

# HESSEN SCHIENE

Nr. 92

Juli - September 2013



- RegioTram mit Fahrgastzuwachs
- Bahn will Gleis in Großenlüder abbauen
- U5 wird ins Europaviertel verlängert

**PROBA H & BUS**  
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,60 Euro





ES UFERT AUS .....

Karikatur: Jürgen Janson

## Impressum

Herausgeber Pro Bahn & Bus e.V.  
Redaktionell verantwortlich Friedrich Lang  
hessenschiene@probahn-bus.org  
Layout Jürgen Lerch  
Kontakt Bahnhofstraße 102  
36341 Lauterbach  
Tel. & Fax (06641) 6 27 27  
info@probahn-bus.org  
www.probahn-bus.org  
AG Gießen VR 3732

Druck Druckhaus Gratzfeld, Butzbach  
Auflage 1400 Exemplare

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Hermann Hoffmann, Friedrich Lang, Jürgen Lerch, Hans-Peter Günther, Horst Lorenz, Jürgen Schmied, Stefan Sitzmann, Andreas Christopher, Michael Kolb, Lars Kühnemund.

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 02.09.2013  
Erscheinungsweise: vierteljährlich

Erhältlich bei den Bahnhofsbuchhandlungen Bad Kreuznach, Bad Nauheim, Darmstadt Hbf, Frankfurt (M) Hbf, Frankfurt (M) Süd, Frankfurt (M) Höchst, Friedberg (Hessen), Fulda, 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,

Verkehr und Mobilität als Wirtschaftsfaktor und als Jobmotor. Über diese Themen reden die deutsche Automobilindustrie und die Flughafenbetreiber seit vielen Jahren mit größter Selbstverständlichkeit. Die Branchen und Organisationen rund um Busse und Bahnen lernen dies erst langsam. Dazu gab es vor wenigen Wochen eine bemerkenswerte Offensive des Rhein-Main-Verkehrsverbundes und der Deutschen Bahn, bei der Fakten auf den Tisch kamen. Ein klein wenig haben vielleicht sogar die Interessenverbände wie beispielsweise der VCD oder Pro Bahn & Bus dazu beigetragen, den Blick mehr auf die Leistungen als auf die Defizite des öffentlichen Verkehrs zu lenken. Hinzu kommt ein sich abzeichnender Fachkräftemangel, der es geboten scheinen lässt, die Attraktivität der Arbeitsplätze rund um Bahnen und Busse herauszustellen.

Laut RMV ist der Bedarf an Fachkräften wegen der starken Nachfrage und des demographischen Wandels besonders hoch: Laut eines Gutachtens des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) seien in Hessen bis zum Jahr 2015 rund 1.450 Neueinstellungen notwendig. Allein bei der Deutschen Bahn etwa seien in Hessen insgesamt rund 25.000 Mitarbeiter beschäftigt, die damit einer der größten Arbeitgeber sei. In der Region suche sie konzernweit jährlich 1.800 neue motivierte Mitarbeiter. Zudem biete die Branche vergleichsweise zukunftssichere Arbeitsplätze, da der ÖPNV von Konjunkturschwankungen weit weniger betroffen sei als andere Wirtschaftsbereiche. Außerdem seien die Arbeitsplätze regional gebunden.

Auch viele Investitionsgüter rund um Busse und Bahnen werden in Hessen hergestellt. Besonders in und um Kassel verlassen Spezial-Bordstein für Bushaltestellen und Teile für Linienbusse ebenso die Hallen der Industrie wie innovative Großlokomotiven, die durch halb Europa fahren können. Loks „made in Kassel“ ziehen die längsten Erzzüge durch Schweden und Pendlerzüge durch nordamerikanische Ballungsgebiete.

Und wo wir schon über Leistungen reden: Hoch verdichtete Wirtschaftsgebiete wie der Rhein-Main-Raum könnten ohne leistungsfähige Bahn- und Bussysteme überhaupt nicht existieren. Undenkbar, wenn die mehr als 300.000 Pendlerinnen und Pendler der Stadt Frankfurt alle das eigene Auto nutzen wollten.



Wolfgang Klapdor  
Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.



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



Mobilität in neuer Vielfalt ..... 7  
RegioTram mit erfreulichem Fahrgastzuwachs ..... 8



Bahn will Gleis in Großenlüder abbauen - Fahrgastverband fordert Erhalt ..... 10  
Neuer Haltepunkt „Eichenzell-Rhönhof“ in Planung ..... 13  
Lauterbacher Nordbahnhof steht zum Verkauf ..... 14  
Sonderbusverkehre 2013 ..... 16



Sonderfahrt nach Köln für Bürger aus Burgwald ..... 17  
Marburg: DB-Chef Rüdiger Grube eröffnet modernisiertes Bahnhofsgebäude ..... 21  
Obere Edertalbahn: Eder-Bike-Tour ..... 23  
Neues Bahn-Logistik-Zentrum für Limburg ..... 24  
Juni 2013: Nicht enden wollende Verspätungen auf der Vogelsbergbahn ..... 26



Frankfurter Magistrat beschließt Bau der U5 ins Europaviertel ..... 29  
Stadt Frankfurt stimmt der S-Bahn-Station Gateway Gardens zu ..... 32



Gefahr: Explodierende Fahrkartenautomaten ..... 31  
RMV-Preise steigen besonders in mittelgroßen Städten ..... 33



Fährt die Politik die hessische Aartalbahn an den Prellbock? ..... 34  
Schnellfahrstrecke Frankfurt-Köln: Verhältnisse wie in der S-Bahn ..... 36  
Bauleistungen zur Umfahrung des Schwarzkopftunnels vergeben ..... 38



Vergessene Bahnstrecke: Nordhessische Impressionen ..... 39  
Neues Buch über die Kasseler Straßenbahn ..... 42  
Streckentelegramm ..... 43  
Schlusslicht ..... 50

---

*Titelbild: Am 18. Mai 2012 verlässt ein Triebwagen der Kurhessenbahn den Bahnhof Wetter*

*Rückseite: Ein Triebwagen des Typs U2 verlässt die Haltestelle Fischstein in Frankfurt/Main  
Foto: Friedrich Lang*

*Alle Fotos ohne Namensnennung: Jürgen Lerch*

**Unsere Treffen vor Ort:**

<b>Datum</b>	<b>Veranstaltung</b>	<b>Ort</b>
<b>01.08.13</b> 18:30 Uhr	<b>Rv-Treff Nordhessen</b>	<b>Haus am Fluss, Brückenstraße 21, Melsungen</b>
<b>02.09.13</b> 20:00 Uhr	<b>Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus</b>	<b>Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein</b>
<b>25.09.13</b> 19:30 Uhr	<b>Rv-Treff Nordhessen</b>	<b>Umwelthaus Wilhelmsstraße 2 Kassel</b>
<b>04.11.13</b> 20:00 Uhr	<b>Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus</b>	<b>Gaststätte Ziegelhütte Am Bahnhof 6, Idstein</b>
<b>Hinweis für Osthessen: Themenorientierte Regionaltreffen finden bei Bedarf an wechselnden Orten statt. Informationen erhalten Sie telefonisch bei der Landesgeschäftsstelle oder unter <a href="http://www.probahn-bus.org">www.probahn-bus.org</a></b>		

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

**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](mailto: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](mailto:osthessen@probahn-bus.org)*

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

*Bereich Südhessen und Rheinhessen  
Ansprechpartner: Wolfgang Klapdor  
Zeppelinstraße 16, 67578 Gimbshheim  
Telefon 0177 788 118 2  
[suedhessen@probahn-bus.org](mailto:suedhessen@probahn-bus.org)*

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

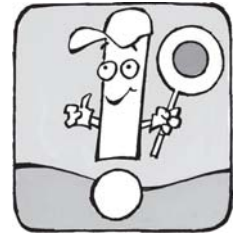
## Deutschlandpass wieder da Ein Monat quer durch Deutschland

(j1) Sommerzeit, Ferienzeit: Pünktlich zur Urlaubssaison hat die Deutsche Bahn wieder den Deutschlandpass aufgelegt. Mit der Monatsnetzkarte können Fahrgäste einen Monat lang alle Züge der Deutschen Bahn und vieler Privatbahnen nutzen (wie bei der Bahncard 100). Auch Fernzüge bis zum ICE sind eingeschlossen. Ausnahmen sind TGV, Thalys und CityNightline-Züge.

Dieses Jahr neu ist die Möglichkeit, auch ins benachbarte Österreich und in die Schweiz zu fahren. Jeweils 2 Tage kann das Angebot dort genutzt werden. Gegenüber dem letzten Jahr haben sich die Preise leicht erhöht:

Bis 18 Jahre: 109,- Euro, bis 26 Jahre: 259,- Euro, ab 27 Jahre: 309,- Euro, 2 Personen: 459,- Euro (Alle Preise für die 2. Klasse). Eine Zugbindung ist nicht notwendig. Es muss mindestens eine Teilstrecke in Zügen der Produktklassen ICE, Intercity oder Eurocity zurückgelegt werden. Züge des Nahverkehrs sind im Vor- und Nachlauf möglich. ICE Sprinter-Nutzung

*Ob an die Küste...*



*...oder auf den Rennsteig, mit dem  
Deutschlandpass kommt man überall hin*

ist gegen Aufpreis möglich. In Österreich gilt das Angebot in allen Zügen der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), in der Schweiz in Zügen und auf Strecken, die vom Geltungsbereich des schweizerischen Generalabonnements abgedeckt sind. Das Angebot gilt bis Ende August.

## Hessenschiene jetzt auch im Bahnhof Fulda erhältlich

(j1) Ab dieser Ausgabe ist die Hessenschiene auch in der Bahnhofsbuchhandlung Fulda erhältlich. Nach einer Erweiterung der Verkaufsfläche konnte die Buchhandlung unsere Zeitschrift ins Sortiment aufnehmen. Damit wird die Hessenschiene flächendeckend in allen Bahnhofsbuchhandlungen in Hessen angeboten.

## NVV-Mobilfalt

# Mobilität in einer neuen Vielfalt

(hh) Am 19. April 2013 startete der hessische Verkehrsminister Florian Rentsch in Sontra (Werra-Meißner-Kreis) ein bundesweit einmaliges Projekt des Nordhessischen Verkehrsverbundes MOBILFALT (Mobilität und Vielfalt).

Den Mobilfalt-Erfindern geht es vor allem darum, den Bewohnern von abgelegenen Dörfern bessere, häufigere und bezahlbare Verbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen und der nächsten Stadt mit einem Bahnhof anzubieten. Die öffentliche Förderung läuft bis Ende 2014. Zunächst sind folgende Gemeinden an dem Projekt beteiligt: Niedenstein im Schwalm-Eder-Kreis, Nentershausen im Kreis Hersfeld-Rotenburg und im Werra-Meißner-Kreis mit der Mobilitätszentrale im Bahnhof Eschwege Sontra, Herleshäusen und Witzenhausen.

Das Konzept ist einfach: Wer ein Auto hat, kann beim Nahverkehr aktiv mitma-

*Hessens Verkehrsminister Florian Rentsch (links) startete am 19. April in Sontra das NVV-Pilotprojekt Mobilfalt (= Mobilität + Vielfalt) Foto: NVV*



chen. Über das NVV-Mobilfalt-System werden private Fahrten mit Bus und Bahn vernetzt. Private Fahrer bieten ihre Fahrten anderen an und erhalten dafür als



Kostenerstattung 30 Cent pro Kilometer. Der Mitfahrer zahlt ebenfalls einen festen Obulus pro Fahrt: Einen Euro innerorts, zwei Euro bis zu einem Bahnhof im Nachbarort. Voraussetzung ist, dass man sich über [www.mobilfalt.de](http://www.mobilfalt.de) oder im zuständigen Rathaus vorher registrieren lässt. Für Mitfahrer reicht hierfür der Personalausweis, für Fahrer sind außerdem Führerschein und Kfz-Schein erforderlich.

Durch die Nutzung des Individualverkehrs soll der derzeit ausgedünnte Fahrplan – etwa der Buslinie 403 von Gudensberg über Niedenstein nach Baunatal – zu einem Fahrplan im Stundentakt ergänzt werden. Sollte es für einen Termin keinen Bus und keine Privatfahrt geben, springt das örtliche Taxiunternehmen ein und übernimmt die Fahrt – zu den gleichen Bedingungen.

Auch ein Abo wird angeboten. Bisher war es z.B. nach 18,35 Uhr nicht möglich, mit dem Bus von der Straßenbahnhaltestelle in Baunatal-Großenritte nach Niedenstein oder in einen der Ortsteile zu kommen. Samstag und Sonntag gab es nur Anruf-Sammeltaxi. Nachdem eine Mit-

arbeiterin der Niedensteiner Stadtverwaltung mit zwei NVV-Mitarbeitern tagelang in Niedensteiner Ortsteilen informiert hatte, konnte auch am Wochenende ein 60-Minuten-Takt angeboten werden. Wichtig ist, dass sich möglichst viele Interessierte registrieren lassen. Am 19. April waren im Raum Eschwege bereits 60 Interessierte gemeldet.

Pro Bahn & Bus wünscht Bewohnern abgelegener Orte ein gutes ÖPNV-Angebot. Allerdings bleibt abzuwarten, ob Autofahrer sich tatsächlich einem Fahrplan unterwerfen und Fahrten eine Stunde zuvor anmelden. Um ein paar Euro zu verdienen, verzichtet man auf die große Freiheit mit dem eigenen Auto. Und sind private Fahrer überhaupt zuverlässig und pünktlich genug?

Der Zwang zur frühzeitigen Buchung mag manche Fahrer und Fahrgäste daran hindern, Mobilfalt zu gebrauchen. Andererseits sollten die Bewohner abgelegener Orte bedenken, dass ein attraktiver öffentlicher Nahverkehr für ihre Lebensqualität wichtig ist. Das Interesse scheint groß zu sein. Doch bis daraus tatsächliches Handeln wird, werden Gemeinden und NVV noch viel baggern müssen. Die öffentlich geförderte Mitfahr-Zentrale hat nur Zukunft, wenn auch viele mitmachen.

Wer ernsthaft interessiert ist, kann unter [www.mobilfalt.de](http://www.mobilfalt.de) nähere Angaben erhalten. Die Mobilitätszentrale in Eschwege ist telefonisch unter 0800 80 90 688 erreichbar.

