

# HESSEN SCHIENE

Nr. 94

Januar - März 2014



- Kassel: Straßenbahn-Beiwagen vorgestellt
- Gemeinsame ÖPNV-Planung angemahnt
- Schwerpunkt: Neues Leben in alten Bahnhöfen

**PROBA H & BUS**  
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,60 Euro



4 195713 802600



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,  
Jürgen Schmied, Stefan Sitzmann, Michael Kolb,  
Lars Kühnemund, Walter Söhnlein

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 02.03.2014

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,

Hessen bekommt eine schwarz-grüne Landesregierung. Und die Chancen dafür, dass ein Mitglied der grünen Partei Verkehrsministerin oder Verkehrsminister wird, stehen nicht schlecht. Naturgemäß liegen die Erwartungen an eine solche Person außerordentlich hoch.

Das grüne Wahlprogramm nennt einige lobenswerte Ansätze, bleibt beim Thema Verkehr im ländlichen Raum aber eher schwammig. Expressbusse sollen ebenso gefördert werden wie bestehende Bahnlinien, dazu der Ausbau der üblichen bedarfsorientierten Systeme. Immerhin: Auch lokale Initiativen zur Reaktivierung still liegender Bahnstrecken will Bündnis 90 / Die Grünen fördern – ohne bislang einzelne zu benennen.

Die alte Regierung, und besonders diejenige unter Roland Koch, hat geradezu fetischartig den Ausbau des Frankfurter Flughafens vorangetrieben. Und Nordhessen bekam noch einen Regionalflughafen dazu, den man am besten passend zur Gebrüder-Grimm-Region „Dornröschen“ nennen sollte. Wen wundert es, dass zwei der größten hessischen Nahverkehrsprojekte, von denen es ohnehin nicht allzu viele gibt, in engstem Zusammenhang mit der Entwicklung des Frankfurter Flughafens stehen: Die neue S-Bahn-Trasse zu den „gateway gardens“ und die Regionaltangente West.

Gute Ansätze gibt es gleichwohl auch in Hessens Regionen. Über ein besonders gelungenes Projekt – den Stadtbahnhof Eschwege – berichten wir in dieser Hesseschiene. Und auch an die Reaktivierung der Edertalbahn Frankenberg – Korbach hatten viele nicht mehr geglaubt. Und noch etwas zeigt das Beispiel Edertalbahn: Die Initiative dafür, eine Bahnstrecke zu reaktivieren oder weiterzuentwickeln, muss vor Ort entstehen. Und sie muss sich mit lauter Stimme und kompetenten Worten Gehör verschaffen, damit sie eine Chance hat. Beides hat im Landkreis Waldeck-Frankenberg ebenso gut funktioniert wie rund 10 Jahre zuvor im Odenwaldkreis.

Die Angebote auf Hessens Bahnstrecken bleiben leider vielfach hinter denen anderer Flächenstaaten zurück. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund etwa klappt auf vielen Regionalstrecken gegen 21 Uhr den Bahnsteig hoch – und fährt der wachsenden Kundengruppe „Freizeitreisende“ damit vor der Nase weg. Beim Bus sieht es häufig ganz ähnlich aus. Für eine solide Finanzierung der Nahverkehrsleistungen zu sorgen, wird eine weitere Aufgabe der neuen Landesregierung sein. Dabei geht es nicht um irgendwelche „Subventionen“, sondern darum, eine annähernd gleichwertige Mobilität für Stadt und Land, für Jung und Alt, nicht zuletzt auch für bewegungsingeschränkte Menschen zu schaffen.



Wolfgang Klapdor, Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.



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



NVV gewinnt in London renommierten European Rail Award ..... 7  
 Kassel: Straßenbahn-Beiwagen vorgestellt ..... 9



Drittes Durchgangsgleis in Großlüder gerettet ..... 10  
 Bad Hersfeld erhält ICE zurück ..... 12  
 Fulda-Kaiserwiesen böten ausbaufähige Infrastruktur ..... 14



Planungen für den Umbau des Bahnhofs Frankfurt/Eder ..... 15  
 100 Jahre neuer Friedberger Bahnhof ..... 16  
 Bahnhofsumbau in Marburg/Lahn ..... 19  
 Bahnhof Eschhofen von der Stadt verkauft ..... 20  
 Stundentakt auf der Aartalbahn erst ab Dezember 2016 ..... 21  
 Eisenbahnfreunde Wetterau stecken viel Arbeit in die Wettertalbahn ..... 22  
 Beienheim: Aus der Traum für Bahnhofskäufer ..... 24  
 Rheinland-Pfalz signalisiert Zuschüsse für die Brexbachtalbahn ..... 26  
 RE-Stundentakt nach Marburg kommt Ende 2014 ..... 27



Gemeinsame Planung des ÖPNV im Vordertaunus ..... 28  
 Untersuchung zur Lumdatalbahn kommt zu positivem Ergebnis ..... 33



Droht das Aus für die Pro Bahn & Bus-Landesgeschäftsstelle? ..... 35  
 Die Initialzündung: Der Bürgerbahnhof Leutkirch ..... 38  
 Bürgerbahnhof Sulzfeld zieht nach ..... 41  
 Reisetipp: Regionalverkehr in den USA ..... 42  
 Streckentelegramm ..... 44  
 Schlusslicht ..... 50

---

*Titelbild: Für viele Vereine sind die Sonderzüge in der Advents- und Weihnachtszeit eine wichtige Einnahmequelle für die Erhaltung der Dampflokomotiven. Die Lok der Baureihe 52 der Eisenbahnfreunde Betzdorf fährt am 7. Dezember 2013 aus Aumenau aus, Ziel ist der Limburger Weihnachtsmarkt. Foto: Patrick Kucza*

*Rückseite: Ein Zug der Kurhessenbahn fährt durch Biedenkopf*

*Alle Fotos ohne Namensnennung: Jürgen Lerch*

**Unsere Treffen vor Ort:**

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



| <b>Datum</b>                 | <b>Voranstaltung</b>                           | <b>Ort</b>                                              |
|------------------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| <b>13.01.14</b><br>20:00 Uhr | <b>Rv-Treff Wiesbaden/<br/>Rheingau-Taunus</b> | <b>Gaststätte Ziegelhütte<br/>Am Bahnhof 6, Idstein</b> |
| <b>06.02.14</b><br>18:30 Uhr | <b>Rv-Treff Nordhessen</b>                     | <b>Haus am Fluss,<br/>Brückenstraße 21, Melsungen</b>   |
| <b>10.03.14</b><br>20:00 Uhr | <b>Rv-Treff Wiesbaden/<br/>Rheingau-Taunus</b> | <b>Gaststätte Ziegelhütte<br/>Am Bahnhof 6, Idstein</b> |
| <b>26.03.14</b><br>19:30 Uhr | <b>Rv-Treff Nordhessen</b>                     | <b>Umwelthaus Wilhelmsstraße 2<br/>Kassel</b>           |

**Hinweis für Osthessen: Themenorientierte Regionaltreffen finden bei Bedarf an wechselnden Orten statt. Informationen erhalten Sie telefonisch bei der Landesgeschäftsstelle oder unter [www.probahn-bus.org](http://www.probahn-bus.org)**

**Unsere Aktiven vor Ort:**

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

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

## RMV vereinfacht die Kindermitnahme bei Zeitkarten

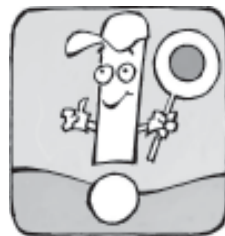
(fl) Auch bisher durften Kinder unter 15 Jahren auf einer regulären Zeitkarte täglich ab 19.00 Uhr und am Wochenende kostenlos mitfahren. Allerdings war die Anzahl auf alle eigenen beziehungsweise auf maximal drei fremde Kinder beschränkt.

Diese Beschränkung wird nun aufgehoben und die Mitnahme von Kindern auf eine unbegrenzte Zahl erweitert - egal ob es die eigenen, der Sportverein, eine Kindergartengruppe oder die gesamte Kinderschar aus der Nachbarschaft sind.

Der RMV passt damit seine bisherige Regelung den Gegebenheiten der heutigen gesellschaftlichen Realität an. Denn im Zeitalter von Patchworkfamilien ist eine Unterscheidung zwischen eigenen und fremden Kindern wirklich nicht mehr sinnvoll. Und auch Vereine mit ihren Nachwuchsstars, Kindergeburtstagsgruppen oder Familien, die gerne auch mal die Freunde ihrer Kinder mitnehmen, haben es jetzt einfacher mit nur einer Karte Busse und Bahnen zu nutzen.

Reguläre RMV-Zeitkarten“ sind Wochen-, Monats- und Jahreskarten für Erwachsene - einschließlich der 9-Uhr- und 65-plus-Karten. Wenn einer sie hat, haben täglich ab 19.00 Uhr und am Wochenende alle begleitenden Kinder unter 15 Jahren freie Fahrt.

Pro Bahn & Bus begrüßt die kinderfreundliche Neuregelung. Ein weiterer Wunsch unseres Verbandes betrifft die



Festlegung des Kindertarifes auf die übliche Höhe von 50 Prozent des Erwachsenenpreises. Der RMV langt bei zahlungspflichtigen Kindern noch immer überproportional zu.

Wir wünschen allen Leserinnen und Lesern der Hessenschiene frohe Weihnachten und einen guten Rutsch ins neue Jahr!





## NVV gewinnt in London renommierten European Rail Award Besondere europäische Auszeichnung für Stadtbahnhof Eschwege

(hh) Gegen eine starke Konkurrenz aus Ungarn, Österreich und drei Projekte aus England hat sich der Nordhessische Verkehrsverbund mit dem Stadtbahnhof Eschwege durchgesetzt. Den begehrten Preis nahm am 14.11.2013 in London der NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel entgegen.

Bewegt und überrascht dankte er allen Beteiligten in Hessen: „Wir haben zusammen den Bahnhof in Eschwege wieder zu den Menschen gebracht, in die Stadt – dort wo das Leben stattfindet und ich bin wirklich stolz, dass wir in Zeiten schwieriger finanzieller Verhältnisse nicht nur ein Vorbild für Deutschland sind, sondern für ganz Europa!“

Auch Landrat Stefan Reuß vom Werra-Meißner-Kreis und Eschweges Bürgermeister Alexander Hepe fanden dankbare Worte. Die mit Abgeordneten der Verkehrskommission des europäischen Parlaments und weiteren internationalen

Fachleuten besetzte Jury begründete ihre Entscheidung, Eschwege zum besten, kleinen Bahnhof in Europa zu küren, damit, dass der Stadtbahnhof Eschwege

„nicht nur Vorteile für die Bahnkunden hat, sondern dass auch Busfahrgäste, Radfahrer, Fußgänger und die Stadt selbst von der beeindruckenden Rekonstruktion profitieren, da er in vielerlei Hinsicht gut zugänglich ist und der Bahnhof als mobilitäts-gerechte Plattform funktioniert.“



*Bahnsteig am  
Stadtbahnhof  
Eschwege  
Foto:N. Klinger*



*Luftansicht des Stadtbahnhofs  
Eschwege  
Foto: N. Klinger*

Die aus Glas geschliffene Trophäe soll in einer Vitrine im Stadtbahnhof Eschwege ihren Platz erhalten, denn besonders den Fahrgästen dort ist der Preis zu verdanken.

## Hintergrund

Drei Jahrzehnte lang war die Kreisstadt Eschwege auf der Schiene nur über den Bahnhof Eschwege West zu erreichen, ca. 5 km von der Innenstadt entfernt. Dort mussten die Fahrgäste auf Busse umsteigen, um in die Innenstadt zu kommen. Da die Fahrgastzahlen auf der Strecke Göttingen – Bebra – Fulda (R7) kontinuierlich abnahmen, ließ der NVV ab Dezember 2009 alle Regionalzüge die Stadt in einem Kopfbahnhof anfahren. Damit gibt es für eine Vielzahl von Berufs- und Schulpendlern, aber auch für andere Fahrgäste eine Alternative zum eigenen Fahrzeug.

Immer mehr Bürger entscheiden sich, vom Stadtbahnhof Eschwege mit der Bahn in alle Richtungen zu fahren. Im Vergleich zu 2008 genießen die Fahrgäste auf dem Weg nach Kassel eine Zeitersparnis von ca. 25 Minuten, auf dem Weg nach Frank-

furt ca. 40 Minuten. Täglich gibt es bis zu 20 Abfahrten Richtung Göttingen und 18 Abfahrten Richtung Bebra. Die Zahl der Reisenden aus Eschwege und Wehretal-Reichensachsen stieg von unter 800 vor Eröffnung des

Stadtbahnhofs auf aktuell über 1300. Das entspricht einer Steigerung von über 60% in nur zwei Jahren. Im Vergleich zum Jahr 2010 stieg die Zahl um 30%, von 1000 auf 1300 Fahrgäste.

Honoriert werden der ebenerdige Übergang zwischen Bus und Zug sowie der freundliche Service im NVV-Kundenzentrum. Mit einer hochwertigen Bäckerei ist ein gut besuchtes Cafe verbunden.

Die Reaktivierung und der ergänzende Neubau der Schienenverkehrsanlage kostete rund 18,5 Mio Euro für rund 5100 m Schienenstrecke, fünf Brückenbauwerke, einen Bahnübergang, die neue Nordspange, die Leit- und Sicherungstechnik sowie die Elektrifizierung.

Am Bahnhofsvorplatz gibt es eine Park und Ride-Anlage und eine Bike und Ride-Anlage, ein Parkhaus und einen Taxistand. Sämtliche Linienbusse können vom Bahnsteig bequem erreicht werden – gemeinsamer Bahn- und Bussteig. Die Investitionen in die Anlagen des ÖPNV und des MIV betragen 8,8 Mio Euro.



## Kassel: Straßenbahn-Beiwagen vorgestellt

### Erster Gebrauchtwagen aus Rostock wird technisch umgerüstet

(hh) Da die Stadt Kassel unter dem Finanz-Schutzschirm des Landes Hessen steht, muss die Kasseler Verkehrsgesellschaft KVG auf die Kostenbremse treten und setzt deshalb auf gebrauchte Straßenbahn-Beiwagen aus Rostock.

