suedhessen@probahn-bus.org

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

Deutschlandweit fahren erneut mehr Menschen mit Bahn und Bus

(fl) Im Jahr 2012 fuhren in Deutschland erstmals mehr als 11,0 Milliarden Fahrgäste im Linienverkehr mit Bussen und Bahnen. Damit nutzten durchschnittlich rund 30 Millionen Fahrgäste pro Tag die Angebote im Linienverkehr. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) aufgrund vorläufiger Ergebnisse weiter mitteilt, nahm die Zahl der Fahrgäste gegenüber 2011 um 0,7 % zu.

Vergleichbare Daten liegen ab dem Jahr 2004 vor. Seitdem ist die Zahl der Fahrgäste im Linienverkehr kontinuierlich angestiegen: Damals wurden rund 10,1 Milliarden Fahrgäste transportiert, bis 2012 erhöhte sich ihre Zahl um insgesamt 935 Millionen Fahrgäste (+ 9,3 %). Besonders starke Zuwächse gab es in diesem Zeitraum vor allem beim Eisenbahnnahverkehr (+ 25 %).

Im Jahr 2012 beförderten die Unternehmen im Nahverkehr 10,9 Milliarden Fahrgäste, das waren 0,6 % mehr als im Jahr 2011. Dabei legte insbesondere der Eisen-

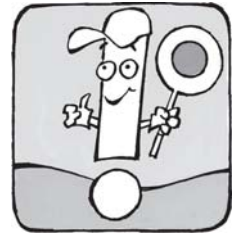
Immer mehr Menschen fahren mit der Bahn



bahnnahverkehr zu: 2,4 Milliarden Fahrgäste nutzten Eisenbahnen und S-Bahnen (+ 2,1 %). Mit Straßen-, Stadt- und U-Bahnen fuhren 3,8 Milliarden Fahrgäste (+ 0,7 %).

Im Busverkehr blieben dagegen die Fahrgastzahlen mit 5,3 Milliarden konstant.

Im Fernverkehr stieg im Jahr 2012 die Zahl der Fahrgäste im Vergleich zum Vorjahr um 4,9 % auf 134 Millionen. Rund 131 Millionen Reisende fuhren mit Eisenbahnen (+ 4,9 %) und gut 2 Millionen Reisende mit Omnibussen (+ 6,5 %).



Welchen Wert legen europäische Länder auf den Schienenverkehr ?

(hh) In der Zeitschrift „Stern“ Nr. 51 vom 13. Dezember 2012, Seite 32 werden Pro-Kopf-Investitionen europäischer Länder für den Schienenverkehr miteinander verglichen. Deutschland ist hier trotz hoher Ausgaben für die ICE-Neubaustrecken Schlusslicht.

Pro-Kopf-Investition in Euro:

Schweiz	308 Euro
Österreich	230 Euro
Großbritannien	125 Euro
Spanien	114 Euro
Italien	99 Euro
Frankreich	90 Euro
Deutschland	53 Euro

In Deutschland würden Investitionen in bestehende Schienenstrecken nur einen Bruchteil von dem kosten, was neue Autobahntunnels verschlingen.

Gästekarte soll für mehr Urlauber in Nordhessen sorgen

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

Kostenloser Nahverkehr für Touristen

Mit der Karte könnten Urlauber das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs umsonst nutzen und Vergünstigungen in Freizeiteinrichtungen wie Bädern und Museen erhalten. Holger Schach, Geschäftsführer des Regionalmanagements, sagt zu den Planungen: „Damit würde die

Grimm-Heimat Nordhessen wesentlich bekannter und attraktiver werden.“ Schach denkt auch an eine Verknüpfung der Region.



Bisher gibt es ähnliche Kartenmodelle im Schwarzwald zwischen Pforzheim und

Im Schwarzwald können Touristen schon länger die öffentlichen Verkehrsmittel kostenlos nutzen. Foto: Friedrich Lang



Basel (etwa 200 km Länge) sowie im Bayrischen Wald, welche erfolgreich laufen. Ergebnis der Studie ist eine „All-Inclusive-Card“, die Urlauber bei ihrer Reise nach Nordhessen im Preis direkt mitbuchten. Der Gast bekäme die Karte an der Rezeption ausgehändigt und könnte alle Vergünstigungen nutzen. So fahren z.B. im Raum Willingen am Wochenende mehr Linienbusse als in anderen Tourismusregionen. Die Willinger Busse sind durch

de Nahverkehrszüge und Linienbusse durch Touristen besser ausgelastet werden.

100 000 zusätzliche Übernachtungen

wären nach Auskunft des Willinger Tourismusmanagers Ernst Kesper möglich. Die Einführungszeit betrage ein bis zwei Jahre. Nach drei Jahren hätten sich die Investitionskosten von 300 000 Euro amortisiert. Etwas zurückhaltender ist man bei der Industrie- und Handelskammer Kassel (IHK). Nach Meinung des Hauptgeschäftsführers Ulrich Spengler müssten noch Details wie die genaue Finanzierung geklärt werden.

Pro Bahn & Bus hatte schon bei der Erläuterung von lokalen und regionalen Nahverkehrsplänen in zwei nordhessischen Landratsämtern die Gästekarte vorgeschlagen. Bisher stieß der Vorschlag bei der Politik auf Ablehnung: Die meisten Urlauber wären Auto-orientiert. Man scheut das Risiko von leeren Linienbussen. In der Tat sind die Reinhardswaldbusse mit Fahrradanhänger am Wochenende wenig genutzt. Aber das liegt sicher an der mangelnden Werbung. Warum sollten sich Urlauber in Nordhessen gegen eine Gästekarte sperren, wenn im Schwarzwald und im Bayerischen Wald von Gästen der öffentliche Nahverkehr genutzt wird?

In der Hessenschiene Nr. 85 (Oktober 2011) wurde über das Thema schon berichtet. Sowohl in der Hessischen Allgemeine als auch im Extra Tip ließ die Politik Ende Februar 2013 durchblicken, dass ab April dieses Jahres in nordhessischen Regionen eine Gästekarte eingeführt werden kann – vielleicht ein Erfolg der Fahrgastverbände?



Korbach ist immer einen Ausflug wert; mit einer kostenlosen Touristenkarte würde die Region erheblich aufgewertet

Kurgäste gut ausgelastet. Würde in anderen Regionen wie z.B. am Edersee, im Raum Bad Wildungen, Bad Emstal, Werra-Meißner und Weser-Reinhardswald die Gästekarte eingeführt, könnten bestehen-

Happy Birthday, Nordhessenkarte 60plus! Seit mehr als 5 Jahren annähernd 8000 Jahreskarten verkauft

(hh) Die im Sommer 2007 eingeführte Jahreskarte kann von jeder über 60 Jahre alten Person erworben werden. Die Nordhessenkarte 60plus gilt im ganzen NVV-Gebiet rund um die Uhr. Sie kostet momentan 498.- Euro im Jahr. Partner über 60 im gleichen Haushalt zahlen 249.- Euro. Auch Monatsraten können abgebucht werden.

Die vom NVV in den letzten Jahren veröffentlichten Freizeitbroschüren über Wander- und Fahrradausflüge, Museumsbesuche u.a. werden von Senioren mithilfe des nordhessischen Fahrplanbuches genutzt. Das beim Pressegespräch am 23. Januar 2013 anwesende 60plus-Karten-Nutzer-Paar Gottfried Maßmann und Ursula Meschede beschrieb einen Ausflugstag vom Wintersportort Willingen über Hann.-Münden nach Bad Hersfeld - mit ausreichend Zeit zur Einnahme von drei Mahlzeiten.. Beide wohnen in Körle – Regio-tramhalt zwischen Kassel und Melsungen. Sie gehören zu den 89% der vom NVV befragten 60plus-Karten-Nutzern, die ihre Karte weiterempfehlen.

Nach Angabe der NVV-Marketingleiterin Jutta Kepper verzeichnet die 60plus-Jahreskarte Steigerungsraten von jährlich 8%. „Wir haben mit diesem Ticket für den wachsenden Kreis von Senioren ein Angebot geschaffen, das den Zugang zu unserem attraktiven ÖPNV extrem erleichtert. Die fast 8000 Abonnenten bestätigen eindrucksvoll unsere Einschätzung“ sagt NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel. Nach Angaben von KVG-Vorstand Dr. Thorsten Ebert sind bereits 13% der über 60-jährigen Bewohner der Großstadt Kassel Jahreskarteninhaber. Das entlaste den Straßenverkehr erheblich.

Dem ersten Auftritt der Nordhessenkarte ging intensive Marktforschung vor-

*Pressegespräch
des NVV (von links
nach rechts): Dr.
Thorsten Ebert,
KVG-Vorstand,
HNA-Redakteur
Thomas Simon,
sowie
Nordhessenkarte
60plus-Besitzer
Gottfried
Maßmann und
Ursula Meschede
aus Körle*



aus. Vorbild waren ähnliche Angebote anderer Verkehrsverbünde wie Karlsruhe, Rhein-Neckar und Rhein-Ruhr, die für ihre Produkte bereits positive Resonanz erhalten hatten. In Nordhessen hatten 15 Vertreter aus Seniorenvereinigungen Anregungen gegeben. Daraus entstand ein Erfolgsprodukt, das sich bis heute wachsender

Beliebtheit erfreut. Mit dazu beigetragen haben die besonderen Vorteile gegenüber dem regulären NVV-Tarif.

KVG und NVV haben rechtzeitig den demographischen Wandel erkannt. Die Zielgruppe der über 60jährigen wird weiter wachsen.

Wiedereröffnung der Edertalbahn

(js) Am 30. Januar 2013 fand in Korbach die 3. Regionalkonferenz zur Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans für den Landkreis Waldeck-Frankenberg statt. Schwerpunkt der Konferenz war natürlich die Reaktivierung des SPNV zwischen Frankenberg und Korbach und die Auswirkungen auf die vorhandenen Buslinien.

Holger Theiß von der Kurhessenbahn berichtet von den Untersuchungen für die Lage des neuen Haltepunktes Herzhausen an der Edertalbahn:

Die Variante A sieht den Haltepunkt bei Vöhl-Kirchlotheim vor. Zwischen dem Dorf und dem möglichen Bahnhofspunkt ist eine Brücke über die Eder vorhanden,

die allerdings für die notwendige Buslinie der Ederseelinie nicht geeignet ist. Die Einwohnerzahl des Dorfes Kirchlotheim spricht eigentlich auch nicht für die Einrichtung des Haltepunktes: Das Dorf zählt nur etwa 100 Bewohner.

Bei der Variante B würde der Haltepunkt auf Höhe des Ferienparks Teichmann



Herzhausen: Hier wird wahrscheinlich der neue Haltepunkt entstehen. Rechts im Bild ist der Parkplatz erkennbar. Dort soll der Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Bahn gebaut werden.

Foto: Martin Böhm

entstehen. An dieser Stelle ist keine Ederbrücke vorhanden, um dem Fußgänger- oder Busverkehr das Überqueren des Flusses zu ermöglichen. In der Ortsmitte von Vöhl-Herzhausen würde der Haltepunkt bei Variante C entstehen. An dieser Stelle könnte ebenfalls keine Verknüpfung mit dem Busverkehr stattfinden, da die notwendigen Flächen nicht vorhanden sind. Die Vorzugsvariante D verlegt den Haltepunkt an den südlichen Ortsausgang von Herzhausen auf Höhe des dort vorhandenen Parkplatzes, also wenige hundert Meter nördlich des derzeitigen Haltepunktes der Sommer-Sonderzüge der Ederberglandbahn. Von diesem Standort sind sowohl das Dorf Herzhausen, das Nationalpark-Zentrum sowie auch der Ferienpark Teichmann fußläufig erreichbar. Ebenso stehen auch Flächen für die Verknüpfung mit den Buslinien zur Verfügung.

Als einziger der neu zu bauenden Bahnhaltdepunkte der Edertalbahn wäre der Haltepunkt Vöhl-Thalitter nicht barrierefrei erreichbar. Der Bahnsteig ist am südlichen Tunnelausgang des kleinen Ittertunnels geplant. Der Zugang würde von der Straße erfolgen, die an dieser Stelle die Bahnstrecke mit einer Brücke überquert.

Der Zeitplan für den Lückenschluss sieht im Jahr 2013 lediglich Planungsarbeiten vor. Die Ausschreibungen für die Bauaufträge sind im Anschluss im Winter 2013/14 vorgesehen, während die Bauaufträge Anfang 2014 beginnen soll. Die Inbetriebnahme ist nach diesem Zeitplan für Dezember 2014 vorgesehen. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 16,8 Mio. Euro, davon betragen die Baukosten 14,9 Millionen Euro und die Planungskosten 1,9 Millionen Euro. Die Baukosten verteilen sich folgendermaßen

auf die einzelnen Posten: 6,9 Millionen Euro sind für die Gleiserneuerung vorgesehen, während sich die Sanierung der beiden Itter-Tunnel und diverser Brückenbauwerke sowie Stützmauern auf 2,5 Millionen Euro summieren. Die Kosten für die Erneuerung der Signaltechnik und die Einrichtung des Zugfunks belaufen sich auf etwa 900.000 Euro. Während für die Sicherung und Erneuerung der Bahnübergänge 2,9 Mio. vorgesehen sind, belaufen sich die Kosten für den Neubau der sechs Bahnsteige in Frankenberg-Goßberg, Viermünden, Ederbringhausen, Schmittlotheim, Herzhausen, und Thalitter auf zusammen 1,7 Millionen Euro.

Die Reaktivierung der Strecke ist in zwei Abschnitte aufgeteilt und enthält die folgenden Aufgaben:

Der Abschnitt Nord umfasst die Reaktivierung der Strecke Korbach Süd – Herzhausen. Auf dem 12 km langen Streckenstück ist der vollständige Gleisumbau erforderlich. Zwei Brücken und drei Stützmauern müssen erneuert sowie die beiden Itter-Tunnel zwischen Thalitter und Dorffitter saniert werden. Weiterhin müssen mehrere Bauwerke instand gesetzt werden. Der Neubau von drei Bahnübergängen und einem Haltepunkt ist erforderlich. Die Verlegung von Signalkabel und die Anpassung der Signal- und Stellwerktechnik im Bf. Korbach sowie der Neubau von drei Streckenfunkmasten vervollständigen die Technik.

Im Abschnitt Süd ist für die Modernisierung der Strecke Herzhausen – Frankenberg auf einer Länge von 19 km die Durcharbeitung des Gleises zwischen Kirchlotheim und Frankenberg vorgese-



In anderthalb Jahren wird man von Korbach-Süd aus wieder auf dem rechten Gleis zum Edersee und nach Frankenberg fahren können. Links das ehemalige Streckengleis der stillgelegten Strecke nach Bad Wildungen *Foto: Martin Böhm*

hen, sowie der Rückbau von 6 Weichen. In diesem Abschnitt ist der Neubau von sechs Bahnübergängen und fünf Haltepunkten notwendig. Für die Sicherheitstechnik sind die Verlegung von 19 km Signalkabel sowie die Anpassung der Signaltechnik im Bf. Frankenberg erforderlich. Für den Streckenfunk sind zwei Maststandorte vorgesehen.

Im Sommer des Jahres 2013 wird wieder Sonderverkehr der Ederberglandbahn von Frankenberg zum Edersee nach Herzhausen angeboten. Während der Bauarbeiten im Jahr 2014 müssen die Sonderzüge leider pausieren.