## RegioTram mit erfreulichem Fahrgastzuwachs

**(jl) Nach etwas mehr als fünf Jahren umsteigefreie Verknüpfung von Stadt und Region am Kasseler Hauptbahnhof durch die RegioTram fällt das Fazit aller Beteiligten eindeutig positiv aus und stimmt optimistisch für die Zukunft.**

„Mit dem Beginn des Zielkonzeptes ab Dezember diesen Jahres auf den Linien zwischen Kassel, Melsungen, Wolfhagen und Hofgeismar erwarten wir einen weiteren, deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen, denn wir bieten den Menschen in der Region ein S-Bahn-ähnliches Angebot“, so die zuversichtliche Einschätzung des NVV-Geschäftsführers Klaus-Peter Güttler.

Seit 2008 sorgen die nordhessischen Fahrgäste für die Erfolgsgeschichte bei der RegioTram. Verzeichnete der NVV auf allen RegioTram-Linien im Jahr 2008 noch 3,1 Mio. Fahrgäste jährlich, sind es 2012,

nur fünf Jahre später, 4,1 Mio. pro Jahr. Damit übersteigt der Zuwachs von 33 Prozent auch die ursprüngliche Prognose in Höhe von 24 Prozent Zuwachs aus der Kosten Nutzen-Untersuchung von 2003 deutlich um 11 Prozentpunkte.

„Mit dem RegioTram-Betrieb haben wir ein System geschaffen, das national wie international hoch geachtet wird. Dass auch die Nordhessen ihre RT zu schätzen wissen, zeigen die Fahrgastzahlen. Mit dem Zielkonzept wird die innerstädtische Funktion des Konzepts, wie der gesamte ÖPNV, weiter gestärkt. Die RegioTram ist in die-





*Die RegioTram verknüpft das Umland mit der Stadt Kassel und fährt als Straßenbahn bis in die Kasseler Fußgängerzone. Im Bild eine RegioTram im Bahnhof Guxhagen im Herbst 2006*

sem Gesamtkonzept das optimale Verkehrsmittel wegen der hohen Beförderungskapazitäten der Fahrzeuge, und weil sie die Stadt Kassel mit der Region direkt verbindet“, sagt Dr. Thorsten Ebert, Vorstandsmitglied der KVG.

Erklärungen für die gute Bilanz gibt es einige, die auf der Hand liegen. Das attraktive Angebot ist bekannt und hat sich in den Köpfen verfestigt. Die RT-Station spielt bei der Wohnortwahl eine immer größere Rolle. Die RegioTram ersetzt das Zweit-Auto bzw. ein weiteres Auto muss nicht erst angeschafft werden. Nicht zuletzt gibt es einen bundesweiten Trend, dass immer mehr Menschen mit der Bahn fahren.

Aber auch Komfort, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit beeinflussen die Bewertung der RegioTram bei den NVV-Kunden, so verfügt die RegioTram über eine Kapazität von 160 Plätzen, 90 davon allein zum Sitzen. Die Fahrgäste haben dem Fahrzeug schon zum zweiten Mal in Folge Bestnoten

erteilt, so dass die RegioTram beim NVV-Kundenbarometer als eindeutiger Liebling hervorgeht.

Auch für die Zukunft sind die Weichen gestellt. Mit dem neuen Betreiber-Paar Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) und Hessische Landesbahn Basis AG (HLB), die seit Jahrzehnten als Garanten für Qualität in Nordhessen stehen, wird das anspruchsvolle RegioTram-Zielkonzept ab 15. Dezember umgesetzt.

Dies sieht zwischen Kassel, Melsungen, Zierenberg und Hofgeismar in den Hauptverkehrszeiten und von Montag bis Freitag ganztägig einen 30 Minuten-Takt vor, auf der RT4 im Abschnitt Zierenberg - Wolfhagen bleibt der Stundentakt bestehen. Außerdem wird durch die Verknüpfung der Regio-Tram-Linien 3 und 4 zwischen Obervellmar und Kassel ein 15-Minuten-Takt angeboten. In der Kasseler Innenstadt sind zukünftig die RT3 und RT4 zur Holländischen Straße und die RT 5 mit allen Fahrten zum Auestadion unterwegs.

## **Bahn will Kreuzungsgleis in Grossenlüder abbauen - Fahrgastverband fordert Erhalt der Schieneninfrastruktur-**

(si) An der Vogelsbergbahn soll noch im Sommer 2013 im Bereich Bahnhof Grossenlüder das Überholgleis 3 samt der Weichenanlage stillgelegt und ausgebaut werden. Informiert wurde darüber in einer Internet-Veröffentlichung des Eisenbahnbundesamts (EBA) vom 4. April 2013.

In dieser sogenannten Kapazitätsaus-schreibung steht zu lesen: Eisenbahnstrecke Giessen – Fulda..., Vorhaben: „Rückbau mit Lückenschluss der Weichen 1 und 4 im Bf Großlüder“... Antragsteller ist DB Netz AG, Regionalbereich Mitte, die dies bereits am 31. Januar 2013 beim Eisenbahnbundesamt (EBA) eingereicht hat.

Mit dem geplanten Rückbau im Bahnhof Großlüder soll nicht nur das dort mit 356 Meter Nutzungslänge längste Überhol- und Kreuzungsgleis genommen und in ein Stumpfgleis umgewandelt werden, auch die Anschlussweiche zum ehemaligen DURA-

Teppichwerk und heutigen Standort eines Kontraktlogistiklagers der Spedition ZUFALL soll damit endgültig beseitigt werden.

„Diese geplante Maßnahme ist eine erneute nicht hinzunehmende Zerstörung von noch vorhandener Güterverkehrsinfrastruktur,“ kritisiert Michael Kolb vom Pro Bahn & Bus-Regionalverband Osthessen. Anstatt mittelfristig, so wie in den bekannten Sonntagsreden der Politik immer wieder gefordert, Güter auf die Schiene zu verlagern, wird Stück für Stück die Infrastruktur zerstört.



*Das Gleis 3 im Bahnhof Großlüder (links) soll rückgebaut werden.*

*Fotos:  
Stefan Sitzmann*



*Industriegleisanlage der Firma Otterbein bei Grossenlüder: hier fanden bis vor Monaten noch Verladungen von Holzstämmen auf die Schiene statt.*

Insbesondere das noch offene und bereits genehmigte Gleisanschlussvorhaben des Großholzwerks Heggenstaller/Pfeifer in Lauterbach-Wallenrod benötigt bei Realisierung die jetzt noch vorhandenen Gleisinfrastruktur im Abschnitt Wallenrod – Fulda in vollem Umfang, damit Güterzüge mit den Personenzügen auf der eingleisigen Bahnstrecke ungehindert kreuzen können. Hierzu zählt auch die Wiederinbetriebnahme der Gleise 4 und 5 am Lauterbacher Nordbahnhof, letzteres ist derzeit aus technischen Gründen stillgelegt.

Auch die Holzverladestation im Industriegebiet von Grossenlüder (in Richtung Eichenau) benötigt das Ausweich- und Überholgleis zur Bereitstellung und Kreuzung mit dem übrigen Schienenverkehr. „Solange in Sachen Heggenstaller nicht endlich Klartext gesprochen wird, kann und darf keinerlei Rückbau von Gleis-

infrastruktur stattfinden, welche für ein künftiges Betriebskonzept dann dringend benötigt wird,“ stellt Stefan Sitzmann vom Pro Bahn & Bus-Landesvorstand fest. „Es drängt sich langsam der Verdacht auf, dass das Gleisanschlussvorhaben in Wallenrod nur eine politische Augenwischerei war. Anders ist das Vorhaben der DB Netz AG nicht zu verstehen. Wenn an einer wichtigen Stelle der Bahnlinie Fakten geschaffen werden sollen, wird eine reibungslose Güterverkehrsbedienung nahezu unmöglich,“ ergänzt Michael Kolb vom Fahrgastverband.



Die Vertreter des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus richteten an die Adresse der verantwortlichen Politik vor Ort, im Kreis und im Land den eindringlichen Appell,



*Die Industriegleisanlage zu Otterbein ist gesperrt – Holzverladungen können nicht mehr stattfinden*

sich umgehend darum zu bemühen, die weitreichende Rückbaumassnahme zu verhindern. Seitens des Vogelsberg-Kreistages sowie der Fuldaer Kreispolitik wollte man jedoch keinerlei Auswirkungen auf den geplanten Gleisanschluss erkennen und hält dieses Gleis für entbehrlich. Stattdessen verweisen Vogelsberger Kreispolitiker darauf, dass der noch zu bauende Heggenstaller-Gleisanschluss außerhalb der Personenzugverkehrs-Betriebszeiten bedient werden solle.

„Wer glaubt, dass ein noch immer in der Planungsphase befindlicher Gleisanschluss am Großsägwerk Heggenstaller/Pfeifer in Lauterbach-Wallenrod mal so nebenbei frühmorgens oder spätabends über die Vogelsbergbahn Gießen - Lauterbach - Fulda bedient werden könne, kenne die betrieblichen Realitäten nicht - hierfür ist nämlich die personelle Besetzung von fünf Stellwerken zwischen Wallenrod und Fulda erforderlich“, kontert Pro Bahn & Bus öffentlich. Ob die dann zusätzlich anfallenden Personalkosten von den potenziellen Güterverkehrskunden den potenziellen Güterverkehrskunden gezahlt werden, scheint fraglich und lässt die geplante Umsetzung des Gleisanschlusses noch unwahrscheinlicher erscheinen.

Daher fordert der Fahrgastverband erneut und unmissverständlich ein Betriebs- und Bedienungskonzept, bevor in Großlüder Gleisinfrastruktur abgebaut und Fakten geschaffen werden. Den Sachverhalt hat Pro Bahn &

Bus auch schriftlich dem Eisenbahn Bundesamt (EBA) im Mai 2013 mitgeteilt. „Ein Arzt amputiert auch nicht, bevor das endgültige Untersuchungsergebnis vorliegt,“ stellt Sitzmann vergleichend fest.

Die jüngste Aussage in der Fuldaer Zeitung vom 15. Mai 2013, dass der Gleisanschluss der Firma Otterbein „weiter nutzbar“ sei, entspricht zudem nicht den Tatsachen, stellt Pro Bahn & Bus fest. Die Gleise sind definitiv seit Monaten per Sperrtafel gesperrt und damit nicht befahrbar. Während vor einigen Jahren die am Lauterbacher Nordbahnhof vorhandene Holzverladung wegen einer verschlissenen Verladerrampe eingestellt werden musste, wurde die Holzverladung alternativ nach Grossenlüder in das Industriegebiet (Fa. Otterbein) verlegt. Nunmehr findet dort seit geraumer Zeit keine Verladung von Holzstämmen mehr statt.

Auch hier kommt seitens der kommunalen Politik kein Handeln, sondern nur ein Schulterzucken. Im Juli 2013 sollen „umfangreiche Umbauarbeiten“ im Bereich des Bahnhofes Grossenlüder erfolgen. Bleibt abzuwarten ob das EBA dem Rückbau zustimmt.

## Neuer Haltepunkt „Eichenzell-Rhönhof“ an der Rhönbahn in Planung

(si) Am Autobahnkreuz Fulda-Süd – hier wo sich die Autobahn 66 und die A 7 treffen, entstand vor Jahren ein Einkaufszentrum namens „Rhönhof“. Neben diversen Supermärkten, Discountern und gastronomischen Betrieben entstanden hier erst kürzlich LKW-Rastplätze sowie eine Tankstelle mit Hotel.

Nunmehr soll bis Frühsommer 2014 auf einem Areal zwischen dem „Rhönhof“ und der „Rhönbahn Fulda-Gersfeld“ für etwa 7 Mio. Euro Investitionssumme ein weiteres fünfgeschossiges Zwei- bis Drei-Sterne-Hotel namens „Rhönhof-Hotel“ entstehen.

Schon seit geraumer Zeit wird in Krei-

sen des Pro Bahn & Bus-Regionalverbandes Osthessen diese Entwicklung genau beobachtet und über die mögliche Errichtung eines neuen Haltepunktes „Rhönhof“ genau in diesem Bereich, zwischen den Halten Eichenzell und Welkers, an der Rhönbahn Fulda-Gersfeld diskutiert.



*Die Rhönbahn fährt in unmittelbarer Nähe zum EKZ und dem noch neu zu bauenden Hotelkomplex vorbei. Hier könnte der neue Haltepunkt gebaut werden.*

*3 Fotos: Stefan Sitzmann*



*Bei Kilometer 4,8/5,0 könnte der neue Haltepunkt „Rhönhof“ entstehen.*

Umso erfreuter war man seitens des Fahrgastverbandes, als Ende Mai die Fuldaer Zeitung darüber berichtete, dass die Eichenzeller CDU-Fraktion bei der Gemeindevertreterversammlung einen Prüfantrag gestellt hatte, ob die Voraussetzungen für eine zusätzliche Rhönbahn-Haltestelle im Bereich des Rhönhofs gegeben sind. „Der Rhönhof ist mittlerweile zu einem gut frequentierten Einkaufszentrum geworden, das EKZ ist bisher aber nur begrenzt mit öffentlichen Verkehrsmitteln

erreichbar“, heißt es in der Begründung weiter. Vor allem ältere Menschen hätten den Wunsch nach einer Bahnhaltestelle am Rhönhof geäußert – zumal die Rhönbahn das Einkaufszentrum passiert. Diesem Prüf-antrag stimmten alle Eichenzeller Fraktionen von CDU, SPD und CWE zu. Es geschehen offenbar doch noch Zeichen und Wunder.

Bleibt zu hoffen, dass dieses Projekt baldmöglichst realisiert wird und damit der positiven Entwicklung der Rhönbahn weiteren Auftrieb geben wird. Pro Bahn & Bus wird dieses Vorhaben positiv unterstützend begleiten und beratend zur Seite stehen.

*Die bisherige ÖPNV-Anbindung funktioniert momentan per Bus. Links geht's zum Autohof, rechts bald zum „Bahnhof“?*



## Lauterbacher Nordbahnhof steht zum Verkauf

(si) Annähernd zehn Jahre dauern die Bemühungen um die Zukunft des Lauterbacher Nordbahnhofes an. Unzählige Termine und Sitzungen zwischen Deutscher Bahn und der Stadt Lauterbach, in die Pro Bahn & Bus immer involviert war (einige Male fanden die Sitzungen in unserer Geschäftsstelle statt), kamen bislang zu keinem Ergebnis, da die Bahn, aufgrund fehlender Wertermittlungsdaten, nie ein konkretes Verkaufsangebot machen konnte.