Ein Beiwagen wird rund 30.000 Euro kosten. Hinzu kommen 120.000 Euro für die Umrüstung. Kassel hat mehr Steigungen und Gefällstrecken als das flache Rostock. Deswegen müssen Bremse, Kupplung, Radreifen und Elektrik angepasst werden. Demnach würde ein Anhänger insgesamt 150.000 Euro kosten. Zum Vergleich: Eine neue Straßenbahn kostet etwa das Zwanzigfache mit rund 3 Millionen Euro Anschaffungskosten.

Bis zu zehn gebrauchte Niederflur-Beiwagen, in die man bequem ein- und aussteigen kann, will die KVG von der Rostocker Straßenbahn AG kaufen. Die Züge mit Beiwagen sind ab Sommer 2014 vorwiegend auf der überlasteten Tramlinie 1

geplant. Die Zahl der Studenten im Uni-gelände Holländische Straße nimmt jährlich zu. Damit Fahrgäste wegen überfüllter Bahnen nicht an Haltestellen stehen bleiben müssen, will die KVG ab Mitte Dezember 2013 mit zwei hintereinander gekoppelten Straßenbahnen auf der Linie 1 fahren. Solche „Doppeltraktionen“ sind aber zunächst nur für die Hälfte der Fahrten der Linie 1 möglich. Zusätzlicher Platz soll deshalb auch mit den Beiwagen geschaffen werden.

Ein Beiwagen hat 40 Sitzplätze und 20 Stehplätze. Gerade jetzt im Winterhalbjahr nimmt auch im Raum Baunatal, Kaufungen und Vellmar die Zahl der Fahrgäste zu.

*Am 19.  
November  
2013 wird  
der erste  
Rostocker  
Beiwagen  
auf Kasseler  
Straßenbahn-  
gleisen  
rangiert*

*Foto:  
Dr. Heribert  
Menzel*



## Drittes Durchgangsgleis in Großlüder gerettet

(mk) Am 25. November begannen die Arbeiten für die Erneuerung der Weichen im Bahnhof Großlüder. Die altersschwachen Weichen und Schwellen konnten keinen reibungslosen Betrieb mehr sicherstellen und bedurften schon lange einer Instandsetzung. Der angedachte Ausbau der Anschlussweiche zum ehemaligen Dura-Werk wurde noch nicht durchgeführt. Am 12. Dezember sollen die Arbeiten laut Plan abgeschlossen sein.

Des Weiteren wurde bereits im Oktober/November der Anschluss zur Holzverladung bei Großlüder saniert. Dieser Güterverkehrsanschluss befindet sich nördlich von Großlüder und erschließt das einstige Zement- und Kalkwerk Otterbein und den Steinmetzbetrieb Böse. Neben dem Zementwerk Otterbein wurde schon vor vielen Jahren, vom Land Hessen gefördert, der Aussenbereich umgestaltet, so dass dieser nun zur Holzverladung dient. Dass der dortige Güterverkehr als einzig verbliebener auf dem mittleren und östlichen Abschnitt der Vogelsbergbahn nun infrastrukturell gesichert werden konnte, bleibt nicht zuletzt dem Engage-

ment unseres Fahrgastverbandes zu verdanken.



Die jetzt im Spätherbst durchgeführten Arbeiten im Bahnhof Großlüder waren ursprünglich im vergangenen Sommer geplant. Im Zuge dieser Maßnahme war vorgesehen, das dritte Durchgangsgleis quasi zu „entwidmen“ und die Zugangsweiche Richtung Norden zu entfernen. Das Gleis wäre dann nur noch von Süden zugänglich gewesen und zu einem Stumpfgleis herabgestuft worden.

*Eine Stopfmaschine arbeitet das Gleis 2 in Großlüder durch Foto: Stefan Sitzmann*



*Das im Hintergrund liegende  
ehemalige Dura-Werk hat  
seinen Schienenanschluss  
schon vor einiger Zeit  
verloren. Trotzdem wurde die  
im Vordergrund sichtbare  
Anschlussweiche bei den  
Baumaßnahmen nicht mit  
ausgebaut  
Foto: Stefan Sitzmann*



Dies hätte den erwähnten Güterverkehr erheblich eingeschränkt. Umfangreiche Rangiermanöver wären notwendig gewesen. Außerdem hätte man wegen nur noch zwei Bahnhofsgleisen auch mehr Rücksicht auf die Züge des Personenverkehrs nehmen müssen.

Aufgrund aufmerksamer Vereinsmit-

glieder von Pro Bahn & Bus und einer guten Zusammenarbeit mit HessenMobil konnte Schlimmeres verhindert werden. Neben den Arbeiten im Bahnhof Großlüder wurde zwischenzeitlich auch der Gleisanschluss Otterbein wieder instandgesetzt (siehe Hessenschiene-Telegramm in dieser Ausgabe).

*Die beiden Bagger links arbeiten das Planum des Gleises 3 durch*

*Foto: Stefan Sitzmann*



## **Fernverkehr Rhein-Main – Dresden mit geändertem Fahrzeugsatz Bad Hersfeld erhält den ICE zurück**

(gdl/fl) Seit dem 15.12.2013 fahren die Fernzüge der Linie Rhein-Main – Dresden, die im hessischen Bad Hersfeld halten, wieder ausschließlich mit ICE-Zügen. Über die Hintergründe der Umstellung und mögliche Probleme in diesem Zusammenhang informierte die Ortsgruppe Bebra der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) kurz vor dem Planwechsel.

Der Vorsitzende der Ortsgruppe Bebra, Thomas Mühlhausen, erklärt: „Nach der Entgleisung eines ICE im Kölner Hauptbahnhof vor über sechs Jahren geriet die Deutsche Bahn in eine bis heute andauernde Fahrzeugkrise. Die Züge müssen bis zu 12-mal häufiger in die Werkstätten, um die Achsen per Ultraschall untersuchen zu lassen. Dadurch stehen dem Betrieb heute und auch zukünftig in absehbarer Zeit nicht genügend Fahrzeuge zur Verfügung, da die neu zu verbauenden Achsen noch keine Zulassung durch die Sicherheitsbehörden erhalten haben.“

Die ICE-Linie zwischen dem Rhein-Main-Gebiet und Dresden wurde daraufhin zweigeteilt: Die Züge zwischen Wiesbaden und Dresden, welche in der Region nur in Fulda und Eisenach halten, fahren weiterhin mit ICE-Zügen. Die Züge zwischen Frankfurt-Flughafen und Dresden wurden auf den Abschnitt bis Leipzig eingekürzt und auf lokbespannte InterCity-Züge umgestellt, welche auch in Bad Hersfeld und Gotha hielten.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember werden die eingesetzten Zuggarnituren „getauscht“: Die bisher zwischen Wiesbaden und Dresden verkehrenden ICE werden auf im Innenraum modernisierte InterCity umgestellt und fahren nur noch bis Leipzig. Dafür erhalten Bad Hersfeld

und Gotha wieder ICE-Anschluss bis Dresden. Mühlhausen: „Die von vielen Politikern als Qualitätsrückschritt und Imageverlust für die Region bezeichnete Umstellung auf InterCity-Züge hatte jedoch den Effekt, dass die Monats- und Jahreskarten erheblich günstiger waren. Wollen die Pendler auf der Strecke Bad Hersfeld - Frankfurt auch künftig zu den Zeiten fahren, in denen heute die InterCity verkehren, verteuert sich die Monatskarte von 308 auf 361 Euro, die Jahreskarte von 2926 auf 3430 Euro.“

Nicht von der Umstellung betroffen sind die Verbindung morgens um 6:18 Uhr ab Bad Hersfeld Richtung Frankfurt (IC 2256), da der Zug nach der Ankunft am Frankfurter Flughafen als IC 2355 „Arkona“ nach Stralsund und tageweise nach Ostseebad Binz fährt (Abfahrt in Bad Hersfeld 9:40 Uhr). Die Gegenleistung IC 2356 von Ostseebad Binz und Stralsund fährt um 16:18 Uhr in Bad Hersfeld Richtung Frankfurter Flughafen, der Rückzug IC 2255 nach Leipzig verlässt Bad Hersfeld um 19:40 Uhr.

Für die GDL ist dies eine klare Mogelpackung für die Pendler: „Die teure ICE-Zeitkarte ist also nur die Hälfte der Mehrkosten wert, denn die meisten der Betroffenen werden auch künftig für die Fahrt nach Frankfurt die Verbindung um 6:18

*Ein ICE-T  
der Linie  
Dresden -  
Wiesbaden  
fährt bei  
Mecklar  
durch das  
Fuldatal*

*Foto:  
Patrik Rehn*



Uhr ab Bad Hersfeld wählen. Der Inter-City um 16:17 Uhr ab dem Frankfurter Hauptbahnhof nach Bebra verkehrt nur Montag bis Donnerstag und erreicht die wichtigen Umsteigebahnhöfe Fulda und Bebra außerhalb der üblichen Taktknoten, so dass kaum oder gar keine Umsteigemöglichkeiten bestehen, will man nicht lange Wartezeiten in Kauf nehmen.“

Das eingesetzte Wagenmaterial bei diesem Zugpaar hatte in den vergangenen Wochen zudem auch für einiges Aufsehen gesorgt, da die eingesetzten Waggons ihre Inneneinrichtung in den 1980er Jahren erhielten und seitdem keine Modernisierung erfahren haben. Ein weiterer Punkt auf Mühlhausens Wunschliste: „Die osthessischen Pendler haben den selben Anspruch wie alle anderen Fahrgäste auch, dass ihre Waggons sauber, pünktlich, modern und dem Bedarf entsprechend verfügbar sind.“

Keine Änderungen ergeben sich für Bebra, denn hier bleiben die ICE-Verbindungen am Morgen nach Dresden und am späten Nachmittag nach Düsseldorf eben so erhalten wie die morgendliche Inter-City-Verbindung nach Düsseldorf und abends zurück nach Leipzig.

Außer für die Pendler sieht Mühlhausen auch Nachteile für den lokalen Tourismus: „In den InterCity konnten auch Fahrräder in speziellen Waggons mitgenommen werden, in den ICE ist die Fahrradmitnahme verboten.“ Ein weiterer Vorteil der lokbespannten InterCity war ihre im Betrieb recht einfache Handhabung im Fall von Störungen: „Tritt an einem Wagen eine technische Störung auf, kann dieser aus dem Zug ausrangiert werden, der Rest des Zuges kann weiterfahren. Bei einem ICE ist dies nicht möglich, so dass im Falle einer Störung der Zug meist ausfällt.“



## Industriegebiet Fulda-Kaiserwiesen bietet ausbaufähigere Infrastruktur

**Fahrgastverband Pro Bahn & Bus schlägt neuen Bahnhofsteppunkt „Kaiserwiesen“ vor**

(mk) Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus meldet sich bei der kontroversen Standortsuche für das Möbelhaus „Sommerlad“ in Fulda zu Wort und bringt damit einen neuen verkehrlichen Aspekt in die Diskussion. Im Gegensatz zu dem ursprünglich geplanten „grüne Wiese“-Standort direkt an der Autobahn A7 favorisiert der Verband den Standort zwischen Kaiserwiesen und Bronzell.

„Wir halten die Bündelung der Gewerbeansiedlung in diesem Bereich für sinnvoller, da sie nicht nur straßenmäßig sondern auch perspektivisch per Schiene angebunden werden könnte. Zudem lässt sich der Standort Kaiserwiesen kurzfristig viel besser in das Stadtbusnetz integrieren als der angedachte Standort BAB-Abfahrt Richtung Dipperz“, so eine Presseinformation des Pro Bahn & Bus Regionalverbandes Osthessen.

Bisher sei die Anbindung des Einkaufszentrums „Kaiserwiesen“ mit öffentlichen Verkehrsmitteln leider „eher schlecht als

recht“ gelöst. Bei einem zusätzlichen Frequenzbringer biete sich nun, neben der Optimierung der Stadtbusanbindung, sogar die Einrichtung eines Bahnhofsteppunktes an, welcher dieses Gewerbe- und Wohngebiet qualitativ besser erschliessen könnte.

„Im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der Bahnstrecke Fulda - Hanau regt Pro Bahn & Bus an, einen Bahnhofsteppunkt im Bereich der Kaiserwiesen von Anfang an in ein Gesamtkonzept für die Entwicklung des Bahnknotens Fulda einzubeziehen und gutachterlich untersuchen zu lassen,“ stellt Michael Kolb vom osthessischen Fahrgastverband abschließend fest.



*Hier könnte nach Ansicht von Pro Bahn & Bus Osthessen ein neuer Haltepunkt entstehen, wenn die Strecke Fulda - Hanau ausgebaut wird  
Foto: Michael Kolb*



## Planungen für den Umbau des Bahnhofs Frankenberg/Eder

(js) Bereits in der Hessenschiene 93 berichteten wir von den neuen Planungen für den Umbau des Bahnhofs Frankenberg/Eder. Die Stadt Frankenberg, der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) und die Kurhessenbahn ließen durch ein nordhessisches Planungsbüro Entwürfe für die Umgestaltung des Bahnhofsgeländes und des Vorplatzes entwickeln.

Der Entwurf sieht neben der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Gleisanlagen auch den Abriss aller Nebengebäude vor, die sich weitestgehend im Besitz der DB befinden. Das Empfangsgebäude gehört einem Investor und soll in Kürze weiterverkauft werden. Die Stadt sucht nach Ideen für ein Nutzungskonzept und nach einer Lösung für den Erwerb des Gebäudes.

Kurz nach Redaktionsschluss der vergangenen Ausgabe gab der Bürgermeister der Stadt Frankenberg, Rüdiger Heß, bekannt, dass eine Lösung gefunden werden konnte. Für die Stadt selbst kam ein Kauf des Gebäudes nicht in Frage, allerdings sollte ein regionaler Käufer gefunden werden, damit die zukünftige Nutzung des Ge-

bäudes nicht durch Fremde bestimmt werden sollte. Als Käufer für das Bahnhofsgebäude konnte die Frankenberger Bank gewonnen werden.



Die Bank selbst hat eigentlich kein Interesse an dem Gebäude, tritt aber als Käufer auf, um den Verkauf an einen weiteren Investor zu verhindern. Die Bank möchte weder Gewinne noch Verluste durch den Kauf erzielen. Sobald ein Nutzungskonzept entwickelt ist und ein endgültiger Käufer gefunden werden kann, soll das Gebäude erneut seinen Besitzer wechseln.