Inzwischen gab es auch bereits erste Taten zur Reaktivierung der Edertalbahn. Als symbolischer Auftakt für den Beginn der Bauarbeiten wurde die Strecke am Freitag, dem 15. Februar von der Vegeta-

tion der vergangenen Jahre frei geschnitten. Aus diesem Anlass kamen der Hessische Verkehrsminister Florian Rentsch, Landrat Dr. Reinhard Kubat, Dr. Klaus Vornhusen als Bevollmächtigter der Bahn AG, Landtagsabgeordneter Jürgen Frömrich (Grüne), der Bürgermeister der Stadt Korbach, Klaus Friedrich, Kurhessenbahnchef Joachim Kuhn sowie weitere Interessierte zum Korbacher Südbahnhof, um die ersten Meter der Strecke vom Bewuchs zu befreien. Anschließend fuhr die Gruppe mit einem Sondertriebwagen der Kurhessenbahn die wenigen Minuten bis zum Hauptbahnhof. Dort hatte die Kurhessenbahn einen Pavillon mit Kaffee und Kuchen aufgebaut.

Ein weiteres Thema der Regionalkonferenz waren die Tarifsprünge an der Verbundgrenze zwischen Rhein-Main-Ver-

kehrverbund (RMV) und dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) an der Burgwaldbahn zwischen Frankenberg und Marburg. Bemängelt wurde, dass die Fahr-scheine von Münchhausen nach Marburg (beide RMV-Gebiet) im Verhältnis deutlich günstiger sind als von Frankenberg und Burgwald nach Marburg (über die Verbundgrenze hinweg), weshalb viele Fahrgäste aus dem südlichen Teil des Landkreises Waldeck-Frankenberg mit dem Pkw bis nach Münchhausen fahren, um dort in den Zug nach Marburg zu steigen. Der Geschäftsführer von RMV und NVV, Herr Güttler versprach, mit Vertretern des Landkreises die Tarife bis zur Inbetriebnahme der Bahnverbindung Frankenberg – Korbach im Dezember 2014 zu bereinigen.

Die derzeitigen Tarifgrenzen im Übergangsbereich erzeugen einen doppelten Tarifsprung zwischen den Gemeinden

Münchhausen und Burgwald, während für Burgwald und Frankenberg der gleiche Übergangstarif angewendet wird. Die Stationen Münchhausen und Burgwald-Ernsthausen liegen nur etwa 3 km voneinander entfernt, während die Entfernung nach Marburg 23 km beträgt. Der Tarifsprung hat zur Folge, dass die Fahrkarte nach Marburg ab Ernsthausen (7,60 Euro) fast das Doppelte kostet wie die Fahrkarte von Münchhausen (4,25 Euro). Die Fahrt von Frankenberg nach Marburg ist ebenfalls für 7,60 Euro erhältlich. Demgegenüber ist der Fahrschein von Frankenberg nach Münchhausen (2,70 Euro) billiger als der in das näher gelegene Ernsthausen (3,- Euro).

Es wird geprüft, zur Eröffnung der Edertalbahn im Dezember 2014 das Übergangstarifgebiet RMV/NVV auf die Bahnhaltunkte von Frankenberg bis Korbach auszudehnen.

Neue Diesellok in privatem Eisenbahnmuseum

(js, mb) Am 23. September 2012 wurde eine Rangierlok der Baureihe 364 (ex-V60, DB) nach Battenberg überführt. Bei der Überführungsfahrt wurde die Maschine von der DP 18, einer Privatbahn-Rangierlok, geschleppt. Diese Maschine ist eine ehemalige V60-D-Type der Deutschen Reichsbahn (Ost).

Die Lok soll als Ausstellungsobjekt in einem privaten Eisenbahnmuseum im Werksgelände der Firma Viessmann in Battenberg/Eder dienen. Sie ist dort in einer Lagerhalle mit Gleisanschluss abgestellt und nicht für die Öffentlichkeit zugänglich. Das private Museum kann leider nicht besichtigt werden. Die Diesellok leistet dort einer Kleinlok der Baureihe 323 Gesellschaft, die sich bereits im Besitz der DP befindet. Der Gleisanschluss in Battenberg wird schon seit vielen Jahren nicht mehr durch Güterzüge bedient.

Die DP 18 unterwegs mit der 364 786 in Röddenau Foto: Martin Böhm



Abends bewegt sich was auf dem Land Mehr Fahrgäste in Tagesrandlagen unterwegs

(si) Bei so manchen verkehrspolitisch Verantwortlichen hält sich bisweilen noch immer hartnäckig das Gerücht „...auf'm Land sitzt doch, gerade abends, so gut wie niemand in den Zügen. Da können wir doch so einiges streichen und einsparen...“

Genau so oder ähnlich dachte man auch schon in den 1970er Jahren, als man Zugverbindungen, insbesondere an Tagesrandlagen, aus den Schienenfahrplänen der Regionen strich. So fuhr dann plötzlich am Samstagabend der letzte Zug ab Fulda Richtung Alsfeld nicht mehr um 21.21 Uhr sondern um 19.06 Uhr, und ein paar Jahre später gar um 17.30 Uhr. Sonntagmorgens sah es nicht besser aus. Über Jahre hinweg erreichten an Sonn- und Feiertagen die ersten (!) Züge der Vogelsbergbahn gegen 13 Uhr die Endbahnhöfe.

Erst Mitte der 1990er Jahre begann sich das Blatt zu wenden und dank Sinneswandel und Einführung flächendeckender Verkehrsverbünde wurden sukzessive wieder neue Zugleistungen, auch in Tagesrandlagen, gefahren. Die Einführung von Taktverkehren und der Einsatz von neuen und zeitgemäßen fahrgastfreundlichen Fahrzeugen sorgen zudem für mehr Nachfrage, auch in traditionell eher nachfrageschwächeren Regionen.



Dies ging solange gut, bis es dann aufgrund von ÖPNV-Mittelkürzungen zu Zugabbestellungen kam, die wie so oft in der Regel immer die ländlichen Gebiete zuerst treffen. Die Folge war, dass das ansonsten erfolgreiche Konzept „Rhönbahn Fulda-Gersfeld“ in den letzten Jahren den ersten Zug am Samstag- und Sonntagmorgen ersatzlos verlor und die beiden abendlichen Zugleistungen an Wochentagen auf Busbedienung umgestellt wurden. Durch diese Kürzungsmaßnahme fuhr

Ankunft der letzten Regionalbahn in Gersfeld am 16. Dezember 2012 um 22.01 Uhr

Foto: Stefan Sitzmann

* 507 Fulda – Gersfeld und zurück														Am 24. u.31. XII. Verkehrt				Alle Züge 2. Klasse																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
BD Frankfurt (M) Zug Nr.														5900		5902		5904		5908		5910		5912		5914		5918																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
km														0		10		20		30		40		50		60		70		80																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
7.54	8.02	8.12	8.19	8.25	8.30	8.35	8.40	8.45	8.50	8.55	9.00	9.05	9.10	9.15	9.20	9.25	9.30	9.35	9.40	9.45	9.50	9.55	10.00	10.05	10.10	10.15	10.20	10.25	10.30	10.35	10.40	10.45	10.50	10.55	11.00	11.05	11.10	11.15	11.20	11.25	11.30	11.35	11.40	11.45	11.50	11.55	12.00	12.05	12.10	12.15	12.20	12.25	12.30	12.35	12.40	12.45	12.50	12.55	13.00	13.05	13.10	13.15	13.20	13.25	13.30	13.35	13.40	13.45	13.50	13.55	14.00	14.05	14.10	14.15	14.20	14.25	14.30	14.35	14.40	14.45	14.50	14.55	15.00	15.05	15.10	15.15	15.20	15.25	15.30	15.35	15.40	15.45	15.50	15.55	16.00	16.05	16.10	16.15	16.20	16.25	16.30	16.35	16.40	16.45	16.50	16.55	17.00	17.05	17.10	17.15	17.20	17.25	17.30	17.35	17.40	17.45	17.50	17.55	18.00	18.05	18.10	18.15	18.20	18.25	18.30	18.35	18.40	18.45	18.50	18.55	19.00	19.05	19.10	19.15	19.20	19.25	19.30	19.35	19.40	19.45	19.50	19.55	20.00	20.05	20.10	20.15	20.20	20.25	20.30	20.35	20.40	20.45	20.50	20.55	21.00	21.05	21.10	21.15	21.20	21.25	21.30	21.35	21.40	21.45	21.50	21.55	22.00	22.05	22.10	22.15	22.20	22.25	22.30	22.35	22.40	22.45	22.50	22.55	23.00	23.05	23.10	23.15	23.20	23.25	23.30	23.35	23.40	23.45	23.50	23.55	24.00	24.05	24.10	24.15	24.20	24.25	24.30	24.35	24.40	24.45	24.50	24.55	25.00	25.05	25.10	25.15	25.20	25.25	25.30	25.35	25.40	25.45	25.50	25.55	26.00	26.05	26.10	26.15	26.20	26.25	26.30	26.35	26.40	26.45	26.50	26.55	27.00	27.05	27.10	27.15	27.20	27.25	27.30	27.35	27.40	27.45	27.50	27.55	28.00	28.05	28.10	28.15	28.20	28.25	28.30	28.35	28.40	28.45	28.50	28.55	29.00	29.05	29.10	29.15	29.20	29.25	29.30	29.35	29.40	29.45	29.50	29.55	30.00	30.05	30.10	30.15	30.20	30.25	30.30	30.35	30.40	30.45	30.50	30.55	31.00	31.05	31.10	31.15	31.20	31.25	31.30	31.35	31.40	31.45	31.50	31.55	32.00	32.05	32.10	32.15	32.20	32.25	32.30	32.35	32.40	32.45	32.50	32.55	33.00	33.05	33.10	33.15	33.20	33.25	33.30	33.35	33.40	33.45	33.50	33.55	34.00	34.05	34.10	34.15	34.20	34.25	34.30	34.35	34.40	34.45	34.50	34.55	35.00	35.05	35.10	35.15	35.20	35.25	35.30	35.35	35.40	35.45	35.50	35.55	36.00	36.05	36.10	36.15	36.20	36.25	36.30	36.35	36.40	36.45	36.50	36.55	37.00	37.05	37.10	37.15	37.20	37.25	37.30	37.35	37.40	37.45	37.50	37.55	38.00	38.05	38.10	38.15	38.20	38.25	38.30	38.35	38.40	38.45	38.50	38.55	39.00	39.05	39.10	39.15	39.20	39.25	39.30	39.35	39.40	39.45	39.50	39.55	40.00	40.05	40.10	40.15	40.20	40.25	40.30	40.35	40.40	40.45	40.50	40.55	41.00	41.05	41.10	41.15	41.20	41.25	41.30	41.35	41.40	41.45	41.50	41.55	42.00	42.05	42.10	42.15	42.20	42.25	42.30	42.35	42.40	42.45	42.50	42.55	43.00	43.05	43.10	43.15	43.20	43.25	43.30	43.35	43.40	43.45	43.50	43.55	44.00	44.05	44.10	44.15	44.20	44.25	44.30	44.35	44.40	44.45	44.50	44.55	45.00	45.05	45.10	45.15	45.20	45.25	45.30	45.35	45.40	45.45	45.50	45.55	46.00	46.05	46.10	46.15	46.20	46.25	46.30	46.35	46.40	46.45	46.50	46.55	47.00	47.05	47.10	47.15	47.20	47.25	47.30	47.35	47.40	47.45	47.50	47.55	48.00	48.05	48.10	48.15	48.20	48.25	48.30	48.35	48.40	48.45	48.50	48.55	49.00	49.05	49.10	49.15	49.20	49.25	49.30	49.35	49.40	49.45	49.50	49.55	50.00	50.05	50.10	50.15	50.20	50.25	50.30	50.35	50.40	50.45	50.50	50.55	51.00	51.05	51.10	51.15	51.20	51.25	51.30	51.35	51.40	51.45	51.50	51.55	52.00	52.05	52.10	52.15	52.20	52.25	52.30	52.35	52.40	52.45	52.50	52.55	53.00	53.05	53.10	53.15	53.20	53.25	53.30	53.35	53.40	53.45	53.50	53.55	54.00	54.05	54.10	54.15	54.20	54.25	54.30	54.35	54.40	54.45	54.50	54.55	55.00	55.05	55.10	55.15	55.20	55.25	55.30	55.35	55.40	55.45	55.50	55.55	56.00	56.05	56.10	56.15	56.20	56.25	56.30	56.35	56.40	56.45	56.50	56.55	57.00	57.05	57.10	57.15	57.20	57.25	57.30	57.35	57.40	57.45	57.50	57.55	58.00	58.05	58.10	58.15	58.20	58.25	58.30	58.35	58.40	58.45	58.50	58.55	59.00	59.05	59.10	59.15	59.20	59.25	59.30	59.35	59.40	59.45	59.50	59.55	60.00	60.05	60.10	60.15	60.20	60.25	60.30	60.35	60.40	60.45	60.50	60.55	61.00	61.05	61.10	61.15	61.20	61.25	61.30	61.35	61.40	61.45	61.50	61.55	62.00	62.05	62.10	62.15	62.20	62.25	62.30	62.35	62.40	62.45	62.50	62.55	63.00	63.05	63.10	63.15	63.20	63.25	63.30	63.35	63.40	63.45	63.50	63.55	64.00	64.05	64.10	64.15	64.20	64.25	64.30	64.35	64.40	64.45	64.50	64.55	65.00	65.05	65.10	65.15	65.20	65.25	65.30	65.35	65.40	65.45	65.50	65.55	66.00	66.05	66.10	66.15	66.20	66.25	66.30	66.35	66.40	66.45	66.50	66.55	67.00	67.05	67.10	67.15	67.20	67.25	67.30	67.35	67.40	67.45	67.50	67.55	68.00	68.05	68.10	68.15	68.20	68.25	68.30	68.35	68.40	68.45	68.50	68.55	69.00	69.05	69.10	69.15	69.20	69.25	69.30	69.35	69.40	69.45	69.50	69.55	70.00	70.05	70.10	70.15	70.20	70.25	70.30	70.35	70.40	70.45	70.50	70.55	71.00	71.05	71.10	71.15	71.20	71.25	71.30	71.35	71.40	71.45	71.50	71.55	72.00	72.05	72.10	72.15	72.20	72.25	72.30	72.35	72.40	72.45	72.50	72.55	73.00	73.05	73.10	73.15	73.20	73.25	73.30	73.35	73.40	73.45	73.50	73.55	74.00	74.05	74.10	74.15	74.20	74.25	74.30	74.35	74.40	74.45	74.50	74.55	75.00	75.05	75.10	75.15	75.20	75.25	75.30	75.35	75.40	75.45	75.50	75.55	76.00	76.05	76.10	76.15	76.20	76.25	76.30	76.35	76.40	76.45	76.50	76.55	77.00	77.05	77.10	77.15	77.20	77.25	77.30	77.35	77.40	77.45	77.50	77.55	78.00	78.05	78.10	78.15	78.20	78.25	78.30	78.35	78.40	78.45	78.50	78.55	79.00	79.05	79.10	79.15	79.20	79.25	79.30	79.35	79.40	79.45	79.50	79.55	80.00	80.05	80.10	80.15	80.20	80.25	80.30	80.35	80.40	80.45	80.50	80.55	81.00	81.05	81.10	81.15	81.20	81.25	81.30	81.35	81.40	81.45	81.50	81.55	82.00	82.05	82.10	82.15	82.20	82.25	82.30	82.35	82.40	82.45	82.50	82.55	83.00	83.05	83.10	83.15	83.20	83.25	83.30	83.35	83.40	83.45	83.50	83.55	84.00	84.05	84.10	84.15	84.20	84.25	84.30	84.35	84.40	84.45	84.50	84.55	85.00	85.05	85.10	85.15	85.20	85.25	85.30	85.35	85.40	85.45	85.50	85.55	86.00	86.05	86.10	86.15	86.20	86.25	86.30	86.35	86.40	86.45	86.50	86.55	87.00	87.05	87.10	87.15	87.20	87.25	87.30	87.35	87.40	87.45	87.50	87.55	88.00	88.05	88.10	88.15	88.20	88.25	88.30	88.35	88.40	88.45	88.50	88.55	89.00	89.05	89.10	89.15	89.20	89.25	89.30	89.35	89.40	89.45	89.50	89.55	90.00	90.05	90.10	90.15	90.20	90.25	90.30	90.35	90.40	90.45	90.50	90.55	91.00	91.05	91.10	91.15	91.20	91.25	91.30	91.35	91.40	91.45	91.50	91.55	92.00	92.05	92.10	92.15	92.20	92.25	92.30	92.35	92.40	92.45	92.50	92.55	93.00	93.05	93.10	93.15	93.20	93.25	93.30	93.35	93.40	93.45	93.50	93.55	94.00	94.05	94.10	94.15	94.20	94.25	94.30	94.35	94.40	94.45	94.50	94.55	95.00	95.05	95.10	95.15	95.20	95.25	95.30	95.35	95.40	95.45	95.50	95.55	96.00	96.05	96.10	96.15	96.20	96.25	96.30	96.35	96.40	96.45	96.50	96.55	97.00	97.05	97.10	97.15	97.20	97.25	97.30	97.35	97.40	97.45	97.50	97.55	98.00	98.05	98.10	98.15	98.20	98.25	98.30	98.35	98.40	98.45	98.50	98.55	99.00	99.05	99.10	99.15	99.20	99.25	99.30	99.35	99.40	99.45	99.50	99.55	100.00	100.05	100.10	100.15	100.20	100.25	100.30	100.35	100.40	100.45	100.50	100.55	101.00	101.05	101.10	101.15	101.20	101.25	101.30	101.35	101.40	101.45	101.50	101.55	102.00	102.05	102.10	102.15	102.20	102.25	102.30	102.35	102.40	102.45	102.50	102.55	103.00	103.05	103.10	103.15	103.20	103.25	103.30	103.35	103.40	103.45	103.50	103.55	104.00	104.05	104.10	104.15	104.20	104.25	104.30	104.35	104.40	104.45	104.50	104.55	105.00	105.05	105.10	105.15	105.20	105.25	105.30	105.35	105.40	105.45	105.50	105.55	106.00	106.05	106.10	106.15	106.20	106.25	106.30	106.35	106.40	106.45	106.50	106.55	107.00	107.05	107.10	107.15	107.