Anfangs hätte es seitens der Kreisstadt Lauterbach Möglichkeiten gegeben, im Rahmen des Förderprogramms „Stadtumbau West“ Mittel locker machen zu können. Leider kam man von Seiten der Bahn aber nie zu Potte.

Nun, wo die Kreisstadt unter den Rettungsschirm des Landes schlüpfen musste und die finanziellen Voraussetzungen denkbar ungünstig sind, prangen seit Anfang März 2013 plötzlich zwei grosse

Verkaufsschilder am Nordbahnhof. Im Bahnhof befinden sich neben einem DB-ReiseZentrum und einem DB-Technikraum, Wartesaal und öffentlicher Toilette, drei Wohneinheiten, das Vereinslokal der Lauterbacher Trachtengilde, der Verein MOBILE sowie seit 21 Jahren die Landesgeschäftsstelle von Pro Bahn & Bus.

Nachdem der Fahrgastverband die Problematik am 9. März in Form eines grossen Pressartikels in der örtlichen Zeitung pu-

*Der  
Lauterbacher  
Nordbahnhof  
soll verkauft  
werden*

*2 Fotos:  
Stefan Sitzmann*



bliziert hatte, kam endlich Bewegung in die Sache. Nunmehr gibt es wieder Verhandlungen zwischen DB und Stadt und seitens der Kommune wird derzeit sondiert, welche Möglichkeiten es zum Erwerb der Immobilie gibt, trotz klammer Kassenlage.

Eines ist jedoch klar: soll es zu einer positiven Entwicklung von Bahnhof und Umfeld kommen, und dies ist für ein solches Objekt in einer Kreisstadt sowie eines Mittelzentrums enorm wichtig, dann muss diese wichtige ÖV-Station mit täglich etwa 1.000 Fahrgästen in kommunalen Händen bleiben. Eine hohe Fördermittelquote gäbe es für eine solche Maßnahme zweifelsohne.

Bleibt zu hoffen, dass auch die Deutsche Bahn ein Interesse daran hat, das Objekt in gute Hände zu überführen, um den Fortbestand der im Gebäude vorhandenen Mieterstruktur zu ermöglichen.

*Im Bahnhof befindet sich neben einem DB Reisezentrum auch seit 21 Jahren die Pro Bahn & Bus-Landesgeschäftsstelle.*



## Sonderbusverkehre 2013

(si) Ende Mai organisierte Pro Bahn & Bus zum 26. Mal einen mitternächtlichen Sonderbusverkehr anlässlich des 243. Lauterbacher Prämienmarktes. Das größte Volksfest Oberhessens litt in diesem Jahr während der neun Festtage unter dem nasskalten Wetter.

Die üblichen Besucherströme blieben aus, dafür strömte es fast ohne Unterlass vom Himmel. In der Nacht des Mitternachtsbusverkehrs hatte der Wettergott jedoch ein Einsehen, denn es blieb trocken. Trotz widrigster Grundvoraussetzung transportierten wir zwischen 24 Uhr und 3 Uhr in der Frühe mit 7 Bussen und 21 Fahrten nahezu 800 Festbesucher „sicher nach Hause“. Dies dokumentiert eindrucksvoll, wie bekannt und wichtig dieser Sonderverkehr inzwischen ist, wenngleich der personelle und organisatorische Aufwand für Pro Bahn & Bus nicht unerheblich ist.



*Es geht jährlich rund auf dem traditionellen Lauterbacher Prämienmarkt.*

*Foto: Stefan Sitzmann*

# SCHÜTZEN VOLKSFEST

26.07. - 04.08.

## Rhönbahn-Nachtbus

NEU!

**Sicher nach Hause.**

Zum 2. Mal verkehrt der -RHÖNBAHN-NACHTBUS- des "Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus" **Freitags & Samstags** zwischen **Fulda** und **Gersfeld**. Zum Sondertarif von 3-4 Euro bringt er alle Schützenfestbesucher, die aus Richtung Rhön anreisen - auch zu später Stunde - wieder sicher und bequem nach Hause.

**FREITAGS & SAMSTAGS 23:20 + 1:00 Uhr**

**FULDA - OCHSENWIESE - ZOB**  
Bronnzell, Löschenrod, Eichenzell, Welkers, Rönshausen, Lütter, Ried, Schmalnau, Hettenhausen, Altenfeld, Abzw. Maiersbach, **GERSFELD**

Nähere Informationen unter:  
[www.probahn-bus.org](http://www.probahn-bus.org)



Die Planungen zum zweiten Anlauf für den „Rhönbahn Nachtbus“ anlässlich des Fuldaer Schützen- und Volksfests 2013 laufen bereits. Wenn alles glatt geht, wird dieser am letzten Juli- sowie am ersten Augustwochenende zwischen Fulda und Gersfeld unter Pro Bahn & Bus-Regie fahren.

*Der „Rhönbahn Nachtbus“ wird auch in diesem Jahr fahren*



## Burgwaldbahn Sonderfahrt nach Köln für Bürger aus Burgwald

(js) Am 27. April 2013 startete ein Sonderzug für die Einwohner der Gemeinde Burgwald zu einer Tagesfahrt nach Köln. Die Hessenschiene berichtete bereits vorab in ihrer letzten Ausgabe. Der Sonderzug war komplett ausgebucht und musste in der Vorbereitungszeit massiv verstärkt werden.

Die Kurhessenbahn führte die Sonderfahrt in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Burgwald durch. Am Anfang der Planungen rechnete man mit einem Bedarf von 4 – 5 Reisezugwagen und maximal 400 Anmeldungen. In den Monaten der Anmeldephase wurde die Gemeinde glatt von Interessenten überrannt. Am Ende hatten sich 1.400 Mitreisende zu der Sonderfahrt angemeldet, der Zug war auf 12 Doppelstockwagen angewachsen. Zwei Dieselloks

der Baureihe 218 sorgten für die nötige Antriebsleistung auf der Nebenstrecke von Frankenberg nach Cölbe.

Dort verließen diese den Zug und die E-Lok der Baureihe 146 übernahm die Traktion. Um den Betriebshalt in Cölbe möglichst kurz halten zu können, war die E-Lok am Zug geblieben und von Frankenberg mitgeschleppt worden. Der Sonderzug konnte erst in der Nacht zum Samstag nach Frankenberg überführt werden. Nach der Ankunft in Frankenberg begann für die Mitarbeiter der Kurhessenbahn eine lange Nachtschicht: Unzählige Schilder mussten geklebt werden, um die Fahrgäste auf die komplizierte Wagenreihung aufmerksam zu machen. Aufgrund des ständig verlängerten Zuges war die Nummerierung der Wagen völlig durcheinander geraten.

Der 400 m lange und 850 Tonnen schwere Zug überragte die Bahnsteiglängen der Nebenstrecke um ein vielfaches. Von den zwölf Wagen fanden nur vier an den Bahnsteigen platz. Alle Türen der restlichen acht Wagen mussten mit freiwilligen Helfern besetzt werden,

*218 420-8 + 218 415-8 mit Leerreisezug aus Doppelstockwagen vor der Rückfahrt am 28. April 2013 im Bf. Frankenberg/Eder. Foto: Jürgen Schmied*





218 420-8 + 218 415-8 mit Dosto-Leerreisezug Lr 73.698 am 28. April 2013 in Münchhausen.  
Foto: Jürgen Schmied

so dass keine Fahrgäste außerhalb der Bahnsteige aus dem Zug stürzen konnten. Es meldeten sich hierzu 16 Mitglieder der Vereine Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Schienenverkehrs in Marburg (AFS), Arbeitskreis Schienenverkehr Südwestfalen (ASS) und Pro Bahn und Bus Mittelhessen, um die Türen zu sichern und die Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen zu betreuen. Da immer nur die ersten vier Wagen an den Bahnsteigen hielten, war der Weg bis zu den Sitzplätzen bzw. bis zum Ausstieg sehr weit, besonders für ältere Mitreisende.

Die ersten 400 Fahrgäste aus dem Ortsteil Bottendorf wurden mit Bussen nach Frankenberg gebracht. Die Sonderfahrt begann um 6:55 Uhr in Frankenberg/Eder mit bereits 3 Minuten Verspätung. Für die beiden 218er war die Steigung nach Birkenbringhausen kein Problem, der Zug kam dort wieder pünktlich an. Erstaunlicherweise konnten dort alle Fahrgäste (ebenfalls über 400) innerhalb der geplanten vier

Minuten einsteigen, so dass der Zug pünktlich weiterfahren konnte. Der Halt in Wiesenfeld dauerte aufgrund der geringen Zahl an Fahrgästen nur zwei Minuten. In Ernsthausen konnten die wieder etwa 400 Mitfahrer ebenfalls pünktlich einsteigen. In allen drei Burgwalder Ortsteilen war die Freiwillige Feuerwehr zur Sicherung der Bahnsteige eingeteilt worden. Die Zugänge wurden bis zur Ankunft des Sonderzuges gesperrt, erst nach dem Halt des Zuges

*Die Wagen und die E-Lok wurden mit speziellen Aufklebern versehen.*

*Foto: Jürgen Schmied*





*Der Sonderzug wird für die Rückfahrt in Köln-Deutz bereit gestellt  
Foto: Jürgen Schmied*

durften die Menschenmassen den Bahnsteig betreten.

Die Stadt Köln konnte ebenfalls pünktlich erreicht werden. Der Sonderzug fuhr über die Südbrücke und Köln-Süd von Westen in den Kölner Hauptbahnhof. Dort stiegen die meisten Fahrgäste aus, einige fuhren dann noch über die Hohenzollernbrücke mit nach Köln-Deutz. Der Sonderzug wurde im Bahnhof Köln-Deutzerfeld abgestellt, und von der Kurhessenbahn auf die Rückfahrt vorbereitet.

Die Gesangvereine der Gemeinde Burgwald hatten einen 15-minütigen Auftritt im Kölner Dom organisiert, bei dem sie mehrere Lieder vortragen konnten. Anschließend waren die Gemeindemitglieder aufgefordert, sich zu einem Gruppenfoto auf der Domplatte zu versammeln. Den restlichen Tag verbrachten alle bei kaltem, aber regenfreiem Wetter nach eigenen Vorstellungen.

Die Rückfahrt begann pünktlich gegen 18:30 Uhr. Während der Rückfahrt im Zug wurden noch Preise verlost. In der Zugmitte war das untere Abteil eines Doppelstockwagens von einem Catering-Unternehmen reserviert worden, das dort für Getränke und Brötchen sorgte. Nachdem der ganze Tag reibungslos ablief, stellten sich bei der Rückfahrt ab Marburg noch kleinere Probleme ein, und die Kurhessenbahn sorgte noch ein wenig für Spannung. Bereits ab Marburg wurden die Fahrgäste aus Ernsthausen dazu aufgefordert, sich in die ersten vier Wagen zu begeben, um dort auszusteigen. Dort angekommen, weigerte sich die Türblockierung, die Türen frei-

*Blick vom Kölner Dom auf den Rhein mit der Hohenzollernbrücke. Foto: Jürgen Schmied*





*Einen Zugzielanzeiger in Köln-Deutz mit Ziel Frankenberg sieht man nicht alle Tage. Zahlreiche Fahrgäste warten auf die Bereitstellung des Sonderzugs zur Rückfahrt*

*Foto: Jürgen Schmied*

zugeben. Nach wenigen Minuten konnte dies behoben werden und die Fahrgäste durften endlich aussteigen.

Direkt hinter dem Bahnsteig beginnt die Steigung bis zum Wiesenfelder Tunnel. Nach der zügigen Abfahrt in Ernsthausen wurde der Zug in der anschließenden S-Kurve immer langsamer. Am Übergang in die darauf folgende Gerade ging plötzlich nichts mehr. Der schwere Zug war im steilsten Abschnitt liegen geblieben. Bange Minuten folgten. Die ferngesteuerte, schiebende Lok hatte nicht mit aufgeschaltet und die vordere Maschine im Stich gelassen. Der dort postierte Lokführer konnte nach wenigen Minuten eingreifen, und mit der

Leistung beider Maschinen nahm der Zug flott wieder Fahrt auf. In Wiesefeld hatten sich einige Fahrgäste zu spät auf den Weg zum Ausstieg gemacht. Etliche Birkenbringhäuser waren schon früher gegangen. So mussten einige Wiesenfelder bis nach Birkenbringhausen mitfahren, weil sie den Zug in Wiesefeld nicht mehr verlassen konnten.

Insgesamt war der Ablauf sehr gelungen, die Kurhessenbahn konnte sicherlich vielen Fahrgästen das angenehme Reisen mit dem Zug näher bringen. Aus der Bevölkerung wurden Wünsche laut, die Fahrt noch einmal zu wiederholen.

## HESSENSCHIENE-ABO

für 18 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause  
Bestellungen bitte an die Landesgeschäftsstelle in Lauterbach!

## Marburg: DB-Chef Rüdiger Grube eröffnet modernisiertes Empfangsgebäude

(js) Nach vier Jahren Bautätigkeit hat der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG Dr. Rüdiger Grube am 29. Mai 2013 das umgebaute Empfangsgebäude des Bahnhofs in Marburg (Lahn) eröffnet. Damit ist die Sanierung und Modernisierung des neobarocken Gebäudes aus dem Jahr 1909 abgeschlossen.

Ebenfalls kamen der Konzernbevollmächtigte der DB für Hessen, Dr. Klaus Vornhusen, der Oberbürgermeister Egon Vaupel (Marburg), die Mitglieder des Deutschen Bundestages Sibylle Pfeiffer und Sören Bartol, Vertreter der Behindertenorganisationen sowie zahlreiche weitere geladene Gäste und Pressevertreter zur Eröffnung.

„Das Herz des Bahnhofs schlägt wieder: Das umgestaltete Bahnhofsgebäude Marburg präsentiert sich nun als stolze Visitenkarte der Stadt und der Deutschen Bahn. Dies ist ein erster großer Meilenstein auf dem Weg zu einem der schönsten und modernsten Bahnhöfe in Hessen“, sagte Dr. Grube mit Blick auf die noch laufende Erneuerung der Verkehrsstation. Insgesamt werden 17 Millionen Euro in die Erneue-

rung von Empfangsgebäude und Verkehrsstation investiert. 300 Millionen Euro stehen deutschlandweit für die Renovierung und Erneuerung von Bahnhöfen zur Verfügung. Wenn es möglich ist, jedes Jahr 100 Bahnhöfe zu sanieren, wird sich das Programm noch über 32 Jahre hinziehen.