*Der Frankenberger  
Bahnhof hat den  
Eigentümer gewechselt*

*Foto: Jürgen Schmied*



## 100 Jahre neuer Friedberger Bahnhof

(jl) Zu einem kleinen Bahnhofsfest hatten die Stadt Friedberg, die Deutsche Bahn, der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), die Verkehrsgesellschaft Oberhessen (vgo) und der Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) am 2. November 2013 in die Friedberger Bahnhofshalle eingeladen.

Der Friedberger Bahnhof ist der bedeutendste Schienenknoten im Wetteraukreis. Neben der Main-Weser-Bahn Kassel – Frankfurt treffen die Strecken aus Friedrichsdorf, Hanau, Nidda und Wölfersheim in der Kreisstadt zusammen. Der erste Bahnhof in Friedberg ging schon 1850 mit dem Bau der Main-Weser-Bahn in Betrieb. Er lag in Höhe der Altstadt auf dem heutigen Gelände eines Parkhauses nahe am Rosentalviadukt. Um 1900 herum wurden die Gleisanlagen aufgrund des gestiegenen Betriebs zu klein, sodass an der heutigen Stelle ein neuer Bahnhof mit umfangreichen Gleisanlagen neu errichtet wurde, welcher am 10. August 1913 in Betrieb ging.

Trotz seiner Größe hat der Bahnhof mehrere Mängel, welche bis heute nicht abgestellt wurden. So ist der Bahnhof nicht



*Der Friedberger Bahnhof als gelungene Jubiläumstorte*

mobilitätsgerecht ausgebaut (keine Rampen oder Aufzüge) und es gibt keine öffentliche Toilette. Einen zentralen Busbahnhof sucht man ebenfalls vergeblich. Ein Teil der Busse fährt noch immer von kopfsteingepflasterten, schmalen Busbuchten ab, welche bei Regen gern unter Wasser stehen.



*Tortenanschnitt mit dem Friedberger Bürgermeister Michael Keller, RMV-Geschäftsführer Klaus-Peter Güttler, Dr. Klaus Vornhusen (Deutsche Bahn), Ulrich Kipp (Bau- und Anlagenmanagement) und Bahnhofsmanagementleiter Roland Meuschke*

*Zahlreiche  
Besucher waren  
zum Fest in den  
Friedberger  
Bahnhof  
gekommen*



Diese Kritikpunkte griffen die Redner in ihren Ansprachen auf. Bürgermeister Michael Keller stellte fest, dass der Bahnhof der „gesellschaftlichen Entwicklung in den letzten 100 Jahren nicht nachgekommen ist“. Landrat Joachim Arnold forderte: „Der Bahnhof muss wieder fit gemacht werden, wir brauchen dringend eine Toilettenanlage und einen barrierefreien Zugang“. Auch RMV-Geschäftsführer Klaus-Peter Güttler stellte klar, dass der

Zustand des Bahnhofs und seiner Umgebung nicht seiner Bedeutung entspricht. Güttler: „Bis Ende 2016 müssen alle Maßnahmen realisiert sein“.

Diese Wünsche konnte der DB-Konzernbevollmächtigte für das Land Hessen, Dr. Klaus Vornhusen, nicht erfüllen. Nach seinen Angaben ist der mobilitätsgerechte Ausbau in den Jahren 2016 und 2017 vorgesehen. Nach Vornhusen seien durch die Regionalisierung der Bahn aber auch die Kommunen in der Pflicht, bei der Bahnhofserneuerung mit zu wirken und damit auch mit zu bezahlen.



*Die Fotoausstellung in der  
Bahnhofsunterführung dürfte  
deutschlandweit einmalig sein*



*Blick aus dem Schienenbus auf den Bahnhof Friedberg. Rechts der Personenbahnhof mit den Bahnsteigen, links die Einfahrt in den Güterbahnhof*

Nach den Ansprachen begaben sich die Gäste in die Bahnhofsunterführung, wo das Stadtarchiv Friedberg in Zusammenarbeit mit Frank Trumpold eine sehr sehenswerte Fotoausstellung zur Zeitgeschichte des Bahnhofs zusammengestellt hat. Auf 36 Meter Länge werden auf zahlreichen Fotos und Infotexten wichtige Stationen wie die Eröffnung des Bahnhofs, berühmte Gäste (der russische Zar, Elvis Presley), die Kriegereignisse, die Zuckerfabrik und die Einführung des S-Bahn-Betriebs dargestellt. Achtung! Die Ausstellung ist so interessant, dass schon am ersten Tag mehrere Fahrgäste ihren Anschlusszug verpasst haben. Für ein genaues Studium sollte man genügend Zeit mitbringen.

Zurück in der Bahnhofshalle, wurde von der Prominenz eine Torte mit dem Konterfei des Bahnhofs angeschnitten. Die Tortenstücke fanden reissenden Absatz, so dass die Platte schnell geputzt war. RMV und VGO präsentierten sich mit einem

Infostand, ebenso die Eisenbahnergewerkschaft EVG.

Auf Gleis 1 wartete dann ein Schienenbus der Oberhessischen Eisenbahnfreunde, der die interessierten Fahrgäste zu einer Kreuzfahrt durch den Bahnhof einlud. Einige Fahrten gingen bis in den Güterteil auf der Ostseite des Bahnhofs, wo auch das Ausziehgleis Richtung Assenheim befahren wurde. Viele Teilnehmer zeigten sich beeindruckt von der Größe der Gleisanlagen und den zahlreichen Brücken / Überwerfungen im Südteil des Bahnhofs.





## Bahnhofsumbau in Marburg/Lahn

(js) Der Umbau im Bahnhof Marburg/Lahn ist weiter fortgeschritten. Der Bahnsteig 3 mit den Gleisen 5 und 8 wurde inzwischen fertig gestellt und in Betrieb genommen. Das Bahnsteigdach wurde neu gebaut und die Treppenaufgänge sind wieder voll nutzbar.

Am Gleis 5, dem Richtungsgleis nach Kassel, wurden neue, große Zuganzeiger angebracht, während an Gleis 8 noch kleinere Anzeigekästen montiert sind. Die Aufzüge zu den Gleisen 1 und 5/8 sind eingebaut, aber noch nicht in Betrieb genommen worden.

Jetzt konzentrieren sich die Bauarbeiten auf den mittleren Bahnsteig. Das Gleis 4 (Richtungsgleis nach Gießen und Frankfurt) ist gesperrt, von dort aus operieren die Zweibeinbagger. Das Gleisstück oberhalb der Unterführung wurde entfernt, die Treppenaufgänge teilweise abgebrochen. Das Service-Häuschen fiel den Bauarbeiten ebenfalls zum Opfer. Die Service-Mitarbeiter sind nun im Gebäude der Bahnpolizei untergebracht und halten sich ansonsten im Bereich der Bahnsteige auf.

Das alte Bahnsteigdach wurde ebenfalls

auf voller Länge abgebrochen. Auf Gleis 2 enden und beginnen die Züge der Nebenstrecken nach Frankenberg bzw. Bad Laasphe / Erndtebrück im Wechsel mit Gleis 8. Die Züge in Richtung Gießen und Frankfurt werden nun über Gleis 1 geführt. Ebenfalls rollen dort die Güterzüge in südliche Richtung durch den Bahnhof. Leider existieren an den Gleisen 1 und 2 derzeit keine Zuganzeiger, ebenso wurde mit dem Bahnsteigdach an Gleis 2 auch die Lautsprecheranlage beseitigt.

Da die Züge im Allgemeinen während der Bauarbeiten nicht auf den vorgesehenen Gleisen abfahren, die in den Aushangfahrplänen abgedruckt sind, ist die Orientierung für viele Reisende schwierig. Die genauen Abfahrtsgleise sind nur auf der großen Anzeigetafel in der Bahnhofshalle eindeutig abzulesen.

*Bahnhofsumbau in Marburg. Die südliche Bahnsteigtreppe von Gleis 2/4 und die Lücke im Streckengleis. Während auf Gleis 2 ein Triebwagen der Kurhessenbahn auf die Abfahrt Richtung Frankenberg wartet, ist dahinter in Gleis 1 ein Regionalexpress nach Frankfurt eingefahren.*

*Foto: Jürgen Schmied*



## Bahnhof Eschhofen von der Stadt verkauft Investor saniert denkmalgerecht

(hpg). In der Gemeinde Eschhofen, seit der hessischen Gebietsreform ein Stadtteil von Limburg, war ab 1880 in Klinkerbauweise ein Empfangsgebäude errichtet worden. In mehreren Bauabschnitten gab es bis 1910 seitliche Erweiterungen, die heute noch am Mauerwerk ablesbar sind. 1993 erwarb die Stadt Limburg das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude von der Deutschen Bundesbahn.

Eine Wohnung im Obergeschoss war vermietet, die anderen Räume wurden vom Ordnungsamt für Wohnsitzlose genutzt. Im ehemaligen Warteraum befand sich ein Raum für die Jugend, vor etwa zehn Jahren schloss die Fahrkartenagentur mit Zeitschriftenverkauf ihren Schalter. Weitere Räume wurden von Vereinen genutzt oder standen leer. Aufgrund der ständigen Kosten und verschwindend geringen Einnahmen beschloss die Stadt den Verkauf. Unter drei Bewerbern entschied sich der Magistrat für eines der vorgestellten Konzepte und verkaufte.

Zwischenzeitlich sind in enger Absprache zwischen den Bauherrn, der Architektin, dem Bauamt und der unteren Denkmalschutzbehörde die umfangreichen Sanierungen fast abgeschlossen. Im Obergeschoss entstehen zwei Wohneinheiten, der ehemalige WC-Anbau wird zu einem kleinen Ladengeschäft umgebaut, während im

Wartesaal ein Kiosk mit einigen Sitzplätzen entsteht. Im Bereich des ehemaligen Stellwerkanbaus waren mehrere Fenster nach dessen Abbruch in den 1970er Jahren vermauert worden. Diese wurden jetzt wieder geöffnet und ebenso mit Holz-Sprossenfenstern versehen wie sämtliche anderen Fenster im Gebäude.

Eine veränderte Nutzung erfährt der erst in den 1950er Jahren neu gebaute Güterschuppen. Dort sollten Büros von Gewerbebetrieben ihren Platz finden, doch zeichnet sich eine interessante Alternative ab mit Verkostungen und Verkauf. Die Fahrzeuge von Bewohnern und Gästen können unmittelbar am Bahnhof abgestellt werden. Die bislang dort vorhandenen Parkplätze wurden verkauft und die Pendler auf die großen Parkplätze auf der Südseite des Bahnhofs verwiesen.

Der neue Eigentümer hat die auf die Giebel-Fassaden gemalten Stationsnamen und die in erhabenen Buchstaben ausgeführte Beschriftung an der Gleisseite wieder anbringen lassen. Zusammen mit dem Denkmalensemble aus Stellwerk, erbaut um 1906, und dem nassauischem „Bahnwartsgebäude“ von 1862 konnten damit in Eschhofen verschiedene Bauwerke erhalten werden, die vor allem die bauliche Entwicklung im Bahnbetrieb dokumentieren.





## **Studentakt auf Aartalbahn erst ab Dezember 2016**

(hpg) Immer deutlicher zeichnet sich ab, dass der bereits an DB Regio vergebene Auftrag für einen Personenverkehr im Studentakt zwischen Limburg und Zollhaus erst wesentlich später beginnen kann. Zunächst hatte eine vom Mainzer Infrastruktur-Ministerium in Auftrag gegebene Nachuntersuchung zum Nutzen-Kosten-Faktor für eine Verzögerung der weiteren Planungen und des Streckenankaufs um fast ein Jahr geführt.

Dann trennten sich der Zweckverband SPNV-Nord und ein beauftragtes Ingenieurbüro während der Bearbeitung der sogenannten Leistungsphasen 3 und 4 in einem gerichtlichen Vergleich.

Die Neuvergabe dieser Planungen wird voraussichtlich erst im Januar 2014 erfolgen. Nach Auskunft von Jan Olaf Heiland vom zuständigen Zweckverband in Koblenz soll ein bereits durch Auswahl begrenzter Bewerberkreis bis Anfang Januar die Angebote zur Erstellung der Leistungsphasen 3 und 4 abgeben und noch im Januar soll dann die Entscheidung fallen, wer den Auftrag erhält.

Dabei soll die vom vorherigen Büro zu rund 70 Prozent abgeschlossene Planung der Phase 3 genutzt werden, sodass Mitte 2014 mit der Vorlage beider Leistungsphasen gerechnet wird.

### **Infrastrukturbetreiber gesucht**

Sobald die Finanzierungszusage vom Land Rheinland-Pfalz schriftlich vorliegt, soll das Büro BPV Consult GmbH in Koblenz – im Auftrag der federführenden Verbandsgemeinde Hahnstätten – die Ausschreibung zur Suche eines Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmens (EIU) für die Aartalbahn erarbeiten. Mit der Zusage des Landes wird noch vor Weihnachten 2013 gerechnet.

Nach der Ausschreibung und Entscheidung soll das beauftragte EIU zum Jahresende 2014 arbeitsbereit sein, um dann die Leistungsphasen 5 bis 9 beauftragen und übernehmen zu können. Aus den Ergebnissen der einzelnen Phasen erfolgen dann die weiteren Ausschreibungen zur Vergabe der Arbeiten in den unterschiedlichen ingenieur- und bautechnischen Bereichen. Dazu gehören der Gleisbau, der Bau von Verkehrsstationen und die Technik der Bahnübergänge.

### **Züge erst Ende 2016**

Nach übereinstimmenden Aussagen aus Koblenz, Bad Ems und Hahnstätten ist eine Inbetriebnahme des stündlichen Zugverkehrs an allen Tagen der Woche möglicherweise erst zum Fahrplanwechsel 2016/17 und damit Mitte Dezember 2016 realisierbar. Damit verzögert sich die Betriebsaufnahme um fast eineinhalb Jahre gegenüber dem bislang noch geplanten Start im August 2015.