Narrensicher mit der Vogelsbergbahn zum Rosenmontagsumzug nach Fulda

(si) Über 230 Zugnummern, weit über 4000 Teilnehmer und je nach Wetterlage zwischen 50.000 und 70.000 Zuschauer, das sind die Daten des längsten Karnevals-umzuges in Hessen, dem traditionellen Rosenmontagsumzug in Fulda. Dies bedeutet auch Kapazitätsengpässe, insbesondere bei den öffentlichen Verkehrsmitteln auf der Schiene, die zeitnah zu Beginn und Ende dieser Veranstaltung auf Fulda zulaufen.

Der Trend, dass immer mehr Fahrgäste im Event- und Freizeitverkehr Busse und Bahnen nutzen, ist auch in der osthessischen Region verstärkt festzustellen. Nicht zuletzt tragen auch die gezielten Publikationen unseres Fahrgastverbandes dazu bei, mehr Bewusstsein bei der Bevölkerung zu wecken.

Und so ist es kaum verwunderlich, dass es schon vor Jahren, als noch DB Regio die Züge auf der Vogelsbergbahn Gießen

– Fulda fuhr, an besagtem Narrentag zu Kapazitätsengpässen kam. Schon damals kontaktierten wir als Fahrgastverband das Verkehrsunternehmen und baten um Lösung, was auch über Jahre hinweg, dank verstärktem Wagenpark bzw. Doppeltraktionen, ohne nennenswerte Probleme funktionierte.

Bis zum Rosenmontag 2012 – da klappte irgendwie überhaupt nichts. Keine ausreichende Verstärkungen der Züge,

In Lauterbach warteten vielen Narren, um mit dem Zug nach Fulda zu fahren

Foto: Stefan Sitzmann



Eine lange Schlange bildete sich an der Fahrkartenausgabe in Lauterbach, weil der einzige Fahrkartenselbstausgabe defekt war

Foto: Stefan Sitzmann

hunderte von fasnachtsmaskierten Fahrgästen konnten in Bad Salzschlirf und Großlüder wegen Überfüllung der Lint-Triebwagen einfach nicht mitgenommen werden und wurden auf dem Bahnsteig stehen gelassen. Aufregung und Protest der verärgerten Bahnkunden in der regionalen Presse folgte, welche die das Image des ÖPNV nicht gerade beförderte.

Was war passiert? Obwohl es seit Jahren bestellte Verstärkungsleistungen für diesen besonderen Tag im Jahr gab, wurden diese beim Betreiberwechsel auf der Vogelsbergbahn im Dezember 2011 von DB Regio auf die HLB offenbar nicht richtig übermittelt. Und so schien das HLB-Personal mit dieser für sie überraschenden Situation am Rosenmontag 2012 völlig überfordert. Bei einem kurze Zeit danach stattgefundenen Gespräch zwischen Pro Bahn & Bus-Vorstand und HLB-Vertretern in Gießen wurde u.a. auch diese untragbare Situation erwähnt. Seitens der HLB wurde Klärung mit dem Besteller (RMV) zugesichert, um eine für die Fahrgäste akzeptable Lösung zu erreichen. Diese Zusage wurde seitens Pro Bahn & Bus mehrfach hinterfragt und etwa zwei Wochen vor dem Termin 2013 war definitiv klar, dass jeweils



drei Züge am Rosenmontag nach und von Fulda in Doppel- bzw. Dreifachtraktion verkehren werden.

Obwohl wir in diesem Jahr unsere übliche öffentlichkeitswirksame ÖV-Werbung in den Medien wunschgemäß und bewusst nur eingeschränkt „gefahren“ haben, waren die Vogelsbergbahnzüge fast bis auf den letzten Platz gefüllt. Auch die HLB hatte in allen Triebwagenteilen Zugbegleiter an Bord, so dass ein sicherer und reibungsloser Transport der „Narren“ gegeben war. Schade nur, dass gerade an solchen Tagen immer wieder technische Ausfälle unerwünschte Probleme beim Ticketverkauf verursachen. So war die Software des einzigen Fahrkartenselbstausgabe am Lauterbacher Nordbahnhof abgestürzt und das Gerät außer Betrieb. Obwohl die Störung bereits mehrere Tage zuvor gemeldet worden war. Das Personal am Lauterbacher Fahrkartenschalter konnte angesichts des massiven Andrangs in der Kürze der Zeit nur für einen Teil der Fahrgäste Tickets ver-



Ankunft eines mehrteiligen Triebwagenzugs in Fulda Foto: Stefan Sitzmann

kaufen, bevor die Züge abfahren.

Insgesamt betrachtet war die Resonanz am Rosenmontag 2013 ein Beweis für die Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Vogelsbergbahn und der richtige Weg, um bei ähnlichen Anlässen (z.B. Hessestag, Volksfeste, Konzerte) auch in der Region

Zusatzleistungen auf der Schiene anzubieten. Nur so wird der ÖPNV auch in der Region für die Fahrgäste als echte Alternative wahrgenommen. Stimmt das Angebot, dann kommen auch die Fahrgäste und sind ganz „narrisch“ gemäß dem Motto: „sei schlau, fahr‘ zum ROMO-Umzug mit dem RMV – helau!“.

Holztransporte von der Straße auf die Schiene

(si) Anlässlich des jüngsten schweren LKW-Holztransporterunfalls am 9. März auf der sogenannten Fuldaer Westumfahrung fordert der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus erneut die verstärkte Verlagerung dieser Transporte auf die Schiene.

Ein Großteil der zwischen Fulda - Lauterbach - Alsfeld verkehrenden Holztransporter beliefern das Groß-Sägewerk "Heggenstaller" (Pfeifer-Group) im Lauterbacher Stadtteil Wallenrod. Ein geplanter Gleisanschluss vom Bahnhof Wallenrod direkt in das Werk ist von allen dafür zuständigen Behörden genehmigt, die Umsetzung

ist aber bisher noch nicht erfolgt.

„Mit diesem Gleisanschluss sollen jährlich schätzungsweise 12.000 LKW-Fahrten in der Region auf der Straße entfallen - eine erhebliche Erleichterung für alle Anwohner und Verkehrsteilnehmer“, so Michael Kolb vom Fahrgastverband.

Von Arnstein auf dem Weg nach Lauterbach-Wallenrod stürzte der Holztransporter in einem Kreuzungsbereich bei Fulda um, als er einem Taxi ausweichen wollte.

Insgesamt 11 Verkehrsteilnehmer hatten unwahrscheinlich viel Glück an diesem frühen Samstagmorgen

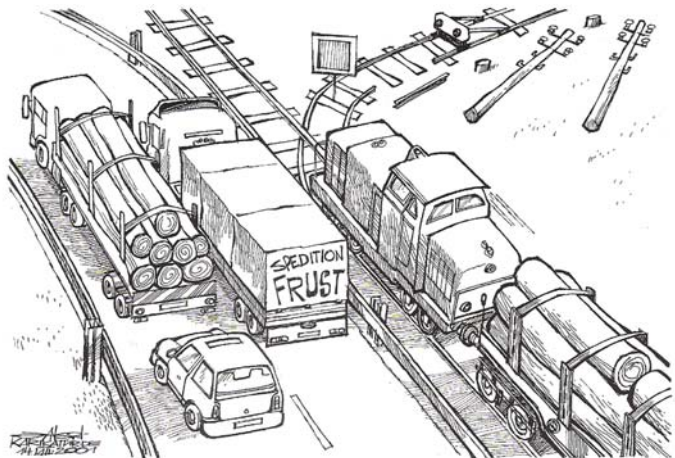
Foto: Hans-Hubertus Braune (osthessen-news)



Angesichts der hohen Verkehrsbelastungen wird zwar der Bau von Umgehungsstraßen (B 254n) angestrebt, rasche Erleichterung brächte hingegen der längst überfällige Gleisanschluss für das Lauterbacher Mega-Holzwerk. Pro Bahn & Bus fordert daher die politisch Verantwortlichen auf, die Umsetzung des wichtigen Gleisanschlusses endlich beim Betreiber einzufordern.

Angesichts der Presseerklärung des Fahrgastverbandes scheint nun wieder Bewegung in die Sache gekommen zu sein. Lauterbachs Bürgermeister Rainer-Hans Vollmöller berichtete auf einer Stadtverordnetenversammlung am 20. März davon, dass man sich erneut schriftlich an die Firma Pfeifer gewandt hat, um Auskunft über den beabsichtigten Beginn der Baumaßnahme zu bekommen.

Schon 2001 hatte Pro Bahn & Bus die Güterverkehrsproblematik thematisiert. Zu dieser Zeit waren noch keine Pläne bekannt, bei Wallenrod ein Sägewerk zu bauen und zu betreiben



Pro Bahn & Bus: Für mehr Güterverkehr auf der Schiene !

ÖPNV-Angebot im Landkreis Marburg-Biedenkopf weiterhin nicht zufriedenstellend

(mm) Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 blieb das Angebot auf der Oberen Lahntalbahn von Marburg (Lahn) nach Bad Laasphe/Erndtebrück unverändert. Damit hat das insgesamt spärliche Angebot am Wochenende, und besonders in den Abendstunden, weiter Bestand..

An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verlässt der letzte Zug ins Hinterland (Richtung Biedenkopf und Erndtebrück) den Bahnhof Marburg bereits um 18.24 Uhr, während Mo – Fr jeweils um 19.24 und 20.24 Uhr noch Fahrtmöglichkeiten bestehen. Diese Verbindungen wurden im Jahr 2011 eingeführt und weisen eine sehr gute Auslastung aus, die gerade am Wochenende ebenfalls zu erwarten ist. In der Gegenrichtung verlässt der letzte Zug den Bahnhof Bad Laasphe an Sonn-/Feiertagen um 18:33 Uhr, Samstags besteht die letzte

Reisemöglichkeit bereits zwei Stunden früher um 16.33 Uhr. Die Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs im Raum Marburg e.V. (A.F.S.) fordert daher den regionalen Nahverkehrsverband des Landkreises Marburg-Biedenkopf und den Rhein-Main-Verkehrsverbund auf, zusätzliche Fahrten in den Abendstunden an Wochenenden zu bestellen.



Mit dem Haltepunkt Biedenkopf-Schulzentrum hat die Obere Lahntalbahn vor Jahren eine Aufwertung erhalten. Weiterhin schlecht ist aber das Fahrtenangebot am Wochenende und besonders in den Abendstunden



„Sonder-Planzug“ zum Fahrplanwechsel

Um zu demonstrieren, dass die Nachfrage für eine spätere abendliche Verbindung ins Hinterland gegeben ist, hatte der Arbeitskreis zur Förderung des Schienenverkehrs im Raum Marburg (AFS) zusammen mit dem Arbeitskreis Schienenverkehr Südwestfalen (ASS) und dem VCD-Kreisverband Marburg-Biedenkopf auf eigene Rechnung einen Tag vor dem Fahrplanwechsel am 8. Dezember 2012 bei der Kurhessenbahn einen „Sonder-Planzug“ von Bad Laasphe nach Marburg und zurück bestellt. Dieser verließ Bad Laasphe um 18.33 Uhr und erreichte Marburg um 19.30 Uhr. Die Rückfahrt erfolgte in Marburg um 20.24 Uhr und erreichte Bad Laasphe um 21.18 Uhr. Begleitet wurde der Zug von Aktiven der Vereine, die während der Fahrt kleine Snacks und Getränke an die Fahrgäste verteilten. Die Züge wurden rege genutzt, es wurden etwa 100 Einsteiger in Marburg gezählt.

Befragungen der Fahrgäste ergaben, dass ein Teil die Gelegenheit nutzte, eine Fahrt ins südliche Hessen, vorwiegend nach Frankfurt, Darmstadt oder Wiesbaden zu unternehmen, um u.a. die Weihnachtsmärkte zu besuchen, da durch den späten Anschluss in Marburg eine bequeme und stressfreie Anfahrt möglich wurde. Die Mehrzahl der Mitfahrenden nutzte das späte Fahrangebot für einen Aufenthalt in Marburg. Somit wurde eindrucksvoll das Gerede von der Gefahr der leeren Züge widerlegt, das immer wieder herhalten muss, wenn Forderungen nach einer Aufstockung des Zugangebotes auf der oberen Lahntalbahn laut werden.

Reduzierungen im Busverkehr

Keine Verbesserungen gab es auch beim Busverkehr im Hinterland, teilweise kam es auch zur Streichung von Busleistungen. Hierbei sind die Linie 42 (Biedenkopf – Gladenbach) und 491 (Biedenkopf – Dillenburg) an Sonntagen besonders betroffen. So wurde die Anzahl der Fahrten Richtung Dillenburg über Breidenbach und Angelburg auf drei reduziert und der Busverkehr nach Gladenbach samstags zeitweise und sonn-/feiertags komplett auf Anrufsammel-Taxi (AST) umgestellt. Ein Fahrgast muss dann frühzeitig vor der Linienfahrt seinen Fahrtwunsch telefonisch bestellen. Positiv: Der im neuen Fahrplan von Montag bis Freitag mögliche Busanschluss in Wallau vom letzten Zug in Richtung Breidenbach und Lixfeld ist sehr zu begrüßen.

Immerhin gibt es auf der Linie 51 (Friedensdorf – Niedereisenhausen – Wallau – Biedenkopf) wieder ein Angebot am Wochenende. Allerdings bieten die Linienverläufe, die übrigens am Wochenende als AST betrieben werden, keine wirkliche Alternative zum Auto. So benötigt ein Fahrgast, der z.B. von Breidenbach zum Zuganschluss nach Friedensdorf möchte, für die Strecke über 40 Minuten.