Sören Bartol sagte, dass der Planungsbeginn für die Bahnhofssanierung bereits im Jahr 1994 lag. Im Januar 1994 berichtete die Oberhessische Presse, dass die Planungsphase nun beginne, und man auf die Fertigstellung bis Weihnachten hoffe. Erst im Jahr 2006 wurde endlich der Bau-



*Schlüsselübergabe am 29. Mai 2013 zur offiziellen Eröffnung des Bahnhofs Marburg.*

*Marburgs Oberbürgermeister Egon Vaupel (2. v. l.), Mitglied des Deutschen Bundestages Sibylle Pfeiffer, Bahnchef Dr. Rüdiger Grube (5. v. l.), Konzernbevollmächtigter der DB für Hessen (2. v. r.), Dr. Klaus Vornhusen und Mitglied des Deutschen Bundestages Sören Bartol (rechts).*

*Foto: Jürgen Schmied*

und Entwicklungsvertrag geschlossen. Die Eröffnung sollte dann bereits 2009 erfolgen. Weitere Ereignisse verschoben die Eröffnung noch bis ins Jahr 2013, wie z.B. die notwendige Sanierung des Bahnhofs Stadtallendorf für den Hessentag im vergangenen Jahr, sowie die Brandstiftung in der bereits fertig gestellten Toilettenanlage.

Eine Besonderheit bei der Sanierung des Empfangsgebäudes ist die horizontale Aufteilung des Bauwerks in zwei Bereiche. Der Keller und das Erdgeschoss gehören weiterhin zum bei der DB AG zuständigen Bereich „DB Station&Service“. Neuer Besitzer der Obergeschosse ist die gemeinnützige Wohnungsbau GmbH (GeWoBau) Marburg, die auch den Betrieb der von ihr selbst umgestalteten Flächen übernommen hat. Dieser Bereich hat eine Fläche von 1.800 Quadratmetern. Auf einer Fläche von 800 Quadratmetern sollen noch bis zum September zahlreiche Studentenwohnungen entstehen.



*Bahnchef Dr. Rüdiger Grube präsentiert eine Torte in Form der Fassade des Marburger Hauptbahnhofs. Foto: Jürgen Schmied*



Die Empfangshalle im Erdgeschoss wurde von der Bahn komplett saniert. In den vergangenen vier Jahren flossen fünf Millionen allein in das Empfangsgebäude. Es wurden neue Serviceschalter

*Die renovierte Empfangshalle mit dem Abgang zu den Bahnsteigen Foto: Jürgen Schmied*

und eine zeitgemäße Toilettenanlage eingebaut, und es gibt nun eine Fahrgastinformationstafel, ausreichend Schließfächer und einen Wartebereich.

Ein gelungener Branchenmix von Metzger und Bäcker über Zeitschriften bis hin zu einem Schnellrestaurant rundet das Angebot ab. In die Neugestaltung der Empfangshalle waren auch die Behinderten- und Blindenverbände der Stadt Marburg

eingebunden.

Für weitere zwölf Millionen Euro wird bis Anfang 2015 auch die Verkehrsstation barrierefrei ausgebaut. Schon heute sind die Gleise 1 und la barrierefrei zu erreichen. Der Bahnsteig 3 wird Ende des Jahres fertig gestellt, danach folgt der Bahnsteig 2. Neue Aufzüge sind im Bau, die Unterführung und die Treppenaufgänge werden erneuert.

## Obere Edertalbahn: Eder-Bike-Tour

**(js) Am 9. Juni 2013 fand die diesjährige Eder-Bike-Tour über den erweiterten Radweg durch das obere Edertal statt. Die Tour führte in diesem Jahr über eine Strecke von 74 km von Erndtebrück bis nach Frankenberg/Eder. Aufgrund von Straßenbaustellen konnte bisher noch nie das Ziel realisiert werden, die Eder von der Quelle bis zur Mündung durchgängig zu befahren.**

Während im vergangenen Jahr das Wittgensteiner Land nicht teilnehmen konnte, endete in diesem Jahr die Tour bereits in Frankenberg. Erstmals konnte der neu fertig gestellte Abschnitt des Radweges zwischen der Landesgrenze bei Beddelhausen und Dodenau in die Tour eingebunden werden.

Dieser Abschnitt verläuft auf der Trasse der abgebauten ehemaligen Oberen Edertalbahn und überquert die Eder auf zwei ehemaligen Eisenbahnbrücken. Weiterhin führt die Tour durch den ehemaligen 350 Meter langen Dodenauer Eisenbahntunnel.

Zwischen Erndtebrück und Bad Berleburg begleitet die Rothaarbahn die Radler im Stundentakt, während zwischen Frankenberg und Battenberg ein Sonderverkehr im Stundentakt eingerichtet wurde. Der Zugpendelverkehr begann um 9:25 Uhr im

Bahnhof Frankenberg und endete dort wieder um 19:19 Uhr. Bei einer Fahrzeit von 20 Minuten konnte ein Stundentakt mit einem Fahrzeug angeboten werden. Ein Bus-Shuttle sollte den Radfahrern ebenfalls die Anreise erleichtern.

Wer an diesem Sonntag früh aufgestanden und zur Radtour gestartet war, konnte sich glücklich schätzen, am Vormittag lockte noch strahlender Sonnenschein. Die Langschläfer hatten an diesem Tag weniger Glück: Pünktlich zur Mittagszeit schoben sich die ersten Wolken vor die Sonne, schon bald setzte Dauerregen ein, der bis zum Abend ununterbrochen anhielt. Trotz des Wetters nahmen an der Fahrradveranstaltung im Bereich Wittgenstein etwa 1.000 Radfahrer teil, im Bereich des Ederberglandes etwa 550. Über die Auslastung der Züge lagen bis Redaktionsschluss noch keine genauen Angaben vor.

## Neues Bahn-Logistikzentrum für Limburg

(hpg) In der Hessenschiene 82 (Dez. 2010) hatten wir über den geplanten Ausbau für den Güterverkehr am Bahnhof Limburg berichtet. Anfang 2011 hatte Reinhard Obel, Chef der »Internationalen Spedition Obel Logistik GmbH« vom Kreisverband Limburg des BUND die „Süße Orange“ erhalten.

Sie war als Anerkennung für die von Obel seit vielen Jahren betriebene Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene übergeben worden – und auch im Hinblick auf weitere Projekte, wie dem Neubau eines eigenen Bahn-Logistikzentrums. Nach umfangreichen Vorplanungen und der Unterzeichnung zahlreicher Verträge sollen die Arbeiten nun in Kürze beginnen.

Vom Land Hessen war Ende 2010, kurz vor dem Auslaufen eines Förderprogramms für die Schaffung und Reaktivierung von Gleisanschlüssen, noch ein Förderbescheid ergangen. Doch die Umsetzung der Planungen zog sich hin und viele andere Unternehmer hätten aufgrund der vielfältigen Hürden und Probleme mit hoher Wahrscheinlichkeit längst aufgegeben. Doch in Kürze starten die Bauarbeiten für den Neubau einer insgesamt rund 500 m langen Seitenrampe, einer Kopframpe,

zwei neuer Weichen und der zugehörigen Gleise. Dazu wurde abschließend mit der Stadt Limburg ein Erschließungs-Sicherungsvertrag unterzeichnet, in dem unter anderem die Fragen der Wegenutzung und der Anschluss an das Kanalnetz vertraglich vereinbart wurden.

Wenn die Arbeiten beendet sind, können – erstmals nach 18 Jahren – auch wieder Container in Limburg zwischen Straße und Schiene (mit einem mobilen Umschlaggerät) umgeladen werden. Das mittelständische Unternehmen investiert in einem Umfang von rund drei Millionen Euro. „Die Anlagen kommen nicht nur dem Standort Limburg, sondern auch der regionalen Wirtschaft zu Gute“, ist sich Alfred Jung von der IHK Limburg sicher.

Zunächst müssen jedoch die seit Jahren leer stehenden ehemaligen Werkstatt-, Büro- und Garagengebäude aus Bundesbahnzeiten abgerissen werden, ebenso



*An der alten, notdürftig instandgesetzten Laderampe können derzeit nur je fünf Waggons entladen werden. Die leer stehenden Gebäude und gesperrte Gleise lassen der Spedition Obel nur wenig Raum.  
2 Fotos / Montage:  
H.P. Günther*





*Zwischen den Tennisplätzen und dem zukünftigen Ladegleis wird eine neue maximal acht Meter breite Seitenrampe errichtet. Ein Warenumsschlag zwischen Schiene und Straße ist dort nur mit Gabelstaplern möglich, für eine Lkw-Wendemöglichkeit oder Ausfahrt fehlt der Platz.*

die alte und schadhafte Laderampe zu den Gleisen. Diese wird durch massive Betonelemente ersetzt, vergleichbar denen, die von der DB für die neue Holzrampe errichtet wurden. Eine rund 8.500 Quadratmeter große Fläche ist so zu befestigen, dass sie auch von Fahrzeugen mit hohen Achslasten befahren werden kann. Auf dem Gelände der Firma Obel an der Industriestraße soll eine 2.500 m<sup>2</sup> große Lagerhalle für den Warenumsschlag entstehen, die über eine neue Zufahrt direkt mit dem Güterbahnhof verbunden wird.

Seit 2002 hat das Logistik-Unternehmen Obel seinen Sitz an der Limburger Industriestraße. Die Betriebsstätte umfasst 25.000 m<sup>2</sup>, davon derzeit 1800 m<sup>2</sup> überdachte Fläche. Die beiden von der Firma Ohl übernommenen Portalkräne können je 25 Tonnen heben. Seit 2003 wird in den – früher leer aus Italien zurückkehrenden – Tonwagen auch palettierte Ware befördert und

zwischen Schiene und Straße umgeschlagen. Dafür wurde das lange Zeit ungenutzte brach liegende kommunale Industriestammgleis wieder hergerichtet. 2007 kamen Schüttgüter und Brechkalk hinzu, die seither vor allem am Güterbahnhof umgeladen werden.

Während der Planungen für das Bahn-Logistikzentrum in Limburg lernte Reinhard Obel (63) den Geschäftsführer der »Rail & Sea Speditions-GmbH« aus Seekirchen bei Salzburg, Robert Greisberger, kennen. Aus diesem Kontakt hat sich inzwischen eine sehr gute Kooperation und Zusammenarbeit beider Speditionen entwickelt, mit guten Perspektiven für die Zukunft. Beide Speditionen setzen auf Schienen-Gütertransporte und organisieren u.a. aus dem Bereich Südost-Europa bis zu 18 Züge pro Woche mit Zielen in Österreich und Deutschland.

## **Juni 2013: Nicht enden wollende Verspätungen und Zugausfälle auf der Vogelsbergbahn**

(hl) Jeder Vogelsbergbahn-Pendler mit dem Ziel Frankfurt gehört einer geduldsamen, lammfrommen Kaste an, denn diese Personen bringt eigentlich nichts so schnell auf die Palme. Verspätungen aus Frankfurt mit Anschlussverlust in Gießen in Richtung Fulda sind seit der Betriebsübernahme durch die Hessische Landesbahn (HLB) keine Seltenheit mehr.

Was allerdings im Verlauf vom 3. bis 21. Juni 2013 seitens der HLB durch die allabendlichen Verspätungen von 15-20 Minuten den Fahrgästen der Vogelsbergbahn ab dem Bahnhof Gießen zugemutet wurde, fällt nicht mehr unter die Toleranzgrenze. Selbst die Pendler, die schon seit mehr als 10 Jahren die Vogelsbergbahn nutzen - dazu gehört auch der Verfasser - konnten sich nicht an solch eine geballte Summe von Verspätungen und Zugausfällen beim ehemaligen Betreiber, der Deutschen Bahn AG, erinnern.

Die nachfolgenden Aufzählungen beinhalten bei weitem nicht die gesamten Unregelmäßigkeiten dieses Zeitraumes, sondern dokumentieren lediglich nur einige zufällig aufgezeichnete Vorfälle. Weitergehende Informationen können sich amtlich interessierte Stellen durch Einblicknahme in die Zugmeldebücher der Unterwegs- bzw. Endstationen der Verstärkerzüge verschaffen.

7. Juni 2013: Der Triebfahrzeugführer des Zugs HLB 24835 nach Mücke lässt zwei Minuten vor Abfahrt (Gießen ab 16:20 Uhr) den Zug mit der Begründung einer Streckensperrung zwischen Gießen und Mücke räumen. Nachdem die Fahrgäste die Unterführung durchquert und den Bahnsteig zu Gleis 11 erreicht haben, fährt der Gegenzug aus Fulda kommend

auf Gleis 11 ein (HLB 24830). Der Zugbegleiter dieses Zuges wird auf die Streckensperrung angesprochen, ihm war nichts bekannt. Die Nachfrage beim DB-Servicepoint im Bahnhof bestätigt ebenfalls, dass keine Streckensperrung vorliegt.

10. Juni 2013: Zug HLB 24841 von Gießen nach Mücke (ab 17:20Uhr) fällt ohne Angaben von Gründen ersatzlos aus.

12. Juni 2013: Zug HLB 24841 nach Mücke erreicht pünktlich um 17:47 Uhr den Bahnhof Grünberg. Laut Fahrplan erfolgt die Weiterfahrt zum 4 Minuten entfernten Endbahnhof nach Eintreffen des Gegenzuges aus Fulda um 17:54 Uhr. Allerdings hat der kreuzende Gegenzug wieder eine Verspätung von mehr als 15 Minuten, in deren Folge sich der Aufenthalt in Richtung Mücke bis 18:11 Uhr ausdehnt, also eine Standzeit von 24 Minuten. Während dieser Wartezeit gibt es durch den Lokführer keinerlei Informationen für die Fahrgäste. Da einige Fahrgäste unmittelbar hinter der Fahrerkabine sitzen, konnte sehr deutlich vernommen werden, dass der Lokführer ständig während des gesamten Aufenthaltes in einer osteuropäischen Sprache telefonierte. Eine Information durch einen Zugbegleiter ist ebenfalls ausgeschlossen, da die Verstärkerleistungen häufig ohne Begleiter unterwegs sind.

*Auf der Vogelsbergbahn gerät in letzter  
Zeit mancher Zug ins Stocken*

*Foto: Stefan Sitzmann*

19. und 20. Juni 2013: Wieder fällt Zug HLB 24841 von Gießen nach Mücke (ab 17:20 Uhr) ohne Angabe von Gründen ersatzlos aus.