Der Bau der 10,95 Kilometer langen Strecke von Diez nach Zollhaus – nach Plänen und unter Leitung von Baurat Moritz Hilf – begann am 14. Januar 1869. Die landespolizeiliche Abnahme erfolgte am 18. Mai 1870 und die Betriebseröffnung fand knapp eineinhalb Jahre nach dem Baubeginn zum 1. Juni 1870 statt.

## Eisenbahnfreunde Wetterau stecken viel Arbeit in die Wettertalbahn

(fl) Die Wettertalbahn von Bad Nauheim Nord (direkt am Bahnhof Bad Nauheim gelegen) nach Münzenberg gehört zu denjenigen Strecken in Hessen, die hauptsächlich durch ehrenamtliche Tätigkeit erhalten und betrieben werden. Die rund 20 km lange Strecke fordert den Aktiven des Vereins einiges ab, wie der Vorsitzende des Vereins Eisenbahnfreunde Wetterau (EFW) kürzlich in der Wetterauer Zeitung berichtete.

Demnach lag der Schwerpunkt der Bauarbeiten im Jahr 2013 auf der Gleiserneuerung in Gambach und Griedel. In Griedel zweigt das Verbindungsgleis Richtung Butzbach zur Hessischen Landesbahn ab, worüber sporadisch Holzladungsverkehr abgewickelt wird. Mehrere Weichen ermöglichen an diesem Bahnhof einen Tausch der Lokomotiven, denn die ersten bzw. letzten Kilometer fahren die Holzzüge mit Loks der Eisenbahnfreunde Wetterau. Die Güterzüge folgen der Wettertalbahn bis Münzenberg, während der übrige Streckenteil nach Bad Nauheim Nord ausschließlich dem Museumsverkehr vorbehalten ist.

30.000 bis 40.000 Euro müssen die Eisenbahnfreunde Jahr für Jahr aufbringen, um die Strecke zu erhalten. Dazu noch unzählige unbezahlte Arbeitsstunden, die sich auf die Schultern von rund 30 aktiven Mitgliedern verteilen. Durch die derzeit laufenden aufwändigen Instandsetzungsarbeiten am Gleis, zu denen noch Reparaturen an mehreren kleinen Brücken kommen, liegen die Ausgaben in den Jahren 2013 und 2014 sogar bei 50.000 Euro.

Am 06.10.2013 konnte der an zwei Sonntagen im Monat fahrende Museumszug nach längerer Pause wieder mit einer Dampflok bespannt werden. Die auf den



*Gleisbauarbeiten der Eisenbahnfreunde Wetterau im Dezember 2012 in Griedel*



*Münzenberg mit seiner markanten Burgruine ist das Ziel der Museumsfahrten*

Namen „Friedrich Karl“ getaufte Dampflok EFW 1 war kurz nach ihrer umfangreichen Instandsetzung im Jahr 2009 bereits wieder schadhafte geworden.

Die wegen einer fehlenden Strecken-Betriebsgenehmigung verspätet begonnene Fahrseason 2013 wurde um einen Monat bis zum 17. November verlängert. Auch außerhalb ihres Regelfahrplanes bieten die Eisenbahnfreunde interessante Sonder-

fahrten an, darunter solche mit Kulturprogramm unter dem Titel „Zugluft“. Außerdem gibt es – vielleicht weltweit einmalig – Spezialfahrten für Vogelfreunde. Denn die Wettetaltbahn führt an nicht weniger als sieben Naturschutzgebieten entlang und bietet entsprechend einzigartige Ausblicke. Ein Klassiker unter den Extrafahrten sind außerdem die Nikolausfahrten, die dieses Jahr am 30.11. und 01.12. stattfanden.

*Mit einem langen Holzleerzug ist die vereinseigene V36 zwischen Griedel und Gambach unterwegs*



## Beienheim: Aus der Traum für Bahnhofskäufer

(hpg) Seit Jahren steht das 1897 erbaute und unter Denkmalschutz stehende Bahnhofsgebäude von Beienheim weitgehend leer. Lediglich in einem Dienstraum und dem um 1936 erbauten Stellwerksanbau bedient ein Fahrdienstleiter der DB Netz AG die Weichen und Signale von einem mechanischen Stellwerk aus.

Das aus Backsteinen erbaute Empfangsgebäude hat die Deutsche Bahn, als Teil eines Paketes von vielen hundert Objekten, an international agierende Immobilien-Firmen mit Sitz in London oder Luxemburg veräußert. In deren Auftrag kümmernte sich das in Dreieich ansässige Unternehmen „Main Asset Management“ um die ehemaligen Bahnhöfe und deren Vermarktung.

### Versteigerung

Nachdem die Stadt Reichelsheim das ihr zuletzt für 60.000 Euro angebotene Gebäude nicht kaufen wollte, hatte sich der Eigentümer zur Versteigerung entschlossen. Die Westdeutsche Grundstücks-Auktionen AG setzte den Bahnhof zu einem Mindestgebotspreis von 8000 Euro in den

Katalog der Herbstauktion, die am 21. September im Kölner Hilton Cologne Hotel stattfand. Zur Auktion angereist war der Bürgermeister von Reichelsheim, Bertin Bischofsberger (parteilos). Neben zwei telefonisch bietenden Interessenten waren im Saal mindestens ein weiterer Bieter und die spätere Käuferin aus Wölfersheim, die bei 28.000 Euro den Zuschlag erhielt. Zu diesem Zeitpunkt gab es weder in den Auktionsunterlagen, noch von Seiten des anwesenden Bürgermeisters einen Hinweis, dass dem Kauf etwas entgegenstehen könnte.

### Satzung verschwiegen

Die Stadtverordnetenversammlung von Reichelsheim hatte bereits vor 10 Jahren – am 16.07. 2003 – eine Satzung zur „Ausübung des besonderen Vorkaufsrechtes“ für das Bahnhofs-



*Erst wurde er  
versteigert, dann will  
ihn die Stadt  
Reichelsheim doch  
kaufen: Bahnhof  
Beienheim  
Foto: Hans-Peter  
Günther*

grundstück aus „städtebaulichen Gründen“ beschlossen. In der aktuellen Vorlage des Magistrats vom 17. Oktober 2013 heißt es, dass das Vorkaufsrecht „u.a. zur Sicherung der Haltepunktmodernisierung und anderer Infrastrukturmaßnahmen“ in Anspruch genommen würde. In der, von der Stadt Reichelsheim dem Auktionshaus vorgelegten, Abfrage findet sich jedoch keinerlei Hinweis, dass die Kommune ein Interesse an dem Objekt hat.

### **Warnungen ohne Wirkung**

Die Käuferin und ihr Partner hatten die Stadtverordneten vor der Sitzung vom 29. Oktober per eMail informiert, dass sie das Gebäude erworben haben, um es denkmalgerecht zu sanieren und selbst darin zu wohnen.

Nach einem Ortstermin mit Holm Iestas von der Unteren Denkmalschutzbehörde des Wetteraukreises war bereits eine denkmalrechtliche Genehmigung für die geplanten Baumaßnahmen beantragt worden. Nachdem das Paar in den Wochen

nach der Versteigerung in Besprechungen und Besichtigungen vor Ort mit Architekt, Schornsteinfeger, Elektriker, Installateur, Fensterbauer, Dachdecker, Umwelt-/Energieberater sich über den Umfang der Arbeiten informiert und teilweise bereits Angebote eingeholt hatte, werden die Sanierungskosten zwischen 250.000 und 500.000 Euro liegen. Bei den Schäden am Dach besteht nach Einschätzung der Fachleute sofortiger Handlungsbedarf. Die beiden ehemaligen Wohnungen mit zusammen rund 150 m<sup>2</sup> Fläche verfügen über keinerlei Heizung, Fenster mit Einfachverglasung und altertümliche Sanitär-Installationen. Im Gebäude wurden Wasserschäden und Schimmelbefall festgestellt – Fakten, die zunächst eine kostenaufwändige Sanierung erfordern und gegen eine, vom Bürgermeister ins Gespräch gebrachte Nutzung als Notunterkunft sprechen. Obwohl die Stadtverordneten durch das Schreiben von den möglichen Problemen und auch über Kosten informiert waren, war dies in der Sitzung kein Thema.

Der Verkauf ehemaliger Bahngebäude scheitert häufig nicht nur an den ursprünglich sehr hohen Preisvorstellungen von DB oder Immobilienfirmen, sondern meist an den zahlreichen Auflagen. Im Grundbuch sind eine Vielzahl von „beschränkt persönlichen Dienstbarkeiten“ eingetragen. Beim Bahnhof Beienheim sind dies Nutzungsbeschränkungen, Zugangs- und Bahnsteig-zuwegungsrecht, Immissionsduldungsrecht, weiterhin Anlagenvorhaltungs-, Versorgungsleitungs-, Unterhaltungs- und Wartungs- sowie Wasserleitungs- und Hydrantenrechte.

Bei dem unter Denkmalschutz stehenden Bahnhof Beienheim ist bei allen baulichen Veränderungen außerdem die Zustimmung der Denkmalpflege einzuholen und deren Auflagen, beispielsweise für den Einbau neuer Fenster, sind einzuhalten. Bei Veränderungen, die von Seiten der DB AG vorgenommen werden, ist das Eisenbahnbundesamt die zuständige Genehmigungsbehörde, mit der sich der Eigentümer gegebenenfalls auseinandersetzen muss.

## Rheinland-Pfalz signalisiert Zuschuss für die Reaktivierung der Brexbachtalbahn

(hpg) Seit mehr als fünf Jahren arbeiten die Mitglieder des Vereins Brexbachtalbahn unermüdlich an der Reaktivierung der 1884 eröffneten, 1989 im Personenverkehr, ab 1994 abschnittsweise auch im Güterverkehr und 2004 komplett stillgelegten Strecke. Sie soll einmal die verschiedenen touristischen Attraktionen zwischen Neuwied und Siershahn verbinden.

Seit 2009 finden vereinzelt wieder Sonderfahrten zwischen Grenzau und Siershahn statt, aber eine Reaktivierung der Gesamtstrecke – mit Anbindung an die rechte Rheinstrecke – war bislang an der Finanzierung und an Vorbehalten der Kommunen gescheitert. Die Gesamtkosten der Reaktivierung werden auf rund fünf Mio. Euro geschätzt.

Doch jetzt scheint Bewegung in die Sache zu kommen, denn das Land Rheinland-Pfalz hat grundsätzlich seine Bereitschaft signalisiert, das Projekt zu unterstützen. Im Doppelhaushalt 2014/15 sollen insgesamt zwei Mio. Euro für die Brex bereitgestellt werden. Der Fördersatz des Landes beträgt 85 Prozent. Das heißt, die restlichen 15 % wären von Landkreisen, Verbandsgemeinden, Städten und Gemeinden zu tragen. In den Verteilungsschlüssel könnten Einwohnerzahl, touristische

Wertschöpfung und Streckenkilometer einfließen. Bei einem Treffen der drei Landräte aus den Kreisen Westerwald, Neuwied und Mayen-Koblenz mit den an der Brexbachtalbahn liegenden kommunalen Gebietskörperschaften waren sich aber alle Beteiligten einig, dass die Gesamtfinanzierung vor einem Einstieg in das Projekt gesichert sein muss. Ein Landtagsabgeordneter aus Neuwied will in Gesprächen mit dem Mainzer Innen- und Infrastruktur-Ministerium die Problematik verdeutlichen.

Initiatoren und Kommunalpolitiker sind zwischenzeitlich davon überzeugt, dass ein saisonaler Bahnverkehr auf der Brex touristisch für alle Stationen ein Gewinn wäre. Geplant ist eine Betriebszeit von Ostern bis Weihnachten im Stundentakt an den Wochenenden sowie eventuell später an einem zusätzlichen Wochentag. Unter Eisenbahnfreunden gilt die Brex mit ihren sieben Tunneln, 30 Brücken und Steigungsabschnitten von 1:47 als eine der schönsten Strecken im Bereich des Mittelrheintales.

Weitere Infos: [www.diebrex.de](http://www.diebrex.de)

*Seit Mai 2009 finden wieder Fahrten auf dem oberen Teil der Brexbachtalbahn statt, hier bei Hundsdorf*





## Regionalexpress-Studentakt nach Marburg kommt Ende 2014

(jl) Der RMV hat am 21. November auf seiner Aufsichtsratssitzung in Wetzlar die Einführung des Regionalexpress-Studentakts zwischen Gießen und Marburg für Dezember 2014 beschlossen. Die bisherigen Züge der Hessischen Landesbahn werden dann zwischen Gießen und Marburg ohne Halt verkehren.

Neben den bisherigen sechs Zugpaaren wird es auch zusätzliche RE-Züge geben. So besteht heute noch um die Mittagszeit eine Bedienlücke von 4 Stunden. Auch in den Morgen- und Abendstunden soll das Angebot erweitert werden.

Der Zug Gießen ab 17.09 Uhr soll entweder weiterhin auf allen Stationen bis nach Marburg halten, oder aber um eine Regionalbahn ergänzt werden. Damit würden die Zwischenhalte in der Hauptverkehrszeit auch weiterhin gut angebunden. Eine Verlängerung über Marburg hinaus ist zum Start noch nicht vorgesehen, wird jedoch mit dem NVV geprüft.

Mit diesem Entscheid wird die Region Mittelhessen enger verknüpft und gleichzeitig schneller an das Rhein-Main-Gebiet angebunden. Durch bessere Anschlüsse im Knotenbahnhof Marburg entstehen zahlreiche kurze Übergangszeiten zur Oberen

Lahntalbahn, nach Frankenberg und zu zahlreichen Stadtbuslinien im leicht merkbaren Studentakt. Dabei spart man oft nicht nur 12 Minuten Fahrzeit zwischen den beiden Universitätsstädten, sondern durch bessere Anschlüsse bis zu 30 Minuten Reisezeit.

Die Fahrplaninitiative „Main-Weser-Bahn im Takt“ hofft, dass auch die Städte Kirchhain, Stadtallendorf und Neustadt in Zukunft von den Zügen der Hessischen Landesbahn (HLB) angefahren werden. Mit der ebenfalls ab Ende 2014 von der HLB betriebenen Regionalbahnlinie Treysa - Kassel könnte eine durchgehende Verbindung bis nach Kassel geschaffen werden, welche den Bahnverkehr in Mittel- und Nordhessen erheblich verbessern würde. Die Züge würden als Regionalexpress bis Neustadt verkehren und weiter nach Kassel auf jeder Station halten.