Die A.F.S. schlägt daher u.a. vor, den durchgehenden Linienweg Biedenkopf – Dillenburg in Steffenberg oder Angelburg zu brechen und durch eine Neuordnung der Linien, die über Breidenbach führen, eine generelle Anbindung an die Obere Lahntalbahn in Wallau zu erreichen. Die Linie 51 müsste dann unter Berücksichtigung der Linie 52 den Raum Breidenbach und Steffenberg an die Obere Lahntalbahn

in Friedensdorf anbinden. Dies gilt auch für die Buslinie von Biedenkopf nach Gladenbach. Immer noch stattfindende Parallelfahrten zwischen Zug und Bus auf der Linie 481 Wallau – Marburg sollten

vermieden werden. Zum Beispiel fährt um 7.30 Uhr ein Bus ab Biedenkopf Bahnhof nach Marburg, während der Zug nach Marburg um 7.31 Uhr abfährt.

Kommentar

Durch eine generelle Neuordnung der Buslinien entlang der Oberen Lahntalbahn hin zu Zubringerlinien an den Bahnhöfen Friedensdorf, Biedenkopf und Wallau mit dortigem Anschluss an die Züge Richtung Marburg und Bad Laasphe/Erndtebrück kann die Mobilität der Einwohner verbessert werden. Mobilität ist ein wichtiger Standortfaktor und hilft mit die Attraktivität der Region zu steigern, was sich positiv auf die Zahl der Bewohner und den Wunsch, Fachkräfte zu binden, auswirkt. Solche Tendenzen helfen auch die vom Landkreis Marburg-Biedenkopf angestrebten Klimaschutzziele zu erreichen.

Michael Marinc

Brücken der Lumdatalbahn sind in gutem Zustand

(fl) Viele Bewohnerinnen und Bewohner des Lumdatals befürchten, dass die Wiederinbetriebnahme der Bahnlinie Lollar – Londorf für den Personenverkehr am mutmaßlich schlechten Zustand der Brücken zwischen den Bahnstationen Allendorf und Londorf scheitern könnte.

Die Lumdatalbahn AG und der Verein Lumdabahn e.V. haben deswegen eine heimische Fachfirma für Bahnbau mit der Inspektion von zwei großen und zwei kleinen Brücken beauftragt. Vom Ergebnis der Sichtprüfung durch Sachverständige sind die Ehrenamtlichen positiv überrascht. Denn obwohl beispielsweise an der Brücke über die Landstraße zwischen Allendorf und Londorf der Rost schon ein wenig genagt hat, ist die Bausubstanz in Ordnung. Die Mauerwerke zeigen nur ganz vereinzelte reparable Schäden. Anderswo

würden über solche Brücken Tag für Tag schwere Güterzüge rollen, berichteten die beiden Ingenieure aus dem Siegerland.

Die Brücke vor Londorf nahe an der Kläranlage über die L 3146 stellt keine Gefahr für den darunter herführenden Straßenverkehr dar. Im Turnus von 6 Monaten werden sämtliche Brücken im Zuge der Verkehrswegsicherungspflicht von der Deutschen Bahn AG inspiziert. Bei erkanntem Bedarf werden Reparaturen veranlasst. Auch die Stelle der Brücke über den

Alle größeren Brücken der Lumdatalbahn liegen zwischen den Bahnhöfen Allendorf/Lumda und Londorf. Der Erneuerungsbedarf ist nach Ansicht von Fachleuten sehr überschaubar.

2 Fotos: Friedrich Lang

Klingelbach in der Gemarkung Allendorf/Lda (umgangssprachlich: im „Schnakenloch“) wurde begutachtet. Die dortige Kleinbrücke ist seit 1993 schadhaft. Im Jahr 2003 wurde sie kurzerhand demontiert, weil sich Hochwasser gestaut hatte. Die Kleinbrücke sollte nach Meinung der Ingenieure nicht, wie zunächst geplant, durch Kanalrohre ersetzt werden. Vielmehr eigne sich eine „Fertigteilbrücke“, die bereits über eine bauaufsichtliche Zulassung verfügt. Eine solche Brücke lässt die erforderliche Menge an Wasser durch und kann problemlos in die Trasse eingefügt werden.

Die Lumdatalbahn wird derzeit in einem neuen unabhängigen Gutachten untersucht. Ziel der Studie ist, die Chancen für einen täglichen Personenverkehr mit Taktfahrplan und kurzen Fahrzeiten nach Gießen nochmals auszuloten. An der Untersuchung wirken die Anlieger-Kom-

„Über solche Brücken fahren anderswo Tag für Tag schwere Güterzüge“ war die Aussage eines Bauingenieurs einer renommierten Bahnbau-Firma aus Nordrhein-Westfalen



munen und der Landkreis Gießen gleichberechtigt mit. Die Lumdatalbahn AG und der Verein Lumdabahn freuen sich, dass die Brücken bei den notwendigen Investitionen keine große Rolle spielen werden. Aktive Mitglieder des Vereins und der AG halten die Bauwerke seit vielen Jahren von Bewuchs frei und sorgen damit auch für deren Erhalt. Der Rückschnitt der Saison 2012/13 wurde am 28. Februar 2012 pflichtgemäß abgeschlossen. Hier und dort sind im Gleis liegende einzelne geschnittene Äste aber noch aus dem Wege zu räumen.



Mittelhessenexpress: Neue Fahrzeuge kommen langsam zum Einsatz

(Ik, jl) Wie bereits zweimal in der Hessenschiene berichtet, hatte DB Regio Hessen geplant, neue Triebzüge vom Typ Talent 2 zum Fahrplanwechsel ab Dezember 2012 einzusetzen. Die Garnituren sollten ursprünglich schon ein Jahr früher auf den Linien SE 30 & 40 Frankfurt – Treysa/Dillenburg sowie RB 30/33 Hanau – Gießen verkehren.

Aber immer wieder gab es Probleme im Zulassungsprozess, so dass sich die Auslieferung verzögerte. Am 28. Februar 2013 war durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) in Bonn zu erfahren, dass die vierteiligen Triebzüge für das Mittelhessennetz mittlerweile zugelassen worden sind. Zeitgleich konnte Ende Februar die Überführung von Garnituren nach Frankfurt/Main, Gießen und Friedberg beobachtet werden.

Dann ging es plötzlich ganz schnell: Schon am 9. März wurden die Triebwagen auf der Regionalbahnstrecke Hanau -

Friedberg - Gießen eingesetzt und lösten damit die Wendezüge, bestehend aus roten Silberlinggarnituren und Eloks der Baureihe 143, ab.

Mitte April wird die Verbindung Frankfurt–Gießen–Treysa/Dillenburg, also der eigentliche MittelhessenExpress, auf die neuen Talent 2-Züge umgestellt. Dafür müssen dann für eine Übergangszeit bis zur Auslieferung auch der 3-teiligen Talent 2-Züge auf der Strecke Gießen–Friedberg–Hanau nochmals Fahrzeuge vom älteren Typ ET 425 fahren. Je nach Auslieferung

*Einer der neuen Talent 2-Triebwagen am ersten Betriebstag (9. März 2013)
im Bahnhof Bad Nauheim*





Kaum im Einsatz, müssen sich die Triebwagen im harten Winterbetrieb bewähren

der von DB Regio Hessen bestellten Züge durch Bombardier Transportation wird jedoch im Laufe des Jahres das gesamte Mittelhessennetz mit den Elektrotriebzügen der Baureihe ET 442 bedient.

Gegenüber den bisher beim Mittelhessenexpress eingesetzten Triebwagen der Baureihe 425/426 weisen die neuen Züge einige Verbesserungen und Komfortsteigerungen auf. So besitzen die Fahrzeuge nun eine echte Klimaanlage, die allerdings nicht so leise arbeitet wie in den bekannten Doppelstockzügen. Reduziert wurden die Fahrgeräusche, auch der Sitzkomfort wurde durch ergonomisch geformte Sitze gesteigert. Bei Reihenbestuhlung findet man auf der Rückseite des Vordermannsitzes ein Brett zum Herunterklappen. Auch die Beinfreiheit ist bei Reihenbestuhlung ausreichend bemessen.

Gefallen können die großen Fenster sowie die Spaltüberbrückung an den Türen,

sodass kein Schlitz mehr zwischen Fahrzeug und der Bahnsteigkante klappt. Mehr Sicherheit für die Fahrgäste bietet die Videoaufzeichnung im Fahrgastraum. Die Bilder werden von einem Ringspeicher erfasst und 72 Stunden gespeichert. Sollten innerhalb der Zeit Vorkommnisse gemeldet werden, können die Aufzeichnungen zur Beweissicherung ausgewertet werden.

Kleine Klappbretter sowie ein Ablagenetz finden sich auf der Rückseite der Sitze bei Reihenbestuhlung



Neuer Eppsteiner Tunnel seit Ostern in Betrieb

(hpg) In einer 100 Stunden dauernden Sperrpause haben rund siebzig Arbeiter, Techniker und Ingenieure den neuen Eppsteiner Tunnel an Ostern in Betrieb genommen. Mit dem ersten S-Bahnzug kurz nach 4:30 Uhr startete am Osterdienstag der fahrplanmäßige Verkehr auf neuer Strecke.

Um den 339 m langen Tunnel mit der bestehenden Strecke zu verbinden, wurde der Oberbau auf rund 1400 Metern Länge erneuert. Die Gleisradien im Bereich der ehemaligen Bahnsteige wurden verändert und diese in neuer Lage in Betrieb genommen. Bis zur endgültigen Fertigstellung können – wie bereits seit einigen Monaten praktiziert – nur Voll- aber keine Langzüge auf der S 2 eingesetzt werden. Für die Gesamtmaßnahme hat die DB nach eigenen Angaben rund 30 Mio. Euro investiert. Bis zum Sommer sollen die Arbeiten an den Bahnsteigen abgeschlossen werden. Für die barrierefreie Erreichbarkeit sind zwei Aufzüge im Bereich der Personenunterführung in Planung, im Bereich der

abgebauten Trasse entstehen Bussteige mit direkter Umsteigemöglichkeit zu den Zügen der S 2.



Brückenverschub

Neben dem umfangreichen Gleisbau musste die über 20 Meter neben dem Bahndamm errichtete Beton-Unterführung in ihre neue Lage verschoben werden. Unmittelbar nach der Streckensperrung hatte ein Gleiskran die eisernen Träger der alten Feldweg-Überführung ausgehoben. An Karfreitag sorgten zahlreiche Bagger für den Abriss der Widerlager und den Platz für das neue Bauwerk. Die auf einer



Ein Luftpolster und acht Lastmodule ließen die neue Brücke über die orangefarbenen Gleitbahnen in ihre neue Position schweben.

Um 12:21 Uhr am Ostersonntag war der nur 20 Minuten dauernde Verschiebung bereits abgeschlossen.

Fotos (2): Konecranes/Bausch



Fundamentplatte errichtete Betonbrücke bietet eine Durchfahrbreite von vier Metern. Mit Hilfe von acht Lastmodulen und Stahlgleitbahnen der Firma Konecranes (FLUID-transport-System) erfolgte das Anheben des 1300 Tonnen schweren Bauwerks und der nur 20 Minuten dauernde Verschiebung in die endgültige Lage. Für die Verbindung mit den anschließenden Bahndämmen wurden mehrere tausend Kubikmeter Material verbaut und verdichtet. Am Abend des Ostersonntags konnten die Gleise verlegt und anschließend die umfangreichen Anpassungsarbeiten an der Oberleitung und den Signalanlagen begonnen werden.

Wertvolles Biotop

Mit Inbetriebnahme des neuen Tunnels kann der 134 Jahre alte Eppsteiner Tunnel (200 m) nun mit den rund 15.000 Kubikmetern Ausbruchgestein, das im Bereich des Bahnhofs lagert, weitgehend verfüllt

werden. Der verbleibende Hohlraum an der Tunneldecke wird dann zu einer ökologisch wertvollen Fledermaushöhle. Das denkmalgeschützte Sandsteinportal zur Stadtseite bleibt erhalten, der Zugang in die verbleibende Röhre wird jedoch mit Gittern verschlossen.

Guter Schienenersatzverkehr

Während der Sperrung pendelten zahlreiche Gelenkbusse zwischen Hofheim und Niedernhausen bzw. über die Autobahn ohne Halt nach Frankfurt. Lediglich vereinzelt gab es Probleme mit nicht koordinierten Anschlüssen in Niedernhausen. Hier waren Züge nach Limburg pünktlich abgefahren, ohne die Anschlussreisenden abzuwarten. Am Ostersonntag hatte der Zugbegleiter des abendlichen StadtExpress im letzten Moment noch zwei Busse ankommen sehen und den Zug wieder halten lassen, bis die rund 30 Fahrgäste umgestiegen waren.

Fordern und Fördern - die Kommunen und der Nahverkehr

(fl) Der Regionale Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RNVP des RMV) wird derzeit für eine weitere Periode von fünf Jahren fortgeschrieben. Im Rahmen der vorgesehenen Öffentlichkeitsbeteiligung werden von den dazu berechtigten Interessenverbänden und Gebietskörperschaften wieder viele Ideen an den Verbund herangetragen werden, auch von unserem Verband Pro Bahn & Bus.

Erfahrungsgemäß findet sich allenfalls ein kleiner Teil davon später in dem Planungswerk wieder, welches die ÖPNV-Entwicklung der Jahre 2014 bis 2019 begleiten soll.

Diese Tatsache kann man kritisieren - und der aktuelle Nahverkehrsplan des RMV wird viel berechtigte Kritik einstecken müssen, wenn er in der uns vorliegenden Form beschlossen wird. Und man kann sie zum Anlass nehmen, einmal über den Tellerrand der lokalen und regionalen Nahverkehrsplanung hinaus zu schauen und die Frage zu stellen, welche Strukturen in den Städten, Gemeinden und Landkreisen geändert werden müssten, damit der Nahverkehr effizienter funktioniert und von noch mehr Kunden als heute genutzt werden kann.

Viele Kreis-, Stadt- und Gemeindeparlamente beschäftigen sich in diesen Wochen mit dem regionalen Nahverkehrsplan. Heraus kommen häufig allgemeine Forderungen wie „die Verbindung aus unserer Stadt nach Frankfurt muss gestärkt werden“ oder „die Regionalexpress-Halte müssen für unsere Kommune dauerhaft gesichert werden“.

Selten wird dagegen der Gedanke geäußert, dass die Kommunen vom RNVP

nicht nur immerzu fordern können, sondern auch eine Bringschuld haben, wenn es darum geht, funktionierende ÖPNV-Strukturen zu erhalten und auszubauen.

Blickt man in die Geschichte, dann wurden seit dem Bau der Eisenbahnen bis etwa in die Mitte des vergangenen Jahrhunderts gezielt die „Bahnhofsviertel“ entwickelt. Die Nähe zur Eisenbahn war auch die Existenzgrundlage für viele Industrieobjekte, die heute nicht mehr bestehen oder allenfalls eine marginale Nachfolgenutzung gefunden haben. Es folgte, beginnend mit dem Nachkriegsaufbau, eine Periode von etwa fünf Jahrzehnten, in der die Verzahnung neuer Geschäftsviertel, Schulen, Gewerbebetriebe und Wohngebiete mit dem Schienenverkehr oder auch mit dem aufkommenden Busverkehr überhaupt keine Rolle mehr spielte. Der Gipfel dieser Entwicklung war (und ist) die hemmungslose Expansion auf die früher einmal „grüne Wiese“ mit ihrem immensen Flächenverbrauch und ihrer ausschließlichen Fixierung auf den Autoverkehr. Das Main-Taunus-Center lässt grüßen, das Wertheim-Village – eine Generation später entstanden – ebenfalls.

Vielerorts hat aber das Umsteuern bereits begonnen. Bauland wird wieder nach Möglichkeit innerorts ausgewiesen,



Seit 1999 fährt die Ermstalbahn wieder im Personenverkehr. Neun Stationen werden auf 10,5 Kilometern Streckenlänge bedient. So kommt die Bahn ganz nahe an die Menschen. Mit der Einführung von Bedarfshalten und dem Einsatz der beschleunigungsstärksten am Markt erhältlichen...