Nach dem Unwetter in der Nacht vom 20. auf den 21.06.2013 fallen wegen Schäden die morgendlichen Frühzüge Richtung Gießen aus. Informationen zum aktuellen Sachstand konnte sich der betroffene Reisende nicht besorgen. Weder im Internetportal des RMV oder der DB AG noch an den Bahnhöfen (sofern diese überhaupt noch telefonisch erreichbar sind) gibt es frühmorgens Auskünfte über die Dauer der Streckensperrung.

Am Nachmittag des 21.06.2013 erreicht Zug HLB 24835 von Gießen nach Mücke pünktlich um 16:47 Uhr den Bahnhof Grünberg. Laut Fahrplan soll auch hier die Weiterfahrt zum 4 Minuten entfernten Endbahnhof nach Eintreffen des Gegenzuges aus Fulda um 16:54 Uhr erfolgen. Allerdings hat der kreuzende Gegenzug wieder eine Verspätung von mehr als 15 Minuten, in deren Folge sich der Aufenthalt in Richtung Mücke bis 17:08 Uhr hinzieht. Diesmal beträgt die Standzeit in Grünberg 21 Minuten, wieder ohne irgendeine Information! Als Ergebnis dieser dreiwöchigen Verspätungsorgie sieht man jetzt viele bekannte Gesichter, die nicht mehr bis Mücke durchfahren, sondern die Grünberger P+R Anlage nutzen und bereits in Grünberg aussteigen.



Ein bereits in der dritten Juniwoche getätigter Anruf beim HLB-Kundenservice in Gießen endet mit der Erklärung, dass die HLB die Misere nicht verursache, Schuld sei einzig nur die DB AG, die HLB fahre ausschließlich nach den Vorgaben der Fahrdienstleiter. Die mangelhafte Kundeninformation und fehlende Zugbegleiter werden von der HLB kategorisch in Abrede gestellt, denn auf jedem Zug sei immer ein Zugbegleiter und ihr Personal informiere auch immer die Reisenden über alle Unregelmäßigkeiten, dies hätten verdeckte Kontrollen bestätigt.

Was tun, Nachfragen bei der DB AG (wo, am Gießener Servicepoint?) sind vermutlich auch nicht zielführend. Also, voller Hoffnung einmal ernst genommen zu werden, wendet man sich an die nächste Ebene, die Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO) in Friedberg. Hier ist allerdings zum Zeitpunkt des Anrufs keine zuständige Person anzutreffen, aber man verspricht, das Anliegen weiterzuleiten und notiert sich Telefonnummer und Mail-

adresse. Man werde sich spätestens Ende Juni zur Kontaktaufnahme melden. Inzwischen ist auch dieser Zeitraum ohne Rückmeldung verstrichen.

Wie ernst die Anliegen der Vogelsbergbahnpendler genommen werden, lässt sich an Äußerungen der Alsfelder RMV-Mobilitätszentrale zu Fragen zur bestehenden Mobilitätsgarantie der persönlichen Jahreskarte nach Frankfurt in Bezug auf die Zugausfälle und Wartezeiten in Grünberg erkennen. Man verweist direkt an den RMV, selbst sei man dafür nicht zuständig.

Fazit: Die Hessische Landesbahn sieht sich als Sündenbock der Deutschen Bahn AG und erfüllt alle vertraglich zugesagten Leistungen bezüglich Fahrgastinformation und Zugbegleiter. Scheinbar müssen einige Zugbegleiter(innen) auch den Lokfüh-

rer bei seiner Arbeit unterstützen, da sie erst am Endbahnhof das erste Mal in Erscheinung treten. Die Deutsche Bahn ist generell und grundsätzlich für nichts verantwortlich.

VGO und RMV: Es sind immer die Gleichen, die meckern. Aussitzen ist die beste Lösung, das regelt sich nach einigen Tagen ganz automatisch.

Der Fahrgast ist also ein ständig nörgelndes Individuum, dem man eh nichts recht machen kann, der immer wieder versucht, im Mittelpunkt zu stehen und alle eingefahrenen Abläufe stört. Er sollte sich eigentlich darüber freuen, dass er für den läppi-schen Fahrpreisaufschlag von 22,7% seit 2005 immer noch im Zug mitfahren kann und die Wartezeit auf Unterwegsbahnhöfen als Freizeitfaktor abbummeln darf.

## Kommentar:

Jeder BWL-Student lernt im Dienstleistungsmanagement, dass Dienstleistungen, welche immer im Zusammenspiel von internen Produktionsfaktoren (Dienstleister) und externen Produktionsfaktoren, also dem Kunden entstehen, weder lagerbar noch materieller Natur sind. Daher erwerben die Kunden beim Fahrkartenkauf nur ein Leistungsversprechen, aber kein fertiges Produkt. Dadurch geht der Kunde Risiken bezüglich der gewünschten Dienstleistungsqualität ein. Vor diesem Hintergrund haben es Dienstleister (Marke) besonders schwer, da das abgegebene Leistungsversprechen die Erwartungshaltung des Kunden definiert.

Trotz enormer Vorschusslorbeeren hat es die Marke Hessische Landesbahn bisher leider oft versäumt, Vertrauen zum Kunden aufzubauen. Wenn die Marke HLB den versprochenen Eigenschaften nicht gerecht wird, wird sich der Kunde – wie auch bei anderen Produkten des täglichen Lebens – wieder von der Marke abwenden. Aber auch die anderen Marken lassen leider kein kundenorientiertes Verhalten erkennen.

Horst Lorenz

## Frankfurter Magistrat beschließt Bau der U5 ins Europaviertel

(fl) Am 3. Mai 2013 beschloss der Magistrat der Stadt Frankfurt die Bau- und Finanzierungsvorlage für den Ausbau der U5-Verlängerung, auch B-Strecke genannt, ins Europaviertel.

Der Neubau für die Verlängerung der Stadtbahnlinie wird am Platz der Republik an die bestehende Strecke anschließen, über die Station „Güterplatz“ rund 1,4 Kilometer unterirdisch verlaufen und vor der Station „Emser Brücke“ über eine Rampe in der Mitte des Europaboulevards an die Oberfläche stoßen. Die Station „Emser Brücke“ liegt im 1,3 Kilometer langen oberirdischen Teil, der auf dem Boulevard über die Station „Europagarten“ bis zur Endhaltestelle „Wohnpark“ verläuft. Zwischen den Stationen „Europagarten“ und „Wohnpark“ wird die Strecke noch einmal untertunnelt: Gemeinsam mit dem Autoverkehr unterquert die Bahn den Europapark. Auf dem Boulevard fährt die Stadtbahn in einem beidseitig mit einer Baumreihe versehenen, nicht eingezäunten Mittelstreifen weitestgehend auf einem Rasengleis. Bäume, die bei den Bauarbeiten entfernt werden müssen, werden anschließend wieder eingepflanzt, so dass auch zukünftig vier Baumreihen den Alleencharakter des Boulevards unterstreichen.

Auch die neu zu bauenden oberirdischen Stationen werden in den Boulevard integriert. Die 80 Zentimeter hohen Bahnsteige werden in Seitenlage angeordnet und mit Rampen am Bahnsteiganfang und -ende ausgestattet. Sie erhalten, wie alle neuen oder modernisierten Haltestellen der Frankfurter Verkehrsgesellschaft (VGF) Anzeigen der Dynamischen Fahrgast-Infor-

mation (DFI), Blindenleitsysteme und ein hochwertiges und robustes Mobiliar. Die unterirdische Station „Güterplatz“ ist von der Straße aus durch Zuwege – feste Treppen, Rolltreppen, Aufzüge – direkt zugänglich. Um die offene und großzügige Gestaltung konsequent fortzuführen, baut die VGF Lichtschächte in die Decke ein.



Bisher sind lediglich die Randgebiete des Europaviertels mit der U-Bahnlinie U4 und den Straßenbahn-Linien 16 und 17 am nord-, beziehungsweise nordöstlichen Rand angebunden. Südöstlich führen die Linien 11 und 12 entlang der Mainzer Landstraße bis zur Haltestelle „Güterplatz“. Zusätzlich verkehrt die S-Bahn über die Stationen „Galluswarte“ und „Messe“. Die Verbindung mitten ins Viertel hinein erfolgt bis heute nur über die Buslinie 46, die die steigenden Fahrgastzahlen mit Ausbau des Quartiers nicht mehr bedienen kann.

Die heutige Linie U5 wird nach Fertigstellung der Strecke, voraussichtlich im Jahr 2019, über ihre aktuelle Endstation am Hauptbahnhof hinaus die vier neuen Stationen anfahren. Die Kosten für die Strecke belaufen sich nach vorliegender Planung auf 217,3 Millionen Euro, wovon die Stadt einen Teil von 174,8 Millionen Euro (brutto)



*Im Tunnel Europagarten und nach der Station Emser Brücke Richtung Innenstadt (rechts) verläuft die Strecke unterirdisch Grafik: vgf*

und die VGF einen Anteil von 42,5 Millionen Euro (netto) trägt. Stadt und VGF haben beide Anträge zur Förderung nach GVFG (Gemeindefinanzierungsgesetz) und nach FAG (Finanzierungsausgleichsgesetz) gestellt. Die VGF erhält zudem Mittel aus der Stellplatzabläse in Höhe von rund 9,5 Millionen Euro. Die Unterlagen zur Planfeststellung wurden beim Regierungspräsidium Darmstadt eingereicht. Der angestrebte Baubeginn ist abhängig vom Planfeststellungsbeschluss, die VGF strebt Sommer 2014 an.

Am anderen Ende der U5, im Stadtteil Preungesheim, hat im Juni 2013 der barrierefreie Ausbau der Stationen im Hochflur-Standard begonnen. Zu diesem Zweck wird zunächst die Teilstrecke von der Eckenheimer Landstraße/Marbachweg bis zum Streckenende in Preungesheim für mehrere Monate im Schienen-Ersatzverkehr bedient. Die Arbeiten an den weiter südlich gelegenen Haltestellen am Hauptfriedhof und an der Deutschen Nationalbibliothek finden Ende 2013 statt, anschließend sollen 2014 die Arbeiten an den Stationen Glauburgstraße und Muster-schule folgen, deren Bahnsteige aus städtebaulichen Gründen besonders gestaltet

werden. Alle Stationen werden 78 Meter lang und ermöglichen damit den Einsatz von Dreiwagen-Zügen. Nach Ende der Bauarbeiten kann die U5 als letzte der Frankfurter U-Stadtbahnlinien auf moderneres Wagenmaterial umgestellt werden.

Nichts Neues gibt es von der U5-Verlängerung über Preungesheim hinaus zur S-Bahnstation Frankfurter Berg. Der Bau sollte einem Sparpaket der Stadt Frankfurt zum Opfer fallen, steht aber mittlerweile doch wieder auf der Tagesordnung. Mit Verzögerungen ist aber in jedem Fall zu rechnen, so dass das Auslaufen der GVGF-Förderung 2019 eine weitere Hürde für das Projekt bedeuten wird.

Eine Präsentation zum Bau der U5-Verlängerung gibt es unter

[http://www.vgf-ffm.de/fileadmin/data\\_archive/Bauvorhaben/130503\\_Praesentation-Stadtbahn-Europaviertel-01.pdf](http://www.vgf-ffm.de/fileadmin/data_archive/Bauvorhaben/130503_Praesentation-Stadtbahn-Europaviertel-01.pdf)



## Gefahr: Explodierende Fahrkartenautomaten

### Hohes Risiko, wenn Gas-Luft-Gemisch nicht zündet

(si) „Einstürzende Neubauten“ war Anfang der 1980er Jahre eine NDW-Band mit experimentellem Musikstil - „Explodierende Fahrkartenautomaten“ klingt wie deren Nachfolgebänd oder wie der Titel aus einer realitätsfernen Krimiserie im Privatfernsehen. „Die Polizei warnt vor möglicherweise explodierenden Fahrkartenautomaten...“ lautet die ernstgemeinte Warnmeldung Ende Mai 2013, und das ist leider gefährliche Realität.

Denn seit Anfang April 2013 hält eine ganze Serie von aufgesprengten Fahrkartenautomaten die Beamten des Polizeipräsidiums Osthessen in Atem. Auch an der Vogelsbergbahn haben unbekannte Täter zugeschlagen, und zwar in Angersbach und in Nieder-Gemünden. Aktuell warnen Bundespolizei und Hessisches Landeskriminalamt (LKA) vor diesen Automaten, die immer dann gefährlich werden könnten, wenn deren eigentlich beabsichtigte Sprengung nicht funktioniere.

Die Vorgehensweise der Täter ist immer gleich: Sie dichten die Fahrausweis-

automaten der Deutschen Bahn ab, indem sie alle Spalten, Schlitze und Öffnungen mit Klebestreifen verschließen. Anschließend werden die Automaten mit Gas gefüllt und zur Explosion gebracht, um so an das Geld zu kommen. Gefahr drohe nun, weil das explosionsfähige Gas-Luft-Gemisch nicht immer zünde und die Geräte jederzeit unbeabsichtigt in die Luft fliegen könnten.

Laut LKA könnte ein solcher Fall schon beim Bedienen des Automaten passieren. Dies sei sehr gefährlich. Demnach gebe es bislang 16 Tatorte in Hessen, sechs Mal seien die Geräte nicht explodiert.

*Aufgesprengter  
Fahrkarten-  
automat am  
Rhönbahn-  
Haltepunkt  
Hettenhausen  
in den frühen  
Morgenstunden  
des  
13. Aprils 2013*

*Foto: Polizei*



Ein erster Fall ereignete sich im Landkreis Fulda am 6. April zwischen 2 und 3 Uhr am Haltepunkt in Großelüder-Oberbimbach, das nächste Mal schlugen die Unbekannten in der Nacht vom 10. auf 11. April zwischen 22 und 4 Uhr direkt am Großelüderer Bahnhof zu. In der gleichen Nacht sprengten sie zwischen Mitternacht und 3 Uhr morgens den Automaten in Angersbach in der Bahnhofstraße. Ein weiterer Vorfall ereignete sich in der Nacht auf den 13. April zwischen 22 und 2.20 Uhr an der Rhönbahn im Gersfelder Ortsteil Hettenhausen am Haltepunkt in der Ringstraße sowie die bislang letzte Tat am 29. April, zwischen 3 und 6 Uhr, im Bahnhof von Nieder-Gemünden.