*Ein HLB-Zug auf der Main-Weser-Bahn bei Butzbach*



## Gemeinsame Planung des ÖPNV im Vordertaunus

(ws) Im der Hessenschiene Nr. 93 hat Andreas Christopher die Planungen und Überlegungen dargestellt, die der Entwicklung des Schienenverkehrs rund um Frankfurt dienen sollen. Seine nachdrückliche Forderung, die verschiedenen Maßnahmen besser zu koordinieren, verdient uneingeschränkte Unterstützung. Andernfalls bleiben diese Projekte nur Stückwerk und behindern sich gegenseitig.

Diese Feststellung soll am Beispiel der Stadt Bad Homburg verdeutlicht werden. Weil sie von mehreren im o. g. Artikel genannten Projekten direkt oder indirekt betroffen ist, wird hier die Vorlage eines Gesamtkonzepts besonders dringlich.

### Weiterführung der U-Bahn bis zum Bad Homburger Bahnhof

Seit 1971 – also nunmehr 42 Jahren – wird an der Wiedereinführung der ehemaligen Lokalbahnstrecke Frankfurt – Bad Homburg vom „provisorischen“ Endpunkt Gonzenheim in die Homburger Innenstadt

gearbeitet. Ein Dutzend Lösungsmöglichkeiten wurden entwickelt und dann doch nicht verwirklicht.



Weiterführung auf dem (verdeckten) Dornbach, eingleisig oder zweigleisig, Verlängerung bis zur Thomasbrücke nahe dem Kurhaus, Untertunnelung des Stadtzentrums und die Weiterführung bis Dornholzhausen oder gar Kirdorf, auch die Anlage einer Straßenbahntrasse auf der Ringstraße um den Schlosspark herum;

alle Vorschläge scheiterten entweder am Widerstand der An-



*Der Bahnhof Bad Homburg ist von zahlreichen Schienenausbauplänen betroffen. Das Gebäude selbst präsentiert sich nach gelungener Renovierung in neuer Pracht*

lieger, an Bedenken von Naturschützern, am Einspruch des damaligen FVV (Parallelverkehr!) oder einfach wieder mal an leeren Kassen.

Nach jahrelangen Überlegungen haben sich die Städte Bad Homburg und Frankfurt auf eine Einführung der Stadtbahn in den Bad Homburger Bahnhof geeinigt, der über eine kurze Tunnelstrecke in Gonzenheim und eine anschließende Parallelführung mit der S-Bahn erreicht werden könnte. Doch das seit einem Jahr schwebende Planfeststellungsverfahren kann immer noch nicht abgeschlossen werden, weil immer wieder neue Bedenken der Anlieger, aber auch bürokratische Forderungen nach einem Kostenvergleich mit einer tunnelfreien Trasse aufgetreten sind.

Dabei wäre eine unverzügliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse aus Gründen des Umweltschutzes und der Attraktivität des ÖPNV dringend geboten. Allein zur U-Bahnstation Gonzenheim im Südosten der Stadt Bad Homburg verkehren aus dem Nordwestteil der Stadt stündlich elf Omnibusse quer durch die Innenstadt – eine unnötige Belastung für den übrigen Verkehr, für die Ruhe und Sauberkeit der Kurstadt!

Besonders deutlich wird die schlechte Qualität der Verbindung großer Homburger Wohngebiete mit dem Frankfurter Stadtzentrum durch einen Vergleich mit der Nachbarstadt Oberursel. Während dort drei Stationen der S-Bahn S5 und elf Stationen der Stadtbahn U3 für eine direkte Fahrt nach zahlreichen Zielen in Frankfurt zur Verfügung stehen, besitzt Bad Homburg nur eine Station der S5 und zwei Sta-

tionen der U2, dazu noch am Rande der Stadt. Die Fahrt vom Wohngebiet bis zur nächsten Haltestelle des Schienenverkehrs dauert in zahlreichen Fällen eben so lang wie die anschließende Weiterfahrt mit der S- oder U-Bahn zum Fahrtziel.

### **Bau der Regionaltangente West**

Die Verbindung zum Flughafen Frankfurt ist für Bad Homburg als Kur- und Kongressstadt ebenso wie als Sitz von Unternehmen aller Art ein wichtiger Standortfaktor. Daher unterstützt die Stadtverwaltung nachdrücklich die Planung der Regionaltangente West als Direktverbindung zum Flughafen, aber auch zu Nachbarorten wie Eschborn und Frankfurt-Höchst. Wäre das Ziel nicht ein Flughafen, sondern eine Nachbarstadt von über 50.000 Einwohnern, so hätte man längst eine Direktverbindung eingerichtet.

Dass eine in den 1990er Jahren betriebene Omnibusverbindung nicht genügend Fahrgäste fand, genügt nicht als Gegenargument. Andernfalls wäre auch die Planung der RTW dorthin sinnlos; denn inzwischen hat der Flughafen zusätzliche Attraktivität erhalten durch den Fernbahnhof für schnelle ICE-Verbindungen vor allem nach West- und Süddeutschland.

Bei der Planungsgesellschaft, die u. a. vom RMV, von drei Landkreisen und den Städten Frankfurt und Bad Homburg getragen wird, sind kürzlich neue Schwierigkeiten aufgetreten; der Main-Taunus-Kreis will eine notwendige Änderung des Vertrages nur akzeptieren, wenn die Finanzierung des Projektes gesichert sei (FAZ v. 16.11.2013).

## Elektrifizierung der Taunusbahn

Die einzige in den letzten Jahren erfolgreiche Verbesserung des ÖPNV auf der Schiene im Hochtaunuskreis war die Kommunalisierung und Modernisierung der Taunusbahn von Bad Homburg nach Usingen-Grävenwiesbach-Brandobberndorf.

Doch darf man sich hier nicht auf den Erfolge und den noch immer steigenden Fahrgastzahlen ausruhen. Schon heute muss im Hinblick auf eine künftige Ausschreibung der Strecke entschieden werden, durch welche Voraussetzungen die Bahn noch bequemer, schneller und leistungsfähiger wird.

Die meisten Kommunalpolitiker und Fachleute sind sich grundsätzlich in der Absicht einig, hier den elektrischen Betrieb einzuführen. Ganz unterschiedlich wird aber die Frage beurteilt, in welcher Form

dies geschehen soll.

Viele Meinungen – auch und gerade aus der Kommunalpolitik – halten eine Verlängerung der S-Bahn über Friedrichsdorf hinaus für die beste Lösung – allerdings nur bis Usingen. Sie wollen damit eine Direktverbindung zwischen dem Usinger Land und der Frankfurter Innenstadt schaffen.

Andere halten eine einfachere Lösung mit elektrischen Nahverkehrstriebwagen für ausreichend. Diese könnte auch durch die Verlängerung der geplanten Regionaltangente geschehen, deren Endpunkt nach der bisherigen Planung im Bahnhof Bad Homburg vorgesehen ist. Eine Verbindung zur Frankfurter Innenstadt wäre durch eine Verknüpfung der Taunusbahn mit der Stadtbahn U3 in Oberursel herzustellen.

Nachteil dieser Lösung wäre, dass eine durchgehende Verbindung dort nur noch



*Es gibt Pläne, die Taunusbahn bis Usingen zu elektrifizieren. Nach Grävenwiesbach und Brandobberndorf müsste aber weiterhin mit Dieseltriebwagen gefahren werden*



*Heute pendeln die GTW-Triebwagen der Hessischen Landesbahn zwischen Friedberg und Friedrichsdorf. Sollen die Züge bis Bad Homburg fahren, würden dort zusätzliche Bahnsteiggleise benötigt*

unter erheblichem Aufwand herzustellen wäre und somit die Taunusbahn-Verbindungen in die Frankfurter Innenstadt (damit auch zum Hauptbahnhof) allesamt zu Umsteigeverbindungen werden könnten.

Dabei spielen in der Diskussion eine große Rolle die Fragen, ob die Betriebskosten einer S-Bahn nicht zu hoch wären, ob der Aufwand durch den (geringen) Fahrzeitgewinn überhaupt gerechtfertigt würde und ob nicht ein Endpunkt in Usingen künftig dazu führen würde, den restlichen Streckenteil mit der Zeit ausdünnen und stillzulegen.

Dem könnten allenfalls durchgebundene Dieselmotoren entgegenwirken, die aber dann in den Fahrplandrassen der wohl weiterhin eingleisigen Strecke im S-Bahn-

Bereich zwischen Usingen und Friedrichsdorf untergebracht werden müssten. Für Fahrgäste nach Grävenwiesbach und Brandobberndorf würde Usingen bei den meisten Verbindungen zwangsläufig zum Umsteigepunkt. Das wirkt sich erfahrungsgemäß nachteilig auf die Fahrgastzahlen aus. Eine Elektrifizierung bis Brandobberndorf ist wegen des Hasselborner Tunnels technisch nicht möglich.

Die Elektrifizierung stellt eine Modernisierung und Komfortsteigerung dar und kann zu einer deutlichen Steigerung der Fahrgastzahlen führen. Statt der S-Bahn könnte das Grundprinzip des heutigen Fahrplans bestehen bleiben, mit zusätzlichen Fahrten von und nach Frankfurt Hbf. Eine einfache, relativ schnell realisierbare und gute Lösung, selbstverständlich über Usingen hinaus.

## **Verlängerung der Regionalbahnlinie Friedberg - Friedrichsdorf bis Bad Homburg**

Die Wiedereinführung einer vor über hundert Jahren geschaffenen, aber seit Jahren unterbrochenen Direktverbindung zur Main-Weser-Bahn in Friedberg wird von der Stadt Bad Homburg angestrebt. Auch

Aushilfslösungen wie (Schnell-)Omnibuslinien von Bad Homburg nach Bad Vilbel oder Karben im Wetteraukreis sind nicht zustande gekommen, werden aber weiterhin ernsthaft diskutiert. Hier zeigt sich wieder, dass die Kreisgrenze – trotz Verkehrsverbund – ein Hindernis für eine sinnvolle ÖPNV-Planung darstellt.

### **Kommentar: Planungen unter einem Dach bündeln**

Jedes der genannten Projekte kann nur im Zusammenhang mit den anderen Planungen gesehen werden. Alle haben z.B. unmittelbare Auswirkungen auf die spätere Gestaltung der Gleisanlagen im Bahnhof Bad Homburg, der einen großen Teil seiner Gleisanlagen verloren hat, weil sie zu einem begehrten Baugebiet für Büro- und Gewerbegebäude geworden sind.

Allein für den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Bad Homburg ist eine klare Festlegung erforderlich; denn die Höhe der Bahnsteigkanten ist abhängig von den Fahrzeugen, die eines Tages hier verkehren sollen. Aber jedes dieser Projekte wird von einer anderen Körperschaft federführend geplant:

- Für die Verlängerung der U-Bahn sind die Stadt Bad Homburg und die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) maßgebend.
- Die RTW wird von einer eigenen Planungsgesellschaft betreut, an der die anliegenden Städte und Kreise beteiligt sind.
- Die Weiterentwicklung der Taunusbahn obliegt dem Zweckverband Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) in Abstimmung mit der Hessischen Landesbahn.
- Für die Bahnverbindung nach Friedberg gibt es keinen speziellen Planungsträger. Hier wirken die Deutsche Bahn, der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und die lokalen Nahverkehrsgesellschaften mit.

Notwendig wäre aber eine gemeinsame Planungsbehörde nach dem Vorbild des ehemaligen Umlandverbandes Frankfurt.

Walter Söhnlein



## Untersuchung zur Lumdatabahn mit positivem Ergebnis

**(fl) Die Reaktivierung der Lumdatabahn zwischen Lollar und Rabenau-Londorf wird sich mit hoher Wahrscheinlichkeit volkswirtschaftlich lohnen. Zu diesem Ergebnis kam kürzlich eine Vorstufen-Untersuchung nach dem vereinfachten Projektdossierverfahren.**

Eine Vorstufen-Untersuchung schätzt ab, ob die aufwändigere und teurere Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) ein positives Ergebnis erzielen kann. Die Untersuchung wurde vom Fachbüro IGDB und dort federführend von Dipl. Ing. Lutz Sebbesse (Braunschweig) durchgeführt. Verglichen wird ein Bahnverkehr zwischen Gießen und Rabenau – Londorf mit dem heutigen Busverkehr. Der Umfang des Bahnverkehrs bezüglich der Taktfrequenz und der Betriebszeiten orientiert sich am derzeitigen Busbetrieb. Zugrunde gelegt wird ein neuer Haltepunkt Lollar Nord. Weitere Haltepunkte werden nicht vorgeschlagen, wohl aber eine mögliche Verlegung der Station Treis näher zur Ortsmitte hin.

Die Untersuchung kommt zu einem positiven Ergebnis und empfiehlt damit die Einleitung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung. Der Verein Lumdatabahn e.V. und die Lumdatabahn AG (LB AG) hoffen, dass sich die politischen Verantwortlichen zur Beauftragung der NKU entschließen können. Ein wesentlicher Faktor wird die Verkehrspolitik des Landes Hessen nach der Regierungs-Neubildung sein. Die Reaktivierung der Edertalbahn Korbach – Frankenberg ab 2015 darf mit etwas Optimismus als Signal des Landes gewertet werden, das regionale Schienennetz erhalten und auch erweitern zu wollen.

Mit dem Abschluss der Vorstufen-Un-

*Die jahrelange ehrenamtliche Arbeit von vielen Freiwilligen hat sich ausgezahlt: In einer Vorstufen-Untersuchung wurde ein NKU-Faktor größer 1 bescheinigt*



tersuchung nach dem vereinfachten Projektdossier-Verfahren erreichen die Initiativen pro Lumdatabahn ein Etappenziel. Es wurde der Nachweis erbracht, dass die Wiederinbetriebnahme der Lumdatabahn sich mit hoher Wahrscheinlichkeit volkswirtschaftlich rechnen wird. Den endgültigen Nachweis darf dem Gesetz nach nur die teurere Nutzen-Kosten-Untersuchung leisten. Dieses positive Untersuchungsergebnis ist erstmals in der Geschichte der LB AG erbracht worden. Bemerkenswert und erfreulich ist die Tatsache, dass die Untersuchung von den vier Anliegerkommunen und dem Landkreis Gießen mit der LB AG gemeinsam beauftragt wurde. Diese Einmütigkeit konnte in der Geschichte der LB AG nicht immer erzielt werden.