3 Fotos: Friedrich Lang

beispielsweise auf Industriebrachen oder auf länger bestehenden Baulücken. Von diesen innerörtlichen Lagen ist es häufig nicht weit zum Bahnhof oder zur zentralen Bushaltestellen. Aber auch das Gegenteil findet leider noch statt.

Eine Kommune, sofern sie nicht unter haushaltsrechtlichen Zwängen steht, kann

auch in einen neuen Bahnhaltepunkt in Ortsrandlage investieren und somit ein peripher gelegenes Wohngebiet aufwerten. Das vorbildliche „Karlsruher Modell“ basiert ganz wesentlich darauf, dass möglichst alle an den Strecken liegenden Wohn- und Gewerbegebiete einen Haltepunkt bekommen. Hohe Beschleunigungs- und Bremswerte als technische Voraussetzung für häufiges Halten bei akzeptablen Fahrzeiten bieten auch Dieseltriebwagen in zunehmendem Maße. Führt man dann noch den Bedarfshalt ein und bringt auf eingleisigen Strecken die Signaltechnik auf einen aktu-

Uhr	Montag - Freitag	Samstag	Sonn-/Feiertag	Uhr
5	23			5
6	17			6
7	23	23	23	7
8	23	23	23	8
9	23	23	23	9
10	23	23	23	10
11	23	23	23	11
12	23	23	23	12
13	23	23	23	13
14	23	23	23	14
15	23	23	23	15
16	23	23	23	16
17	23	23	23	17
18	23	23	23	18
19	23	23	23	19
20	23	23	23	20

Kapitelabzug DR Regio: Baden-Württemberg
Personen, 17
76311 Stuttgart
Tel. 0714 22 10 30 87, Fax 0714 20 10 89
Am 28. und 31.12. Verkehr wie samstags
Gültig ab 01.12.2012

Wichtige Fahrten-Merkungen: Bad Urach mit Buslinie 7630.
* Zug hält nur bei Bedarf

Der Fahrplan der Ermstalbahn. Taktverkehr an allen Tagen der Woche ist ebenso ein Markenzeichen wie die direkten Verbindungen nach Reutlingen, Tübingen und Herrnberg. Die Strecke ist so erfolgreich, dass über eine Elektrifizierung und einen abschnittsweisen zweigleisigen Ausbau im Rahmen der Regionalstadtbahn Neckar-Alb nachgedacht wird. Eine parallele Buslinie ist schon lange keine Konkurrenz mehr, sondern ergänzt die Bahn.

...Dieseltriebwagen vom Typ Regio-Shuttle werden Fahrzeiten wie bei der Karlsruher Stadtbahn erzielt. Die Infrastruktur gehört der privaten Erms-Neckar-Bahn AG, einer von engagierten Bürgern gegründeten Bahngesellschaft, die mittlerweile über das Ermstal hinaus expandiert.



ellen Stand (was sicher keine kommunale Aufgabe ist), dann kann an vielen Strecken die Zahl der Haltepunkte deutlich erhöht werden.

Siedlungsentwicklung ist eine Aufgabe der Kommunen und nicht der Verkehrsverbände oder der Verkehrsunternehmen. Vieles in dem Bereich funktioniert zum Glück nahezu kostenneutral. So stehen an zahlreichen ehemals größeren Bahnhöfen Flächen zur Verfügung, die definitiv nicht mehr für Bahnzwecke benötigt werden. Wir haben als Fahrgastverband lernen müssen, dass die Ladegleise, die Güterhallen und die kleinen Werkstatanlagen der Bundesbahn-Zeit einfach nicht mehr den Erfordernissen von heute entsprechen. Schienen-Güterverkehr wird sich auch in fernerer Zukunft nicht mehr in den Stadtzentren abspielen, sondern mittels Gleisanschluss in den Industriebetrieben vor den Toren der Stadt. Oder im kombinierten Ladungsverkehr, ebenfalls weit draußen. Es gibt aber neue Nutzungen, die in hohem Maße mit dem Personen-Massenver-

kehr konform sind und gefälltig in Bahnhofsnähe gebaut werden sollten: Schulen, Studenten- und Seniorenheime, sonstige „verdichtete“ Wohnsiedlungen, Einkaufszentren und vieles mehr.

Wetzlar ist ein gutes Beispiel, wie ein gewiss aus guten Gründen nicht allseits beliebtes - Einkaufszentrum ein Bahnhofsumfeld ungemein aufwerten und Synergien mit dem ÖPNV eingehen kann. Anfang 2005 hat dort das mit 24.000 Quadratmetern Verkaufsfläche größte Einkaufszentrum Mittelhessens eröffnet. Die Flächen waren früher ganz überwiegend von der Bahn und von Bahn-affinen Gewerbebetrieben genutzt worden, lagen zuletzt aber fast völlig brach. Mittlerweile hat sich das Stadtzentrum zum Bahnhof hin entwickelt, allerdings um den Preis, dass traditionelle Einkaufsviertel darunter leiden und sich eine neue Identität suchen müssen. Für weitere kaum genutzte oder brach liegende Flächen im Umfeld des Bahnhofs war in den vergangenen Monaten der Bau eines Schulstandortes in der Diskussion,

denn Wetzlars Schulbauten sind teilweise marode und müssen erneuert werden. Teile der Geschäftswelt hätten es gerne gesehen, wenn durch eine Schule weiteres Leben in das Viertel gekommen wäre. Leider wird es nach derzeitigem Stand keine Schule in Bahnhofsnähe geben, denn eine „billige“ Lösung bekommt den Vorzug, ungeachtet der langfristig höheren Kosten für den Schülertransport.

Gerade beim Thema Schulen ist ein deutliches und mutiges Umsteuern erforderlich. Viele Schulen sind marode und im Wahn der 1970er Jahre irgendwo auf das freie Feld gesetzt worden. Ein Neubau in Bahnhofsnähe ermöglicht es, dauerhaft die Strukturen von Schulstandorten, ÖPNV-Linien und bestenfalls auch noch der Innenstadt-Entwicklung miteinander zu verzahnen. Geeignete Flächen am traditionellen Schnittpunkt von Bahn und Bus gibt es

außer in Wetzlar zum Beispiel auch in Friedberg, Marburg, Alsfeld, Dillenburg, Herborm,... Teils liegen sie auf brachem Bahngelände, teils auf dem Gelände nicht mehr existenter Industriebetriebe, die früher einmal die Nähe zur Bahn gesucht haben und heute ein Flächenreservoir darstellen.

Wenn eine Stadt oder eine Gemeinde ihren Bahnhof nicht nur optisch und funktionell „fit“ machen will für die Zukunft, sondern auch das Fahrgastpotenzial dauerhaft absichern möchte, dann hat sie viele Gestaltungsmöglichkeiten, die manchmal sogar ohne Mehrkosten zu haben sind. Wenn in Bahnnähe – oder an der zentralen schnellen Buslinie – wieder mehr Menschen wohnen, arbeiten und zur Schule gehen, dann lohnt es sich auch, den Fahrplan auszuweiten. Eine Aufwärtsspirale beginnt sich zu drehen.

Rheinland-Pfalz meldet nur wenige Bahn-Projekte zum BVWP an

(hpg) Der Koalitionsausschuss des Landes Rheinland-Pfalz hat am 18. März entschieden, welche Verkehrsprojekte realisiert bzw. für den Bundesverkehrswegeplan gemeldet werden. Dabei wurden die anzumeldenden Straßenbauprojekte gegenüber 2003 um die Hälfte reduziert. Für den Bereich des Schienenverkehrs die wichtigsten Punkte:

Um das Angebot im „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ erweitern zu können, soll das Schienennetz ausgebaut werden. Zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen zwischen Mainz und Bingen wird dort ein drittes Gleis angemeldet. Auf der Trierer Weststrecke sollen zusätzliche Haltepunkte gebaut werden, um Berufspendler zum Umstieg vom Auto auf die Schiene zu animieren. Im Zusammenhang mit dem begon-

nenen zweigleisigen Ausbau der Moselstrecke bei Igel lässt sich dadurch eine schnelle Verbindung nach Luxemburg realisieren.

Um das lärmgeplagte Mittelrheintal zu entlasten, soll die Eignung der Eifelstrecke als Ausweichstrecke von Köln nach Trier geprüft werden, auf der dann täglich bis zu 70 Güterzüge rollen könnten.

Bahnausbau zwischen Fulda, Hanau und Würzburg Projekt-Planungsstart begrüßt

(cb) „Investitionen im Bahndreieck Spessart sind unerlässlich“ – so bewerten Fahrgast- und Umweltverbände den Planungsstart für den Schienenausbau durch den Bund, die Deutsche Bahn und das Land Hessen. Nach jahrelangem politisch bedingtem Stillstand beim Aus- und Neubauprojekt (ABS/NBS) Hanau – Würzburg / – Fulda – Erfurt wird der am 30. Januar 2013 in Wiesbaden verkündete Planungsbeginn erwartungsvoll begrüßt.

Die längst überfällige Erarbeitung eines tragfähigen Gesamtkonzepts für das Bahndreieck Spessart, den Knoten Frankfurt am Main sowie die südliche Fortführung in Richtung Rhein/Neckar ist volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch zwingend. Die betrieblich aufs Engste verzahnten Schienenachsen Fulda – Hanau und Würzburg – Aschaffenburg – Hanau samt Fortführung in den Großknoten Frankfurt am Main sind seit langem überlastet und verspätungsanfällig.

Eine Ertüchtigung für das „tatsächliche Schienen-Herz von Europa“ ist – verkehrsfachlich betrachtet – die wichtigste Infra-

strukturmaßnahme auf nationaler Ebene mit zugleich europäischer Bedeutung. Sie muss es endlich auch verkehrspolitisch werden!

Die Verbände drängen daher auf die Klärung wesentlicher Randbedingungen:

- Hessen und Bayern müssen beim Bund weit entschiedener für die Finanzierung und schrittweise Realisierung eintreten. Die Projektanmeldungen beider Länder für den Bundesverkehrswegeplan 2015 sind daher bezüglich des Bahndreiecks Spessart abzustimmen und gemeinsam in Berlin durchzusetzen.



Oliver Kraft, Vorsitzender der DB Netz AG und Verkehrsminister Florian Rentsch (FDP) präsentierten das „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung“.

Foto: Christian Behrendt

- Schädliches Hemmnis für die nötige Interessenskoordination war und ist die sprachliche Vermischung des eigentlichen Projektes („ABS/NBS Hanau – Würzburg / – Fulda – Erfurt“) mit der populären Bezeichnung einer von mehreren Varianten („Mottgers-Spange“). Ein Großteil der öffentlichen Ablehnung bezieht sich einzig auf die „Mottgers-Spange“.

Variante „Mottgers-Spange“ weiterhin abgelehnt

Diese Variante erzwingt Umwege, bringt keine Verbesserungen für den Güterverkehr, koppelt Aschaffenburg vom Fernverkehr ab und wirkt bis in den Raum Darmstadt negativ. Die berechtigte Ablehnung der Variante „Mottgers-Spange“ färbt leider auf das unstrittige Gesamtprojekt ab, sie wird fälschlich mit diesem sogar gleichgesetzt.

- Um verloren gegangenes Vertrauen zurückzugewinnen, ist hinsichtlich der Trassierung von Zusatzgleisen eine strikte Variantenneutralität zwingend erforderlich. Diese Variantenneutralität ist – von der Öffentlichkeit unbemerkt – jedoch bislang keineswegs gewährleistet.

Durch den langjährigen Planungsstopp konnten die Ausbaubelange aus mehreren Bundesverkehrswegeplänen („vordringlicher Bedarf“) nicht in zwischenzeitlich angelaufene Infrastruktur-Entscheidungen der Deutschen Bahn oder Dritter eingebracht werden. So wurden und werden Fehlinvestitionen provoziert.

Die Verbände erheben vier Kernforderungen:

1. Mögliche Konflikte mit anlaufenden Bauvorhaben sind rasch zu klären um

Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart



Die „Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart“ ist ein 2001 ins Leben gerufener, projektbezogener, länderübergreifender Zusammenschluss mehrerer Fahrgastverbände sowie dem Bund Naturschutz in Bayern.

Gemeinsames Ziel ist es, für den hessisch-bayerischen Raum zwischen Fulda, Würzburg und Frankfurt am Main ein Gesamtkonzept zur mittel- und langfristigen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs zu erarbeiten. Die Ergebnisse werden in anstehende Entscheidungsprozesse wie den Bundesverkehrswegeplan 2015 oder die Planungen auf kommunaler Ebene eingebracht.

Wir möchten die Konsequenzen verschiedener Ausbaulösungen auf die Region und ihren Bahn- und Busverkehr aufzeigen und dabei insbesondere auch Alternativen zur „Mottgers-Spange“ = „Nordspessart-Trasse“ beleuchten.

Christian Behrendt



*Abzweigstelle Rohr
bach: Links die Schnellfahr-
strecke Würzburg
- Fulda, rechts die
Nantenbacher
Kurve, welche
nach wenigen
Kilometern auf
die Altstrecke
Würzburg -
Frankfurt mündet*

Fehlinvestitionen und Kostenrisiken zu vermeiden.

2. Zentrale verkehrliche Projekt- und Investitionsziele wie

- * Kapazitätserweiterung und Reisegeschwindigkeitssteigerung,
- * eine weit flexiblere Betriebsdurchführung,
- * Pünktlichkeitsverbesserung,
- * Planungssicherheit für Stationsmodernisierungen
- * Planungssicherheit für Vorhaben Dritter (Kommunen, Straßenbau etc.)
- * zeitgemäßer Lärmschutz

müssen zwecks Stärkung des Schienenverkehrs primär aus Sicht der Bahnkunden

(d.h. Fahrgäste und verladende Wirtschaft) formuliert, abgewogen und umgesetzt werden.

3. Eine sachorientierte Öffentlichkeitsbeteiligung ist länderübergreifend und inhaltlich koordiniert zu organisieren. Die Belange des Naturschutzes sind zu berücksichtigen.

4. Eine Kombination von abschnittswisen Zusatzgleisen (z.B. zwischen Hanau und Gelnhausen) und wenigen kurzen Neubauabschnitten („Ortsumfahrungen“) entlang der Bestandsstrecken Fulda – Hanau und Würzburg – Hanau soll als langfristig orientiertes Stufenkonzept ausgelegt und mit Blick auf die Finanzierbarkeit Baustein für Baustein umgesetzt werden.

DB-Netzvorstand Oliver Kraft durch Frank Sennhenn ersetzt

Am 16. März 2013 wurde bekannt, dass Oliver Kraft, seit Februar 2010 Vorstand der DB Netz AG, ab 1. Mai durch Frank Sennhenn, derzeit Vorstand der DB Regio AG, abgelöst werden soll.

Kraft, der an der TU Darmstadt Wirtschaftsinformatik studierte, hatte noch am

30. Januar zusammen mit Staatsminister Rentsch den Planungsstart im Bahndreieck

Volker Sparmann (li.), ehem. RMV-Chef, dankt als Vorsitzender der DVWG Frankfurt Rhein Main dem Vorstandsvorsitzenden der DB Netz AG, Oliver Kraft für dessen Vortrag

Foto: Christian Behrendt



Spessart verkündet und den fachlichen Hauptteil der Pressekonferenz im Wiesbadener Landtag bestritten. Auf einem der letzten öffentlichen Auftritte vor der Meldung seiner Ablösung hatte Kraft am 11. März bei der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) in den provisorischen Räumen des House of Logistics and Mobility (HOLM) am Flughafen Frankfurt/M einen Vortrag zum Thema „Strategie DB2020 für DB Netze Fahrweg“ gehalten.

Neben den - seitens des Eigentümers Bund stets gern gesehenen - Lobpreisungen der Eigenleistungen von DB Netz hat Oliver Kraft dabei aber auch den Finger in strukturell klaffende Wunden gelegt:

- * den Nachholbedarf bei der Netzunterhaltung, z.B. die zahlreichen sanierungsbedürftigen Brückenbauwerke aus der Anfangszeit der Eisenbahnnetzentwicklung, sowie

- * die sich verschärfende Knappheit an qualifiziertem bzw. erfahrener Personal, besonders im Ingenieurbereich sowohl im Unternehmen selbst als auch bei externen Planungsbüros.