Zwar sei es den Tätern bislang noch nicht gelungen, hohe Geldbeträge zu erbeuten, doch sei der angerichtete Sachschaden beträchtlich. Da jeder Automat einen Wert von etwa 25 000 Euro hat, summiert sich der Gesamtschaden bisher auf über 100 000 Euro. Die Durchführung der Straftaten sei mit einer großen Geräuschkulisse

verbunden, die gerade während der nächtlichen Tatzeiten weithin zu hören sein muss. Auch müssen die Täter mit Kraftfahrzeugen unterwegs sein, um zum Beispiel Gaskartuschen oder Gasflaschen zu transportieren. Laut LKA schlagen die Unbekannten eher in ländlichen Regionen zu, doch habe man bislang noch keinen Hinweis darauf, wer dahinterstecken könnte.

Nach Angaben der Deutschen Bahn gibt es „keinen Anlass zur Panik, aber doch zu verstärkter Beobachtung der Automaten“. Gerade auch in Bahnhöfen, die nicht so stark vom Publikum frequentiert seien.

Das LKA rät, unverzüglich eventuelle Beobachtungen der nächstgelegenen Bundes- oder Landespolizeidienststelle mitzuteilen. Und auch die Kripo Fulda sucht Zeugen, die sachdienliche Angaben zu den bisherigen Vorfällen machen können. Ebenfalls bittet die Polizei um Aufmerksamkeit, insbesondere in der Nähe von Fahrkartenautomaten und Bahnhöfen.

## **Stadt Frankfurt stimmt der S-Bahn Station Gateway Gardens zu**

**(fl) Der Magistrat der Stadt Frankfurt hat in seiner Sitzung am Freitag, 28. Juni, beschlossen, der Stadtverordnetenversammlung den Beschluss zum Finanzierungsvertrag mit der DB AG und zur Bereitstellung des städtischen Finanzierungsanteils in Höhe von 84,56 Millionen Euro vorzulegen.**

Damit sind der Neubau der S-Bahnstrecke zwischen dem Bahnhof Stadion und Flughafen Regionalbahnhof sowie der S-Bahnstation Gateway Gardens, Frankfurts wachsendem Stadtteil in direkter Nachbarschaft zum Flughafen, einen wichtigen Schritt näher gerückt.

Mit dem Magistratsbeschluss ist eine wichtige Voraussetzung geschaffen, dass der Bau der S-Bahn-Station Gateway Gardens vor 2019 abgeschlossen werden kann. Denn zu diesem Zeitpunkt läuft das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) aus.



## RMV-Preise steigen besonders in mittelgroßen Städten

(fl) In der Sitzung seines Aufsichtsrates beschloss der RMV am 25. Juni die „turnusgemäße“ Anpassung der Fahrpreise ab 15. Dezember 2013. Dabei fällt die Tarifänderung je nach Tarifgebiet unterschiedlich hoch aus.

Nach Ansicht des Verbundes fällt die Erhöhung um durchschnittlich 2,44 Prozent „relativ gering“ aus. Lediglich die Preise in den Sonderstatusstädten – laut Hessischer Gemeindeordnung Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern – stiegen stärker an, da hier ein wesentlich besseres Angebot an Bussen und Bahnen vorhanden sei als im ländlichen Raum.

Für diese Städte wird nun eine Stadtpreisstufe eingeführt, wie es sie bereits seit letztem Jahr für die Großstädte Frankfurt, Offenbach und Mainz/Wiesbaden gibt. Damit werde eine weitere Stufe der Tarifentwicklung im RMV umgesetzt, durch die die Fahrpreise im Ballungsraum und ländlichem Raum unabhängig voneinander weiterentwickelt werden können; letztlich entfernungsabhängige Regionaltarife möglich werden.

Die Einzelfahrkarten für Erwachsene in Fulda, Marburg, Gießen, Wetzlar, Bad Homburg, Rüsselsheim und Hanau kosten künftig statt 1,80 Euro 2,10 Euro, der Preis für die Monatskarten steigt von heute 39,80 Euro auf künftig 42 Euro. RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat erklärte, der Grund für die Anpassungen liege unter anderem in den gestiegenen Energiekosten und gehe mit einer angemessenen Entwick-

lung auch der Personalkosten im ÖPNV einher.

Pro Bahn & Bus begrüßt die Idee, die Tarife im ländlichen Raum anders zu behandeln als diejenigen in Städten mit gutem bis sehr gutem Verkehrsangebot. Allerdings ist unter einer Tarifreform etwas deutlich anderes als das bisher gebotene zu verstehen.

Bis jetzt gab es durch die Einführung der unterschiedlich hohen Stadt-Tarife nur Preiserhöhungen. Auf die versprochenen Senkungen im ländlichen Raum warten die Kunden dagegen bislang vergebens. Wenn sie denn überhaupt jemals kommen...

Auch stellt sich die Frage, ob das Kriterium „Sonderstatus-Stadt“ entscheidend sein kann für eine überproportionale Preiserhöhung innerhalb deren Grenzen. Die Stadtverkehre von Bad Homburg und Wetzlar lassen sich allenfalls an Werktagen tagsüber miteinander vergleichen. Abends und am Wochenende fahren in Bad Homburg vor der Höhe die Busse in einem brauchbaren Taktverkehr teilweise bis weit nach Mitternacht. In Wetzlar – von Bad Homburg aus betrachtet „hinter der Höhe“ – ist das Verkehrsangebot in diesen Zeiten dagegen rudimentär.



## Fährt die Politik die hessische Aartalbahn vor den Prellbock?

(hpg) Während es für den nördlichen Teil der Aartalbahn im Rhein-Lahn-Kreis inzwischen eine den Kommunen gehörende Trasse und einen gültigen Verkehrsvertrag gibt, haben sich die Chancen im hessischen Abschnitt weiter verschlechtert.

Der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Florian Rentsch (FDP) hatte der Wiesbadener Stadtplanungsdezernentin Sigrid Möricke (SPD) vor kurzem in einem Fax mitgeteilt, dass der Bau einer Stadtbahn für Wiesbaden für ihn nicht infrage kommt. Ohne die Unterstützung des Landes lässt sich das Projekt nicht realisieren.

Welche Auswirkungen das Ende der Stadtbahn in Wiesbaden für den Rheingau-Taunus-Kreis und die Eisenbahnstrecke über die Eiserne Hand hat, ist derzeit nicht absehbar. Im Landratsamt in Bad Schwalbach und beim Rhein-Main-Verkehrsbund war und ist man der Auffassung, dass eine Wiederaufnahme des SPNV auf der Aartalbahn nur in Zusammenhang mit einer direkten Anbindung der Wiesbadener Innenstadt den erforderlichen Nutzen-Kosten-Faktor erreicht. Nur dann wäre eine Förderung aus Bundes- und Landesmitteln möglich.

### Ziele: Wiesbaden und Mainz

Im Gegensatz zu dieser Auffassung stehen verschiedene Interessenverbände, die eine andere Lösung favorisieren: Anstelle der nicht realisierbaren Innenstadtverbindung sollten in Zukunft die Züge aus Diez bzw. Bad Schwalbach und Taunusstein im Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim getrennt bzw. zusammengeschlüsselt werden.

Ein Triebwagen fährt zum Wiesbadener Hauptbahnhof, der zweite auf direktem Weg zum S-Bahnhaltepunkt Wiesbaden Ost und weiter nach



Mainz Hbf. Vom bislang im Abseits liegenden Haltepunkt Wiesbaden Ost lassen sich direkte Anschlüsse zur S1 nach Höchst und S8 nach Rüsselsheim und zum Flughafen herstellen, ohne den zeitraubenden Umweg über den Wiesbadener Kopfbahnhof.

Eine solche umsteigefreie Direktverbindung nach Mainz wäre auch für Pendler aus dem Aartal attraktiv, die aufgrund der zeitaufwendigen Verbindungen bislang keine ÖPNV-Kunden sind. Darüber hinaus bietet die landschaftlich reizvolle Strecke durch den Taunus ein hohes Potenzial für den immer stärker werdenden Freizeitverkehr aus dem Rhein-Main-Gebiet, und zwar nicht nur für den Rheingau-Taunus-Kreis, sondern auch den Rhein-Lahn-Kreis sowie die Region Diez/Limburg.

Dieser Auffassung sind nicht nur wir als Fahrgastverband, sondern auch der länderübergreifende Arbeitskreis Aartalbahn und die Arbeitsgruppe Mobilität in der Lokalen Agenda 21 von Limburg. Doch derzeit gelingt es nicht einmal, dass sich das Land Hessen und der Rheingau-Taunus-Kreis

*Am 9. Mai 2004 gab es letztmalig eine Fahrt von Wi-Dozheim über die komplett freigeschnittene Trasse bis nach Freindiez*

*Foto: Hans-Peter Günther*



(RTK) mit dem Mainzer Infrastrukturministerium über eine, beide Bundesländer übergreifende Nutzung der Aartalbahn im Güterverkehr einigen. Am 2. Juli wird die Aartalbahn wieder einmal Thema der Kreistagssitzung im RTK sein. Die letzte Entscheidung betraf dort im Februar 2012 die Besetzung eines Arbeitskreises. Bei dessen bislang einziger Zusammenkunft im September 2012 wurden die Teilnehmer lediglich über den aktuellen Sachstand informiert.

In Anfragen an den Landkreis wird immer wieder die Abhängigkeit von den Entscheidungen der Landeshauptstadt und dem derzeitigen Pächter der Strecke (ESWE Verkehr) betont, die bestehende Anbindung über das bereits in kommunaler Hand befindliche Streckenstück im Norden aber offenbar völlig ausgeblendet. Als einzige politische Gruppierung hat die Fraktion der Grünen in der Gemeindevertretung Aarbergen in einer aktuellen Anfrage am 6. Juni um Informationen zur Zukunft der Strecke gebeten. Das Ergebnis steht noch aus.

### **Bleibt Aarbergen abgehängt?**

Die Firma ACO Guss in Aarbergen wird ihr Kanalgußwerk in den kommenden Jahren stark erweitern und hat auch gegenüber Landrat Burkhard Albers (SPD) signalisiert, dass ein Gleisanschluss wichtig wäre, um beispielsweise Formsand für

den Guss anliefern oder Fertigprodukte für die Schweiz und Skandinavien über den in diesen Ländern bevorzugten Schieneweg transportieren zu können. Allerdings ist dafür eine konkrete Aussage gegenüber dem Nachbarland notwendig, um notwendige technische Einrichtungen rechtzeitig in die Planung einbringen zu können. Derzeit plant man in Rheinland-Pfalz die Strecke mit einfachster Technik und einem sogenannten Stichstreckenblock. Das bedeutet, es ist ausschließlich ein Personenverkehr auf den Gleisen möglich. An dieser „Minimallösung“ trägt auch die Haltung der Firma Schaefer-Kalk in Hahnstätten eine gewisse Mitschuld, da sie in absehbarer Zeit keine Gütertransporte über die Bahn abwickeln möchte.

Ohne eine Forderung aus Hessen, dass nach 2014 auch Güterwagen über Zollhaus hinaus die Trasse nutzen können, wird dort eine Kappung erfolgen. Danach wird es nur mit unverhältnismäßig höherem Aufwand möglich sein, die Strecke signaltechnisch nachzurüsten, sind sich die Experten sicher. Für die Anwohner an der B54 würde die hohe Lärm- und Abgasbelastung auf Dauer festgeschrieben.

## **Schnellfahrstrecke Köln–Frankfurt: Verhältnisse wie in der S-Bahn**

### **1200 neue Achsen für die ICE 3 warten auf den Einbau**

(hpg) Am 9. Juli 2008 sorgten Risse in einer Radsatzwelle eines ICE 3 für den Bruch einer Achse. Mehr als ein Jahr nach der Entgleisung des ICE in Köln, einigte sich die DB mit den Herstellern Siemens und Bombardier über einen Austausch der Antriebsachsen für die gesamte ICE 3-Flotte.

Schon 2009 war klar, dass sie nach der Entwicklung noch erprobt und vom Eisenbahnbundesamt (EBA) zugelassen werden müssen. Man rechnete mit dem Abschluss der Umrüstung aller 64 Züge bis Ende 2012. Inzwischen wurden alle 1200 Treibradsatzwellen ausgeliefert, doch bislang ist noch kein einziger ICE 3 umgerüstet, die Achsen lagern bis auf weiteres in großen Hallen.

Wie die Westdeutsche Allgemeine Zeitung (WAZ) Anfang Juni berichtete, verlangt das EBA – trotz des massiven Fahrzeugmangels bei der DB und einer offenen Kritik von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU), der die Behörde als „Verhinderungsmaschinerie“ bezeichnete – vom Staatskonzern den Nachweis,

dass die 1200 neuen Achsen sicher und vor allem bruchfest sind.

In einem Brief an die WAZ listete die Bonner Aufsichtsbehörde eine Reihe von konkreten und immer noch offenen Fragen im Zusammenhang mit dem Zulassungsverfahren der ICE-Achsen auf. So fehle der Nachweis der Bahn, „dass die Radscheibe ohne sich zu verdrehen sicher auf der Welle sitzt und das Rad sich bei Tempo 300 nicht löst“. Auch habe das Amt noch keine Unterlagen über „Versuche und Nachweise zur Bremsbewertung inklusive der Gleitschutzversuche“.

### **Neue Belastung für Bremsen und Fahrwerk durch schwerere Züge**

Das EBA weist in dem Brief darauf hin, dass die schnellsten Züge der Bahn AG inzwischen durch mehrere Veränderungen deutlich schwerer geworden und damit neue Belastungen für Fahrwerk und Bremsen entstanden seien. Wörtlich: „Die neuen Bauteile sind schwerer als die alten und im Laufe der Einsatzzeit der Fahrzeu-

*2010 auf der Eisenbahnfachmesse Innotrans vorgestellt, fahren die neuen ICE3 bis heute nicht*

*Foto: Siemens*





*Auch die neuen ICE3 vom Typ Velaro haben bis heute keine Zulassung vom Eisenbahnbundesamt. Im Bild eine Testfahrt des neuen Typs durch den ICE-Bahnhof Limburg-Süd  
Foto: Hans-Peter Günther*

ge sind, etwa durch Modernisierungs-Programme, auch immer wieder Veränderungen an den ICE 3 vorgenommen worden“. Selbstverständlich teile das EBA das Interesse der Bahn, dass die neuen Radsatzwellen möglichst bald eingebaut werden können, aber die DB habe dem Amt „zuletzt im April“ bestätigt, dass „die zwingend erforderlichen Sicherheitsnachweise, die sie selbst erbringen muss, noch nicht vorgelegt werden können“.