Aus dem positiven Ergebnis der Vorstufen-Untersuchung ergibt sich ein Handlungsleitfaden für die Politik und die Organisationen des Nahverkehrs wie Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und Verkehrsgesellschaft Oberhessen mbH (VGO). Für die LB AG stellt sich die Frage, wie lange sie diesen Prozess noch begleiten und unterstützen kann. Die finanziellen Ressourcen der Aktiengesellschaft werden in absehbarer Zeit aufgebraucht sein. In den Anfangsjahren der LB AG bestand die Hoffnung, mit dem Erwerb der Trasse und / oder der Gründung eines Eisenbahn-Verkehrsunternehmens langfristige Einnahmen aus dem Verkehrssektor erzielen zu können. Diese Ziele sind heute in weite Entfernung gerückt. Es erscheint auch nicht mehr unbedingt erforderlich, für den Betrieb der Lumdatabahn eigene Unternehmenssparten aufzubauen. Nach fast zwei Jahrzehnten Bahnreform sind vie-

le Unternehmen am Markt etabliert, die sich der Aufgaben „Streckenunterhaltung“ und „Eisenbahnbetrieb“ annehmen können, wenn die Politik und die Nahverkehrsorganisationen dies beschließen. Mit der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) bestehen intensive Kontakte zu einem Unternehmen, welches sich auf den Erhalt einzelner Bahnstrecken spezialisiert hat und eine hohe Professionalität bei niedrigen Kosten aufweist. Zusammen mit der LB AG kümmert sich auch der Verein Lumdatabahn (LB e.V.) um den Erhalt der Strecke.

Die Lumdatabahn-Strecke zwischen Staufenberg-Mainzlar und Rabenau-Londorf wurde auch 2013 weiter von Bewuchs freigehalten und es wurden kleinere Reparaturen durchgeführt. Die Arbeiten dienen dem Erhalt der Infrastruktur und werden nach wie vor von wenigen Aktiven ausgeführt, die für die LB AG und den Verein Lumdatabahn e.V. seit vielen Jahren ehrenamtlich und ohne Bezahlung aktiv sind.

Anfang des Jahres 2013 fand eine Besichtigung der insgesamt vier Brücken zwischen Allendorf/Lda und Rabenau-Londorf durch eine Fachfirma statt. Das Statement hat zwar nicht den Wert eines schriftlichen Gutachtens, gibt aber gute Anhaltspunkte für den Sanierungsbedarf. Demnach dürfen die größeren Brücken als nahezu intakt angesehen werden und könnten mit sehr überschaubaren Summen für den Verkehr ertüchtigt werden. Besichtigt wurden auch die Bahnübergangs-Anlagen von einem sachkundigen ehemaligen Mitarbeiter der Deutschen Bahn.

## Nach dem Verkauf des Lauterbacher Nordbahnhof: Droht das Aus der Pro Bahn & Bus-Landesgeschäftsstelle?

(si) Die langjährigen Bemühungen, das Lauterbacher Nordbahnhofgebäude in kommunale Hände zu überführen, sind gescheitert. Mit dem Verkauf der Immobilie Anfang Dezember 2013 an einen privaten Investor scheint die Zukunft des DB-Reisezentrums sowie der Pro Bahn & Bus - Geschäftsstelle mehr als ungewiss. Bei Redaktionsschluss war nicht bekannt, wer den Bahnhof gekauft hat.

Im Juni 1992, vor fast 22 Jahren, hat unser Fahrgastverband im Lauterbacher Nordbahnhof seine Landesgeschäftsstelle eröffnet. Seitdem ist hier die Verwaltung des Vereins angesiedelt, zudem finden regelmäßig Sitzungen von Pro Bahn & Bus Landesverband und Regionalverband Osthessen statt. Neben zwei Büroräumen und einem Lagerraum verfügt der Verband zudem über einen Sitzungsraum.

Es bleibt zu befürchten, dass künftige Mietforderungen des neuen Eigentümers das Verbandsbudget übersteigen könnten und somit das Ende dieser zentralen Einrichtung für unseren Fahrgastverband droht. Bis Ende 2014 scheint das Objekt für Pro Bahn & Bus wohl sicher, was



*Nach 22 Jahren droht der Pro Bahn & Bus - Geschäftsstelle in Lauterbach das Aus  
Foto: Stefan Sitzmann*

danach kommt, ist ungewiss. Daher ist der Vorstand bereits jetzt schon prophylaktisch hessenweit auf der Suche nach einem bezahlbaren Alternativobjekt.



*Im 1. Obergeschoss des Lauterbacher Nordbahnhofs hat Pro Bahn & Bus Räume angemietet. Bleibt zu hoffen, dass nach 22 Jahren nicht die Zeit an diesem Standort abgelaufen ist.*

*Foto: Stefan Sitzmann*

30 Jahre Fahrgastverband Pro Bahn & Bus

# Alles Gute - Ein Jubiläumsprogramm

Regie: Peter Gestwa

WOLF & BLEUEL, die Gewinner des Reinheimer Satirelöwen und des Goldenen Rottweilers 2012 gastieren am Samstag, 29.03.2014 um 20.00 Uhr in Lauterbach in der Adolf-Spieß-Halle mit „**ALLES GUTE - ein Jubiläumsprogramm**“.

Seit 20 Jahren erfrischen Wolf & Bleuel mit ihrem Mix aus kritischem Kabarett, schräger Comedy, Theater und Musik die Bühnen der Nation. Nach 7.300 Tagen Zweckgemeinschaft für angewandte Unterhaltung wird es Zeit für eine vorausschauende Retrospektive. Einen humorvollen Blick zurück nach vorn. Nach 7 abendfüllenden Programmen ist das Archiv randvoll mit Schätzen der gepflegten Comedy.

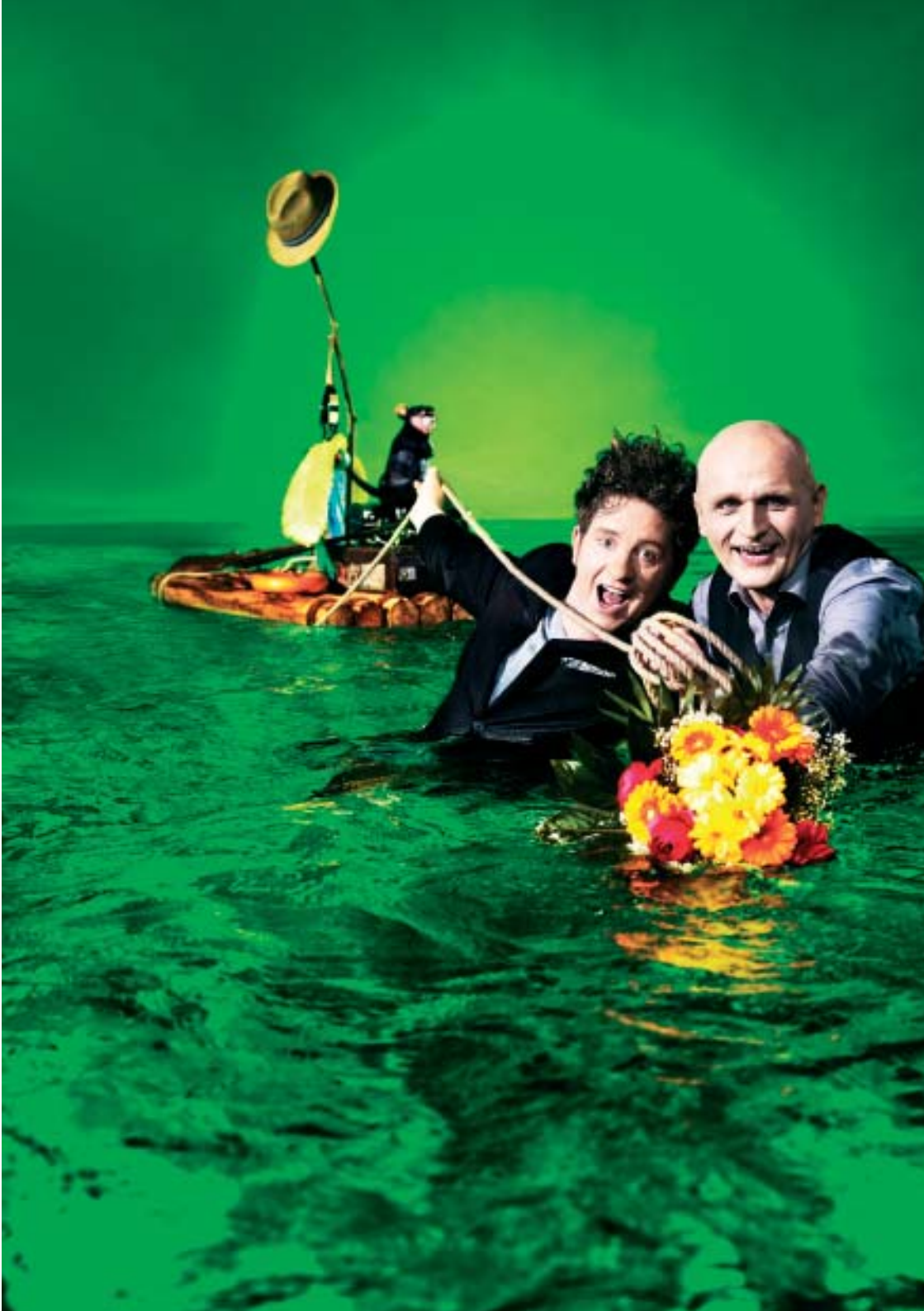
Glatzköpfchen und der „böse“ Wolf haben für Sie die Kronjuwelen aus dem tosenden Ozean des Vergessens gerettet. Doch aufgemerkt! Es wird keine sentimentale Rolle rückwärts, sondern ein kreatives Update in bester Wolf & Bleuel Manier, entstanden in Kooperation mit dem Theater Vorpommern.

Die Fans können sich freuen auf ein Wiedersehen mit kauzigen Figuren, ein Wiederhören schräg-schöner Wortgefechte und pfiffiger Kompositionen. Einsteigern wird an diesem Abend schlagartig klar, was Sie in den letzten 20 Jahren an künstlerisch – komödiantischer Bandbreite verpasst haben.

**ALLES GUTE:** ein rasanter Abend voll wortgewitzter Texte, skurriler Szenen und echter Musik mit Sofortwirkung! Weitere Infos, Fotos und Clips unter

[www.wolf-bleuel.de](http://www.wolf-bleuel.de)

In Kooperation mit dem Lions Club Alsfeld-Lauterbach präsentiert **Pro Bahn & Bus** diese Veranstaltung anlässlich unseres 30-jährigen Bestehens. Tickets zum Stückpreis von 17 Euro sind bei der Landesgeschäftsstelle unter Fax: 06641 / 62727 oder E-Mail: [info@probahn-bus.org](mailto:info@probahn-bus.org) bestellbar. Nach Überweisung des Betrages für die bestellten Karten unter dem Kennwort „Alles Gute“ auf das Pro Bahn & Bus Vereinskonto: 0772260600 bei der Commerzbank Fulda (BLZ 530 800 30), erfolgt die Zusendung der Karten kostenfrei. Für Pro Bahn & Bus-Mitglieder ist bei Kartenbestellung je ein **Gratisgetränkutschein** für die Veranstaltung mit dabei.





## Die Initialzündung: Der Bürgerbahnhof Leutkirch

(hpg) Der denkmalgeschützte Bahnhof von Leutkirch im Allgäu aus dem Jahr 1889 hatte seit Jahrzehnten keinen betrieblichen Nutzen mehr, die Bauschäden wurden immer größer. Die Planungen, aus dem Bahnhof einen „Musentempel“ zu machen, scheiterten an den Kosten. Nach Jahren des Stillstands entwickelten Bürger das Konzept „Bahnhof in Bürgerhand“, welches auch für viele andere Bahnhöfe Pate stehen könnte.

Am 12. Oktober 2010 wurde in der Festhalle Leutkirch die Leutkircher Bürgerbahnhof eG von 161 Gründungsmitgliedern gegründet. Schon in den ersten Tagen kamen mehrere hunderttausend Euro an Gründungskapital zusammen. Die Genossenschaft hatte sich zum Ziel gesetzt 1000 Anteile zu jeweils 1000 Euro zu verkaufen. Eine breite Öffentlichkeit war sich anfangs einig, dass eine Million Euro ein unerreichbare Größe sein werde. Doch bereits am 23. Dezember 2011 war das Ziel erreicht und die 1000 Anteile an 585 Genossenschaftsmitglieder verkauft.

Nachdem viele Bürger leer ausgegan-

gen waren und keinen Anteil mehr erwerben konnten, hatte sich die Genossenschaft entschieden, weitere 111 Anteile an neue Mitglieder auszugeben, um unter anderem noch eine Photovoltaikanlage an das Rettungstreppenhaus zu installieren. Gesagt, getan - am 1. April 2012 waren auch diese Anteile bereits vergriffen und die Genossenschaft auf 695 Mitglieder angewachsen.

Sie sind Eigentümer des Bahnhofsgebäudes und bezahlen der Stadt jedes Jahr



*Der Bürgerbahnhof in Leutkirch Foto: Leutkircher Bürger-Bahnhof eG*



*Dezember 2011:  
1 Mio Euro  
haben die  
Genossen-  
schaftsmit-  
glieder  
eingezahlt, um  
den Bahnhof  
neu zu  
entwickeln*

*Foto:  
Leutkircher  
Bürger-Bahnhof  
eG*



10.000 Euro Erbpacht. Das imponierte den öffentlichen Stellen, wie dem Land und der Denkmalstiftung Baden-Württemberg sowie der Stadt Leutkirch sehr, was zur Folge hatte, dass weit über eine Million Euro an Unterstützung in das Bürgerprojekt floss. Die ehrenamtlich geführte Genossenschaft beauftragte 30 Fachhandwerks-Unternehmen mit der Sanierung der rund 1700 Quadratmeter Nutzfläche, die innerhalb von 16 Monaten abgeschlossen werden konnte. Das Gebäude, das heute eine Gastronomie mit Hausbrauerei, Design-Büros und ein Infozentrum für Nachhaltigkeit beheimatet, wurde im April 2012 eröffnet.