Beide von Kraft zu Recht beschriebenen Effekte werden die künftige Betriebsqualität sowie den Netzausbau negativ beeinflussen, sofern nicht verkehrspolitisch klar gegengesteuert wird.

Seine vorgetragenen Positionen zu Stuttgart 21 waren dem gegenüber eher bizarr. Das teilweise Bestehen von Baurecht zwingt zum Durchziehen des Projektes, „Angriffe“ auf Mitarbeiter von DB oder Baufirmen seien unakzeptabel. Zum Missverhältnis zwischen Verkehrsnutzen und (Städte-)Baukosten im Vergleich zu anderen Schienenprojekten verlor er kein einziges Wort.

In der Nachschau hatte letztlich Volker Sparmanns Eröffnungswitz zur Begrüßung von Kraft nicht nur unterhaltungstechnisch den Nerv getroffen: „Albert Einstein wird bei einer Arbeit von einer jungen Studentin gefragt: „Sie sind schon ein bisschen schusselig? Sie haben uns dieselben Aufgaben gegeben wie letztes Jahr?“ Sagt Einstein: „Das weiß ich. Aber ich habe die Antworten geändert!“

Hessische Schienenprojekte für den Bundesverkehrswegeplan 2015

(cb) Kurz vor Ostern hat das Land Hessen seine Anmeldungen für Schienenprojekte zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015-2030 nach Berlin gemeldet. Dies sind im Einzelnen:

1. Alle noch nicht begonnenen Schienenprojekte des BVWP, insbesondere die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans 2004 und der Bedarfsplanüberprüfung 2010. Hierzu zählen alle bekannten Vorhaben in Hessen, die seit Jahren, teilweise seit Jahrzehnten, dringend benötigt werden und bislang keine Realisierungschance erhielten:

- * ABS/NBS Hanau - Würzburg / Fulda - Erfurt einschl. Knoten Hanau
- * NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar einschl. Einbindung Darmstadt Hbf
- * Knoten Frankfurt am Main (2. Stufe)
- * ABS Paderborn - Halle (Verbindung Mönchehof - Speele) für den Güterverkehr

2. Neue Schienenprojekte

- * Alternativstrecke zum Mittelrheintal, gemeinsame Anmeldung der Länder Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg
- * Viergleisiger Neu- und Ausbau der nordmainischen Strecke Frankfurt a.M. – Maintal – Hanau mit Einbindung in die Knoten Frankfurt und Hanau. Das Vorhaben dient dem Lückenschluss zwischen der ABS/NBS Hanau - Würzburg / Fulda – Erfurt und dem Knoten Frankfurt im Fern- und Güterverkehr und der Realisierung der nordmainischen S-Bahn

3. Nahverkehrsprojekte, die aus dem GVFG-Bundesprogramm gefördert werden bzw. aus heutiger Sicht gefördert werden sollen und möglicherweise nicht bis Ende 2019 begonnen bzw. endabgerechnet sind:



- * S-Bahn Rhein-Main, 4-gleisiger Ausbau Frankfurt(West) - Bad Vilbel - Friedberg
- * S-Bahn Rhein-Main, Ausbau Frankfurt-Flughafen - Frankfurt-Stadion (Gateway Gardens, mit einer Verschwenkung des Regionalbahntunnels am Frankfurter Flughafen und dem Neubau einer weiteren unterirdischen Station)
- * Nahschnellverkehr (S-Bahn) Rhein-Neckar, 2.Baustufe
- * Regionaltangente West hinsichtlich der Neu- und Ausbaumaßnahmen an den Bundesschienenwegen
- * Schienenanbindung des Terminal 3 am Frankfurter Flughafen
- * Wallauer Spange als Verbindung der Schnellfahrstrecke Frankfurt-Köln mit dem Ast Richtung Wiesbaden als Voraussetzung zur Nutzung im schnellen Regionalverkehr

Anders als in Bayern hatte es in Hessen keine Öffentlichkeitsbeteiligung im Vorfeld der Aufstellung dieser Anmelde-Liste gegeben.

Allerdings soll die verbesserte, frühzeitige Einbeziehung der Bürgerschaft bei den einzelnen Großprojekten erfolgen, wie ein

Gesetzesentwurf des Bundestages vorsieht, zu dem am 22.3.2013 nun auch der Bundesrat seine Zustimmung erteilte.

Kommentar: Manchmal ist Wiesbaden spürbar besser als sein Ruf, zumindest in Sachen Schienenverkehrspolitik. Die Anmeldung enthält alle wichtigen und realistisch umsetzbaren Projekte in ganzer oder teilweiser Bundesverantwortung, die Hessen betreffen. Zwar hat es keine Einbeziehung der Öffentlichkeit gegeben. Dennoch haben die Fachverbände schon in den Vorjahren deutlich gemacht, welche Projekte erforderlich und prioritär sind.

Wenn die eher knappe „Wunschliste“ dann doch etwas länger wurde, so einzig wegen der auslaufenden GVFG-Förderung, die die Finanzierbarkeit wichtiger Nahverkehrsvorhaben noch immer gefährdet. Hessen hat also den Ball dorthin zurückgespielt, wo er schon immer hingehörte: in die Hälfte des Bundes. Es darf nicht sein, dass beim Straßenbau einzelne Dorfumfahrungen angeblich Bundesangelegenheit sind, während selbst auf der Main-Weser-Bahn oder zwischen Hanau und Frankfurt Kapazitätsengpässe über Nahverkehrsmittel beseitigt werden sollen. Welche wiederum dort fehlen, wo sie eigentlich benötigt werden...

Erfrischend auch die Projektbeschreibungen für den nordmainischen Korridor, die endlich nicht mehr sklavisch an der S-Bahn klebt, sondern deutlich mehr Freiheitsgrade für bessere Lösungen zum Nutzen aller Schienenverkehre im gesamten Verspätungskorridor Hanau – Frankfurt enthält.

Sofern die Aufzählungsfolge eine Priorisierung widerspiegeln soll, gehörte die Wallauer Spange als Voraussetzung für schnelle ICE- und RE-Verbindungen auf der Ost-West-Achse zweifellos höher eingeordnet als reine Flughafenprojekte wie die Anbindung des Terminals 3.

Überfällig war schließlich der sprachliche Abschied von der „Mottgers-Spange“, denn längst sind fast alle anderen Akteure auf neutrale Projektformulierungen im Bahndreieck Spessart umgeschwenkt.

Fazit: Die Anmeldung ist fachlich eine tragfähige Grundlage, um im Vorfeld des kommenden BVWP gegenüber – oder besser noch: gemeinsam mit – dem Bund den erbärmlichen Planungs- und Baustillstand der letzten Dekade an exponierter Stelle im bundesdeutschen wie europäischen Schienennetz nun endlich zu beenden.

Die zügige Stufenumsetzung bleibt zentrale politische Hausaufgabe für Berlin und Wiesbaden - vor und nach dem 22.September 2013.

Christian Behrendt

100 Jahre Hersfelder Eisenbahn GmbH (HEG) - bis 1983 Hersfelder Kreisbahn (HKB)

(hjs) Bereits am 26. September 2012 konnte die Hersfelder Eisenbahn GmbH ihr 100-jähriges Jubiläum begehen. Der Schienenverkehr wurde schon zum 31. Dezember 1993 eingestellt. Seit dieser Zeit wurde nur noch der Busbetriebszweig weitergeführt, der ab dem Jahre 1960 eingerichtet worden war.

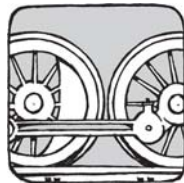
Nachdem dann auch noch im Jahr 2005 die bestehenden ÖPNV-Linien durch eine europaweite Ausschreibung verloren gingen, ist dieses Unternehmen nahezu bedeutungslos geworden. Letztlich sind aber im Rahmen der Abwicklung immer noch Lasten durch die Gesellschafter zu tragen.

Größere Festlichkeiten fanden am Jubiläumstag nicht statt, lediglich der Förderverein Werra-Fulda-Bahn e.V. hatte interessierte Eisenbahnfreunde und Gönner in die Pizzeria des Bahnhofes Schenkengsfeld eingeladen.

Die Hersfelder Kreisbahn mit ihrer 26 Kilometer langen normalspurigen Strecke von Hersfeld nach Heimboldshausen war einst eine ganz normale Kleinbahn, sie wurde vom Kreis Hersfeld zur besseren Erschließung des Territoriums gebaut. Die deutsche Teilung stellte die Kreisbahn vor ungeahnte Transportaufgaben, und die Wiedervereinigung Deutschlands machte sie schließlich überflüssig. Nicht nur deshalb dürfte die Hersfelder Kreisbahn zu den bemerkenswertesten nichtstaatlichen Eisenbahnen in den alten Bundesländern gezählt haben.

Noch in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts galt der östliche Teil des Kreises Hersfeld als Notstandsgebiet. Nur der Kreisstadt selbst brachte die beginnende Industrialisierung einen wirtschaftlichen Auf-

schwung. Viele Männer mussten aus den Dörfern zwischen Hersfeld, Vacha und Hünfeld als sogenannte Westfalengänger im Ruhrgebiet arbeiten und waren daher die meiste Zeit des Jahres fernab ihrer Familien.



Diese Situation änderte sich grundlegend, als ab 1900 zahlreiche Kalischächte im nahegelegenen Werratal geteuft wurden. Um die Jahrhundertwende war somit das Kaligebiet dieser Gegend markiert, und immer neue Schachtanlagen folgten. Die Kaliindustrie befand sich in einer Art Goldgräberstimmung, und man witterte reiche Profite. Diese Entwicklung machte auch den Bau normalspuriger Nebenbahnen zum Abtransport der gewonnenen Kalisalze erforderlich.

Von 1902 bis 1910 waren die wichtigsten Kaliwerke und Förderschächte an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Der als Landecker Amt bezeichnete und zum Kreis Hersfeld gehörende Teil des Werratales zwischen Philippsthal und Widdershausen tendierte aus geographischen Gründen von jeher eher nach Südwestthüringen als zur eigenen Kreisstadt. Dieser Umstand wurde durch die Inbetriebnahme der eingleisigen Nebenbahn Gerstungen - Vacha (Werratalbahn) bis 1906 noch verstärkt.

Bereits im Mai 1904 hatte ein Kommando des Eisenbahnregiments Nr. 3 aus Schöneberg bei Berlin mit Vermessungsarbeiten für eine Eisenbahnverbindung von Hersfeld nach Heimbildshausen begonnen. Am 10. Oktober 1904 gab der Hersfelder Kreistag zwei generelle Projektvarianten für eine normalspurige Kleinbahn in Auftrag. Während eine Variante direkt nach Heimbildshausen führen sollte, sah die andere die Einbindung Friedewalds vor.

Nach Gegenvorstellungen der Reichspost (ab 1906 Postomnibusverbindung von Hersfeld über Friedewald nach Schenk lengsfeld) setzten sich schließlich die Befürworter der ersten Variante durch. Der Regierungspräsident in Kassel genehmigte am 22. November 1910 den Betrieb der Kleinbahn Hersfeld - Heimbildshausen für einen Zeitraum von 100 Jahren. Die Trasse sollte, wie bereits fünf Jahre vorher favorisiert, von Hersfeld über den Höhenzug des Landecker hinab ins Werratal verlaufen.

Am 17. März 1911 begannen von Heimbildshausen aus die eigentlichen Bauarbeiten an der Kreisbahnstrecke. Trotz der teilweise schwierigen Gelände verhältnisse und fehlender Großbautechnik konnte der Bahnbau zügig und in einer relativ kurzen Zeit vorangetrieben und beendet werden. Bereits am 6. September 1912 wurde die 26,016 Kilometer lange Strecke landespolizeilich abgenommen, und sie konnte am 27. September 1912 dem Betrieb übergeben werden.

Verwaltungssitz der Kreisbahn war Hersfeld. Der betriebliche Mittelpunkt befand sich dagegen auf dem Bahnhof Schenk lengsfeld. Hier existierten neben dem Empfangsgebäude mit angebautem Güterschuppen, Kopf- und Seitenrampe sowie Ladestraße und umfangreichen Gleisanlagen auch der Lokschuppen mit Werkstatt. In früheren Jahren war Schenk lengsfeld zugleich Zugbildungsstation für die damals noch lokbespannten Reisezüge. Auch die Triebwagen wurden später von



*HEG-Güterzug am
Landecker zwischen
Ransbach und
Schenk lengsfeld*

Foto: Steinhauer



Güterzug der HEG in Schenkklengsfeld Foto: Steinhauer

Schenkklengsfeld aus eingesetzt.

In den ersten Betriebsjahren diente die Hersfelder Kreisbahn vorwiegend den lokalen Verkehrsbedürfnissen. Sie beförderte hauptsächlich Schüler und Industriearbeiter nach Hersfeld. Wie in der gesamten Region spielte dann aber auch für die Kreisbahn zunehmend der eingangs beschriebene, sich rasant entwickelnde Kaliabbau im Werra-Kalirevier eine nicht zu unterschätzende Rolle. Die Doppelschachanlage der Gewerkschaft Heimboldshausen-Ransbach und der Schacht Heimboldshausen sorgten für ein hohes Fördervolumen, so dass fortan mit Rohsalz beladene Güterwagen über die Kreisbahn nach Hersfeld transportiert wurden, um von dort aus zu den Chemiestandorten im Raum Ludwigshafen weitergeleitet zu werden. Zu Beginn der dreißiger Jahre begann der Ausbau des Kaliwerkes Hattorf. Dessen Frachtaufkommen und das mehrerer Anschlussgleise entlang der Kreisbahnstrecke sorgten für sichere Einnahmen. Mit dem Ende des II.

Weltkrieges ruhte eine Zeitlang der Schienenverkehr.

Nach der Beseitigung von Kriegsschäden (u.a. Wiederaufbau der Fulda-Brücke zwischen Hersfeld und Sorga) wurde im September 1945 der durchgehende Verkehr auf der Gesamtstrecke wieder aufgenommen. Da die Endpunkte der Werratalbahn in Gerstungen und Vacha zur sowjetischen Besatzungszone gehörten, musste die Kreisbahn nun völlig neue Transportaufgaben übernehmen. Durch das plötzlich riesige Verkehrsaufkommen war die schwierig trassierte und nur mit verhältnismäßig leichten Betriebsmitteln ausgestattete Kreisbahn völlig überfordert. Die Deutsche Reichsbahn in der US-Zone unterstützte die Bahn daher mit Leihlokomotiven und Personalen.

Bald danach kam die Kaliabfuhr über Gerstungen wieder in Gang, doch inzwischen hatte die Kreisbahn im Vorgriff auf zu erwartende stärkere Belastungen den

Oberbau ertüchtigt. Es war eine richtige Entscheidung der Betriebsführung, denn bereits 1952 sperrte die DDR erneut die Durchfahrt über Gerstungen. Der gesamte Kaliverkehr musste wieder über die Kreisbahn geleitet werden. Schlagartig waren täglich etwa 500 Wagenladungen über den Höhenzug des Landeckers zu bringen, der von Heimboldshausen bis zum Haltepunkt Wehrshausen Steigungen von 1:50 aufwies und häufig nur mit nachgeschobenen Loks bewältigt werden konnte. Ab 1955 lief der Kaliverkehr wieder ohne Probleme über Gerstungen, doch 1967 wurden die westdeutschen Kalitransporte über Gerstungen erneut gesperrt, und wieder einmal hatte die Kreisbahn als einzig möglicher Verkehrsträger einzuspringen. 3,3 Mio Tonnen mussten nach Hersfeld transportiert werden.