Während bei neuen Achsen eine Ultraschallprüfung nach jeweils 160.000 km Laufleistung erforderlich ist, müssen die ICE 3 seit 2008 alle 30.000 km in die Werkstatt. Aktuell herrschen vor allem auf der Schnellstrecke Köln-Rhein/Main in den Hauptverkehrszeiten S-Bahn-ähnliche Zustände, da verschiedene Kurse nur noch

einteilig gefahren werden können. Gegenüber der Westerwälder Zeitung in Montabaur äußerte sich die Pressestelle der DB: Die Kapazitätsprobleme betreffen grundsätzlich den bundesweiten Fernverkehr, deshalb müsse die DB überlegen, auf welchen Strecken die Kurzzüge am verträglichsten eingesetzt werden können.

Zwar seien die ICE-Verbindungen zwischen Montabaur/Limburg Süd und Frankfurt zu den Stoßzeiten durchaus hoch frequentiert. Weil es sich aber für die meisten Pendler nur um eine Kurzstrecke handle, seien die Einschränkungen dort noch eher zu verschmerzen als auf einer Fernstrecke. Die Probleme jedenfalls seien bekannt und sollen „so schnell wie möglich behoben werden“.

## Laufach - Heigenbrücken Bauleistung zur Umfahrung des Schwarzkopftunnels vergeben

(fl) Für den alten 925 Meter langen Schwarzkopftunnel auf der Spessartstrecke Frankfurt – Aschaffenburg - Würzburg zwischen Laufach und Heigenbrücken wird bis 2017 eine rund sieben Kilometer lange Umfahrungsspanne mit vier neuen Tunneln gebaut. Der heutige Bahnhof Heigenbrücken wird durch eine neue Verkehrsstation ersetzt.

Anfang Juni 2013 hat die Deutsche Bahn die ausgeschriebene Bauleistung für die Umfahrung des Schwarzkopftunnels an eine Arbeitsgemeinschaft bestehend aus den Firmen Alfred Kunz, Baresel, Leonhard Weiss, Schäerbau Berlin und Bauer Spezialtiefbau vergeben.

Bei der Vergabe nicht berücksichtigte Wettbewerber hatten zunächst Rügen gegen die Vergabeentscheidung ausgesprochen, auf einen Nachprüfungsantrag vor der Vergabekammer aber dann letztlich verzichtet. Die zunächst erwartete Verzögerung bei der Beauftragung durch ein solches Verfahren vor der Vergabekammer von ca. acht Wochen tritt daher nicht ein.

Gegenüber dem heutigen Trassenverlauf wird der rund sieben Kilometer lange Streckenabschnitt zwischen Laufach und Heigenbrücken um knapp 500 Meter ver-



*Noch benötigen schwere Güterzüge eine Schiebelok am Zugende*

kürzt. Dank des flacheren Profils der Umfahrungsspanne entfällt das umständliche und zeitaufwendige Nachschieben schwerer Güterzüge mit einer zweiten Lokomotive.

Pro Bahn & Bus begrüßt den absehbaren Baubeginn an der verbesserten Spessart-Querung. Allerdings stellt sich nach Ansicht unseres Verbandes weiter die Aufgabe, den Personen-Schnellverkehr im gesamten „Bahndreieck Spessart“, also zwischen den Knotenbahnhöfen Hanau, Fulda und Würzburg neu zu ordnen und zu beschleunigen.

*Der alte Schwarzkopftunnel ist baufällig und wird nach Eröffnung des neuen Streckenabschnitts verfüllt*



## Vergessene Bahnstrecken Nordhessische Eisenbahnimpressionen

(si) Seit dem 31. Mai 1985 ruht auf der Bahnlinie Hessisch Lichtenau - Waldkappel - Eschwege der Personenzugverkehr. Schon lange ist auch der Güterverkehr zwischen Hessisch-Lichtenau und Eschwege eingestellt, die Strecke nicht mehr befahrbar, abschnittsweise gar unterbrochen. Die Gleise liegen jedoch. Anbei ein paar frühjährliche Impressionen vom April 2013.

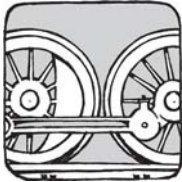


*Der ehemalige  
Haltepunkt  
Reichensachsen  
West*

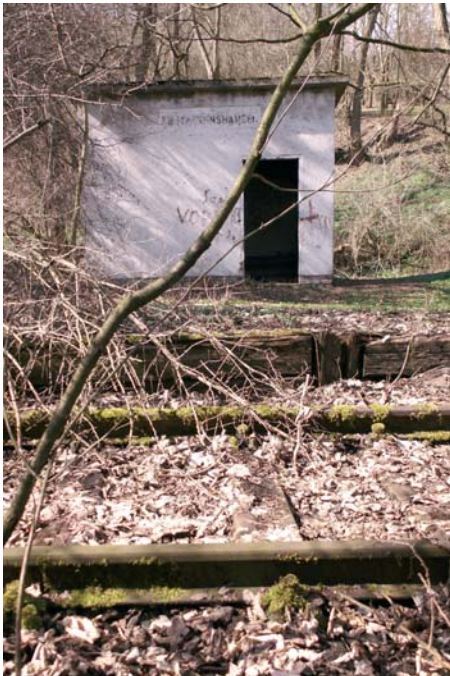


*Aberwitzig:  
Krötenzugschutz  
auf einer  
stillgelegten  
Bahnstrecke.*

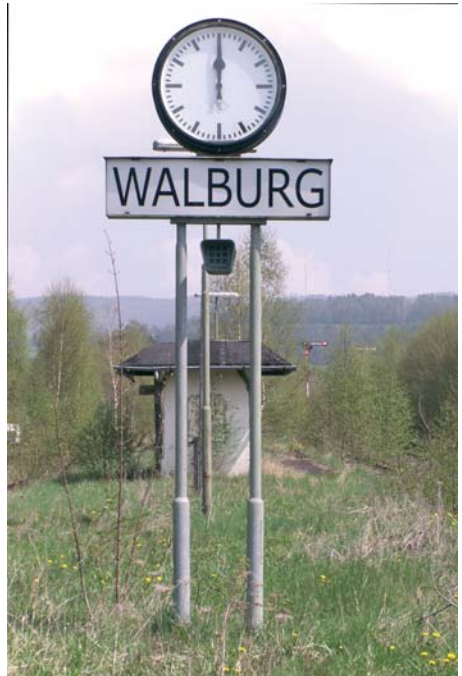
*Der Gleiskörper  
dient der  
Landwirtschaft zum  
Abstellen von  
Geräten.*



*Der Haltepunkt Oetmannshausen hat auch  
schon mal glanzvollere Zeiten erlebt.*



*In Walburg ist die Zeit sprichwörtlich  
stehengeblieben.*







*Ein Berliner S-Bahn-Zug in Walburg in Hessen. Vom groß geplanten Eisenbahnmuseum stehen nur noch durch Vandalismus zerstörte Eisenbahnfahrzeugreste, um die sich niemand mehr kümmert.*



*Da hilft auch „Rail-Glas“ nicht mehr...*



*Die Unterführungen zu den Bahnsteigen existieren in Walburg noch, die Gebäudereste verfallen*

*Alle Fotos: Stefan Sitzmann*

## Neues Buch über die Kasseler Straßenbahn

(fl) Ulrich Fröhberg ist der Autor eines im Mai 2013 erschienenen Bildbandes über die Kasseler Straßenbahn. Auf 143 Seiten werden rund 270 überwiegend historische Bilder des Betriebes präsentiert.

Der Bogen wird dabei von der Dampfbahn bis zur Regiotram gespannt und streift auch Nebenthemen wie Betriebshöfe oder den Einsatz Kasseler Wagen in anderen Betrieben, namentlich im polnischen Gorzow, wohin viele Gelenkwagen der ersten Generation verkauft wurden, und in Solingen. Aus der Klingenstadt kamen 1959 einige wenige Jahre alte meterspurige Wagen, um den Fuhrpark der legendären Herkulesbahn zu erneuern.

Der Autor hat es geschafft, viele Facet-

ten des nordhessischen Verkehrsbetriebes darzustellen, der mit der Einführung der Dampfbahn im Jahr 1877 einst neben Paris und Kopenhagen weltweit Pionierarbeit leistete, ebenso wie mit der Verknüpfung von Straßenbahn und Eisenbahn als eine der ersten „Regiotrams“ mehr als 100 Jahre später.

Was in dem Band etwas zu kurz kommt, sind die Themen „Fahrgäste“ und „Personal“. Sie tauchen stets allenfalls am Rande auf, bilden aber nie den Schwerpunkt eines Motivs. Als Käufer des Buches muss man außerdem den vom Sutton-Verlag in all seinen Veröffentlichungen gefundenen Kompromiss akzeptieren: Eine Vielzahl historisch wertvoller Bilder wird auf kleinem Raum präsentiert, begleitet von eher wenigen Texten und kaum hilfreichen Streckengrafiken.

Somit eignet sich der Band eher für Leserinnen und Leser mit ausgeprägtem historischem Interesse und Kenntnis der Kasseler Straßenbahn. Die aber finden viele Raritäten zu einem angemessenen Preis.

Ulrich Fröhberg  
Die Kasseler Straßenbahn  
143 Seiten, 16,5 x 23,5 cm  
Sutton-Verlag Erfurt  
Erschienen im Mai 2013  
19,95 Euro  
ISBN 978-3-95400-186-6



## **Göttingen – Eichenberg – Eschwege – Bebra – (Bad Hersfeld – Fulda) NVV-Linie R 7**

### **Kann Haltepunkt Oberrieden im Werratal wiedererrichtet werden?**

(hh) Die über 150 Jahre alte Schienenstrecke Eichenberg – Bebra war bis 1991 die wichtigste Verbindung zwischen Hamburg und München. Seit Errichtung der ICE-Neubaustrecken verkehren im mittleren Werratal vorwiegend Güterzüge und für die Personenbeförderung CANTUS-Triebwagen im 1- bis 2-Stunden-Takt. Bis in die 1980er Jahre gab es zwischen Eichenberg und Bebra trotz des starken Fernverkehrs mehrere jetzt nicht mehr genutzte Haltepunkte. Einer davon war Oberrieden zwischen Jugendburg Ludwigstein und Burg Hanstein. Seit mehreren Monaten bittet eine Bürgerinitiative in Oberrieden um Wiederinbetriebnahme dieses Haltepunktes. Folgende Argumente werden herausgestellt:

1. Verbesserte Lebensqualität der unmotorisierten Dorfbewohner:

Sportangebote in Göttingen oder Eschwege (Werratalsee) könnten von der Jugend besser genutzt werden. Für ältere Menschen oder Studenten wäre Oberrieden als Wohnort attraktiver, wenn eine häufige und schnelle Verbindung nach Göttingen oder Eschwege angeboten würde. Schulwege könnten zeitlich verkürzt werden. Jetzt benötigen die Kinder 45 Minuten für eine Busfahrt von Oberrieden nach Eschwege. Die meisten Busse sind überfüllt. Eine Zugfahrt würde etwa 15 Minuten beanspruchen.

2. Förderung des ländlichen Tourismus und Steigerung der Attraktivität für den Kurstandort Bad Sooden-Allendorf (abgekürzt BSA) :

Erreichen der Ausflugsziele Burg Ludwigstein, Hanstein, Teufelskanzel, Stockmachermuseum und Gastronomie in Lindewerra auch ohne Auto, z.B. für Wochenendausflüge von Kurgästen. Alleine der Schulbauernhof Hutzelberg in BSA-Oberrieden rechnet mit 150 Ein- und Ausstiegen pro Woche im Haltepunkt Oberrieden.

3. Steigerung der Attraktivität des Werratalradweges und des Boottourismus durch weitere Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten.



*Die bekannte Eisenbahnbrücke über die Werra bei Oberrieden. Die der Nähe möchte eine Bürgerinitiative den ehemaligen Haltepunkt reaktivieren*

*Foto: Andreas Christopher*

Pro Bahn & Bus wünscht der Bürgerinitiative im Meißnervorland viel Erfolg bei Verhandlungen mit dem Landratsamt in Eschwege und dem NVV. Wir sehen die Ausdünnung des ländlichen Raums durch Sparmaßnahmen im ÖPNV mit Sorgen. (hh)

## **Ehem. Ederseebahn Korbach – Bad Wildungen ex KBS 532 Radweg eröffnet**

(js) Am Sonntag, dem 21. April 2013 wurde der Edersee-Bahnradweg offiziell eröffnet. Der Radweg war bereits im vergangenen Jahr fertig gestellt worden, und verläuft weitestgehend auf der Trasse der abgebauten Bahnstrecke Korbach – Waldeck - Wega – Bad Wildungen. Die Bauzeit betrug 4 Jahre, die Kosten belie-

fen sich auf satte 10,5 Millionen Euro.

Kurz hinter dem Bahnhof Korbach-Süd schwenkt der Radweg auf Höhe eines Parkplatzes der Bundesstraße auf die Bahntrasse. Dort ist eine Kleinlok des VEB Schraubenwerk Tambach-Dietharz/Thüringen aufgestellt und zielt als Denkmal den Anfang des Radweges. Dieser führt über 27 km durch die reizvolle Landschaft und überquert dabei als besondere Attraktion den 180 m langen Reiherbachviadukt bei Sachsenhausen. Nach insgesamt 45 Brücken verlässt der Radweg die Bahntrasse kurz vor dem Buhleiner Viadukt. Die ersten Radler, die den neuen Radweg in beiden Richtungen befahren haben, berichten, dass die Fahrt von Korbach nach Buhlen auf leichtem Gefälle wunderbar zu bewältigen ist. In der Gegenrichtung jedoch fordert die leichte, aber lange Steigung alle Reserven von den Radfahrern...

*Den Anfang des Radweges markiert eine Kleinlok am Rande des Parkplatzes der Bundesstraße. Hinter dem Erdhügel endet die ehemalige Bahnstrecke Korbach – Bad Wildungen.*

*Foto: Jürgen Schmied*



Dieser Fall zeigt erneut, dass zur Ergänzung des Radwegenetzes, welches eigentlich ausschließlich im Freizeitverkehr genutzt wird, noch leicht Millionenbeträge ausgegeben werden. Soll jedoch eine Bahnstrecke für ähnliche Beträge saniert werden, stoßen die Befürworter auf unüberbrückbare Widerstände seitens der Gegner...und das, obwohl die Bahn eigentlich nicht nur dem Freizeitverkehr dient.