### **Wie sind die Anteile verteilt?**

Über 90% der Genossen haben Anteile

im Wert bis 2.000 Euro gezeichnet. Rund acht Prozent haben Anteile im Wert von 3.000 bis 9.000 Euro gezeichnet, ca. zwei Prozent Anteile ab 10.000 Euro – die höchste Anteilssumme eines Mitglieds beträgt 50.000 Euro.

Nahezu alle Berufssparten und Altersstufen sind vertreten, vom Baby bis zum Rentner, Studenten, Angestellte, Freiberufler, Handwerker, Beamte. Nur mit etwa zwei Prozent haben Banken, Handwerks- und Industriebetriebe Anteile gezeichnet, 98 Prozent sind Privatpersonen und Bürger. Auffällig ist, dass die Genossen aus allen Schichten der Bevölkerung kommen.

Aus Leutkirch kommen etwa 85 % der Genossenschaftsmitglieder, der Rest sind entweder ehemalige Leutkircher, Personen



*Bürraum im Bahnhof  
Leutkirch*

*Foto: Julia Furxer*

die in Leutkirch arbeiten bzw. gearbeitet haben oder einen anderen engen Bezug zur Stadt haben oder aus Nachbargemeinden kommen. Aber auch Personen, die weit entfernt von Leutkirch wohnen, haben Anteile gezeichnet, weil sie die Idee vom Bürgerbahnhof so spannend finden, dass sie die Realisierung unterstützen wollten. Die Vorstandschaft hat dies ganz bewusst genehmigt, weil die Idee vom Bürgerbahnhof über die Grenzen hinausgetragen werden soll.

Das innovative Sanierungskonzept durch Bürgerhand wird nun von anderen Kommunen aufgegriffen, um öffentliche Gebäude zu sanieren. Die Tatsache, dass die Bürger selbst Verantwortung übernommen haben und Handwerker in Arbeitsgemeinschaften im Bahnhof tätig waren, hat zu einer

*Mehrzweckraum im Bahnhof  
Leutkirch  
Foto: Julia Furxer*



neuen Dynamik in Leutkirch geführt.

Im bundesweiten Innovationswettbewerb „Ausgezeichnete Orte im Land der Ideen 2013/14“ wurde der

Leutkircher Bürgerbahnhof als einer von 100 Preisträgern und aus mehr als 1000 Bewerbern durch die Initiative „Deutschland – Land der Ideen“ und die Deutsche Bank ausgezeichnet. Dabei bedankte sich Leutkirchs OB Hans-Jörg Henle bei allen Beteiligten: „Diese Idee wird noch für viele andere Städte zum Modell werden. Die Politiker können dabei nicht alles machen und nur eine Hilfestellung geben – denn die Bevölkerung macht dies auf höchster Stufe der Bürgerbeteiligung.“

## Bürgerbahnhof Sulzfeld zieht nach

(hpg) Die Weinbaugemeinde Sulzfeld liegt am östlichen Rand des Landkreises Karlsruhe und an der Kraichgaubahn. Die 64,8 km lange Eisenbahnstrecke führt von Karlsruhe über Bretten und Eppingen nach Heilbronn und wurde 1880 fertiggestellt.

Internationale Bekanntheit erlangte die Strecke ab 1992 durch den Umbau zur weltweit ersten Zweisystem-Stadtbahnstrecke, der Abschnitt zwischen Karlsruhe und Bretten ist damit eine Keimzelle des so genannten Karlsruher Modells. Sulzfeld (Baden) ist Station an der S 4.

2005 kaufte die Kommune das Empfangsgebäude von der Deutschen Bahn AG. Doch Konzepte von Investoren, die eine Pension und eine Gaststätte planten, zerschlugen sich – das ungenutzte Gebäude wurde zunehmend zum Schandfleck. Erst die Idee, dass Sulzfelder über eine Genossenschaft ihren Bahnhof übernehmen, sanieren und beleben, brachte wieder Schwung in die Debatte.

Auf Initiative von zwei Bürgern und mit der Unterstützung des Gewerbe- und Verkehrsvereins Sulzfeld wurden eine Bestandsaufnahme, ein Restaurierungsplan und eine Kostenkalkulation zu Papier gebracht. Mit diesen detaillierten Unterlagen konnten im Oktober 2010 Landeszuschüsse beantragt werden. Bereits vier Monate später gab das Land Baden-Württemberg grünes Licht und stellte 200.000 Euro aus dem Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum (ELR) bereit. Am Tag des offenen Denkmals (11. September 2011)

fand die gut besuchte Gründerversammlung der „Sulzfelder Bürgerbahnhof eG.“ im Bahnhofsgebäude von Sulzfeld statt.

Rund 7000 Arbeitsstunden investierten 40 freiwillige Helfer, um das nicht mehr genutzte 135 Jahre alte Stationsgebäude auf Vordermann zu bringen. Den finanziellen Grundstock legte die Genossenschaft, der 223 Bürger beitraten. Sie stellten durch ihre Anteile 345.000 Euro für die Sanierung zur Verfügung. Hinzu kamen die Fördermittel des Landes und Spenden. Das im August 2013 wieder eröffnete Gebäude beherbergt eine Vinothek und ein Kochstudio, Gemeinschaftsräume für Feiern und vier Büros mit neun Arbeitsplätzen.

[www.buergerbahnhof-sulzfeld.de](http://www.buergerbahnhof-sulzfeld.de)



Foto: Bürgerbahnhof Sulzfeld eG

## Regionalverkehr in den USA – Ein Blick in den Bundesstaat Florida

(Ik) Auf den ersten Blick würde man es nicht vermuten, dass es in der Autofahrer-nation USA auch ausgefeilte ÖPNV-Systeme gibt. Doch sie sind vorhanden, wie ein beispielhafter Blick in den Süden von Florida zeigt. Dort verkehrt zwischen dem internationalen Flughafen von Miami und einem Vorort der recht teuren Stadt West Palm Beach der Tri-Rail (Betreiber Veolia Verkehr).

Der Zug verkehrt auf einer Länge von ca. 114 km und bedient 18 barrierefreie Stationen mit maximal 130km/h. Es gibt ein Angebot an 7 Tagen der Woche. Im Jahre 2007 wurde der doppelgleisige Ausbau der Strecke zur Taktverdichtung abgeschlossen; vor kurzem der Stundentakt an Wochenenden und Feiertagen eingeführt (zuvor 2-Stunden-Takt). In naher Zukunft wird es möglich sein, direkt bis in den internationalen Flughafen von Miami zu fahren (bisher ist noch eine Busfahrt von der heutigen Endstation nötig). Dort wird

gerade die intermodale Station fertiggestellt. Eine Verknüpfung zur schnellbahnartigen Metrorail, welche die Innenstadt Miamis erschließt, ist mittels einer Ende der achtziger Jahre errichteten Station möglich.

Die Züge werden von Dieselloks gezogen oder geschoben (Steuerwagen), deren Lautstärke mit der DB-Baureihe 218 zu vergleichen ist. Das Wagenmaterial besteht aus klimatisierten und kameraüberwachten älteren „Bombardier BiLevel“-Doppel-

*Ein Tri-Rail-Zug fährt in den Bahnhof Boca Raton ein (2 Fotos: Lars Kühnemund)*





*Nahaufnahme eines  
neuen Hyundai  
Doppelstockwagens*



stockwagen sowie neu gelieferten „Hyundai Rotem Cab“-Dostos. Zudem gibt es noch einige Doppelstock-Triebzüge. Alle Wagen haben Platz für Rollstühle und verfügen über Stellplätze für Fahrräder und großzügige Abstellfächer für schweres Gepäck, sogar ein Defibrillator ist mit an Bord. Es gibt manuelle Ansagen und Abfertigung an den Stationen; diese selbst sind mit digitalen Anzeigern ausgerüstet, die im Störungsfall die Verspätung und den Grund dafür in englischer und spanischer Sprache bereitstellen.

Fahrkarten sind vor der Fahrt zu erwerben, das System funktioniert mit dem E-Ticket „Easy Card“; Papiertickets werden aber weiterhin angeboten. Der Tarif richtet sich nach Entfernung und ob der Fahrgast berechtigt ist, in den Genuss einer Ermäßigung zu kommen. Für die maximale Strecke hin und zurück zahlt man als Normalpreis 11,55 \$ (= 8,50 Euro) und an Wochenenden gibt es einen Spezialtarif zu 5,00 \$, egal wohin und wie weit (= 3,70 Euro).

Dass ein bewaffneter Sicherheitsdienst kontrolliert, darf nicht verwundern und Schwarzfahren mündet in hohe Strafen oder Gefängnisaufenthalt. In der Regel

gibt es an den Bahnhöfen kostenlose (!) Shuttlebusse in die jeweiligen Innenstädte (zur Atlantikküste mit Strand ist es dann nicht mehr weit) sowie eine Verknüpfung mit den lokalen Buslinien, für die entsprechend eine vergünstigte Transfergebühr zu entrichten ist.

Die Koordination der regionalen und lokalen Verkehre obliegt der „South Florida Regional Transportation Authority“ (SFRTA). Ausgewählte Bahnhöfe werden übrigens durch Amtrak-Fernzüge bedient, die in den Norden unterwegs sind. Durch das auch in Wintermonaten recht milde Klima ist die Infrastruktur gut erhalten und die Stationen hinterlassen einen gepflegten Eindruck.

Für Interessierte hier zwei Links zu weiterführenden Informationen:

<http://www.tri-rail.com/>  
(Fahrpläne, Tarife...)

<http://www.sfrta.fl.gov/>  
(Koordination der Verkehre)

## **Uplandbahn Korbach – Brilon/Wald RB 55/ R5**

### **Schienenersatzverkehr**

(js) Zwischen dem 18. und 21. November 2013 musste auf der gesamten Strecke zwischen Korbach und Brilon/Wald ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden. Der Grund hierfür waren Brückenbauarbeiten.

## **Obere Lahntalbahn Marburg – Bad Laasphe – Erndtebrück RMV-Linie 43**

### **Fahrplanänderungen**

(js) Zum Fahrplanwechsel wird auf der Oberen Lahntalbahn an Sonn- und Feiertagen eine zusätzliche Zugfahrt angeboten. Bisher endete die RB 23.181 von Erndtebrück bereits um 20.32 Uhr in Bad Laasphe. Ab dem Fahrplanwechsel wird diese Regionalbahn bis Marburg durchgebunden, wo sie um 21.30 Uhr ankommt. Dort besteht um 21.35 Uhr ein Anschluss an den RE nach Frankfurt sowie um 21.50 Uhr an den IC nach Kassel-Wilhelmshöhe.

### **Neue Bahnsteige**

(js) Am 1. Dezember 2013 wurde der umgebaute Bahnhof in Bad Laasphe offiziell in Betrieb genommen. Die Züge rollten allerdings bereits seit einigen Wochen wieder normal und hielten bereits am neuen Bahnsteig. Die Fertigstellung des Busbahnhofes erfolgte erst jetzt. Bereits in



*Ab Fahrplanwechsel gibt es Sonntags eine neue Spätverbindung von Bad Laasphe nach Marburg*

der letzten Hessenschiene hatten wir ausführlich über die Bauarbeiten berichtet.

Ebenfalls wurde in Wallau in den letzten Wochen ein neuer Bahnsteig errichtet, welcher auch zum 1. Dezember in Betrieb genommen werden konnte. Somit verfügen jetzt alle Stationen auf der Oberen Lahntalbahn über modernisierte Bahnsteige.

## **Vogelsbergbahn Gießen - Alsfeld - Fulda RMV-Linie 35 Holzverladung in Grossenlüder wieder möglich**

(si) Einige Monate war das Anschlussgleis im Bereich der Firma Otterbein/Böse in

*Die Holzverladegleise links sind wieder über die Schiene erreichbar. Die defekten Schwellen und eine Weiche wurden repariert.*

*Foto: Stefan Sitzmann*

Großenlüder nicht mehr befahrbar. Aufgrund von erheblichen Oberbaumängeln verfügte das EBA eine Sperrung des Anschlusses. Es musste befürchtet werden, dass dieses Gleis (bei Realisierung der Gleisrückbauabsichten im Bahnhof Größenlüder) stillgelegt wird.

Nunmehr wurden im November 2013 umfangreiche Sanierungsarbeiten an Schwellen und einer Weiche durchgeführt, womit auch künftig wieder Holztransporte stattfinden werden. Zum Hintergrund: DB Cargo hatte seit Ende 2002 die Holzverladestelle in Lauterbach Nord aufgrund von erheblichen Oberbaumängeln nicht mehr bedient. Als Ersatz wurde hierfür eine Holzverladestelle in Größenlüder mit Landesmitteln eingerichtet. Seit 2003 wurden in Größenlüder fast 3.000 Waggons mit Holz beladen. Um dies auch weiterhin gewährleisten zu kön-

*Bad Salzschlirf: Im Oktober 2013 wurde das Gebäude der ehemaligen Bahnschreinerei abgerissen*

*Foto: Stefan Sitzmann*



nen, war letztendlich auch der Erhalt des Gleises 3 im Bahnhof Größenlüder unerlässlich.

### **Abriss von Nebengebäude in Bad Salzschlirf**

(si) Mitte Oktober 2013 wurde im Bahnhofsbereich von Bad Salzschlirf die nur über die Gleisanlagen zu erreichenden Gebäudereste der ehemaligen Bahn-



schreinerei abgerissen. Diese standen schon seit annähernd vierzig Jahren leer. Dabei wurden auch die nicht mehr nutzbaren Reste des Gleises 3 abgebaut sowie der Randbewuchs des Hanges abgeholzt.

## **Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt RMV-Linie 30 Bahnhof Borken gibt schlechten Eindruck ab**

(si) Wenn der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus einen Preis für den „schrecklichen Bahnhof“ zu vergeben hätte, dann wäre der Bahnhof Borken ganz vorne mit dabei. Der Gesamteindruck der Bahnhofsanlage lässt doch sehr zu wünschen übrig.