Die Kreisbahn war nun eine politisch unentbehrliche Bahn geworden, derer man sich im Falle unvorhergesehener Sperrungen seitens der DDR bedienen konnte. Trotz roter Zahlen stand eine Stilllegung deshalb nie zur Diskussion. Im Interesse einer effektiven Betriebswirtschaft beschloss der Kreistag Hersfeld-Rotenburg 1983, die Kreisbahn in eine GmbH umzuwandeln. Die Hersfelder Eisenbahn Gesellschaft (HEG), wie die Kreisbahn vom 1. Januar 1984 an

hieß, gehörte nun zu 51 Prozent der Hessischen Landesbahn. Mit leistungsfähigen Diesellokomotiven und der ständigen Unterhaltung der Eisenbahninfrastruktur sorgte das Unternehmen für einen sicheren und störungsfreien Abtransport der produzierten Kalisalze.

Im Vertrauen auf die strategisch wichtige Funktion der Umgehungsstrecke wurden noch 1988 zwei je 1520 PS starke MAK-Loks neu beschafft und umfangreiche Arbeiten am Oberbau beschlossen. Während der Güterverkehr aus damaliger Sicht gesichert schien, war der Reiseverkehr auf der Schiene längst zur Bedeutungslosigkeit verkümmert. Gerade mal 7700 Reisende wurden im Jahre 1989 von einem verbliebenen Zugpaar befördert.

Nach der plötzlichen und kaum für möglich gehaltenen Öffnung der innerdeutschen Grenze am 9. November 1989 und infolge der wenig später eintretenden politischen Veränderungen ergab sich für den Güterverkehr quasi über Nacht eine völlig andere Situation. Mit dem spätestens nach der Wiedervereinigung Deutschlands pro-

Die lange Zeit stärkste deutsche Diesellok war als V30 bei der HEG im Einsatz

*Foto (Schenklengsfeld):
Steinhauer*





Einzelgänger auf deutschen Schienen: Schienenbus VT54/VM56/VS55 der HEG mit Faltenbalgübergängen

Foto (beim ehemaligen Bedarfshaltepunkt Lampertsfeld): Steinhauer

sen damals in andere für wichtiger gehaltene Projekte.

Noch ein Wort zum Fahrzeugpark der HKB/HEG: Zwei Unikate fuhren im Besitz der Bahn. Dies war

blemlosen Kaliverkehr über Gerstungen verlor die Hersfelder Eisenbahn ihren Sonderstatus und somit ihre Existenzberechtigung. Doch wider Erwarten erlebte die HEG nochmals einen betrieblichen Höhepunkt, als im November 1990 während des Generalstreiks bei der Deutschen Reichsbahn der Verkehr über Gerstungen noch einmal völlig zum Erliegen gekommen war. Nun mussten die gesamten Kalitransporte ein letztes Mal über Schenklingensfeld geleitet werden. Sechs 216er der DB unterstützten die beiden MAK-Loks, um den umfangreichen Verkehr bewältigen zu können.

einmal die als 232 001 bezeichnete Baumusterlokomotive (erste dieseldieseldraulische Lokomotive der Welt mit sechs angetriebenen Achsen, 2940 kW, 1962 gebaut) des Typs V 320, die auch 1600-Tonnenzüge problemlos über die stärksten Steigungen der Kreisbahnstrecke beförderte. 12 Jahre verblieb sie bei der HKB /HEG, bis sie am 20. Januar 1989 an die Teutoburger Waldeisenbahn verkauft wurde.

Mit Ablauf des 31. Dezember 1993 stellte die HEG den Gesamtbetrieb auf der Schiene ein. Die nach der Wiedervereinigung immer wieder geforderten Reisezugverbindungen ab Bad Hersfeld über die Kreisbahn in Richtung Bad Salzungen und Gerstungen waren nicht realisierbar. Hierzu hätte man unter anderem das 1962 unterbrochene kurze Teilstück von Philippsthal/Werk Hattorf in Hessen bis Vacha in Thüringen wieder aufbauen müssen. Doch die hierfür erforderlichen Gelder flos-

Bis zuletzt besaß die HEG als zweites Unikat den Gliederzug VT54/VM56/VS55 mit Luftfederung und Faltenbalgübergängen, der eine Sitzplatzkapazität für 180 Personen aufwies und jahrelang im Berufs- und Sonderzugverkehr eingesetzt wurde. Der Gliedertriebwagen war das Pendant einer Breitspurserie der Spanischen Staatsbahn RENFE.

Die Schienenstrecke der HEG wurde 1999 zwischen Bad Hersfeld und Schenklingensfeld abgebaut. In der Folgezeit entstand hier ein Rad- und Wanderweg. Zwischen Schenklingensfeld und Heimbolds-

„Kleiner“ Schienenbus VT50 der HEG am
29. Mai 1992 bei Ransbach
Foto: Limmeroth



hausen liegt die Schiene noch und wurde vom Förderverein Werra-Fulda-Bahn e.V. käuflich erworben. Doch die angedachten Sonderfahrten konnten bisher nicht durchgeführt werden. Als Fazit dieser Streckengeschichte bleibt anzumerken, dass die HKB/HEG letztlich ein Opfer der ersehnten Wiedervereinigung Deutschlands geworden ist.

Letzter Schienenverkehrsfahrplan der HEG aus dem Kursbuch 1991/92, Gesamtausgabe. Aus Kostengründen im Kursbuch 1992/93 nicht mehr erschienen.

504 * Bad Hersfeld – Philippsthal		Am 24., 31. XII. Verkehr wie an ①																↓ 504				
Hersfelder Eisenbahn-Gesellschaft - HEG- 6430 Bad Hersfeld, (0 66 21) 7 40 34		Montag – Freitag								Samstag				Sonn- und Feiertag								
km	Haltestellen	Zug	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
0	Bad Hersfeld (BusHf 500)																					
5	Sorga (Kr Hersfeld)		6:18	6:16	10:30	12:40			13:20	15:20	16:30	16:50	18:20	20:00			11:20	13:16			16:15	
10	Maikomes		6:26	6:24	10:43	12:48			13:33	15:33	16:43	16:50	18:30	20:08			11:33	13:25			16:27	
11	Schenksoitz X		6:32	6:31	10:50	12:55			13:40	15:40	16:50	16:50	18:40	20:15			11:40	13:32			16:34	
15	Schenklingfeld	ⓂⓄ	6:38	6:38	10:55	13:00			13:42	15:42	16:52	16:51	18:51	20:20			11:42	13:34			16:36	
18	Schenklingfeld		4:42	6:40	8:38	10:57	13:01		13:48	15:51	16:59	16:58	18:58	20:20			11:47	13:39			16:41	
20	Wehrshausen X		4:49	6:45	8:43	11:02	x 13:08		13:54	15:56	17:04	17:03	19:03			6:22	11:54	13:46		13:07		
24	Röhrlinghof		4:54	6:50	8:48	11:07	13:11		13:59	16:01	17:09	17:08	19:08			6:27	11:59	13:51		13:12		
26	Heimboldshausen		4:57	6:53	8:55	11:14			14:06	16:08	17:16	17:15	19:15			6:30	12:06	13:57		13:20		
29	Philippsthal	Ⓞ	5:00	5:45	6:56	8:58	11:17	13:21	14:09	16:11	17:19	17:18	19:18			6:33	12:09	14:00		13:23		
			5:14	5:59	9:12	11:31			14:23	16:25	17:33	17:32	19:32			6:47	12:23	14:15		13:37		

504 * Bad Hersfeld – Philippsthal		Am 24., 31. XII. Verkehr wie an ①																↓ 504				
Hersfelder Eisenbahn-Gesellschaft - HEG- 6430 Bad Hersfeld, (0 66 21) 7 40 34		Montag – Freitag								Samstag				Sonn- und Feiertag								
km	Haltestellen	Zug	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
0	Philippsthal																					
5	Heimboldshausen		5:16	6:33	6:19	6:19			7:40	9:32	11:36			14:06	14:44	17:52	19:47	6:19	6:50	12:25		13:40
10	Röhrlinghof		5:33	6:36	6:39	6:39			7:04	8:00	9:46	11:50		14:06	14:44	17:52	19:47	6:33	7:04	12:39	14:39	13:53
11	Ransbach (Kr Hersfeld)		5:40	6:43	6:43	6:43			7:17	8:03	9:49	11:53		14:16	14:54	18:02	19:53	6:36	7:07	12:42	14:39	13:56
15	Wehrshausen X		5:45	6:48	6:48	6:48			7:19	8:15	10:01	12:05		14:20	14:58	18:06	19:53	6:43	7:14	12:45	14:42	13:03
18	Schenklingfeld	ⓂⓄ	5:50	6:09	6:53	7:24			8:20	9:20	10:08	12:10		14:25	15:04	18:07	20:00	6:48	7:19	12:50	14:48	13:14
20	Schenklingfeld		5:52	6:11	6:55	7:26			8:22	9:22	10:08	12:12		14:26	15:06	18:09		6:53	7:24	12:50	14:48	13:14
24	Schenksoitz X		5:57	6:16	7:00	7:31			8:27	9:27	10:15	12:17		14:31	15:11			7:00	7:26	12:52		14:15
26	Maikomes		6:02	7:02	7:02	7:33			8:27	9:27	10:15	12:17		14:34	15:13	18:16		7:02	7:28	12:57		14:22
29	Bad Hersfeld (BusHf 500)	Ⓞ	6:15	6:43	7:20	7:20	7:55	8:45	10:33	12:35			14:41	15:18	18:21		7:07	7:33	13:02		14:27	
			6:15	6:43	7:20	7:20	7:55	8:45	10:33	12:35			14:48	15:31	18:32		7:20	7:46	13:15		14:40	

Ⓜ = Bahnhof der Hersfelder Eisenbahngesellschaft	Ⓞ = von Ausbach, nach Werk Krone an 6:35	Ⓜ = bis Kreisrankenhaus, an 14:45
Ⓞ = Bus verkehrt bis Vacha Bahnhof, an 6:06	Ⓞ = ab Kreisrankenhaus 16:10	Ⓞ = Bus verkehrt an Schüttagen über Obersberg
Ⓞ = Bus verkehrt ab Vacha Bahnhof, ab 6:12	Ⓞ = von Bad Hersfeld - Obersberg, ab 13:02	Ⓞ = Bus verkehrt bis Vacha Bahnhof, an 9:19
Ⓞ = Bus verkehrt nur an Schultagen	Ⓞ = Zug verkehrt von Werk Hattorf, ab 14:00	Ⓞ = Bus verkehrt bis Vacha Bahnhof, ab 9:25
Ⓞ = Bus verkehrt nur an schulfreien Tagen	Ⓞ = Zug verkehrt nach Werk Hattorf, an 13:25	Ⓞ = Bus der Fa. Koch, Abfahrt auf Platz 8
Ⓞ = von Werk Krone ab 15:25	Ⓞ = bei Bedarf bis Ausbach über Ransbach	x = Bedarfshaltestelle für Züge

Verzeichnis der benutzten Literatur:

- 1) Markus Schmidt, Michael Knauf: Bad Hersfeld - Heimboldshausen aus: Neben- und Schmalspurbahnen in Deutschland, Nr. 9 Hessen; hsgg. von Wolf-Dieter Machel,

- 2) Markus Schmidt/Michael Knauf: Die Hersfelder Kreisbahn, EK-Reihe Regionale Verkehrsgeschichte Bd. 33, Freiburg 2001
- 3) Privatbahn-Lexikon 1991, EK-Verlag Freiburg 1991

Burgwaldbahn Marburg - Frankenberg RMV-Linie 42 Gleiserneuerung zwischen Ernsthausen und Wiesenfeld

(js) Im Jahr 2013 ist eine weitere Gleiserneuerung auf der Burgwaldbahn geplant, für die eine dreiwöchige Streckensperrung vorgesehen ist. In den ersten drei Wochen der Sommerferien, vom 8. bis zum 27. Juli, wird der Streckenabschnitt zwischen Münchhausen und Frankenberg im Schienenersatzverkehr bedient. Die Gleisbaustelle wird im Anschluss an den Haltepunkt Ernsthausen in Richtung Wiesenfeld eingerichtet. Dort werden die Gleise im Bereich der S-Kurve und der anschließenden Geraden ausgetauscht.

Einweihung P&R-Parkplatz in Münchhausen

Im Dezember 2012 wurde der Park-and-Ride-Parkplatz am Bf. Münchhausen endlich eingeweiht. Neben einer befestigten Parkfläche und einer Bushaltestelle mit



Die neue Bushaltestelle am Bahnhof Münchhausen Foto: Helfried Kohl

Buswendeschleife steht nun auch ein gläserner, überdachter Fahrradständer zur Verfügung. Viele Berufspendler aus dem oberen Edertal wie z.B. Allendorf/Eder und Battenberg fahren mit ihrem Pkw zum Bf. Münchhausen, um von dort den Zug nach Marburg, bzw. Gießen/Frankfurt zu benutzen. Das spart neben viel Zeit auch Kosten für den Umweg über Frankenberg.

Einige Buskurse aus Marburg enden an der RMV-Grenze in Münchhausen. Wünschenswert wäre auch hier eine Busverbindung aus dem oberen Edertal nach Münchhausen, um dem Pendlerstrom von dort eine schnelle Verbindung in Richtung Süden zu gewährleisten.



Einweihungsfeier der P&R-Anlage am Bahnhof Münchhausen Foto: Helfried Kohl

Sonderfahrt für Bürger aus Burgwald

Für die Einwohner der Gemeinde Burgwald hat die Kurhessenbahn am 27. April 2013 einen Sonderzug im Angebot und bietet eine Tagesfahrt nach Köln an. Der Sonderzug war bereits vor etwa einem Jahr angekündigt worden, der Fahrkartenverkauf startete dann im Oktober 2012. Die Fahrkarten waren ausschließlich bei der Gemeindeverwaltung der Gemeinde Burgwald erhältlich. Die Fahrt kostet 15 Euro pro Person, darüber hinaus wurden in der Gemeinde ansässige Unternehmen aufgerufen, die Aktion durch Spenden zu unterstützen. Sollten die Einnahmen die Kosten des Sonderzuges vollständig decken, will man den Restbetrag für die Kinderkrebshilfe spenden.

Bereits nach drei Tagen war der Sonderzug vollständig ausverkauft, es wurde eine lange Warteliste erstellt. Mehrere Unternehmen planen einen Betriebsausflug mit dem Sonderzug. Der ursprünglich mit vier Wagen geplante Sonderzug musste drastisch verlängert werden, dennoch fanden nicht alle Anwärter der Warteliste einen Platz.

Inzwischen ist der Sonderzug auf 11 Doppelstockwagen angewachsen, zwei Dieselloks sollen für die nötige Antriebsleistung sorgen. Diese enorme Zuglänge erforderte Sondergenehmigungen, da die Stationen an der Burgwaldbahn nur über Bahnsteiglängen von 100 m verfügen, an denen lediglich vier Wagen Platz finden. Bei den restlichen sieben Wagen müssen alle Türen mit Helfern besetzt werden, damit dort niemand versehentlich aussteigen kann. Als freiwillige Helfer werden sich wieder Mitglieder der Vereine Arbeitsge-

meinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs in Marburg (AFS), Arbeitskreis Schienenverkehr Südwestfalen (ASS) und Pro Bahn und Bus Mittelhessen zur Verfügung stellen.

Die Sonderfahrt beginnt um 6:52 Uhr in Frankenberg/Eder. Die Zusteigehalte sind Birkenbrunninghausen, Wiesenfeld und Ernsthausen. Von dort fährt der Sonderzug ohne planmäßigen Halt über Gießen nach Köln Hbf. Die Ankunft dort ist vor Mittag geplant, die Rückfahrt beginnt gegen 19 Uhr. Die Ankunft in Frankenberg ist für ca. 22.40 Uhr geplant.

Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt RMV-Linie 30 Modernisierung Bahnhof Marburg

(js) Beim Umbau des Marburger Hauptbahnhofes können wir wieder von kleinen Fortschritten berichten. Während in der Empfangshalle am 24. Januar ein Imbiss im Bereich der früheren Fahrkartenausgabe eröffnete, sind der Toilettenbereich und der Nordeingang weiterhin abgesperrt, um die Brandschäden zu beseitigen. (Wir berichteten in der HS 90).

Der Bahnsteig von Gleis 1 wurde zwischenzeitlich weitgehend fertig gestellt und wird wieder von Zügen angefahren. Die Zugangstür zur Empfangshalle ist aber nach wie vor verschlossen, der Zugang zum Bahnsteig ist über die Unterführung bzw. seitlich vom Stellwerk/Ortenbergsteg aus möglich. Der Aufzug von Gleis 1 wurde bereits montiert, ist aber noch nicht in Betrieb.

Absperrgitter und Reste des Bahnsteigdaches der Gleise 5/8 im Bf. Marburg am 21.02.2013.

Foto: Jürgen Schmied



Im Februar begannen die Umbauarbeiten an Gleis 8, welches nun für den Zugverkehr gesperrt ist. Hier wird ebenfalls die Erneuerung der Bahnsteigkante vorgenommen. Das Bahnsteigdach von Gleis 5/8 wurde abgebrochen, lediglich die Stützen ragen noch aus dem Bahnsteig. Das Baumaterial zur Erneuerung der Bahnsteigkante ist teilweise auf dem ehemaligen Gleis 7 und auf dem Platz zwischen der Straßenbrücke und dem privaten Treibstofflager abgelegt. Die Verbindung für den Transport per Zwei-Wege-Bagger erfolgt über Gleis 8 und die Ziehgleise zum früheren Müllladegleis.

Bahnhof Fulda

Erneute Kürzungen der Öffnungszeiten beim Reisezentrum

(si) Nachdem die Öffnungszeiten beim DB-Reisezentrum Fulda bereits im September 2012 deutlich gekürzt wurden, gab es Anfang Dezember 2012 erneut erhebliche Einschnitte im Bereich der Geschäftszeiten. Nunmehr öffnet das Reisezentrum montags bis freitags nur noch zwischen 7.00-17.45 Uhr (vor der Kürzung 6.30-19.00 Uhr), samstags von 9.00-14.30 Uhr (vorher 8.00-16.00 Uhr) und an Sonn- und Feiertagen von 10.00-17.45 Uhr (9.00-19.00 Uhr). Vor der Kürzung war wöchentlich über 80 Stunden offen, nunmehr sind es nur noch

knapp 67 Stunden (-16,8 %), sofern nicht wegen fehlendem Personalmangel früher geschlossen wird. Auch die beiden osthessischen DB-Reisezentren Bad Hersfeld und Lauterbach sind weiterhin von der dünnen Personaldecke betroffen. Hier schlossen aus diesem Grund die Schalter in den letzten Monaten schon öfters mal aus Personalmangel früher oder öffneten an manchen Tagen gar nicht. Unter Kundenservice versteht man eigentlich was anderes...

Bahnhof Fulda: Neue Rolltreppe in Betrieb genommen

(si) Über ein Jahr stand sie still, die alte Rolltreppe im Fuldaer Bahnhof – Verbindungsglied zwischen Tiefebene und den Gleisen 1 und 36-38. Lange geschah nichts, bis ein Artikel in der Hessenschiene für Aufsehen sorgte. Endlich kam Bewegung in die Angelegenheit und Anfang März wurde das 8,5 Tonnen schwere und gut 270.000 Euro teure „Stahlungetüm“ behutsam von einer Spezialfirma in die richtige Position gebracht. Seit 27. März, also pünktlich zu Ostern, können die Fahrgäste die

Die neue Rolltreppe, noch vom Transport her verpackt, wartet auf ihren endgültigen Einbau im Bahnhof Fulda

Foto: Stefan Sitzmann

neue Rolltreppe wieder ungehindert nutzen.

Museumsbahn Bad Nauheim – Münzenberg vorläufig ohne Fahrbetrieb

(fl) Die Eisenbahnfreunde Wetterau betreiben die traditionelle „Butzbach-Licher-Strecke“ zwischen Bad Nauheim und Münzenberg einschließlich des Abzweigs von Griedel bis zum Netzanschluss an die Hessische Landesbahn bei Butzbach. Der Museumsverkehr findet sonntags regelmäßig im zweiwöchentlichen Turnus von April bis Oktober statt. Außerdem dient die Strecke von Butzbach (Griedel) bis Münzenberg auch der Holzabfuhr.

Die Museumsbahn-Saison 2013 müssen die Eisenbahnfreunde Wetterau jedoch ver-

Hat dieses Jahr noch nicht den Betrieb aufgenommen: Museumszug der Eisenbahnfreunde Wetterau



später beginnen, wobei Anfang April noch kein Datum genannt wurde. Der Verein schreibt auf seiner Internet-Seite dazu: „Gerne hätten wir unsere diesjährige Fahr-saison am 7. April gestartet. Leider können unsere Regelzugfahrten jedoch nicht wie geplant stattfinden. Die Eisenbahnfreunde Wetterau e.V. sind nicht nur Eisenbahn-verkehrs- sondern auch Eisenbahninfra-strukturunternehmen. In diesem Zusammen-hang müssen wir unsere Betriebs-genehmigung turnusmäßig erneuern. Ob-wohl wir im vergangenen Jahr die notwen-digen Unterlagen zur Verlängerung der Betriebsgenehmigung eingereicht haben, hat uns die zuständige Aufsichtsbehörde (Regierungspräsidium Darmstadt) die Ge-nehmigung bisher nicht erteilt.

Wir bedauern dies sehr, denn die Fahr-ten durchzuführen bedeutet letztlich Ein-nahmen zu erzielen, ohne die ein Verein nun mal nicht dauerhaft überleben kann. Sowohl unsere Aktivitäten in Sachen Streckeninstandsetzung als auch die mit der Genehmigung zwangsweise verbundenen Verwaltungstätigkeiten sind auf das Ziel ausgerichtet, möglichst schnell wieder fah-

*Die neuen
Doppelstocktriebwagen
sollen ab Ende 2015
Frankfurt mit Würzburg und
Bamberg verbinden*

*Foto:
Bombardier Transportation*



ren zu können. Wir hoffen daher, dass auch bald die Entscheider in Darmstadt wieder „freie Fahrt“ im Wettertal geben! Alle Fahrkarten behalten selbstverständlich ihre Gültigkeit (...).“

Frankfurt - Aschaffenburg - Würzburg - Bamberg RMV-Linie 55 Ab 2015 erstmals mit Doppelstocktriebwagen

(j1) In Hessen werden ab Ende 2015 erstmals Doppelstocktriebwagen eingesetzt. Bei einer Ausschreibung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und des RMV für die Bahnstrecke Frankfurt - Würzburg - Schweinfurt - Bamberg setzte sich das Angebot der Deutschen Bahn mit TWINDEXX Vario Doppelstock-Triebwagen durch.

Der Auftragswert der Ende März 2013 abgeschlossenen Bestellung beläuft sich auf ca. 113 Millionen Euro und ist Bestandteil des laufenden Rahmenvertrages aus dem Dezember 2008. Damit hat die DB AG bereits 290 der variablen Doppelstock-Einzelwagen für den Fern- und Regional-

verkehr bestellt.

Die 12 neuen 4-teiligen TWINDEXX Vario Doppelstock-Triebzüge der Generation Do2010 setzen sich aus jeweils 2 Triebwagen und 2 Mittelwagen zusammen. Das große Lichtraumprofil und die geringe Seitenwandstärke in Stahl-Leichtbauweise ermöglichen eine große Innenraumbreite und im Oberstock besonders großzügige Kopffreiheit am Fenster. Die 160 km/h schnellen Züge werden zwischen Bamberg, Würzburg, Aschaffenburg und Frankfurt zum Einsatz kommen. Die Auslieferung der Züge erfolgt im 2. Halbjahr 2015.

Die TWINDEXX Vario Doppelstockzüge mit Niederflureinstieg erhalten pro Wagen einen Mehrzweckraum im Untergeschoss mit viel Platz für die Mitnahme von Fahrrädern oder Gepäck. Ein Mittelwagen wird mit einem Bereich für Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie einer Universaltoilette ausgeführt. Im Obergeschoss dieses Wagens befindet sich das 1. Klasse-Abteil mit komfortabler 2+1

Bestuhlung und zahlreichen weiteren Extras wie Leselampen und Steckdosen am Platz. Auch die 2. Klasse ist unter anderem großzügig mit Komfortsitzen, Tischen, verstellbaren Armlehnen, Steckdosen und einer Kinderecke ausgestattet. In den beiden Triebwagen und dem zweiten Mittelwagen befindet sich jeweils eine Standardtoilette. Der Niederflureinstieg ermöglicht auch in Regionen mit unterschiedlichen Bahnsteighöhen einen barrierefreien Fahrgastwechsel an Bahnsteigen mit einer Höhe von 380 mm bis 760 mm. Die Triebzüge können miteinander gekoppelt werden und dadurch die Fahrgastkapazität pro Zug verdoppeln.

Wiesbaden - Koblenz Rechte Rheinstrecke

RMV-Linie 10

Kein Neubau von Gleisanlagen bei Geisenheim nötig

(hpg) In der letzten Ausgabe der Hessenschiene hatten wir ausführlich die geplanten Änderungen im Bereich der rechten Rheinstrecke beschrieben. Überraschend wurde von der DB am 5. April mitgeteilt, dass man das Bauvorhaben jetzt auf den Prüfstand gestellt habe. „Dabei ist es gelungen, sowohl die Beeinträchtigungen für die Anwohner in Oestrich-Winkel und Geisenheim zu reduzieren, als auch die Wirtschaftlichkeit des Projektes zu verbessern.“ So sei, in Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt, eine Alternative erarbeitet worden, die ohne den Neubau von Gleisanlagen auskomme. Der Bau des – gemäß Europastandard mindestens 750 Meter langen – Überholungsgleises bei Geisenheim und der neuen Weichenver-

bindungen in Oestrich werden nicht weiterverfolgt. Die bestehenden Weichenverbindungen in den Bahnhöfen Oestrich-Winkel und Hattenheim bleiben unverändert erhalten. Als Ersatz solle das – vor Jahren widerrechtlich stillgelegte und lediglich 542 Meter lange – Überholungsgleis im Bahnhof Oestrich-Winkel wieder genutzt werden. Das 2012 eingeleitete Planfeststellungsverfahren wird von der DB zurückgezogen.

Inwieweit sich der geplante Bau einer Personen-Unterführung und der „Neubau eines Außenbahnsteigs entsprechend den heutigen Qualitätsansprüchen“ in Oestrich-Winkel mit der Beibehaltung des Überholungsgleises von der Fläche her realisieren lassen, wird nicht erläutert.

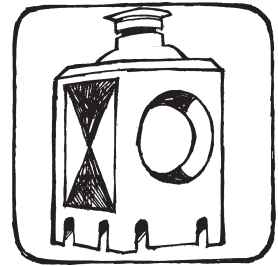
Mit Stand vom 23.08.2012 wurde im Planfeststellungsverfahren ausführlich die Nichteignung der bestehenden Überholungsgleise beschrieben: „Zurzeit werden im Zulauf auf den Knoten Wiesbaden/Mainz die betrieblichen Anforderungen nur von den Überholungsgleisen im Bf Eltville erfüllt. [Je Richtung ein Überholungsgleis mit nutzbarer Länge von größer 750 m.] Die Überholungsgleise in den Bf Hattenheim und Oestrich-Winkel erfüllen diese Anforderungen nicht, denn beide Überholungsgleise liegen nur für die Fahrtrichtung Wiesbaden–Niederlahnstein seitenrichtig. Überholvorgänge im Zulauf auf den Knoten Wiesbaden/Mainz behindern stets die Zugfahrten in entgegengesetzter Richtung. Die zu geringe Nutzlänge der Überholungsgleise in den Bahnhöfen Oestrich-Winkel und Hattenheim lassen nur eine beschränkte Nutzung durch Güterzüge zu.“

Schienenfreie Innenstadt

(ac) Die älteren Leser werden sich noch lebhaft an die Planungen zu einer „schienenfreien Innenstadt“ in Frankfurt am Main erinnern. Mit der für den 26. September 1986 geplanten Eröffnung der C-Strecke (Linien U6 und U7) sollte nach dem Willen der Politiker und des damaligen Frankfurter Verkehrsverbundes (FVV) jeglicher Straßenbahnverkehr in der Frankfurter Innenstadt eingestellt werden, da die Ziele nun gut mit der Schnellbahn erreichbar seien.

Aber es kam anders. Es gab einen massiven Widerstand bei der Bevölkerung gegen die Pläne, das Bündnis „Rettet die Straßenbahn“ organisierte ein Bürgerbegehren, wobei 60.000 Unterschriften gegen die Stilllegung der Straßenbahnstrecke gesammelt wurden. Daraufhin erklärte der Regierungspräsident in Darmstadt, Hartmut Wierscher, er werde der geplanten Stilllegung nicht zustimmen, da diese mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse nicht im Einklang stünde.

Aber der damalige Oberbürgermeister Wolfram Brück blieb hart und wollte die Stilllegung zusammen mit dem FVV durchsetzen. Zwei Tage vor der geplanten Eröffnung der neuen U-Bahn-Strecke erreichte der Streit seinen Höhepunkt. Oberbürgermeister Brück verschob die Eröffnung der U-Bahn auf unbestimmte Zeit und verbot das große Eröffnungsfest. Erst im Oktober kam es zu einem Vergleich, die Altstadtstrecke blieb erhalten, während die anderen Straßenbahnstrecken am 12. Oktober 1986 wie geplant stillgelegt wurden und die U-Bahn in Betrieb ging.



Dieser Tage werden der damalige Oberbürgermeister Wolfram Brück und die Verantwortlichen des FVV, Klaus Daumann und Karl Heinz Brandt, eine späte Genugtuung verspürt haben. Vier Tage lang rollte keine einzige Straßenbahn durch die Stadt. Was war geschehen?

Am 20. Januar 2013 gab es in Frankfurt einen Temperatursturz. Heftige Regenfälle gingen in Schneefall über, um die Oberleitungen bildete sich ein Eispanzer, die Straßenbahnschienen lagen unter einer zehn Zentimeter hohen Schneedecke.

In früheren Jahren hätte solch eine Witterung zwar zu Behinderungen im Straßenbahnverkehr geführt, aber nicht zu dessen Totalausfall. Die Elektronik der neuen Straßenbahnwagen kommt mit den Spannungsschwankungen nicht zurecht, die durch den Eispanzer an der Oberleitung entstehen. Auch setzen die Niederflurwagen bei höheren Schneelagen schnell auf. Überall im Stadtgebiet blieben am 20. Januar die modernen Straßenbahnwagen einfach stehen. Sie mussten dann von den zum Glück noch vorhandenen Museumsfahrzeugen nach und nach ins Depot geschleppt werden. Erst am 24. Januar fuhren wieder die ersten Straßenbahnen im Linienverkehr.

Broschüren und Schriften

Verkehrsknoten Frankfurt am Main

vii 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.

Hauptbahnhof Darmstadt

vii 16,80

(Christian Bedeschinski) 100 Jahre im Dienst der Mobilität. 21 x 30 cm, 96 Seiten, ca. 111 Abb. VBN-Verlag, 2012.

Güterverkehr an der Lahn

vii 39,90

(Ronny Michael Köppel / Thomas Schupp) Band 1 aus der Reihe Eisenbahnalltag zwischen Trier und Fulda. 164 Seiten, 151 großformatige überwiegend farbige Fotos, ca. 30 x 21 cm, gebunden. Eisenbahn Fachbuch Verlag, 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

HS 91

Ort

Datum

Unterschrift

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Einzugsermächtigung

Mit dem Bankinzug meines Mitgliedbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.:

BLZ:

bei (Kreditinstitut):

in:

bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort

Datum

Unterschrift