## **Edertalbahn Korbach - Frankenberg ex KBS 530**

### **Schienenersatzverkehr zum Edersee**

(js) Bereits zum Karfreitag am 29. März 2013 sollte der Saisonverkehr zwischen Frankenberg/Eder und Herzhausen am Edersee aufgenommen werden. Bis heute konnte auf der Strecke noch kein Zug verkehren, die Fahrten werden alle im Schienenersatzverkehr mit Bussen durchgeführt. In Herzhausen ist für die nach Korbach fahrenden Fahrgäste ein Umsteigen erforderlich.

Die Kurhessenbahn muss für die Saisonstrecke jedes Jahr eine neue Betriebsgenehmigung beantragen. In diesem Jahr wurde das Zulassungsverfahren geändert, so dass die Genehmigung nicht rechtzeitig erteilt werden konnte. Weiterhin wurden etliche bürokratische Hürden eingebaut, die möglicherweise dafür sorgen, dass in diesem Jahr kein Zugverkehr zum Edersee stattfinden kann. So muss wohl jeder einzelne Bahnübergang durch einen Sicherungsposten und Absperrband gesichert werden. Im Jahr 2014 wird aufgrund der geplanten Bauarbeiten ohnehin kein Zugverkehr stattfinden können.

## **Burgwaldbahn / Obere Edertalbahn Marburg - Frankenberg - Battenberg Eisenbahnmuseum mit weiterem Neuzugang**

(js) Am 23. Oktober 2012 wurde eine Rangierlok der Baureihe 360 (ex. V60, DB) in das private Eisenbahnmuseum nach Battenberg überführt. Wir berichteten bereits in der Hessenschiene 91 darüber.

Eine weitere Lok folgte am 8. Mai 2013. Es handelte sich dabei um die 52 8087-0. Die Dampflokomotive wurde bereits am frühen Morgen durch die Diesellokomotive 202 563-3 des Dampflokomotiv-Ausbesserungswerkes Meiningen nach Battenberg überführt. Die Fuhre erreichte gegen 6 Uhr morgens den Bahnhof Wetter und kreuzte dort mit einem Triebwagen der Kurhessenbahn. Nach einem zweistündigen Aufenthalt in Frankenberg konnte die Fahrt nach Battenberg fortgesetzt werden. Es musste noch die Rückankunft des planmäßigen Güterzuges

*202 963-3 vom Dampflokomotiv-Ausbesserungswerk Meiningen mit 52 8087-0 auf der Überführungsfahrt nach Battenberg im Bf. Wetter am 8. Mai 2013.*

*Foto: Jürgen Schmied*



aus Allendorf/Eder abgewartet werden, der zuvor dort noch Wagen abgeholt hatte. Gegen 9:23 Uhr war das Ziel Battenberg erreicht. Die V100 kehrte dann am Nachmittag wieder nach Meiningen zurück.

Ende Mai wurde die Sammlung noch um einen IC-Speisewagen erweitert. Eine altrote 213 brachte diesen Wagen nach Battenberg, dem Zugverband gehörte ebenfalls ein Altbau-Eilzugwagen an, der als Bremswagen benötigt wurde. Die 213 kehrte mit dem Eilzugwagen am Abend wieder zurück. Demnächst soll sich noch eine E-Lok dazugesellen. Ein genauer Termin für diese Überführungsfahrt ist bisher nicht bekannt.



*Dynamische Fahrgastinformation in Schmalnau: die dunklen Wolken der bislang unzureichenden Fahrgastinformation entlang der Rhönbahn verziehen sich zusehens...  
2 Fotos: Stefan Sitzmann*

## **Rhönbahn Fulda - Gersfeld RMV-Linie 52 Neue Infotafeln für Schienenersatzverkehr**

(si) Wir erinnern uns noch an das „Chaoswochenende“ 25./26. Februar 2012: Aufgrund von Personalmangel wurde auf der

### *SEV-Information in Welkers*



Strecke Fulda-Gersfeld der komplette Zugverkehr eingestellt. Die Busse des spontan organisierten Schienenersatzverkehrs (SEV) fuhren völlig orientierungs- und planlos „irgendwie“ entlang der Rhönbahn (siehe HS Nr. 87).

Bei dem darauf zwischen Hessischer Landesbahn (HLB) und Pro Bahn & Bus stattgefundenen Sondierungsgespräch in Gießen wurde dieser Vorfall diskutiert, die HLB versprach Nachbesserung. Und die

HLB hat Wort gehalten: Nunmehr hängen in den Informationskästen entlang der Rhönbahnhaltestellen detaillierte Informationen über die jeweilige SEV-Haltestelle für den Bedarfsfall. Die Information über möglichen SEV-Verkehr kann nunmehr unmittelbar durch die dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen erfolgen, die nach dem Vorfall zudem an allen Haltepunkten zwischen Fulda und Gersfeld installiert wurden.

*In etwa in dem Bereich wo die drei Arbeiter stehen, ist wenige Stunden zuvor der Fundort des „Blindgängers“ gewesen*



## **Bahnhof Fulda Zugzielanzeiger defekt**

(si) Seit einigen Monaten gibt es im Bahnhof Fulda Probleme mit der dynamischen Fahrgastinformation. An verschiedenen Bahnsteigen funktionieren die Anzeigetafeln nicht korrekt. Ein häufig zu lesender Text ist "Bitte Aushangfahrplan beachten". Dieser Standardtext kann bei betrieblichen Gleisveränderungen, die vom regulären Fahrplan abweichen, sehr irreführend sein. Auf dem Bild ist die abfahrbereite Vogelsbergbahn zu sehen, welche laut Fahrplan vom Gleis 38 abfährt. Ausserplanmässig steht sie am 29. Juni auf Gleis 1. Im Display ist der genannte Standardtext zu lesen. Wir hoffen dass die Bahn, im Interesse aller Fahrgäste, möglichst zeitnah das Problem lösen kann.

*Defekter Zugzielanzeiger im Bahnhof Fulda  
Bild: Michael Kolb*



## **Oberwaldbahn Lauterbach - Stockheim ex KBS 515**

### **Abbau von Oberwaldbahn-Gleisresten sorgt für Bombenalarm**

(si) Im Rahmen von Bauarbeiten an der B 254 wurde bei Baggarbeiten im Bereich des ehemaligen Bahnübergangs der „Oberwaldbahn“ zwischen Lauterbach Nord und Lauterbach Süd am Vormittag des 5. Juni 2013 eine Bombe aus dem 2. Weltkrieg aufgefunden. Durch eine sofort eingeleitete großräumige polizeiliche Sperrung des Areals und Rundfunkwarnmeldungen erreichte die einstige Bahnlinie Lauterbach Nord – Gedern - Stockheim, die größtenteils zum „Vulkanradweg“ umgebaut wurde, eine letztmalige öffentliche Aufmerksamkeit.

Die Stabbrandbombe, offenbar britischer Herkunft, wurde vom Kampfmittelräumdienst geborgen und kontrolliert vernichtet. Eine größere Evakuierungsmaßnahme war nicht erforderlich, da eine Ex-



*In Gießen sind bereits die dreiteiligen Talent 2-Triebwagen angekommen (hinten links) und werden bald die alten Triebwagen vom Typ 425 (rechts) ablösen*

plosion dieses Bombentyps nicht zu erwarten war. Die seit 1975 im Personen-zugverkehr stillgelegte Bahnstrecke war im 2. Weltkrieg von militärischer Bedeutung. Im Bereich des „Oberwaldes“ befand sich eine geheime Munitionsfabrikationsstätte, „MUNA“ genannt, inmitten eines dichten Waldgebietes.

## **Gießen – Friedberg – Hanau RMV-Linien 30/33 Warten auf Talent 2**

(lk) Wie aus einer Pressemeldung zu entnehmen war, wurde am 4. April 2013 die Serienzulassung für die Talent 2 Dreiteiler für das Netz Mittelhessen erteilt. Sechs solcher Fahrzeuge sind für die Regionalbahnlinie 33 Gießen – Friedberg – Hanau vorgesehen, 16 weitere vierteilige Triebwagen verkehren schon seit Anfang April auf dem eigentlichen Mittelhessen-

*Im Bahnhof Butzbach werden zahlreiche Weichen und Gleise erneuert*



express (die Hesseschiene berichtete).

Anfang Juni waren auf der genannten Relation weiterhin Fahrzeuge vom Typ ET 425 bzw. ET 426 im Einsatz. Dem Fahrgastverband liegen momentan keine Informationen vor, ab wann mit einem Einsatz des versprochenen Wagenmaterials zu rechnen ist. Da die neuen Triebwagen aber bereits im Bahnhof Gießen abgestellt sind, ist mit einer baldigen Betriebsaufnahme zu rechnen.

## **Modernisierung Bahnhof Butzbach**

(jl) Im Bahnhof Butzbach werden seit Mitte Juni zahlreiche Weichen und das Gleis 4 komplett erneuert. Während sonst bei



*Vor drohender Gewitterkulisse fährt ein Regio-Sprinterzug bei Langstadt vorbei*  
*Foto: Andreas Christopher*



Modernisierungen nicht mehr benutzte Gleise und Anlagen zurück gebaut werden, ist dies in Butzbach aufgrund des Güteraufkommens nicht der Fall. Im Gegenteil: Das wegen marder Schwellen jahrelang gesperrte Abstellgleis Richtung Bad Nauheim wurde ebenfalls erneuert und dient zur Zeit zur Abstellung von Baufahrzeugen. Benötigt werden die Gütergleise für die regelmäßig verkehrenden Holzganzzüge nach Stendal sowie den Verkehr zur Butzbacher Weichenbau Gesellschaft (BWG).

gerüstet wird die Main-Weser-Bahn bis zum Bahnhof Butzbach. Zur Zeit sind die Arbeiter mit der Installation der Kabelkanäle und dem Setzen von Signalfundamenten beschäftigt. Der Stellwerkneubau dient neben der Vorbereitung auf den viergleisigen Ausbau Friedberg - Frankfurt auch der Ersatzteilgewinnung für ein baugleiches Stellwerk in Hanau.

**ESTW-Bau Friedberg / Bad Nauheim hat begonnen**

(j1) Die Bahnhöfe Friedberg und Bad Nauheim erhalten ein elektronisches Stellwerk (ESTW). Dieses ersetzt in Friedberg elektromechanische Stellwerke von 1948 und in Bad Nauheim ein Drucktastenstellwerk aus dem Jahr 1960. Ebenfalls um-

**Odenwaldbahn  
Abschnitt Hanau - Groß Umstadt Wiebelsbach  
RMV-Linie 64**

**VIAS setzte zeitweise Regio-Sprinter ein**

(ac) Von Anfang März bis Ende Mai 2013 setzte die VIAS zwischen Groß Umstadt-Wiebelsbach und Hanau Hbf zwei Regio-Sprinter der Rurtalbahn anstelle der normalerweise hier fahrenden Itinos ein. Der Grund lag darin, dass mehrere der Itinos zur Hauptuntersuchung mussten, so dass nicht genügend Einsatzfahrzeuge zur Verfügung standen. In der Regel wurden sieben Zugpaare mit den Regio-Sprintern gefahren.



*Neue Kabelkanäle und SignalfüÙe werden im Zuge des ESTW-Aufbaus gesetzt*

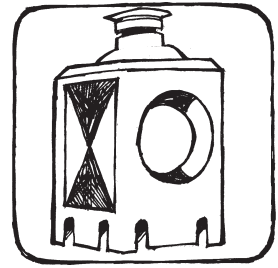
## Alles was (ge-) recht ist

(fl) Der Preis für eine Bahn- und Busfahrt kann sehr unterschiedlich ausfallen. Wer sich beispielsweise in Gießen eine RMV-Karte der Preisstufe 4 für 4,25 Euro kauft, kann damit ins 63 Kilometer entfernte Neustadt gelangen oder aber ins knapp 17 Kilometer entfernte ABlar.

Das erinnert ein wenig an die früher üblichen „Geschnipsel-Tüten“ beim Metzger, bei der man zum Festpreis für den heimischen Hund je nach Laune der Verkäuferin entweder feinstes, aber etwas zu lange abgehangenes Filet oder ausschließlich die Endstücke der groben Leberwurst bekam.

Wir interessierten Fahrgäste bei Pro Bahn & Bus diskutieren natürlich bei jeder Gelegenheit, wie der RMV-Tarif gerechter werden könnte. (Die Leute beim RMV tun vermutlich das Gleiche, sind aber nach 18 Jahren Verbund noch nicht wirklich zu einem Ergebnis gekommen.) Sie können sich, liebe Leserinnen und Leser, kaum vorstellen was da an Vorschlägen auf den Tisch kommt. Mehr an den wirklich gefahrenen Kilometern soll sich der Tarif orientieren, das ist schon einmal klar.

Aber müssten nicht auch andere Faktoren eine Rolle spielen, wenn es darum geht, einen gerechten Preis für jeden Fahrgast und jede Verbindung zu finden? Vergnügungsparks richten sich bei ihren Fahrgeschäften häufig konsequent nach der Größe ihrer Fahrgäste. Da ansonsten jeder Teenie, der noch keine erkennbaren Falten im Gesicht hat, den Kinderpreis bezahlen möchte, hängen Messlatten neben der Kasse.



Das ginge im RMV auch und wäre sogar noch ausbaufähig. Denn neben der Größe spielt ja besonders auch die Breite der Fahrgäste eine Rolle bei der Frage, was deren Transport an tatsächlichen Kosten verursacht. Kommt also das gute alte „Lademaß“ wieder zu neuen Ehren, das man früher auf vielen Bahnhöfen finden konnte? Eine Waage neben dem Fahrscheinautomaten würde natürlich den gleichen Zweck erfüllen, wirft aber unüberwindbar erscheinende Fragen nach dem Datenschutz auf.

Wäre noch der Komfort zu bewerten. Viele empfinden ja die Eisenbahn als das angenehmere Verkehrsmittel gegenüber der „Gummibahn“, wegen der höheren Geschwindigkeit und der besseren Laufruhe. Aber sollte man sich wirklich an denjenigen Branchen orientieren, wo es heißt „Der Verkehr ohne Gummi kostet extra...“?

# Broschüren und Schriften

## Verkehrsknoten Frankfurt am Main

vii 19,80

(Ferdinand von Rüden) 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 92

Ort

Datum

Unterschrift

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

## Einzugsermächtigung

Mit dem Bankeinzug meines Mitgliedsbeitrages per Lastschrift von meinem Konto

Konto-Nr.:

BLZ:

bei (Kreditinstitut):

in:

bin ich - bis auf Widerruf - einverstanden.

Ort

Datum

Unterschrift