Das einstige Bahnhofsgebäude ist wenig einladend. Links am Gebäude vorbei geht es zu den Gleisen. Auf dem Weg dorthin kommt man am Fahrkartenselbstausgabeautomat vorbei. Das Display und der Ausgabeschacht waren am Tag unseres Besuches (17. Nov. 2013) sehr stark mit Eiern

verschmutzt. Die auf dem Automat stehende Service-Hotline wurde unsererseits kontaktiert und über den Zustand informiert. Das hätte auch jeder andere Bürger tun können. Auf dem Weg zu den Bahnsteigen darf man über uralte, ungepflegte Treppenanlagen gehen. Für eine dreizehntausend-Einwohner zählende Kleinstadt sollte man schon etwas mehr erwarten dürfen. Insbesondere das einstige, total verbaute, Bahnhofsgebäude sollte alsbald abgerissen werden.

## **Bahnhof Butzbach**

(jl) Das leere und marode Bahnhofsgebäude in Butzbach wurde an einen Investor für über 500.000 Euro verkauft und soll bald abgerissen werden. Neben dem Bahnhof will der Investor gleichzeitig mehrere Fachmärkte in einer sogenannten Hybridmall bauen. Als Ersatz für das Bahnhofsgebäude soll zunächst ein Pavillon entstehen, in dem bereits ein Kiosk, ein Bäckerladen, ein Imbiss und eventuell auch die von der Stadt betriebene Fahrkartenausgabe untergebracht werden. Später könnte der Pavillon zu einem Bürohaus

erweitert werden. Im Zuge der Maßnahme sollen auch neue P&R-Parkplätze entlang des Bahnsteigs entstehen. Das jetzige P&R-Parkhaus ist ebenfalls so marode, dass es gesperrt wurde und auf den Abriss wartet.

*Ohne Funktion ist das Bahnhofsgebäude Butzbach. Der in den 70.er Jahren gebaute Bahnhof soll bald abgerissen werden*





*Südausfahrt des Bahnhof Friedberg: Rechts das Streckengleis Richtung Friedrichsdorf, in der Mitte die beiden Gleise führen nach Frankfurt. Unter der Brücke hindurch liegen die Gleise nach Hanau. Im Bau ist eine neue Gleisverbindung in Bildmitte. Zuerst sind aber noch Oberleitungsarbeiten notwendig*

### **ESTW-Ausbau Bahnhof Friedberg**

(jl) Im Bahnhof Friedberg wird zur Zeit ein elektronisches Stellwerk (ESTW) aufgebaut, welches 2014 in Betrieb gehen soll. Als Standort ist das Grundstück des ehemaligen Turmtriebwagen-Lokschuppen vor gesehen. Im Zuge des Umbaus auf das ESTW sind keine Gleisreduzierungen geplant. Im Gegenteil: Am Südkopf des Friedberger Bahnhofs entsteht eine neue Gleisverbindung von der Main-Weser-Bahn zur Strecke nach Hanau. Damit ist es erstmals möglich, dass gleichzeitig ein Zug von Giessen nach Hanau den Bahnhof passieren und ein weiterer von Beienheim nach Friedberg einfahren kann. Der Betrieb kann so flexibler gestaltet werden und der Knoten Friedberg wird durchlässiger.

### **Stadtbus Limburg**

#### **Gebr. Schermuly erhält Zuschlag für Stadtbuslinien**

(hpg) Ab 1. August 2014 führt die Gebr. Schermuly Busunternehmen GmbH & Co. KG aus Mengerskirchen den Stadtlinienverkehr in Limburg durch, der bislang von der Verkehrsgesellschaft Mittelhessen (VM) erbracht wird. Der Eigenbetrieb Stadtlinie Limburg hatte die IGDB Verkehrsplanung + Beratung GmbH aus Dreieich mit der Vorbereitung und Ausschreibung beauftragt. Vorausgegangen waren nicht nur Fahrgasterhebungen und Befragungen, sondern auch eine Haushaltsbefragung in Limburg.

Es bleibt bei der dichten Haltestellen-



folge, allerdings werden die Linienwege vereinheitlicht und ein durchgehender 60-Minuten-Takt ermöglicht kurze Verbindungen am zentralen Umsteigepunkt am Bahnhof. Dort werden die Anschlüsse sowohl innerhalb des Stadtbus-Netzes, als auch mit dem regionalen Schienenverkehr sichergestellt. Neu ist eine eigenständige Linie vom ZOB Süd zum ICE-Gebiet, die eine bessere Abstimmung auf den Fernverkehr (Ankunft/Abfahrt) und Anpassungen bei Verschiebungen im Fahrplan ermöglichen wird. Zum Einsatz kommen Midi-Busse. Die bislang übernommenen Aufgaben im morgendlichen Schülerverkehr werden in Leistungen der Lokalbuslinien integriert.

### **Die fünf Limburger Linien**

**LM-1:** ZOB West - Zeppelinstr. - Breites Driesch - Berliner Str. - ZOB West - Rosenhang - ZOB West;

**LM-2:** ZOB West - Lahn-Einkaufszentrum - Im Finken - ZOB West - Am Schlag - Lahn-Einkaufszentrum - ZOB West;

**LM-3:** ZOB West - Blumenrod - Robert-Koch-Str. - ZOB West - Marktplatz - Krankenhaus - Marktplatz - ZOB West;

**LM-4:** ZOB West - Am Meilenstein - ZOB Süd - Reha-Zentrum - Blumenröder Str. - ZOB West - Krankenhaus - ZOB West;

**LM-5:** ZOB Süd - Frankfurter Str./Pallottinerkloster - ICE-Gebiet - Am Meilenstein - ZOB Süd.

## **Offenbacher Busverkehr steht vor Kürzungen**

(fl) Der Nahverkehrsplan 2013-2017 der Stadt Offenbach sieht Kürzungen im gesamten Liniennetz vor. Auch wenn sich das Netz insgesamt leicht erweitert, etwa durch die neue Linie 108 in den Hafen, so strebt die unter dem Schuttschirm des Landes Hessen stehende Kommune doch deutliche Einsparungen bei den Nahverkehrsleistungen an. Daher hat der Magistrat jetzt beantragt, dass es ab Dezember 2014 „nachfrageorientierte Kürzungen im gesamten Liniennetz“ der Offenbacher Stadtbusse geben soll.

Die geplanten Einsparungen basieren auf einer Fahrgastzählung, die im Februar und März 2013 in den Bussen im Offenbacher Stadtverkehr stattfand. „Wir haben uns alles genau angeschaut und jede einzelne Linie an jeder einzelnen Haltestelle geprüft“, betonte Anja Georgi, Geschäftsführerin von OVB und NiO (Offenbacher Verkehrsbetriebe und Nahverkehr in Offenbach – Bestellorganisation). Denn: Von den Kürzungen sollen möglichst wenig Menschen betroffen sein; vor allem für Schüler, Berufstätige und Pendler gebe es keine Einschränkungen.

Das Angebot soll nun ab Ende 2014 in den Tagesrandzeiten reduziert werden. So fahren die Busse montags bis freitags zwischen 4 und 6 Uhr (samstags bis 8 Uhr) sowie abends ab 18.30 Uhr nur noch alle halbe Stunde statt im 15-Minuten-Takt. Ausnahme ist die stark frequentierte Linie 101 aus Richtung Rumpenheim in die Innenstadt. Hinzu kommen viele kleine Kürzungen. Ein zweiter Teil der Reduzie-

*Zwei der neuen Loks der Baureihe  
245 weilten am 20. Juli 2013 zu  
Testfahrten in Gießen  
Foto: Sven Ackermann*



rungen erfolgt ab Ende 2015 in Verbindung mit der Linie 108, wenn diese über das Neubaugebiet Mainzer Ring / Bürgel Ost fährt.

Durch die Anpassungen ergibt sich ab Dezember 2015 ein Einsparvolumen gegenüber dem aktuell gültigen Nahverkehrsplan von 1,2 Millionen Euro. Die Stadtverordneten müssen den geplanten Maßnahmen noch zustimmen. Die genannten Kürzungen im Linienverkehr betreffen nur die Busse der OVB.

## **Stockheim - Nidderau - Bad Vilbel**

### **Niddertalbahn**

### **RMV-Linie 34**

### **Serienzulassung für neue Diesellok der Baureihe 245 erteilt**

(hpg) Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat am 13. Dezember 2013 die Serienzulassung für die neuen dieselelektrischen Lokomotiven der Baureihe 245 erteilt. Die von Bombardier Transportation entwickelten und gebauten Loks sollen die Baureihe 218 beim Stockheimer Lieschen ablösen.

Nur sechs Monate, nachdem die „Grundsatzvereinbarung zur Neuregelung der Zulassungsverfahren von Eisenbahnfahrzeugen“ (Memorandum of Understanding) unterzeichnet wurde, konnte das

neue Verfahren erfolgreich angewendet werden, teilte das EBA mit.

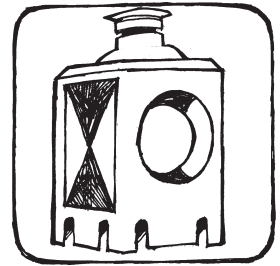
Die Deutsche Bahn und Bombardier Transportation hatten im April 2011 einen Rahmenvertrag mit einem Wert von etwa 600 Mio. Euro über die Lieferung von 200 dieselelektrischen Lokomotiven mit Mehrmotoren-Antrieb geschlossen. Der Vertrag hat eine Laufzeit von neun Jahren und mit seinem Abschluss hat DB Regio die ersten 20 Lokomotiven für den Einsatz im Personenverkehr abgerufen. Die ursprünglich bereits für Mitte 2013 geplante Auslieferung konnte jedoch nicht eingehalten werden.

Acht Maschinen sollen ab 2014 bei der Südostbayernbahn (Standort Mühldorf) zum Einsatz kommen, ab Mitte 2014 weitere sieben Loks vom Standort Kempten aus im Allgäu. Fünf Lokomotiven sind für die Niddertalbahn vorgesehen und sollen dort bis 2014/15 die Loks der Baureihe 218 vor modernisierten und klimatisierten Doppelstockwagen ersetzen. Die als Traxx P160 DE ME bezeichneten Lokomotiven haben statt eines großen vier kleinere Motoren (ME=Multi Engine).

## Fahrplanbuch ade

(fl) Die elektronische Revolution macht vor Bahnen und Bussen nicht halt. Es ist erst wenige Jahre her, da kamen Verkehrs-Enthusiasten regelmäßig Anfang Dezember mit einem großen Stapel gedruckter Fahrpläne aus den Bahnhofs-Buchhandlungen. Prunkstück des Beutezuges war stets das etwa zwei Kilogramm schwere Kursbuch der Deutschen Bahn, ehe es für einige Jahre in eine Sammlung einzelner Regionalfahrpläne zerfiel und schließlich ganz verschwand.

Einen ähnlichen Prozess mit möglicherweise gleichem Ausgang durchlaufen derzeit viele Regionalfahrpläne. In meinem Heimatkreis füllte das überschaubare Bahn- und Busangebot bislang ein 600 Seiten starkes Fahrplanbuch. Jetzt sind es deren vier, und die mickrige Heftstärke



geht nicht nur auf die Verwendung des klassischen Dünndruckpapiers zurück...

Aber mal ehrlich, wie viele Menschen vermissen die klassischen Fahrplanbücher überhaupt? Gewiss, Bahn und Busfreunde sind meist männlich und von daher mit dem ihrem Geschlecht eigenen Jagd- und Sammeltrieb ausgestattet. Aber auch diese Spezies muss zugeben, dass sich die Informations-Möglichkeiten für viele Fahrgäste vervielfacht haben. Internet und Smartphone-App sind für immer mehr Menschen verfügbar und machen die Verkehrsangebote für viele transparenter, als es die klassischen Fahrplanbücher jemals leisten konnten. Wenn dann auch noch die Verkehrsunternehmen ihre Aufgaben ernst nehmen und für gut lesbare, aktuelle Fahrpläne an ihren Stationen sorgen, dann bleiben kaum noch Lücken.

Etwas Wehmut bleibt beim Nachdenken über das Verschwinden der Fahrpläne. Die alten Ausgaben dokumentierten schwarz auf weiß, welche Verkehrsangebote es zu welchen Zeiten gab. Und sie luden ein zu Reisen „mit dem Finger über die Tabelle“ auf der Suche nach exotischen Ortsnamen wie „Obstfelderschmiede“, „Katzhütte“, „Entenfang“ oder „Innbrücke Nord und Süd“.

# Broschüren und Schriften

## Hauptbahnhof Frankfurt am Main - 125 Jahre

• 9,80

(Hager / Hallfahrt / Mahler / Ringat) Die Verkehrsdrehscheibe in der Mitte Deutschlands. 108 Seiten, viele Abbildungen, ca. 21 x 27 cm, gebunden. Verlag Bernd Neddermeyer, 2013.

## Erfolgsgeschichte Taunusbahn

• 29,80

(Andreas Christopher, Walter Söhnlein) Von der Weiltalbahn, Homburg-Usinger Bahn und Solmsbachtalbahn zur Erfolgsgeschichte Taunusbahn. 160 Seiten, ca. 300 Abbildungen, zum größten Teil in Farbe, Format A4, fester Einband, Verlag Drehscheibe, 2013.

## Hauptbahnhof Darmstadt

• 16,80

(Christian Bedeschinski) 100 Jahre im Dienst der Mobilität. 96 Seiten, ca. 111 Abbildungen, ca. 30 x 21 cm, gebunden. Verlag Bernd Neddermeyer, 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

- 36 Euro Einzelmitglied
- 26 Euro Schüler, Studierende, Auszubildende, Freiwilligendienstleistende -  
Nachweis für Ermäßigung liegt bei
- 139 Euro Kommunen, Verbände, Firmen - Ermäßigung auf  
Anfrage

HS 94

Ort

Datum

Unterschrift

## Infoanforderung

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

## Hessenschiene-Abonnement

- Ich möchte die Hessenschiene abonnieren. Das Zweijahresabonnement kostet 18 Euro (Deutschland) bzw. 26 Euro (Ausland) und endet automatisch. Nach 2 Jahren erhalte ich ein Schreiben, mit dem ich den Bezug verlängern kann.

Ort

Datum

Unterschrift

